Pavillon Noir



Les carnets du capitaine Francis de Vercourt

Volume 1
Tenter l'aventure en mer

« Avec la fin de la Guerre de Succession en 1713, des dizaines de milliers de marins se sont trouvés soudainement sans travail. La Royal Navy, ruinée par la guerre mondiale de douze ans, démobilisa rapidement, mettant en réserve des navires et se débarrassant de près des trois-quarts de sa main d'œuvre, plus de 36000 hommes, dans les vingt-quatre mois qui ont suivi le Traité d'Utrecht.

Les commissions de corsaires perdirent toute leur valeur, leurs armateurs contraints d'amarrer leurs navires et de renvoyer leurs équipages sur les quais d'Angleterre et des Amériques.

Avec des milliers de marins mendiant pour un travail dans chaque port, les capitaines marchands ont divisé les soldes par deux. […] Le capitaine régnait avec une autorité absolue, et beaucoup d'entre eux exerçaient leur pouvoir avec une choquante brutalité. Les dossiers de procès de l'Amirauté sont remplis de récits de marins fouettés ou frappés au bâton pour des erreurs mineures : perdre une rame, oublier une corvée ou barrer de manière mal assurée. Plus d'un a perdu des dents, des yeux, des bras et des doigts durant les passages à tabac. D'autres ont perdu la vie. […] Et puis il y avait les capitaines vraiment sadiques. […] Certains ont commis des meurtres, restés impunis, en refusant des rations à ceux qu'ils n'aimaient pas, ou en les battant jusqu'à ce qu'ils tiennent à peine debout, les forçant ensuite à escalader le grand mât, tandis que d'autres se débarrassaient d'hommes dont ils ne voulaient pas en les remettant à la Royal Navy, ce qui pouvait équivaloir à une peine de mort.

Juridiquement parlant, les capitaines marchands n'étaient pas supposés employer de méthodes disciplinaires « modérées » envers leur équipage. Dans la Royal Navy au contraire, les capitaines étaient sommés d'infliger des peines brutales. Les officiers mariniers frappaient les hommes d'équipage lents avec une canne en rotin entre les omoplates. […] Les vols majeurs étaient punis du fouet, avec un chat à neuf queues garni de nœuds, aussi nommé "celui qui fait pisser [le sang] entre les ponts". Les crimes sérieux étaient punis par soixante-douze à trois cents coups de fouet, potentiellement mortels, ou carrément par la pendaison. […]

Le ressentiment et le besoin d'emploi […] ont certainement été les motifs de ce nouveau choix de vie [pirate]. Je pense que la plupart ou beaucoup d'entre eux [les marins au chômage maltraités par leurs employeurs et par les Espagnols] n'auraient pas fait ce choix s'ils avaient reçu réparation ou s'ils avaient pu d'une manière ou d'une autre subvenir légalement à leurs besoins. »

— *Colin Woodard,*
The republic of pirates

Crédits

AUTEUR
Renaud Maroy

CORRECTIONS
Sarah Béranger, Raphaël Bombayl

DIRECTEUR DE PUBLICATION
David Burckle

DIRECTION ARTISTIQUE
David Burckle, Damien Coltice

DESIGN
Laura Hoffmann

MISE EN PAGE
Romano Garnier, avec l'assistance
de Jérôme Cordier et Laurent Royer

PLANS, SCHÉMAS & ILLUSTRATIONS VECTORIELLES
Renaud Maroy

ILLUSTRATIONS
Andreas Achenbach, Ivan Aivanovsky, Aert Anthoniszoon, Ludolf Bakhuizen, Etienne Blandin, Samuel Bough, Thomas Buttersworth, James Wilson Carmichael, Frederic Edwin Church, William Daniell, Montague Dawson, Hendrick I de Meyer, John Greenwood, Theodore Gudin, William Hodges, William Hogarth, Eugène Louis Gabriel Isabey, Louis Le Breton, Bertrand Legros, Emanuel Leutze, Frank Marryat, Conrad Martens, Vilhelm Melbye, Nicholas Pocock, Jan Porcellis, Howard Pyle, Joshua Reynolds, Frank E. Schoonover, John Thomas Serres, Cornelis Springer, Clarkson Frederick Stanfield, Joseph Mallord William Turner, Louis-Nicolas Van Blarenberghe, Willem Van de Velde, Matthieu Van Plattenberg, Claude Joseph Vernet, Theodore Weber, Newell Convers Wyeth, V. Zveg

REMERCIEMENTS
À mon père pour son expertise maritime, historique et scientifique, et la passion de la mer qu'il m'a transmise.
À Bertrand Bailly, Sylvain Cornillon, Kéwin Kubryk, Tristan Lhomme, Anne Vétillard pour leurs idées originales.
À Frantz Valeau et Nicolas Ponchie pour m'avoir montré la magie du jeu de rôle.
À Casus Belli, Backstab et Vox Ludi pour avoir fait connaître *Pavillon Noir* auprès du public.
Merci à Bertrand Bailly et Sébastien Vinas pour leurs relectures.
Black Book remercie : Florent et Cyrielle pour avoir donné corps à ce projet, Renaud Maroy, Raphaël « Euh encore une ou deux modifs et c'est bon » Bombayl, Elodie pour le soutien et l'intendance, Laurent, Fabrice, Valérie et Cédric (Saint Michel JDR posse), tous les joueurs lyonnais nous ayant accueillis à leurs tables, nos parents et grands parents respectifs pour leur soutien.

Je dédie ce jeu à tous les auteurs amateurs dont la passion fait revivre
la magie du jeu de rôle.

ÉDITION
Pavillon Noir, deuxième édition, est publiée par :
Black Book Editions. 50, rue Jean Zay, 69800 St Priest
Dépôt légal : Novembre 2017
ISBN : 978-2-36328-334-4 / ISBN PDF : 978-2-36328-335-1
Imprimé en UE en 2017.

www.black-book-editions.fr

Pavillon Noir est un jeu de Black Book Éditions. ©2017 Black Book Éditions. Tous droits réservés.

Sommaire

REMARQUES PRÉLIMINAIRES 8

PIQUER AU VENT SANS FAIRE CHAPELLE 9

CHAPITRE 1 : LA MER 22

NAVIGATION ET MANŒUVRE 23
Allures et aires de vent 23
Gîte, roulis et tangage 24
La gîte 24
Tempête et casse 25
Le roulis 25
Le tangage 25
Cordages 26
Manœuvres de base 31
Hisser, envoyer, amener, serrer une voile ou prendre un ris 31
Masquage des voiles carrées 48
Mouiller la chaloupe 48
Embarquer la chaloupe ou un canot 50
Mouiller l'ancre 51
ORDRES DE BASE 53
Transmission des ordres 53
Du capitaine… 53
De l'officier de quart… 53
Des pilotes… 57
Du maître d'équipage… 58
Patron de chaloupe ou de canot 60
Du maître canonnier… 62
D'un gabier / chef de plat… 62
Du timonier… 63
D'un matelot… 63

CHAPITRE 2 : LES VAISSEAUX DE L'AVENTURE 64

GÉNÉRALITÉS 65
Ponté ou non ponté 65
Esquifs, avisos et vaisseaux 66
Navire marchand ou navire de guerre 67
NOMS DE NAVIRES 68
Navires anglais 68
Période des aventuriers et flibustiers (1530-1700) 68
Période des pirates (1690-1730) 68
Période de la fin de la monarchie (1730-1789) 69
Période de la Révolution française (1789-1799) 70
Période de l'Empire napoléonien (1799-1815) 70
Navires français 70
Période des aventuriers et flibustiers (1530-1700) 71
Période des pirates (1690-1730) 71
Période de la fin de la monarchie (1730-1789) 72
Période de la Révolution française (1789-1799) 73
Période de l'Empire napoléonien (1799-1815) 74
Navires espagnols 74
Navires portugais 75
Navires hollandais 75
Navires arabes 76
Navires moghols 76
LES NAVIRES DES PIRATES, CORSAIRES, FLIBUSTIERS… 76
Les aventuriers 76
Les navires 78
Les aventuriers et leurs navires 78

ANNEXE A : LE COTRE 156
Équipage détaillé du Cotre 157
Pont 160
Entrepont 161
Cale 162
Les voiles du cotre 163
Les voiles du navire au près 163
Les bonnettes au largue, grand largue et vent arrière 163
Cotre au près 164
Cotre au largue, grand largue et vent arrière 166
Appareiller 168
Changement de direction 169
Virement de bord 170
Mettre en panne (près) 171
Mettre en panne (largue) 172
Mouiller l'ancre 173

CHAPITRE 3 : ACTIVITÉS, PORTS D'ATTACHE ET HAVRES DES AVENTURIERS 174

CORSAIRES EN MARGE DE LA LOI 175
XV^e et XVI^e : Régence d'Alger, de Tunis et de Tripoli 175
La décadence 175
La croisade espagnole 175
La conquête 175
Les reis et le fonctionnement de la course barbaresque 175
XVI^e et XVII^e : Gueux des mers 175
XVII^e et XVIII^e : Corsaires de Salé 176
HAVRES FLIBUSTIERS 177
La Tortue 177
Petit-Goâve et Léogane (Saint-Domingue). 177
Port-Royal de la Jamaïque (Cagway avant 1670) 178
Acadie 179
Belize 179
Bermudes 179

Curaçao 179
Colonies anglaises 179
Île de Providence 179
La Martinique 179
New Providence 179
Saint-Kitts-et-Nevis 179
Saint-Thomas 179
Panama 179
Activité pirate 180
Légende 180
Localisation des événements 183
Europe, littoral Atlantique, Manche, Mer du Nord et Baltique 184
Méditerranée 200
Indes Occidentales 217
Amérique du Sud (face caraïbe et atlantique) 283
Côte Pacifique d'Amérique du Sud 291
Atlantique 293
Afrique Occidentale 294
Afrique Orientale et Océan Indien 301
Moyen Orient 311
Empire Moghol 315
Extrême Orient 323
Mers du Sud 327
Corsaires de France 334
La course en France 334
Les stations des corsaires 336
Europe 336
Méditerranée 349
Indes Occidentales 350
Indes Orientales 351
Corsaires américains 351

ANNEXE B : LE LOUGRE 352
Équipage détaillé du lougre 353
Pont 356
Entrepont 357
Cale 358
Les voiles du lougre 359
Les voiles du navire 359
Les bonnettes au largue, grand largue et vent arrière 359
Lougre au près 360
Navire au largue, grand largue et vent arrière 362
Appareiller 363
Changement de direction 364
Virement de bord 365
Mettre en panne 366
Mouiller l'ancre 367

CHAPITRE 4 : LES NAVIRES APTES À LA PIRATERIE 368
Choisir son navire 369
Un navire pour chaque type d'aventurier 369
Qualités individuelles 369
La coque 369
Le gréement 373
Connaître son bâtiment 376
Les types de navires 377
Navires courants 377
Navires spéciaux 381
Les navires de corsaires 383
Les fonctions des navires 383
Pêche et commerce de petit cabotage 383
Commerce de grand cabotage ou hauturier 383
Course ou chasseurs de pirates 383
Guerre 384
Douanier et garde-côtes 384
Négrier 384
Interlope ou smogleur 384
Paquebot 384
Les tailles de navires 385
Les embarcations 385
Les esquifs 385
Les avisos 385
Les vaisseaux 385
Choisir un navire de sa région 385
Avantage tactique 385
Avantage logistique 386
Avantage nautique 386
Tirer parti des capacités de votre navire 387
Modifier un navire pour la piraterie 387
Légèreté 387
Adapter une pirogue à la mer 387
Armement 387
Navires du monde entier 388
Schémas techniques de navires 388
Types de navires 388
Fonctions 389
Les navires 391

CHAPITRE 5 : CYCLONES, LES ÉLÉMENTS DÉCHAÎNÉS CONTRE TOUS 416
Époque des cyclones 417
Zones très touchées 417
Zones modérément touchées 417
Zones peu touchées 417
Force du vent et distance de l'œil du cyclone 417
Comment éviter un cyclone 417
Les cyclones 418
Les cyclones affectant le continent nord-américain 419
Les cyclones des Caraïbes 420

CHAPITRE 6 : LE MARIN, CET HOMME PITTORESQUE 424
Expressions 425
Se dit d'un navire 425
Se dit d'un marin 427
Indications de directions 434
Se dit d'un non marin 434

Se dit d'un vêtement **436**
Se dit du vent, des vagues **436**
Se dit de l'allure, de la vitesse, de la direction, de la gîte **437**
Se dit d'un type de navigation ou d'une manœuvre **438**
Se dit d'une erreur de manœuvre ou de navigation **440**
Ancre, mouillage **440**
Se dit du combat ou de dommages **442**
Lieu **446**
Divers **446**
Documents de référence **450**
Cordages **452**
Condamnation **453**
Côte, fond, courant, marée **453**
Escadre **453**
Dictons **455**
Dictons anglais **455**
Dictons pirates **455**
Prédiction du temps **455**
Pêche **456**
Superstitions **456**
Mots interdits **457**
Porte-bonheur **457**
Porte-malheur pour une personne **459**
Porte-malheur pour tout navire **460**
Porte-bonheur pour la pêche **462**
Porte-malheur pour la pêche **462**
Rites **462**
Rites de départ ou de préparation 462
En navigation 463
Mort et survie 463
Autre 463
Symbole **463**
Bijoux et matériaux 463
Animaux et monstres marins 463
Végétaux 463
Autres 463
CHAPITRE 7 : LES INDES **464**
Noms des contrées **465**
Les compagnies commerciales **466**
Hanse, ou Ligue hanséatique **466**
Angleterre (puis Grande-Bretagne) **466**
Virginia 466
Compagnie anglaise des Indes Orientales 466
Virginia Company 469
Guinea Company 469
Company of Adventurers of London to Gynney and Binney, puis Biemba Company 469
Company of Merchants Trading to Guinea 470
Compagnie des aventuriers d'Afrique, ou Compagnie des aventuriers royaux d'Afrique, ou encore Compagnie d'Afrique 470
Company of Adventurers of England, puis Compagnie de la Baie d'Hudson 470
Royal African Company 471
Compagnie des Mers du Sud 471
Danemark-Norvège **472**
Compagnie danoise des Indes Orientales 472
Compagnie danoise des Indes Occidentales et Orientales 472
Compagnie danoise des Indes Occidentales 472
Compagnie asiatique 472
Écosse **473**
Compagnie d'Écosse commerçant avec l'Afrique et les Indes, Projet Darién 473
Espagne **473**
Asiento 473
Flotte des Indes ou Flotte au trésor 473
Flotte d'argent 473
Galion de Manille 473
France **474**
Compagnie royale d'Afrique 474
Compagnie Le Roy et Godefroy, puis Compagnie des Moluques 474
Compagnie de Montmorency pour les Indes Orientales 474
Compagnie de Montmorency 474
Compagnie de Saint-Christophe 474
Compagnie normande 474
Compagnie de Nouvelle-France 475
Compagnie de Rouen 475
Compagnie des Îles d'Amérique 476
Compagnie d'Orient 476
Compagnie des Habitants 476
Première Compagnie de la France Équinoxiale 476
Compagnie du Cap-Vert et du Sénégal 477
Compagnie de Chine 477
Seconde Compagnie de la France Équinoxiale 477
Compagnie française des Indes Orientales 477
Compagnie française des Indes Occidentales 478
Compagnie du Levant 479
Compagnie du Sénégal 479
Compagnie de la Baie du Nord, ou Compagnie du Nord 480
Compagnie de Guinée, puis Compagnie de l'Asiento puis Compagnie de Guinée 481
Mississipi Company, Compagnie du Mississipi ou Compagnie d'Occident, Compagnie des Indes, ou Compagnie perpétuelle des Indes 481
Compagnie de Saint-Domingue 482
Compagnie royale de la Mer du Sud ou Compagnie royale de la mer Pacifique 482
Compagnie de la Louisiane 483
Société d'Angola 483
Société Grou et Michel 483
Compagnie des Indes Orientales et de la Chine 484
Provinces-Unies **484**

Compagnie de Moucheron 484
Compagnie du Brabant 484
Compagnie néerlandaise des Indes Orientales 484
Compagnie australienne 486
Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales 486
Saint-Empire 487
Frankfurter Gesellschaft 487
Suède 487
Compagnie suédoise d'Afrique 487
Compagnie suédoise des Indes Orientales 487
Compagnie suédoise des Indes Occidentales 487
Flore et faune 488
Arbres et plantes 488
Fruits 488
Plantes et racines 488
Bois de construction ou de teinture 488
Bois médicinaux et utilitaires 489
Faune 490
ANNEXE C : LA GOÉLETTE 492
Équipage détaillé de la Goélette 493
Pont 496
Entrepont 497
Cale 498
Les voiles de la Goélette 499
Les voiles du navire au près 499
Les bonnettes au largue, grand largue et vent arrière 499
Goélette au près 500
Navire au largue, grand largue et vent arrière 502
Appareiller 504
Changement de direction 505
Virement de bord 506
Mettre en panne 507
Mouiller l'ancre 508
CHAPITRE 8 : VOILE EN VUE 510
Comment utiliser cette aide de jeu ? 511
Navire non aventurier 511
Concentration de navires 511
Rencontrer des autochtones 513
Fonction de navire 513
Nature de la cargaison ? 515
Détermination de la cargaison 519
Quel type de navire ? 520
Navire d'aventurier 520
Précision de la recherche de l'aventurier 520
Concentration d'aventuriers 521
L'aventurier rencontré 521
Quel type de navire ? 521
La situation 521
Cargaison suivant les régions 522
Europe 522
Europe du Nord 522
Europe du Sud 522
Europe méditerranéenne 523
Indes Occidentales 523
Acadie, Baie d'Hudson et Terre-Neuve 523
Côte-est d'Amérique du Nord 523
Mer des Caraïbes 524
Amérique du Sud 525
Amérique (Côte Pacifique) 526
Afrique 527
Afrique du Nord 527
Afrique Occidentale 527
Afrique Orientale 528
Océan Indien 528
Indes Orientales 529
Proche-Orient 529
Empire Moghol 530
Extrême-Orient 533
Indonésie et Philippines 533
Compagnie commerciale 535
Atlantique Nord 535
Atlantique Sud 540
Amérique du Nord 541
Nouvelle France, puis Canada. 541
Colonies de la côte Est d'Amérique du Nord 542
Amérique Centrale et Caraïbes 542
Amérique du Sud 546
Méditerranée 547
Afrique 549
Afrique du Nord 549
Afrique Occidentale 549
Afrique du Sud (Angola compris) 554
Afrique Orientale 556
Proche-Orient 558
Océan Indien 559
Empire Mogol (Inde) 561
Ceylan 563
Indonésie 565
Mer de Chine 565
Pacifique 566
Type de navire 567
Atlantique (D100[1]) 567
Indes Occidentales 568
Europe 569
Méditerranée 571
Afrique 572
Proche-Orient 573
Indes Orientales 573
Aventurier 575
Afrique Occidentale 575
Europe 577
Méditerranée 584
Indes Occidentales 586
Indes Orientales & Mers du Sud 590

Remarques préliminaires

Ce supplément a un rôle tout particulier dans *Pavillon Noir*. Il approfondit de nombreux éléments de la vie des pirates : les navires, les ordres du commandement, les manœuvres, les soins, les métiers, les documents officiels, etc. Tous ces détails ne sont pas là pour être tous compris, ou encore moins connus dans leur intégralité, car alors vous seriez noyés.

Bien au contraire, ils sont conçus pour être introduits quasiment tels quels dans les parties, par toutes petites touches. Chaque chapitre vous donnera des indices sur la manière d'insérer les éléments qu'il contient, tout en douceur, sans vous donner de travail supplémentaire. Tout ce que vous ne comprenez pas ou dont vous ne voyez pas l'utilité, n'hésitez pas à le mettre de côté. Pour le reste, nous espérons que cela vous permettra d'expérimenter des moments de vie pirate : voir un arrêt demandant la destruction des pirates sur le mur d'une ville, s'apercevoir qu'il faut forger un connaissement pour se faire passer pour des marchands, participer en tant que joueur au déroulement précis d'une manœuvre et savoir où ma manœuvre a échoué, avoir son navire décrit avec force détail, se cacher, blessé, derrière le biton de hunier lors d'un abordage, ou se suspendre sous la drome pendant à l'extérieur du navire pour ne pas être repéré, etc.

Des connaissances de base aident à replacer chaque information précise dans son cadre, si bien qu'il est préférable d'avoir bien intégré *La Révolte* et *À Feu et à Sang* pour profiter pleinement de ces pages. Ces deux livres contiennent une version édulcorée, simplifiée et vulgarisée de la vie à bord des navires, alors que ces carnets vous présentent la version la plus exhaustive et actuelle qu'il nous a été possible de vous fournir.

Certaines parties de ces carnets sont écrites pour être lues (caractéristiques des navires, tactiques, etc.), tandis que d'autres sont faites pour être accédées directement au cours d'une partie (plans des navires, planches explicatives des manœuvres, navires des aventuriers, activités pirates, havres flibustiers...) Elles sont aisément reconnaissables à leur structure, sous forme de texte dans le premier cas et de listes – pour augmenter la densité des informations et améliorer leur accessibilité en partie – dans le second.

Vous pouvez ainsi d'un coup d'œil savoir quels sont les aventuriers actifs au lieu précis où croisent les PJ à l'année où ils sont « dans les affaires », à quel type d'aventurier ils correspondent (sea dogs, flibustiers, pirates chasseurs de pirates, corsaires, avec qui ils navires de conserve. Nous nous sommes efforcé, dans chaque domaine, de vous fournir des informations aussi historiques que possible, sans concession aucune.

Mais avant tout, le plaisir de jeu passe avant tout. Par conséquent, si développer un détail de la vie des pirates n'amuse pas vos joueurs, n'insistez pas, et si une information donnée contraint votre inventivité, vos perspectives de scénario ou votre plaisir, violez ce que bon vous semble. Après tout, les règles sont celles que vous édictées et l'univers de jeu est celui qui a pris vie dans votre imagination.



Piquer au vent sans faire chapelle

7 juillet 1717 : Bordeaux, rives de la Garonne

L'air doux et chargé d'humidité apporte à Francis un doux mélange de parfum marin et d'herbe mouillée, qui fait presque oublier la puanteur des immondices jonchant les rues de Bordeaux. Francis de Vercourt goûte quelques instants le silence, à peine dérangé par les quatre souliers qui martèlent les pavés, les chandelles allumées sur les bacs sur la Garonne, le lougre, symbole de liberté dans cette France anti-huguenote, et surtout le contact apaisant du bras de sa sœur, sa sœur dont il s'est toujours senti si proche.

– Chère sœur, souffririez-vous que je vous invite à l'opéra demain soir ? On y joue *Didon et Enée*. La paix avec l'Angleterre nous permet au moins d'écouter Purcell sans craindre de passer pour un traître à la solde des Anglais.

– Francis, je vous remercie de vous soucier du bien-être de mon oreille musicale. Au risque de paraître acariâtre, dois-je vous rappeler vos dettes, qui sont devenues les nôtres ?

– Amandine, simplement cette fois.

– Me promener un radieux soir d'été à votre bras le long de la Garonne me ravit, et mon âme n'en réclame pas plus.

Les deux Vercourt, dont les vêtements sombres se fondent dans la semi-obscurité du crépuscule, semblent seuls au monde… quelques instants. Les bruits de pas se multiplient, devant comme derrière. Ne voulant pas alerter Amandine, Francis ne ralentit ni n'accélère, alors que son cœur bat à tout rompre. Alors qu'une voix bien connue et désagréable au plus haut point sonne à son oreille, son bras reste à celui de sa sœur, même si ses doigts dans le vide semblent chercher la poignée de son épée courte.

– Les huguenots n'ont rien à faire à Bordeaux, ni même en France. Pourquoi n'iriez-vous pas rejoindre les ramassis de réformés d'Anvers, ou même demander directement à Dieu si l'eucharistie n'est qu'un symbole ?

Francis, comme à son habitude, ne cache pas son mordant :

– Des mots, des mots toujours, Toulouse. Le titre de votre père qui ronronne autour de vous vous rassure plus qu'il ne faudrait. N'oubliez pas l'issue de nos passes d'armes passées, et refreinez votre langue, si vous tenez à ce que mon épée ne quitte pas mon fourreau.

– De grâce, Francis, ne les provoquez pas, lui glisse Amandine, sans accent de frayeur dans la voix.

Amandine lâche le bras de son frère pour s'avancer au-devant du Comte de Toulouse dont le visage jusqu'alors masqué par l'ombre des arbres paraît désormais à la lumière.

– Cher Comte, pourquoi se quereller sur des points théologiques auxquels seuls les ecclésiastiques peuvent répondre, alors que nous pouvons discourir de passions communes ? J'ai ouï dire que vous excelliez à la viole, et je me ferais un plaisir, un jour de votre convenance, de vous accompagner à la voix.

– Garde ton poison, garce d'huguenote, nous avons assez d'un serpent en ce lieu.

Alors que Francis s'apprête à reprendre la parole, il voit sa sœur qui de dos se fige devant un danger pour lui invisible. Le temps de mettre la main à son épée et…

– Meurs, Vercourt !

Une détonation… sa sœur qui d'un pas se place entre les deux hommes et s'effondre. Francis demeure un instant pétrifié. Alors que sa sœur pousse un cri de douleur, il sent son sang bouillonner dans ses veines à la vue du pistolet fumant dans les mains du Comte, lui-même stupéfait par les conséquences de son geste.

Dans un de ces hurlements de rage si familiers à ses adversaires, Francis tire son épée et, sans même saluer, fond sur le comte qui n'a guère que le temps de tirer la sienne pour parer au mur, de quarte et de tierce, devant les assauts sauvages de Vercourt. David de Léognan, qui accompagne le comte, tire la sienne, alors que les deux autres, Léonce de Bergerac et Armand de Béarn arrivent en traîtres derrière lui, l'épée à la main. Dans sa fureur, Francis ne les voit pas venir et fait reculer Toulouse et Léognan sous ses passes, coulés et menacés-coupés.

Soudain, Toulouse s'effondre, une botte de tierce de Francis l'ayant touché au cou. Comme par une rétribution papale, Francis sent une douleur fulgurante lui transpercer la poitrine, une fois lorsque la lame de Béarn transperce ses côtes, et une seconde alors qu'elle se retire. Les trois catholiques, sachant qu'ils ne sont pas de taille à affronter le huguenot, se livrent à des attaques mesquines. La fureur de Francis reprend le dessus. Tournant

sur lui-même tout en entamant un couronné, il termine celui-ci sur le ventre de Béarn, qui tombe sur les genoux en retenant ses tripes. Revenant immédiatement en garde face à Léognan, son plus redoutable adversaire, il réceptionne une botte de seconde de celui-ci par un *passata di sotto*, si bien qu'il ne lui reste plus qu'un adversaire. Alors que Bergerac baisse sa garde tout en rompant la mesure, Vercourt écarte violemment sa lame et lui enfonce son épée dans le visage.

Sans prêter attention à l'agonie de ses adversaires, Vercourt se jette à genoux auprès d'Amandine, dont le corps se convulse dans ses bras avant de se raidir dans un dernier souffle. Le feu de l'Enfer brûle le poumon transpercé de Francis, qui hurle sa rage et sa douleur, son sang coulant le long de sa bouche jusque sur sa chemise.

25 octobre 1719 : Côte d'Or, Cap Saint-Georges de la Mine

Le capitaine pirate Francis de Vercourt se réveille en criant « Amandine ! ». Il ne sent plus la douleur de son poumon, mais des pulsations atroces martèlent l'intérieur de sa tête, et son bras insensibilisé par une nuit à même le pont pend lamentablement à son côté. La clarté de l'aurore s'immisce par les fenêtres de poupe dans la salle du conseil du *Pélican*. Une odeur rance d'alcool et de vomi assaille les narines du pirate, dont la tête tourne à s'en décrocher. Autour de lui, les corps étalés de ses compagnons encore endormis adoptent des postures improbables. Le menton de Xabi repose sur l'énorme cuisse de N'Serengui, alors que Lefranc est amoureusement blotti contre le pied de Bichon.

« Toujours ce même songe quand l'inquiétude m'étreint », songe Francis en des termes aristocratiques dont le réveil ne l'a pas encore privé. Écartant d'un coup de pied gauche Ange qui s'accroche à sa jambe droite, il se met péniblement debout, son bras pris d'intenses fourmillements, perd l'équilibre et retombe sur la trogne de Xabi, qui ne bronche pas d'un cil. Cette migraine lancinante de lendemain de beuverie lui vrille l'œil et lui donne la nausée, mais Francis veut en avoir le cœur net. Ce rêve hideux, immuable, a toujours été l'annonce d'un danger à venir. Combien de fois l'équipage d'ivrognes du *Pélican* a-t-il été sauvé par la mort d'Amandine… Alors que Francis avance à quatre pattes jusqu'à la banquette-vaisselier tribord de la salle du conseil, il souffle violemment pour chasser de ses narines la douce odeur d'Amandine, une odeur qui lui tire quelques larmes, puis un véritable torrent.

Mais Francis tient bon. Désormais debout, titubant, s'appuyant aux varangues, il longe la muraille de la salle du conseil, puis de la cloison, pour arriver enfin à la porte. Sans un regard pour son équipage vautré sur le pont, ni pour la bouteille de rhum qui roule d'un bord sur l'autre du tillac sous l'effet de la petite houle, il rassemble ses forces pour oublier sa migraine et sortir cette damnée longue-vue de son fourreau. Un premier coup d'œil pour le fort derrière eux… aucune activité. Au vu de la qualité de la réception de la veille et des victuailles livrées, peu de chance que le danger vienne de là. Francis fait une pause pour se tenir le crâne, pour calmer les pulsations infernales qui cognent de sa tempe à son œil. Une petite pause d'une minute… d'une bonne dizaine de minutes. Francis ouvre péniblement les yeux pour admirer la robe dorée de l'aurore africaine, et murmure sans y penser : « Amandine… » Les sanglots le reprennent. Avec les sanglots, le rêve revient par bribes. Et avec le rêve, l'inquiétude… Soudainement calme, Francis essuie les larmes qui troublent sa vision et tourne sa lunette vers le large. Deux formes claires se détachent sur l'horizon rouge et or : deux navires, battant pavillon anglais. Une frégate, les canons déjà aux sabords, et un brick.

Francis a un regard de mépris pour son équipage avachi. Se rappelant les événements de la semaine passée, il murmure pour eux « la vérole vous emporte, qui joue au Christ attend sa crucifixion », avant de hurler comme un Diable : « Branle-bas de combat ! J'abas comme un chien le dernier homme à son poste ! »

12 octobre 1719 : Côte d'Or, Cap des Trois Points

Deux semaines plus tôt…

Sur le pont du *Pélican*, N'Serengi, debout sur le bastingage et se tenant aux haubans du grand mât, le sourire aux lèvres, admire la côte de son enfance. Il n'entend pas la voix de Bichon aboyer ses ordres derrière son dos : « Tout le monde à la bande à tribord ! Brasse tribord grand-vergue à toucher les haubans ! Brasse bâbord vergue de misaine à toucher les haubans ! À débarquer la chaloupe ! Range aux palans d'étais ! Hisse ! » La veille, il s'est endormi sur le pont, les yeux rivés vers le ciel, admirant le crépuscule or et vermillon qu'on ne voit qu'en Afrique. Ce crépuscule, c'est l'Afrique, et l'Afrique, c'est son pays, son foyer, le lieu qui donne à son cœur sa chaleur et à son sourire son éclat. Les pérégrinations du *Pélican* l'ont ramené près de chez lui. À plus de 700 milles certes, mais bien là où le soleil luit comme nulle part ailleurs, là où la chaleur est dans les cœurs, dans les corps et dans l'air. Un coup de trique dans le dos le tire de sa rêverie :

– Le Diable t'emporte, tas de viande ! Si tu mets pas la main dessus, au moins tu gênes pas la manœuvre ! lui lance Tête-de-Pioche.

– Tu souff'es sous la chaleu', p'tit blanc. Comme les blattes, ta peau elle est tellement t'anslucide qu'on voit tes t'ippes, lui réponds le géant noir dans un sourire éclatant,

tout en s'écartant alors que la chaloupe, suspendue par la caliorne, est à deux doigts de sa tête.

Évidemment il aurait dû répondre à l'appel du sifflet de Tête-de-Pioche. Évidemment son maître d'équipage l'a laissé rêvasser en paix, comme il le fait depuis que le *Pélican* a atterri à la Sierra Leone, parce qu'il sait que ce n'est pas tous les jours que le Sénégalais revoit son Afrique natale. Et évidemment N'Serengi lui en est reconnaissant. Un sourire en coin du maître d'équipage, et tout est dit. N'Serengi admire la fin de la manœuvre en spectateur, un luxe rare. « Pèse sur la caliorne de chaloupe ! » Le plat d'Henri Ravine se suspend à la caliorne de chaloupe, un lourd palan frappé sur les deux tiers de la vergue, ce qui ramène la chaloupe vers l'extérieur. Celle-ci reste un instant suspendue entre l'étai et le bastingage. « File palans d'étais ! » La chaloupe, entraînée par les vergues qui la tirent l'une vers l'avant, l'autre vers l'arrière, alors que les palans qui la tiraient vers l'intérieur du navire se relâchent, se retrouve juste au-dessus du bastingage. « Amène chaloupe ! » La chaloupe descend jusqu'à toucher le bastingage et… « Tiens bon là ! Tiens bon là ! À déborder la chaloupe ! » Elle reste suspendue alors que le plat de Lefranc la pousse vers l'extérieur. « Amène chaloupe ! » Elle continue à descendre le long du navire en raclant contre la muraille avec des bruits sinistres, jusqu'à ce qu'enfin elle s'enfonce légèrement dans la mer vert émeraude. Derrière lui résonne la voix de Vercourt :

– Pas d'initiative stupide les enfants, on est là pour trouver Davis et faire aiguade, rien d'autre, vu ?

– *Yes, sir !* répond Ange en riant.

– Cap'taine, pourquoi vous faites exprès de nous prendre pour des buses devant tout l'équipage ? ajoute Bichon.

– Prenez un autre ton avec moi, gamins… Si vous ne voulez pas que je vous prenne pour des imbéciles, faites des efforts.

Une heure plus tard, alors que la chaloupe amène le capitaine, le quartier-maître et le maître d'équipage à terre, l'équipage reste un instant oisif. Et c'est à ce moment précis que Xabi signe la perte de tous.

– Vise par-là, N'Serengi, ça va te rappeler des souvenirs, appelle Xabi de la proue en tendant sa lunette.

À trois encablures, des chaloupes amènent des esclaves gémissants jusqu'à un beau brick négrier, reconnaissable entre mille avec son long gaillard d'arrière surélevé. Les matelots du négrier accueillent les esclaves avec des piques, pour éviter toute rébellion en ce moment crucial du chargement. N'Serengi, l'œil collé à sa lunette braquée sur les visages glacés par la terreur des esclaves escaladant la muraille, sent un grand froid l'envahir. Lentement, la lunette descend jusqu'à sa taille, et le sourire de Xabi s'efface devant l'expression de haine qu'il n'a jamais vue sur le visage de son ami.

– Eh ben vieux, j'pensais pas qu'ça t' f'rait c't'effet-là.

– La vé'ole t'empo'te Xabi, 'ep'ends ta salope'ie.

Xabi se contente de hausser les sourcils en avançant le menton d'incompréhension, alors que N'Serengi repart, morose, vers la poupe. Le regard du géant croise celui de Ravine, qui lance en riant « Ah ! un négrier, c'est marrant… » Il n'a pas le temps de terminer sa phrase qu'un énorme poing noir s'abat sur lui, le projetant plusieurs pieds en arrière, le nez en sang. « Putain de Dieu, le Diable t'emporte N'Serengi, tu m'as bousillé le taille-mer, t'es abruti ou t'es abruti ? » Henri Ravine se relève et se jette sur son maître d'équipage. En moins de temps qu'il n'en faut pour le dire s'ensuit une empoignade virile d'où Ravine, large mais de deux têtes plus petit, ne sort pas vainqueur. Xabi intervient immédiatement : « Par les tétons poilus de Marie, vous vous croyez où ? Les embrassades ne sont pas tolérées sur ce rafiot ! Bande de parisiens ! »

En l'absence de Tête-de-Pioche, le maître d'équipage actuellement à terre, c'est Timbale, le second maître, qui accompagne Ravine et N'Serengi vers le panneau de l'équipage pour les mener à fond de cale. Les deux hommes se jettent un regard noir tout le long du chemin. « Tout ça pour un malheureux négrier », se dit Xabi. Remettant sa lunette à son œil, il reprend son étude attentive du négrier. Le rite organisé de la vérification de la dentition des esclaves lui rappelle que N'Serengi parle peu de ce voyage. S'il en parle peu, c'est qu'il en garde probablement un mauvais souvenir.

Quelques heures plus tard, la chaloupe de Vercourt, Ange et Tête-de-Pioche aborde tranquillement la goélette pirate et les trois émissaires remontent à bord de leur rafiot, visiblement mécontents de leur expédition à terre. Francis de Vercourt montre un visage soucieux. Sans un mot, il se dirige vers la proue du *Pélican* et arrache la longue-vue des mains de Xabi.

– Tu vas pas t'y mettre, Francis ! Qu'est-ce que vous avez sur ce rafiot aujourd'hui ? lâche Xabi en reprenant la lunette d'un mouvement sauvage.

– Le Diable t'emporte, Xabi, je n'ai pas le temps de jouer, donne-moi cette lunette immédiatement !

Devant le ton sans réplique de son capitaine, Xabi obéit immédiatement. Francis balaye toute la côte du regard, puis la mer, avant de s'attarder sur les négriers.

– C'est bon, là, vous allez pas me foutre votre poing sur la gueule, Francis ?

– Qu'est-ce que tu racontes, Xabi ? Je suis un rien inquiet après ce passage à terre. C'est à croire que Davis s'est mis en tête de piller tous les forts de la région. Le commandant du fort était hors de lui à la seule mention de Davis, et aucun de nous n'a réussi à lui desserrer les lèvres, à croire qu'il avait une diarrhée verbale à exprimer. Pourquoi cette remarque ?

– Tout à l'heure, je montre les négriers à N'Serengi. Le Diable l'emporte, ça le met en rogne, et sur le chemin, il en colle une à Tronc-d'Arbre. Ils sont aux fers.

– Très bien, je descends les voir.

D'un pas rapide, Francis se dirige vers le grand panneau. Il se baisse pour passer sous la chaloupe déjà en place et descend dans le faux-pont. Il est rejoint sur l'échelle par Ange, qui se laisse prestement tomber sur les lattes de pin.

– Par les roustons flétris du Roy, quartier-maître, on surveille son capitaine ?

– Exactement, des fois qu'la gâchette de votre pistolet vous titille. Plus sérieusement, que diriez-vous de mettre les voiles avant que le capitaine du fort ne nous coule bas ?

– Rien ne presse, petite Ange, Davis a encloué les canons du fort, dont la moitié des hommes d'armes sont hors d'état de nuire. Le Diable t'emporte, pourquoi crois-tu que j'ai demandé dans le fort de prendre l'air sur la barbette ? Pour soigner mon mal de terre ?

Tout en marchant, les deux pirates contournent les deux ballots de défenses d'éléphants durement gagnés l'avant-veille, donnent une tape dans le dos de La Baleine affairé devant ses fourneaux et entrent dans la cambuse avant de s'engouffrer dans la cale. En crabe, ils longent les tonneaux de viande en salaison, puis d'eau et enfin de vin, pour se déployer autour des deux fautifs, attachés assis, poignets et chevilles passés dans des anneaux eux-mêmes attachés à la barre de fer destinée à cet effet et qui traverse la cale de part en part. La position humiliante de N'Serengi et de Ravine les oblige à lever la tête pour regarder leur capitaine et leur quartier-maître. Ils ne la ramènent pas, sachant que la chasse-partie leur réserve la bouline pour bagarre sur le pont du navire, cette peine pouvant être réduite à la discrétion de l'équipage du fait qu'aucune conséquence n'était à craindre.

– Vous savez à quoi vous me faites penser ? À deux grands idiots… encore que, grands, là, toute de suite, ça reste à voir… Qu'est-ce que tu en dis, Ange ?

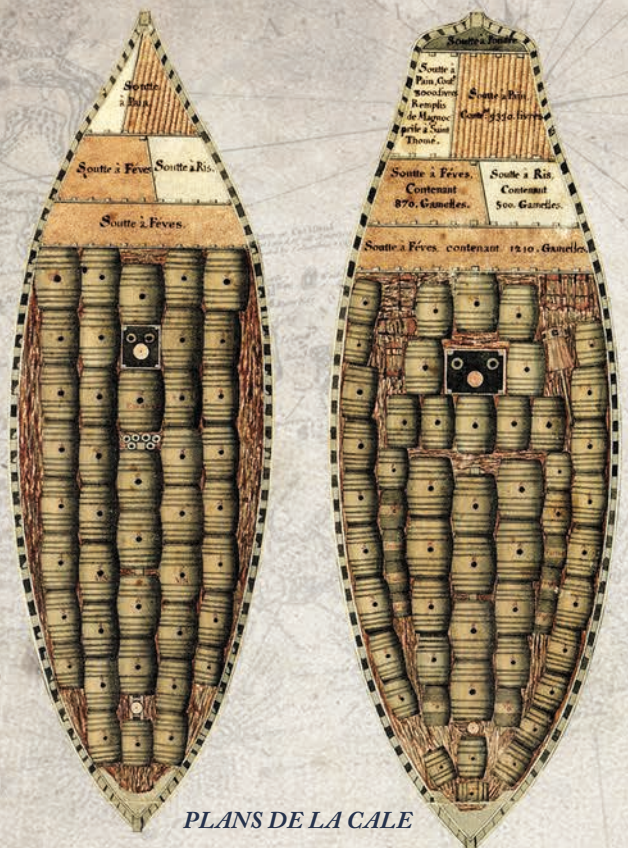
– Ça, ils en ont l'air, Francis. Et le Diable sait que j'aime te contredire.

– C'est bon, vous vous êtes bien mordus les arpions ?

– Ben non justement capitaine, répond Henri, N'Serengi m'a raconté comment que ça se passait sur les négriers. J'comprends. Hein vieux !

– Églantine ! Viens libérer ces deux imbéciles !

PLAN D'UN BRICK NÉGRIER



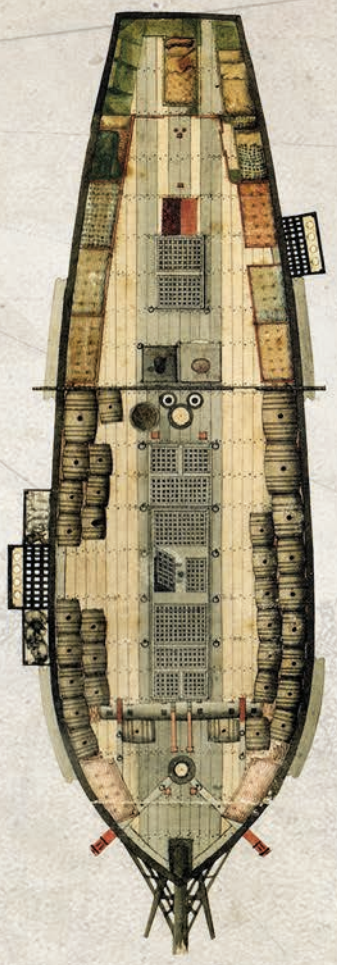
PLANS DE LA CALE

PREMIER PLAN *SECOND PLAN*

ENTREPONT



PONT



Églantine, toute en grâce, contourne déjà Ange, la clé des fers à la main, un sourire moqueur à l'encontre de N'Serengi et un clin d'œil amoureux pour Vercourt.

– La vérole les emporte, et toi aussi Vercourt ! dit Ange. Il est hors de question que ces deux sinistres crétins ne soient pas jugés pour leurs actes par un tribunal en bonne et due forme. Tu crois que ça ne se sait pas à bord, que tu portes N'Serengi dans ton cœur ?

– Il n'y a pas un sablier de loch, tu parlais de mettre les voiles immédiatement, et voilà que tu parles d'une assemblée. Nous sommes là pour trouver Davis, pas pour palabrer. Au moins contente-toi du conseil, nous gagnerons du temps.

– Ferme ton clapet, Francis, en la matière ton avis ne m'intéresse pas et tu ne m'apprendras pas mon travail. Si le fort est hors d'état de nous nuire, le moment est approprié.

– Dites les tourtereaux, lance Églantine, j'ai autre chose à faire que d'agiter des clés. Vous vous décidez ? Je les détache ou je retourne à mon travail ?

– Églantine, ma douce, ne prenez point ombrage de notre indécision, faites comme il vous convient, mais faites-le avec grâce, cela ne saurait que me plaire, dit Francis d'un ton inhabituellement courtois en entamant une ombre de révérence.

– Faites pas semblant d'être agréable, Vercourt, venant de vous c'est glauque, répond immédiatement Églantine sans pouvoir malgré tout réprimer une petite rougeur de surprise devant cette galanterie impromptue.

Ange et Francis remontent sur le pont, demandant au passage à La Baleine de préparer du punch. Le gros homme, rouge et suant dans la chaleur de sa cuisine, acquiesce d'un grand sourire. Ange en profite pour remettre son capitaine à sa place.

– Francis, le Diable t'emporte, si Églantine est cambusier, et par conséquent dans la cale à l'abri des regards, c'est justement pour éviter des comportements comme le tien.

– Églantine est une femme, et de temps à autre, elle a besoin qu'on le lui rappelle.

– Pas plus que moi, que je sache ?

– Ah ? Tu es une femme, toi ? dit Francis dans un sourire.

– La dysenterie t'emporte, Vercourt, et te noie dans tes excréments !

Le temps à La Baleine de préparer un grand bol de punch et à l'équipage de nettoyer les pipes, et N'Serengi et Henri Ravine remontent sur le pont pour faire face à leur tribunal. Comme à son habitude en ces occasions, Francis se tient légèrement en retrait, assis sur le banc de quart, une timbale de punch dans une main et une longue pipe dans l'autre. Les hommes, sérieux comme des papes, s'installent cérémonieusement, qui en tailleur sur le tillac, qui assis sur le bastingage, qui debout sur les enfléchures, qui en surplomb sur la chaloupe.

Ange, petit bout de femme, s'adresse à l'équipage d'une voix de medio-alto puissante qui retentit jusque dans la mâture :

– Compagnons du Pélican, nous sommes ici pour juger N'Serengi et Ravine pour avoir contrevenu aux règles de la chasse-partie. Quelles qu'en soient leurs raisons, ils se sont battus sur le pont du *Pélican*, un acte tout à fait inacceptable. De tels comportements ne peuvent être tolérés sur ce navire, car ils sont la première graine de la discorde, qui nous vaudra tous la corde si nous n'y prenons garde.

– Qu'on les pende ! s'écrie Sang d'Encre en riant. Son rire trouve un écho joyeux dans l'équipage, pour qui N'Serengi et Tronc-d'Arbre comptent parmi les pirates les plus populaires.

– Sang d'Encre, tu ne mesures pas la gravité de cet acte, reprend Ange. Une tension entre N'Serengi et Ravine pourrait bien ralentir une manœuvre, ou même entraîner leurs hommes dans la mort avec eux. Mais, le tonnerre les écrase, laissons les accusés se défendre.

N'Serengi, se sentant un peu gauche sans une bonne pipe ou une timbale de punch, se gratte la nuque quelques instants avant de répondre.

– Je m'excuse aup'ès de l'équipage pou' cette 'ixe. Le qua'tier maît'e a 'aison : les baga"es ent'e nous, ça sent pas bon. Le diab' m'empo'te, je m'en 'emets au jugement de l'équipage. Mes t'ippes elles ont pa'lé pa'ce que ce nég'ier là-bas m'a 'appelé de t'ès du's souveni's, des souveni's que vous pouvez pas imaginer, le Léviathan engloutisse les nég'iers.

Le géant noir, si terrible en combat, si amical dans la vie de tous les jours, compagnon de tous les rires et de nombreux bons moments, laisse planer un silence douloureux sur le tillac du *Pélican*. L'équipage, l'espace d'un instant, essaie en vain d'imaginer ces moments que N'Serengi leur dit si difficiles, lui qui a connu des instants tragiques et douloureux à leur côté. D'un ton un peu naïf, se départissant de l'air impérieux et pénétrant de mise lors d'une assemblée, Tête-de-pioche se lève après avoir retiré sa pipe de sa bouche.

– Plus durs que notre traversée sous le commandement du capitaine de Sailly, l'Enfer le broie ?

N'Serengi se contente d'un hochement de tête sombre et affirmatif. Henri Ravine en profite pour enchaîner.

– N'ayez crainte concernant ce conflit avec N'Serengi, compagnons, le Diable nous emporte si nous n'avons retrouvé le sourire ensemble dans la cale. Notre frère ici présent, dit-il en pointant son doigt vers N'Serengi, m'a raconté l'horreur de que vivent les esclaves là-bas. Leurs

conditions de vie avant le départ et pendant le voyage dépassent l'entendement, que je brûle dans les flammes de l'Enfer si je ne dis pas la vérité, ajoute-t-il en s'enflammant progressivement. Paisibles et sans armes, enlevés par des tribus violentes et armées, le Diable les ensevelisse, ils sont pour certains mis à mort, et pour les autres vendus comme esclaves à des Blancs. Ils sont tous persuadés que les Blancs vont les bouffer, nom de Dieu, et la terreur leur ronge les tripes, le Diable les prenne en sa garde. Que je boive un bol de soufre et de feu avec le Diable si ce n'est pas vrai. Hein N'Serengi ?

Une fois de plus, le géant hoche la tête, la haine envahissant son visage au rappel de cet atroce passage de sa vie.

– Cette crainte, ils la gardent tout au long du voyage, croyant que si on ne les dévore pas maintenant, on le fera à leur arrivée. Par le Diable, ils sont sans liberté, sans espoir, séparés par des caissons les uns des autres, de leurs propres enfants mêmes, se pissant et se chiant dessus. Ils ne sont plus que du bétail pour l'abattoir. La plupart d'entre eux se laissent mourir de faim ou de désespoir. D'autres meurent de maladie. Et ceux qui prient leurs dieux pour retrouver du courage, on les fouette jusqu'au sang. Les négriers, l'Enfer les calcine, ont tellement peur de leur cargaison qu'au moindre mouvement de rébellion, le plus souvent dicté par la peur, ils n'hésitent pas à en pendre un ou deux. Sous prétexte que l'Église, la vérole s'abatte sur elle, leur refuse le statut d'hommes, les Anglais, Français, Hollandais les traitent pire que des chiens. Moi, ça me soulève le cœur de rage, finit-il en hurlant de colère, et vous compagnons, laisserez-vous crever ces pauvres Diables dans l'horreur la plus complète ?

Vercourt relève la tête et soulève un sourcil d'inquiétude. Les autres restent un moment silencieux, certains dans leur pensées et certains à se regarder. Le capitaine regarde ses hommes avec attention, espérant qu'un long silence fasse revenir l'assemblée à son sujet : le tribunal. Forcément, quand les tripes parlent, pense-t-il, ce sont toujours les plus abrutis qui prennent la parole. Sérieux comme un pape, Tête-de-Pioche se lève calmement, retire lentement sa pipe de sa bouche et embrasse son auditoire du regard. Ayant reçu d'Ange l'autorisation de parler, il s'exprime avec la rage et l'enthousiasme qui lui sont communs.

– Le Diable emporte ces sales Anglais et leur esclavage. Dieu me foudroie si les nègres ne sont pas des hommes. N'Serengi est un type bien, le Diable le tienne en sa garde, et que je sois doublement damné si je laisse des gars comme lui vivre des heures si inhumaines.

Il s'assied et tire sur sa pipe. Les pirates méditent un instant les paroles de leur maître d'équipage. Vercourt est presque debout, prêt à intervenir mais retenu par cette longue habitude de laisser son équipage décider lui-même de son destin. Son regard croise celui de Colin, l'homme le plus sensé de l'équipage après lui. Celui-ci, comprenant l'inquiétude de son capitaine, se lève, attend un hochement de tête du quartier-maître et prend une voix grave :

– Vous savez que je n'ai jamais donné du dos à qui que ce soit, et que je ne crains personne dans cette digne assemblée de courageux compagnons. C'est une entreprise qui n'est pas sans danger, vu la côte où nous sommes. Les négriers sont partout, et si on attaque ce commerce, on ferait mieux de ne pas faire de vieux os par ici.

– Sauf le respect que je te dois, Colin, tu as dû laisser tes boules aux Bermudes, lui répond Lefranc tout en curant sa pipe. Si nous nous sommes faits pirates pour continuer à ramper devant l'oppression, j'ai dû me tromper de métier.

– Il a raison, reprend Tête-de-Pioche après avoir demandé autorisation de parler, mort à l'oppresseur !

– Mort à l'oppresseur ! reprend l'équipage comme un seul homme.

Francis de Vercourt n'y tient plus. Il se lève d'un bond, jette sa timbale de punch par-dessus bord et brandit sa pipe comme un gourdin.

– Mais vous êtes complètement idiots ou vous le faites exprès ? Vous pensez que prendre un négrier ou deux va mettre fin au commerce triangulaire ? En revanche, le tonnerre vous écrase tous, je peux vous assurer que si vous cherchez tous les négriers, navires de guerre et forts de la région, vous allez les trouver !

Les hommes du *Pélican*, arrêtés dans leur élan, fixent Vercourt avec des yeux ronds, surpris de l'entendre parler en assemblée. Puis leur regard change peu à peu et ils dévisagent leur capitaine, qui avec méfiance, qui avec colère, qui avec un rictus incrédule. Ange, surtout, est outrée par cette prise de parole incongrue, qui ne respecte en rien les usages de l'assemblée. Non seulement Francis n'a pas demandé la parole, mais il s'adresse en termes purement négatifs à l'équipage, refusant le bien-fondé de cette décision prise ensemble avec les tripes et le cœur, comme il convient, et surtout il remet en cause l'autorité de son quartier-maître et la souveraineté de l'équipage.

– Ne tenez pas compte de la parole du capitaine. Ne l'ayant pas demandée, sa voix n'a pas à être entendue, affirme-t-elle en adressant un regard en coin à Francis.

Réalisant son excès d'impulsivité et le peu d'impact de son intervention, Francis se calme immédiatement et demande d'un signe de tête à Ange le droit à la parole. Un duel du regard s'engage pendant quelques secondes, le temps pour le quartier-maître d'affirmer son contre-pouvoir. Ange finit par hocher affirmativement la tête. Calme, Francis de Vercourt se lève à la manière de

ses hommes, tout en pestant en son for intérieur de devoir jouer un personnage.

– Compagnons, l'oppression m'échauffe la bile tout autant que vous, Diable oui. Je comprends que vous soyez tentés de faire payer ce négrier pour tous les autres, le Diable les ensevelisse sous des flots déchaînés. Si nous étions de nombreux pirates à menacer ici le commerce triangulaire, la vérole emporte les négriers, je ne doute pas que notre menace de rétribution sur ces marchands de viande humaine ne porte ses fruits. Le fait est malheureusement que depuis que La Bouche et Cocklyn ont mis les voiles pour d'autres horizons, nous sommes seuls sur cette côte, si l'on excepte Davis, que nous ne parvenons pas à trouver. Le Diable m'emporte si je ne dis la vérité. Garçons, cet acte certes courageux ne nous apportera aucun bien, et nous nuira fortement dans notre recherche de Davis. Ne préférez-vous pas remettre à quelques semaines vos bonnes œuvres ?

– Le capitaine ouvre son clapet en assemblée alors qu'il ne le fait jamais. Le Diable l'emporte, ça sent l'entourloupe, lance Le Bel, aide du charpentier.

– Diable c'est vrai, Francis, vous chercheriez pas à nous manipuler ? ajoute Leguerec, qui n'en est pas à sa première contestation de l'autorité du capitaine.

– Le tonnerre vous écrase tous, reprend Francis de Vercourt, je ne me permets d'intervenir que parce que la situation présente un danger immédiat que vous n'avez pas l'air de percevoir.

– Que ceux qui ont les foies, le Diable les émascule, rejoignent le camp du capitaine, lance Tête-de-Pioche, que les braves se joignent à moi pour libérer ces malheureux nègres. Vous n'avez pas entendu Ravine et N'Serengi ?

– Abruti, ne peut s'empêcher de lâcher Vercourt tout bas… mais pas assez pour ne pas être entendu dans le soudain silence qui plane sur l'entrepont.

Fou de rage, Tête-de-pioche bondit le sabre au clair sur son capitaine. Il est arrêté net par la pointe de l'épée courte de Francis qui s'interpose entre lui et le sujet de sa rage. Tête-de-Pioche donne quelques coups de sabre qui brassent le vide. D'un geste d'une précision mécanique, Francis se fend d'une quarte exagérée, qu'il transforme en tierce, un croisé d'épée qui fait sauter le sabre des mains de Tête-de-Pioche.

– Vous vous croyez où tous les deux ? hurle Ange, folle de rage. Jamais, vous m'entendez, jamais une arme n'a été ni ne doit être tirée lors de nos assemblées ! Colin, mets-moi ces deux dangers publics aux fers !

Devant une assemblée interdite, assistant à la mise aux fers de son capitaine, un événement sans précédent à bord du *Pélican*, Colin se lève, éteint sa pipe dans sa timbale de rhum et s'avance en clopinant sur sa jambe de bois vers Vercourt, interdit et les yeux ronds. Le capitaine fait sauter son épée courte dans sa main, la récupère par la lame et la tend à Colin, qui la prend respectueusement. Les trois hommes disparaissent par l'écoutille alors que le débat reprend son cours.

Francis et Bichon, attachés pieds et poings à la barre métallique qui traverse la cale, regardent sans rien dire Colin remonter par l'échelle de cambuse. Les voix de l'assemblée leur parviennent atténuées et indistinctes. Le regard de Francis, froid et dur, s'est fixé sur une barrique semblable à toutes les autres, alors que Tête-de-Pioche s'aperçoit peu à peu qu'il est responsable de cette situation. Il envoie quelques regards gênés vers son capitaine, regards qui restent sans réponse. Il finit par céder.

– Allez quoi, cap'taine, faites pas la gueule.

Vercourt se contente de lui lancer un regard noir, avant de retourner à la contemplation de la barrique. Il porte son entière attention vers les sons venant du pont. Aux ordres qui fusent, Francis en conclut que les pirates vont prendre le négrier à l'abordage. À côté de lui, Tête-de-Pioche, tout penaud, insiste.

– C'est pas si grave après tout, si ?

– Tête-de-Pioche, ferme ton claque-merde avant que je ne sois tenté de te transformer en mauvais souvenir.

– Z'inquiétez pas, de toute façon ils sauront pas comment faire, alors ils vont venir vous chercher.

– Tu vois quand tu veux tu peux sortir des paroles vaguement intelligentes, dommage que ces éclairs de génie soient si rares.

Les deux forbans peuvent déjà entendre Tantine, le second maître, descendre l'échelle de cale du *Pélican*. Il s'avance vers eux en se frottant la tête.

– Bon… voilà… c'est délicat capitaine… comment dire…

– Ce que tu m'expliques avec tant de verve Tantine, c'est que vous avez pris la décision d'aborder le brick négrier, mais que, sans moi, vous vous trouvez démunis quant à la procédure à suivre.

– Euh… voilà… quoi. Ben notez tout de même que sans maître d'équipage, c'est dur aussi.

– En revanche Tantine, ce sera moi ou le crétin qui me sert de compagnon de cale.

– Ben non capitaine, geint Tête-de-Pioche, z'allez pas me faire ça.

– Je vais me gêner, tiens, lâche Francis avant de disparaître derrière une antenne de viande en saumure.

« Attention capitaine ! » À peine le pied posé sur le pont, Francis est renversé par Ange et entend les détonations ordonnées d'une cinquantaine de mousquets. Les balles fusent autour de Francis, qui se redresse au milieu de ses hommes accroupis sur le pont, les mains sur la tête comme si elles étaient à l'épreuve des balles.

Ange, qui avait lâché la barre, retourne aux commandes du navire. Pour tout remerciement, elle reçoit de son capitaine un regard noir. Celui-ci hurle alors à s'en déchirer les poumons.

– Ange, la barre dessous en douceur ! Borde gui ! File écoute de brigantine et de misaine ! Range au bras de hunier et de perroquet ! Patinez-vous, bande de cloportes décérébrés, ou je vous abats comme des chiens !

Les pirates du *Pélican* se relèvent comme un seul homme, la joie et le courage revenus à la douce voix de leur capitaine, et déjà le *Pélican* lofe et s'éloigne du négrier, qui vient de lui infliger un tir des deux orgues placées dans ses hunes. Une fois le *Pélican* hors de portée de mousquet, Vercourt tourne la tête vers Ange avant de virer de bord, l'œil et le ton méprisants :

– Je suppose que vous n'avez même pas lancé le branle-bas, je ne vois pas de bailles, ni d'écouvillons ni de pinces.

– Euh, non capitaine, bredouille Ange, nous pensions…

– Branle-bas de combat ! Et la main dessus, nom d'un Diable ! Colin, charge à mitraille ! Ange, à Dieu vat ! Passe les focs ! Borde à plat ! On n'est pas à l'entraînement ! ajoute-t-il, menaçant, en armant le chien de son pistolet. Ange, redresse la barre !

Le *Pélican* passe à peine le lit du vent que des artilleurs surgissent déjà du grand panneau avec des hamacs pliés qu'ils disposent dans l'entrepont. Pendant ce temps, les servants de pièces retirent les bridures qui tiennent les canons contre la coque. Les chefs de pièces inspectent alors l'intérieur de leur canon pour vérifier qu'il est sec… et en deux minutes à peine, le *Pélican* est fin prêt pour le combat… ou presque.

– Petit-Louis, va me préparer mes pistolets, tu seras un bon culot de gargousse, lance-t-il avec un clin d'œil à l'unique mousse du *Pélican*, qui le regarde les yeux brillants d'admiration. Tends toile sur étai de grand mât ! Bûcheron et escouade de mousqueterie, préparez-vous à faire feu sur les ennemis sur la hune ! Colin, pointe en belle !

Les pirates du capitaine Francis de Vercourt hissent une vieille voile sur l'étai de grand mât, sans en attacher le bas. Alors que le *Pélican* s'approche du négrier toujours à l'ancre, les matelots se retranchent derrière la toile, pour se cacher de l'orgue installée sur la hune du négrier. Douze pirates armés de mousquets se placent de part et d'autre de la toile, attendant l'ordre de tirer de leur capitaine. Pendant ce temps, Gérard Colin, le canonnier, transmet les ordres achevant la recharge de pièces. Sur chaque canon, alors que troisième servant soulève la culasse du canon à l'aide de l'anspect, le quatrième servant affine la hausse de sa pince en fer, le temps que le chef de pièce recule suffisamment le coin de mire pour faire pointer les canons vers le ciel.

Le *Pélican* est alors bord à bord avec le négrier et envoie une volée de mitraille sur la hune ennemie, qui réplique en tirant de ses orgues infernales. Les pirates étant tous cachés derrière la toile, l'orgue se contente de cribler la toile de trous.

– Escouade de mousqueterie, feu !

Les pirates à la mousqueterie profitent de l'accalmie du feu ennemi pour ajuster les hommes de hune que la mitraille n'a pas encore fait tomber de leur perchoir. Alors que le *Pélican* passe au cul du *Looe*, le brick négrier, il ne reste plus un ennemi en vie sur la hune.

Le capitaine lance alors « Charge à mitraille ! » « Pointe en belle ! » à Gérard Colin, puis « Pare à l'abordage ! » à destination de Xabi. Le *Pélican* se rapproche du négrier en restant sous son vent. Celui-ci vient à peine de filer son ancre et d'envoyer ses huniers, qui masquent alors le *Pélican* à ses orgues de hune.

– Colin, abats-moi ces orgues ! Feu !

Dans un grand vacarme, les canons du *Pélican* font feu à travers les huniers du négrier. Trois hommes s'abattent quelques secondes plus tard sur le pont ennemi comme des pantins désarticulés.

– Ange ! À l'honneur ! Tout le monde à la bande ! Affale les balancines, drosses, boulines, palans de roulis ! Aux bras de vergues au vent ! Brasse !

Le *Pélican* abat en grand pour ranger à l'honneur, juste derrière le brick et presque à le toucher.

– Préparez les grappins d'abordage ! Abordage de long en long ! Point de contact à la poupe ! Pare à l'abordage !

Huit pirates prennent en main les grappins d'abordage, dont les câbles sont amarrés à des taquets sur le bossoir du *Pélican*, sur la proue et sur le beaupré, mais également en bout de vergue sèche et aux haubans. Le *Pélican* accélère dans sa rotation, passe vent arrière puis sur l'autre bord, si bien qu'alors la bôme de brigantine passe violemment sur tribord, la misaine est toujours bordée à contre et le hunier masque ; ainsi le pirate ralentit et vient tout en douceur faire passer le bout de son beaupré à l'intérieur des haubans ennemis.

– Paré pour l'abordage, capitaine ! envoie Xabi, qui remplace Tête-de-Pioche encore aux fers.

– Largue écoute de misaine ! Brasse derrière ! Hunier en ralingue ! Aux grappins !

Les voiles à contre sont passées sur le bon bord pour éviter que le *Pélican* ne déborde du négrier en reculant.

– A l'abordage ! hurle Vercourt de toute sa voix.

Sur le négrier, à travers leur filet d'abordage, les matelots effrayés entendent monter du pont du *Pélican* une clameur sauvage, à laquelle se mêle la fumée âcre des mèches des grenades, comme une porte ouverte sur l'Enfer. Les démons pirates émergent de la fumée,



escaladant la muraille du *Looe*, le sabre entre les dents ou à la main la hache d'abordage qu'ils plantent dans le bordé de leur brick, deux pistolets pendant à des rubans de soie multicolores. Ils s'accrochent à tout : la drome, les lisses, les porte-haubans, comme si rien ne pouvait entraver leur ascension. Le temps qu'ils sortent leur pique et leur mousquet, les matelots du négrier voient, lancée depuis le pont du *Pélican* en contrebas, une pluie de grenades retomber autour d'eux dans un bruit sourd. Ceux qui le peuvent se jettent en arrière pour éviter l'explosion. Celle-ci ne se fait pas attendre et, à défaut de les décimer, les plonge dans une terreur sans nom tout en dégageant un épais nuage de fumée.

Alors que la fumée recouvre désormais le pont du *Looe*, une dizaine de pirates courent le long du beaupré du *Pélican* et grimpent dans les haubans ennemis, coupant sans tarder les points d'ancrage avant du filet d'abordage du négrier, afin que leurs compagnons puissent investir le navire dès qu'ils auront escaladé la muraille. Il reste cependant encore à couper les points d'ancrage arrière du filet d'abordage. N'Serengi escalade la poupe, se suspend au porte-hauban d'artimon, puis se hisse dessus. Quelques secondes plus tard il est à mi-hauteur dans les bas-haubans d'artimon ennemis. Un fantôme emperruqué apparaît dans la fumée et N'Serengi entend dans le brouhaha de l'abordage le claquement d'un coup de pistolet. Pris d'une faiblesse immédiate et d'une violente brûlure à la cuisse, il doit se concentrer pour se tenir au hauban de la main droite, et de la main gauche se saisir de l'un des quatre pistolets qui lui pendent sur le ventre. Ceux-ci sont attachés à deux longs et larges rubans de soie qui passent derrière le cou du géant noir. Le ruban coulisse aisément alors que notre héros saisit le pistolet et le tend à bout de bras pour viser. Un premier coup de feu n'est pas suffisant pour que la forme qui s'agite dans la fumée cesse de gesticuler. N'Serengi lâche donc son pistolet, qui vient lui pendre sur la cuisse, et saisit de sa main droite, au niveau de ses pectoraux, le second pistolet auquel le premier est attaché. Il tire le ruban vers l'avant et fait feu de nouveau. Son ennemi semble s'être évanoui dans la fumée. N'Serengi reprend son ascension, tirant sur ses bras afin de soulager sa jambe blessée. Une fois au niveau du haut du filet d'abordage, il coupe le filin d'amarrage d'un coup de hache.

Un coup de sifflet venant de la dunette du *Pélican* lui fait tourner la tête. C'est son capitaine Francis, en haut des haubans de grand mât du *Pélican*, qui, d'un geste, montre la grand-vergue du *Looe*, puis mime la coupe des balancines puis de la drosse. N'Serengi fait un grand hochement de tête pour montrer qu'il a compris. Le temps de tourner la tête vers l'avant du négrier, il peut voir son capitaine se saisir d'une vergue de bonnette et se balancer pour passer à l'abordage. Les pirates occupent les haubans, tandis que les ennemis ont de nouveau investi la hune, probablement pour faire feu de nouveau avec leur orgue du Diable. N'Serengi décide donc de passer par en bas. Il se saisit d'un bras de grand hunier, amarré à côté de lui sur les haubans, en coupe l'amarrage d'un coup de hache et se lance dans le vide. Dans sa descente, N'Serengi frappe des deux pieds un Anglais, ce qui lui permet de se ralentir, si bien que, dans son mouvement de balancier, il revient en arrière et atterrit sur le râtelier de grand mât du négrier. Le géant noir se sent un peu seul, debout sur le bastingage, les balles ennemies fusant autour de lui, alors que ses compagnons commencent tout juste à investir le pont. Etant sur le râtelier, il en profite pour décrocher l'un après l'autre les manœuvres lovées de leur cabillot et les jettent vers l'ennemi, puis crie « 'atelier ! » avant de s'élancer en courant sur le pont du *Looe*, en direction des haubans de grand mât. D'un puissant coup de reins, il s'envole dans les airs pour éviter l'explosion d'une grenade alliée et croche ses mains sur lesdits haubans, par l'intérieur. Il commence alors son ascension en suspension.

Lefranc, chef de plat des matelots du pont, termine son ascension de la muraille, une grenade improvisée à la main. Celle-ci est constituée d'une bouteille de verre remplie de poudre et de billes de mousquet. Il en allume la mèche au boutefeu de son voisin puis l'envoie sur les Anglais qui, voyant les pirates investir le pont, se précipitent vers eux. Trois Anglais disparaissent dans un panache de fumée, puis réapparaissent plus près de lui. La grenade, en tombant, s'est brisée, faisant long feu. Ayant entendu le cri de N'Serengi, Lefranc lâche son sabre, qui vient pendre sous son poignet au bitord qui les relie et soulève deux cabillots d'un coup. Les extrémités des manœuvres, qui traînent sur le pont, se tendent dans un claquement sec et violent. Deux Anglais qui avaient les pieds sur les manœuvres tombent sur le dos. Un troisième, dont le pied se trouvait dans une boucle du cordage, est précipité vers les pirates, la jambe à demi-arrachée. Tiré par le cordage, il vient se coller contre la poulie de râtelier, la tension de la manœuvre lui broyant la jambe. Lefranc met un terme à ses souffrances d'un coup de sabre sur le crâne. Lefranc s'apprête à s'élancer en avant, mais un geste de son capitaine le stoppe net. Grand bien lui en a pris, car N'Serengi, quelques cinquante pieds[1] au-dessus, vient de sectionner la drosse de grand-vergue. Celle-ci tombe, déchire le grand hunier incapable de la retenir et s'affale de tout son long sur les Anglais. Au travers du vacarme effroyable et des gémissements des blessés, les pirates peuvent entendre çà et là des « mercy ! » de l'équipage anglais, indiquant que le combat est terminé.

Le capitaine du *Looe* se dirige droit vers Francis, brise son épée qu'il jette à ses pieds, puis s'écrit :

– A pity for you, pirate, since we have no gold.[2]

– This I know[3], lui répond le pirate.

1. NdlA : 1 pied = 0,30 mètre
2 Dommage pour vous, nous ne portons pas d'or.
3. Ça, je le sais,

– So why ?![4] s'exclame le capitaine du *Looe*, stupéfait, en montrant d'un geste de la main les dégâts causés à son navire.

– For freedom… I guess…[5] finit par lui dire Francis.

Entendant la discussion, Ange reprend en criant : « Liberté ! », un cri repris et amplifié par tout l'équipage des pirates devant les Anglais abasourdis. Une escouade de pirates fonce alors dans le pont des esclaves, et brise à la hache et à la masse les chaînes de ceux-ci. Les esclaves, apeurés, sont rassemblés sur le pont, progressivement débarrassé des blessés.

– Dis aux esclaves qu'ils sont désormais libres et que nous les rendrons à leurs familles ! ordonne Ange à N'Serengi.

– Ça je ne peux pas, le diab' m'empo'te, je pa'le pas leur langue.

– Comment, tu ne parles pas le nègre[6] ?

– Je suis du Sénégal, et je pa'le Waalo, eux, je di'ais que ce sont des Ijebus.

– Le Diable les emporte, il doit bien y en avoir qui parlent aussi français, anglais, espagnol ou ton dialecte, Dieu me damne !

« Barbe Noire avait plusieurs hommes d'équipage d'origine africaine, mais qui étaient probablement nés dans les Indes Occidentales, des hommes familiers des traditions, langues et technologies européennes. Ceux-ci mis à part, la plupart des Africains que Barbe Noire rencontrait [en tant qu'esclaves] semblent avoir été traités comme de la marchandise, des créatures d'une culture étrangère qui n'étaient pas éligibles au rang de pirates. »

Colin Woodard, The republic of pirates

Effectivement, après quelques minutes d'interrogatoire, plusieurs esclaves parlant anglais sont rassemblés sur le pont.

– Ange, je t'en prie, ne recrute pas ces faillis gars dans notre équipage, Dieu me damne si nous ne sommes pas assez nombreux.

– Je vais me gêner, Francis, c'est ainsi que nous faisons avec les matelots des prises, c'est ainsi que nous ferons avec les esclaves.

– Ange, lâche Francis dans un soupir, au moins laissons-les à leur sort sur le rivage, nous sommes particulièrement en danger désormais ici.

– La vérole t'emporte, Francis ! Nous en avons déjà discuté en assemblée et, que tu le veuilles ou non, nous ramènerons ces pauvres hères jusqu'à leur village. Si ça ne te convient pas, tu peux retrouver Tête-de-Pioche aux fers dans la cale.

– Vous me désespérez, tous autant que vous êtes ! lance Francis un peu fort.

Instantanément, une douzaine de regards réprobateurs se tournent vers lui. Une heure plus tard, les Anglais sont placés sur la chaloupe, sans armes, sans rames et sans voile, les esclaves sont armés et à bord du *Pélican*, après avoir eux-mêmes bouté le feu au *Looe*. Une escouade de nos pirates, sous les ordres de Francis de Vercourt lui-même, aborde la Côte d'Or. Plusieurs voyages sont nécessaires pour faire accoster tous les anciens esclaves désormais libres et armés de piques, de sabres, de mousquets et de pistolets.

Après un périple d'une demi-journée au cœur d'une nature magnifique, nos héros arrivent enfin dans le village ijebu de leurs protégés. Les clameurs de surprise, les larmes de bonheur, la reconnaissance débordante des Ijebus pour l'acte miraculeux des pirates transporte l'escouade pirate d'une joie sans pareille. Francis, de son côté, se sent pris d'une double gêne frisant le malaise : gêne devant une telle exubérance, à laquelle il n'est pas habitué, et gêne car il était bel et bien contre la libération des Ijebus des griffes anglaises. Il tâche évidemment de n'en rien montrer, mais rien n'échappe à la vigilance de son quartier-maître.

Alors capitaine, l'aventure n'en valait-elle pas le risque ?

– Je… je trouve cet excès d'exubérance pour le moins gênant, bredouille-t-il.

Ange n'insiste pas.

La tentation de profiter pleinement de l'accueil des Ijebus est grande, mais Ange permet d'un signe de tête à Francis de mettre fin à cette charmante rencontre, pour ne pas laisser trop longtemps le *Pélican* sans son capitaine et son quartier-maître. Les pirates repartent donc, les mains pleines d'offrandes simples mais odorantes. C'est avec une chaloupe chargée de fruits et de viande qu'ils abordent le *Pélican*, qui bientôt remet les voiles. Sentant qu'il doit regagner la confiance de son équipage, Francis le réunit.

– C'était une décision qui vous honore et je regrette d'avoir fait passer la survie de l'équipage avant ses aspirations. Voulez-vous continuer à enrayer le commerce triangulaire ?

– Oui ! répond l'équipage du *Pélican* comme un seul homme.

– Bien, reprend le capitaine, alors vous devez être conscients du risque important que nous prenons. Je réclame donc de votre part une vigilance particulière pendant que nous croisons près de ces côtes. Nous sommes restés bien trop longtemps ici, garçons, il est temps d'appareiller.

4. Alors pourquoi ?!?
5. Pour la liberté… je suppose….
6. NdlA : non péjoratif à cette époque

25 octobre 1719 : Côte d'Or, Cap Saint-Georges de la Mine

Nous voici au cap Saint-Georges de la Mine. Cela fait deux semaines que le *Pélican* brûle tous les négriers qu'il rencontre après en avoir libéré les esclaves.

– Branle-bas de combat ! J'abas comme un chien le dernier homme à son poste !

À ce cri de leur capitaine, les pirates du *Pélican* se lèvent en titubant, aussi vite qu'ils le peuvent et se cognent les uns aux autres comme autant de quilles déséquilibrées par un chien invisible. Cependant ils ont promis, promis à leur capitaine d'être vigilants, ou tout au moins d'être prêts à la moindre alerte.

– Filez le câble !

Marcel Gendron, le maître charpentier, sort du panneau du poste d'équipage, une hache à la main, et se précipite jusqu'à la grande bitte, se faufilant entre les chefs de pièces qui se font passer les gargousses de poudre. L'entraînement permet aux artilleurs, complètement ivres, de remplacer la réflexion par l'habitude et de parvenir malgré tout à recharger efficacement les canons. Il ne faut que quelques coups de hache au charpentier pour couper le câble d'ancre, pourtant gros comme son solide mollet. Tel un serpent agacé, le câble glisse jusqu'à l'écubier, où il disparaît dans un claquement.

– Xabi ! Colin ! Sur la dunette immédiatement !

Les deux pirates ne se font pas attendre et se placent devant leur capitaine pour recevoir leurs ordres. Compte tenu de la difficulté de la situation et de l'éloignement suffisant des navires de guerre, Francis préfère s'assurer que sa tactique sera bien comprise par ses lieutenants.

– Bon, garçons, je ne vous cache pas que nous sommes embabouinés. Nous allons néanmoins nous déhaler. Voici comment nous allons procé…

Le tonnerre d'une batterie de fort calibre coupe net le capitaine de Vercourt, venant de derrière lui, du fort qui paraissait pourtant si tranquille. À quelques centaines de pieds seulement du fort, le pirate n'a même pas le temps de bouger. Un bruit de craquement quand les boulets de vingt-quatre font littéralement exploser la muraille du gaillard d'arrière du *Pélican*, une douleur fulgurante… Cris autour de lui, sensation de flotter au-dessus du sol… Fièvre, douleur à nouveau, à la tête, au bras et à la jambe, et puis plus rien…

Francis se réveille dans le théâtre du *Pélican*, entouré de blessés sur leurs cadres de lits. Des cadres de fortune ont été ajoutés sur la majeure partie de l'entrepont : le combat a dû être rude. Francis esquisse un sourire : ses hommes ont tiré d'eux-mêmes le *Pélican* de cette mauvaise passe. Il a envie de demander des détails à Rémy le Boucher, le chirurgien, mais celui-ci semble extrêmement occupé à maintenir en vie la cohorte de blessés. Plus loin, Xabi est couvert de pansements et git inconscient sur son cadre.

Personne ne vient visiter Francis. La situation doit être encore tendue ; cela ne l'étonne guère, vu le nombre de négriers que le *Pélican* a brûlé. Il ignore depuis combien d'heures, de jours il se trouve étendu là, mais sans doute suffisamment longtemps pour que les Anglais, les Français et les Portugais de Ouidah aient fait appel à des navires de guerre et commencé la chasse.

8 novembre 1719 : Côte d'Or, Cap das Palmas

Deux semaines plus tard, sans avoir pu tirer la moindre information de qui que ce soit, Francis peut enfin se lever. Il se faufile en clopinant entre les cadres de lits, qui s'étendent jusqu'à l'avant des quartiers de l'équipage, puis escalade péniblement la grande échelle. Sa rétine habituée à la pénombre de l'entrepont est agressée par le soleil brûlant d'Afrique et il est obligé de plisser les yeux. Francis apparaît au milieu de ses hommes. Ceux-ci, probablement habitués à son absence, ne le remarquent pas avant plusieurs secondes. Un regard se tourne alors vers lui, puis deux, puis tous. Francis s'attend à un sourire, une manifestation d'amitié ou au moins de contentement de le voir tiré d'affaire, mais il ne peut lire dans ces yeux braqués vers lui que du ressentiment.

Ange n'est d'ailleurs pas longue à rassembler l'assemblée, une assemblée pour juger le capitaine. Francis, qui n'a jamais été jugé en presque deux ans à la tête du *Pélican*, réalise peu à peu difficilement que, au vu du passé, son équipage pourrait bien se débarrasser de lui pour incompétence ou lâcheté. Debout sur la dunette, inconfortablement appuyé contre le porte-cloche, il regarde ses hommes se rassembler et s'installer autour de lui. Leurs visages maussades ne présagent rien de bon. Francis sait pourtant que, dans un équipage pirate, le profil bas n'est pas forcément la meilleure option et que l'on attend d'un capitaine intelligence et compétence certes, mais également détermination. Il mesure donc ses options de défense contre des chefs d'accusation encore inconnus. Comment ses hommes pourraient-ils lui en vouloir de la canonnade au Cap Saint-Georges de la Mine alors qu'il les avait prévenus du danger qu'ils couraient à s'attaquer au fructueux commerce triangulaire, alors que, après une première opposition, il s'était attaché à servir au mieux leurs desseins ? Se tirer du guêpier du Cap n'avait pas dû être une partie de plaisir, mais à chercher les ennuis, on finit par les trouver. Le moment attendu et redouté est enfin là. Ange prend la parole et, derrière son masque impassible, Francis de Vercourt se sent blêmir.

– Compagnons, nous sommes ici pour juger notre capitaine, le Diable l'emporte.

– Puis-je être informé des chefs d'accusations qui pèsent sur moi ? lâche Francis de sa voix cinglante qui revêt toute l'apparence de l'assurance.

– Mais certainement, Francis. Ton équipage t'accuse à l'unanimité de ne pas avoir prévu l'éventualité où tu viendrais à mourir.

– Le Diable vous emporte, il me semble bien pourtant avoir nommé des remplaçants pour le cas où l'un, voire plusieurs des membres du commandement seraient hors d'état de commander.

– La question n'est pas là, Francis. À quoi bon nommer des remplaçants si ceux-ci sont incapables de te remplacer ? Que leur as-tu enseigné ? Rien !

– Si les remplaçants nommés ne vous avaient pas tirés du Cap Saint-Georges de la Mine, je vous dirais peut-être de vous en prendre à moi plutôt qu'à eux, mais ils vous en ont tirés, visiblement !

Henri Ravine, dit « Tronc-d'Arbre », se lève, retire sa pipe de sa bouche après avoir tiré une grande bouffée et prend la parole dans un nuage de fumée.

– Lefranc, Tête-de-Pioche ici présents, le Diable les tienne en sa garde, et moi-même avons fait tout notre possible pour échapper à ces deux navires de guerre. Mais que je boive un bol de soufre et de feu avec le Diable si nous savions comment faire. Si tu m'avais appris comment être un bon capitaine, Dieu te damne, Colin et nombre de nos compagnons seraient encore des nôtres.

– Le tonnerre vous écrase tous ! tonne Francis. Premièrement, aucun d'entre vous n'a fait mine, à aucun moment, de vouloir apprendre quoi que ce soit de moi. La vérole vous emporte tous, vous vous êtes laissé conduire comme des moutons. Deuxièmement, Tronc-d'Arbre, je connais tes velléités de devenir capitaine à ma place et tu serais bien content d'avoir mon intelligence, ma compétence et mes connaissances mais, le Diable t'emporte, tu en es loin et le resteras. Écoutez-moi bien, tous ! J'ai fait tout mon possible pour que vous puissiez réaliser votre lubie dans les meilleures conditions. Et je vous avais mis en garde contre les dangers, voire la folie, d'attaquer les négriers de la Côte d'Or, et je vous avais bien dit que tôt ou tard des navires de guerre seraient armés contre nous. Alors vous voulez me juger, soit, faites-le, mais ne croyez pas une seule seconde que j'ai quoi que ce soit à me reprocher, le Diable vous emporte !

– Tu avoues donc, Francis, Dieu te damne, que tu as gardé ton savoir pour toi pour conserver ton poste.

– Si tu avais mieux écouté ce que je viens de dire, chère quartier-maître, tu aurais compris que Tronc-d'Arbre n'a pas l'étoffe d'un capitaine, savoir ou non.

– On a tous failli crever au Cap, crie Lefranc sans même se lever, et ça aurait pu être évité !

– En partant de la Côte d'Or alors qu'il en était encore temps, certainement, mais vous vouliez continuer vos œuvres caritatives. Initialement, nous étions ici pour retrouver Howell Davis, au cas où vous vous en souviendriez.

– Francis, ce n'est pas en refusant d'entendre ton équipage et en ne lui montrant pas la considération qu'il mérite que tu te défendras au mieux. À moins que tu ne fasses changer ton équipage d'avis, c'est sur une île déserte que tu finiras tes jours.

– Question cohérence, vous vous améliorez, garçons. Vous vous plaignez de manquer d'un bon commandant en mon absence, et vous vous proposez de vous débarrasser de moi.

L'argument du capitaine a fait mouche et un silence long d'une bonne minute plane sur le pont du *Pélican*. D'abord plongés dans une réflexion personnelle, les pirates de Francis de Vercourt finissent par se jeter des regards interrogateurs. Esquissant un demi-sourire, Francis reprend la parole du ton le moins dur dont il est capable.

– J'ai bien entendu votre inquiétude, et je compte y répondre. Le problème est moins de savoir si vous voulez encore de moi comme capitaine que d'éviter que l'hécatombe du Cap Saint-Georges de la Mine ne se reproduise. Je propose que vous nommiez une personne que je formerai pour le cas où j'en viendrais à faire face au Diable.

Tronc-d'Arbre sourit, car il attend ce moment depuis longtemps. Ce sourire n'échappe ni à Francis, ni à Ange, qui prend la parole.

– L'avenir de l'équipage me tient à cœur, et que je brûle en Enfer si je ne dis pas la vérité. Cette solution est une fausse solution, car si nous perdons le capitaine et ladite personne formée, nous nous retrouverons au même point. Et puis, le Diable m'emporte, chaque pirate est l'égal des autres, et à ce titre doit pouvoir accéder à cette formation.

– Même si j'aime l'idée, répond Francis en lançant un regard d'acier à Tronc-d'Arbre, je ne peux décemment pas passer tout mon temps à former tout l'équipage, ce qui ferait de plus cent mauvais capitaines plutôt qu'un bon. Mais je peux former des formateurs ou… écrire des carnets rassemblant tout ce que je sais et qui pourrait vous manquer. Ceux qui le veulent pourront le lire à leur guise, rien n'y manquera, et en mon absence… plus ou moins prolongée… vous pourrez vous y reporter.

– Mais… nous qu'on sait pas lire, cap'taine, lance Gueule d'Ange après avoir craché sa chique.

– Vous n'êtes pas tous illettrés que je sache ! Que ceux qui savent lire apprennent aux autres. Et je vous tracerai de beaux schémas pour ceux à qui les lettres donnent des boutons. Dieu vous damne, garçons, ça vous va ? Eh bien, à la grâce du Diable. Si vous m'accordez toujours votre confiance pour ce qui est de commander, nous allons quitter la Côte d'Or le temps que nos blessés se remettent. Lefranc, tu vas remplacer Xabi. Nous allons appareiller. Répète après moi : « Au guindeau le monde ! »« Câble au guindeau » « Vire au guindeau ! » « Enlève le tour de bitte ! » « Vire au guindeau, et leste ! »

La mer

« Le lieutenant fit jeter l'ancre à demi-portée de canon et, pour alléger son bâtiment, ordonna de jeter le ballast par-dessus bord et de crever les caisses à eau avant de reprendre la poursuite. Sur quoi Barbe-Noire le héla grossièrement, à sa manière :

— Que le diable vous emporte, coquins, qui êtes-vous ? D'où sortez-vous ?

— Daniel DEFOE, Les Chemins de Fortune

Chapitre

1

Navigation et manœuvre

« Aucun homme ne serait marin s'il avait assez d'imagination pour se rendre lui-même en prison ; n'y trouverait-il pas plus d'espace, une meilleure nourriture, une existence moins brutale ? Vivre sur un bateau, en vérité, revient à vivre en prison, avec de surcroît la promesse de mourir noyé. »

Samuel JOHNSON

Allures et aires de vent

Les allures

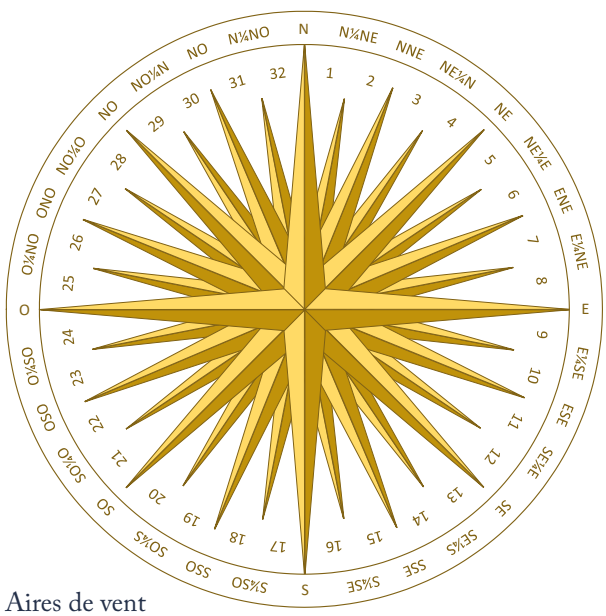
Vous trouverez à la suite, avec la description détaillée de chacun des navires, l'aspect visuel de ces navires selon chaque allure. Afin que des ordres précis puissent être donnés au timonier, les allures sont découpées en quarts (11,5°). Ce découpage dépend du navire, car tous ne font pas le même cap au vent.

Les aires de vent

La direction s'indique également en aires de vent, que ce soit par rapport aux points cardinaux ou par rapport à la direction du vent. Les aires de vent sont séparées par des quarts (11,5°).

Remonter au vent : cap et dérive

Aucun navire ne s'enfonce suffisamment dans l'eau pour toujours résister à la dérive. Le phénomène de dérive est dû au fait que le vent, en appuyant sur les voiles, pousse le navire sous le vent, en direction du vent arrière.



Aires de vent

Utilisation en partie

Cette partie détaille des éléments présents dans *À feu et à sang*, vous pouvez en user pour améliorer votre compréhension de la voile au XVIIIe siècle, introduire dans un scénario une « touche de réalisme », ou expliquer à un joueur la manœuvre qu'il est en train de réaliser. Vous pouvez également, une fois de temps en temps, laisser vos joueurs donner les ordres correspondant à leur rôle à bord.

L'action des voiles propulse également le navire vers l'avant, alors que le déplacement de l'eau, incompressible, sous le vent du navire retient partiellement le navire. La dérive de votre navire est clairement visible en l'absence de courant : elle est indiquée par l'angle que forment la direction de votre navire et votre sillage – l'écume laissée par votre voilier.

« Les frégates [anglaises] en station dans les diverses colonies ne pouvaient pas s'entraider efficacement. Aller d'un endroit à un autre pouvait être presque impossible. Les navires de guerre à voiles carrées ne pouvaient pas naviguer plus près du vent que soixante-six degrés. »

Colin WOODARD, The republic of pirates

Ce que vous devez retenir, c'est que plus un navire avance vite, moins il dérive. Si vous faites un près trop serré donc, votre vitesse diminuera et vous perdrez tout l'avantage de votre cap du fait de votre dérive. Le cap au près dépend donc certes du navire, mais essentiellement de la compétence du timonier. Plus le navire tend à dériver et plus la compétence du timonier prime. Sur un navire à voiles carrées, dont le cap est désastreux (67° de la direction du vent), avoir un bon timonier et des voiles bien réglées peut vous faire gagner 20° sur votre cap réel pour une même vitesse, ce qui peut tout simplement faire la différence entre remonter au vent ou ne pas réussir à remonter au vent.

L'angle minimal que forme la voile avec le navire est un facteur très important du cap. Sur un navire à voiles

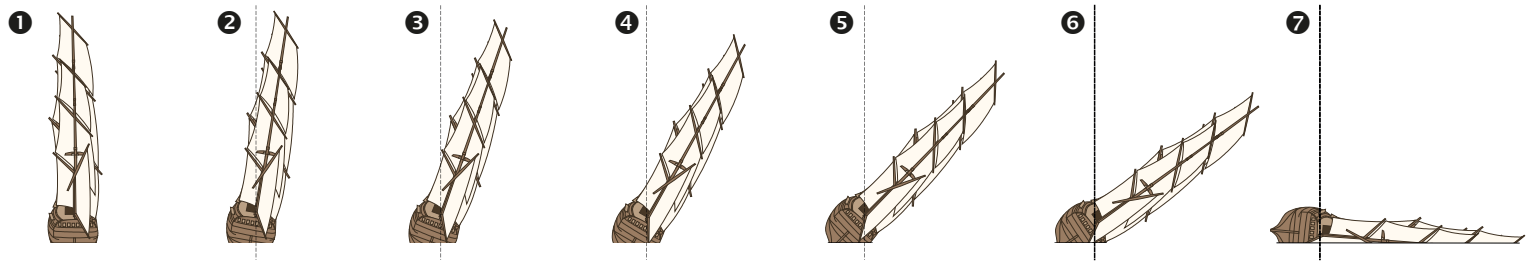
carrées, les vergues sont limitées dans leur rotation autour du mât par les haubans, ce qui est le premier facteur limitant le cap de ces navires. Le second élément est la tension et la finesse du bord d'attaque – le bord de la voile qui reçoit le vent en premier. Le bord d'attaque est rigide pour les voiles latines et auriques car pour les premières il est fixé à l'antenne, fine, et pour l'autre il est fixé au mât, plus épais. La plus grande finesse de l'antenne par rapport au mât explique la différence de cap entre les navires à voiles latines (45° de la direction du vent) et à voiles auriques (50° de la direction du vent). Pour les voiles au tiers ou carrées, le bord d'attaque est libre, même s'il est tendu par les boulines sur les voiles carrées.

Gîte, roulis et tangage

La gîte

On appelle « gîte » la propension d'un navire à s'incliner sous l'effet du vent. La gîte est complètement consubstantielle à la construction des navires. Certains navires ont besoin de gîter pour avancer, alors que d'autres supportent mal de gîter. Cela dépend de la forme de la carène – partie de la coque immergée – du navire.

Au-delà d'un certain degré de gîte, l'inclinaison du pont est inconfortable, d'autant plus que celui-ci est rendu glissant par l'eau de mer qui le balaie. Ensuite, un navire trop



❶ Pas de gîte (0°)

Le vent est probablement calme. Le navire se traîne, à moins qu'il ne soit tiré par les chaloupes ou mû par des avirons.

La mer est « d'huile » (pas de vagues).

❷ Gîte légère (10°)

Dans la brise, le navire gîte légèrement. Il est facile à tenir pour le timonier.

La mer est « belle » (creux des vagues inférieur à 25 cm) ou « peu agitée » (25 cm à 50 cm de creux) et le vent vient en rider la surface.

❸ Gîte notable (20°)

Le vent est établi et le navire est convenablement toilé. La gîte se sent sur le pont, et le lest commence à faire effet de contre-gîte.

La mer est « peu agitée » (25 à 50 cm de creux), ou « agitée » (50 cm à 1 m).

❹ Gîte importante (30°)

Soit le vent est grand frais, soit le navire charrie de la toile. La gîte commence à nuire à l'avancée du navire. Le timonier a du mal à tenir la barre seul.

La mer est « agitée » (50 cm à 1 m de creux), « très agitée » (1 m à 2 m) ou « forte » (2 m à 3 m).

❺ Gîte préoccupante (45°)

Soit le navire subit un coup de vent, soit il charrie de la toile alors que le vent est frais.

Le bastingage commence à toucher l'eau sur les navires non-pontés ou à un pont (cotre, goélette, frégate, etc.). On dit que le navire « donne de la bande ».

Sur un navire portant plusieurs étages de voilure, il est clair que le navire gîte trop. Soit il charrie de la toile, et il est nécessaire de la réduire, soit la gîte est due au fardage – les mâts, les vergues et les cordages qui donnent prise au vent. Dans ce second cas, il serait bon de dégréer les vergues de perroquet – les faire descendre sur le pont – même s'il aurait mieux valu s'y prendre avant. La mâture émet des craquements sinistres, et les espars – longs morceaux de bois – risquent de rompre.

La mer est « très agitée » (1 m à 2 m de creux), « forte » (2m à 3m) ou « très forte » (3 m à 4 m).

❻ Gîte dangereuse (>45°)

Redresser le navire est une question de survie, le vent souffle à décorner les boeufs. Si le navire est surtoilé, il faut larguer les voiles excédentaires ou en couper les drisses, écoutes, cargues et palanquins pour les laisser s'envoler. Si le navire n'est pas très toilé, il est trop tard pour dégréer les perroquets. Il faut désormais abattre et courir vent arrière à sec de toile.

La mer est « forte » (2 m à 3 m de creux), « très forte » (3 m à 4 m) ou « énorme » (4 m à 7 m).

❼ Navire accoté (90°)

Le vent à lui seul ne suffit pas à faire accoter un navire. Les rafales de vent brise les vergues hautes et les mâts de perroquet ou de cacatois avant de coucher le navire.

Le navire a accoté du fait de la combinaison d'une violente rafale et d'une vague. Au près, cela ne peut arriver que si le navire fait chapelle – le timonier a trop lofé et le vent à pris les voiles carrées à contre. Le navire vire de bord intempestivement et se couche une vois sur l'autre bord. Sinon, on n'accote qu'au largue ou au grand largue alors que le navire fait une auloffée – lof de manière inopinée – alors qu'une vague soulève sa poupe.

La mer est « très forte » (3 m à 4 m de creux), « énorme » (4 m à 7 m de creux) ou « démontée » (7 m à 20 m de creux).

gîté devient incontrôlable, car le gouvernail sort de l'eau et son inclinaison nuit à son effet de rotation. L'appui du gouvernail sur l'eau rend le navire très ardent – tendance à lofer –, si bien que plusieurs hommes sont obligés de s'arc-bouter sur la barre pour éviter de virer de bord de manière inopinée, ce qui serait catastrophique par fort vent. Enfin, si le navire gîte trop, c'est sans aucun doute parce qu'il est trop toilé pour le vent, ou bien parce qu'il a trop de fardage – prise au vent des mâts, espars et cordages.

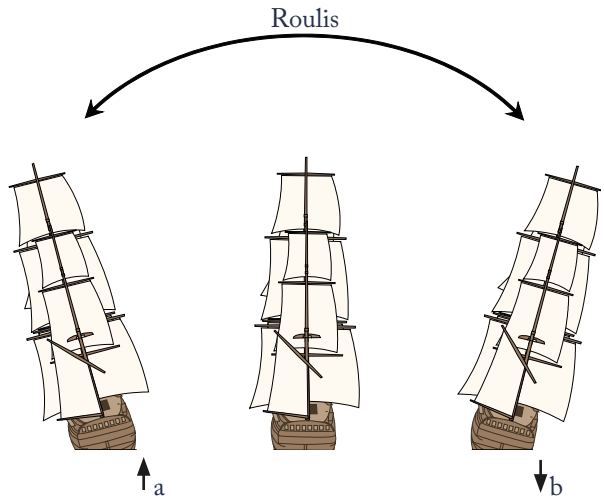
Un navire qui a accoté est dans une situation très délicate, car le vent est également très fort. Il faut couper les vergues, les cordages – drisses, balancines, bras, haubans, etc. – et probablement les mâts. Le capitaine peut commencer par ordonner de couper les hauts mâts – de perroquet ou de hune – pour conserver ses bas-mâts. Cette manœuvre doit être effectuée avec la plus grand célérité, car l'eau entre par les sabords et les écoutilles. Toute eau entrée dans les cales rend le redressement plus difficile, en faisant ce que l'on appelle « carène liquide ».

Tempête et casse

Alors que le navire est surtoilé, ou tout simplement dans la tempête, il gîte trop et les espars – vergues, antennes, guis ou cornes – et les mâts risquent de rompre à tout moment. Cela est d'ailleurs un élément de survie, car la casse d'un mât ou d'une vergue haute diminue la gîte. En revanche, tout élément de gréement cassé doit être libéré de ses cordages pour ne pas gêner le pont, blesser des hommes ou être traîné derrière le navire. Il est fréquent que des matelots ou gabiers soient empêtrés dans les cordages et emportés avec le mât lorsque celui-ci passe à la mer. Traîner un élément de gréement est catastrophique, car le gréement cassé fait ancre flottante – il ralentit le navire comme un parachute, menaçant d'arracher des pans de la coque, de faire couler le navire par l'arrière et de le faire abattre ou lofer irrésistiblement.

Le roulis

Dans les allures très portantes, principalement au vent arrière et parfois au grand largue, le vent souffle presque exclusivement de l'arrière, n'offrant pas d'appui au navire. Celui-ci est alors balloté d'un bord sur l'autre par



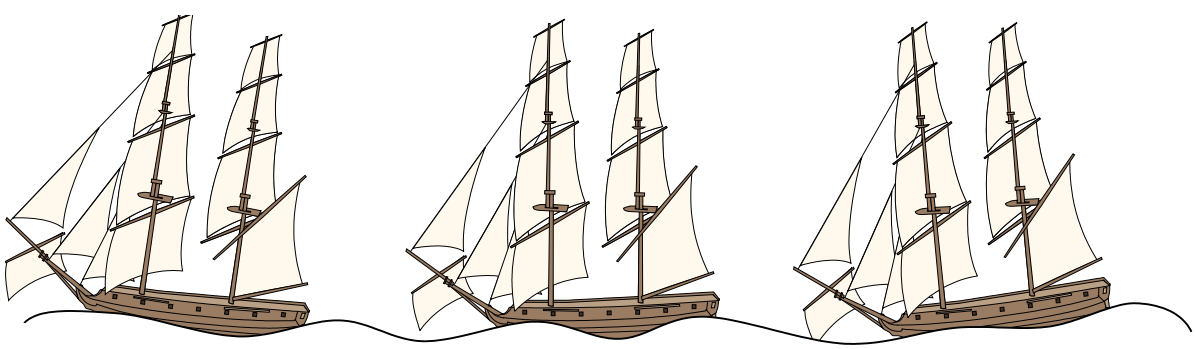
les vagues. Celles-ci, arrivant légèrement en travers, soulèvent un coin de la poupe du navire (a), faisant rouler celui-ci sur un bord. L'inertie et le lest renvoient le navire sur l'autre bord, ce qui est amplifié par le creux dans lequel tombe le coin de la poupe (b). Ce mouvement peut s'amplifier jusqu'à atteindre un roulis de 30° bord sur bord, retournant les estomacs et faisant souffrir le gréement. Le roulis est également dangereux par fort vent car le mouvement peut être subitement accentué par une forte vague combinée à une rafale. Le navire risque alors de se coucher et d'accoter (Cf. Gîte).

Le tangage

Le navire, en avançant au près, monte sur une vague pour retomber dans le creux suivant. C'est ce qu'on appelle le « tangage ». Plus un navire est petit, et plus il est sujet au tangage, les plus forts navires s'étendant sur la crête de nombreuses vagues. Le tangage est moins inconfortable que le roulis, mais il peut en résulter des ralentissements violents et des chutes depuis la crête d'une vague dans une autre. Plus le navire a une carène droite et moins il tangue, mais plus le tangage est violent. Les navire en forme de banane oscillent davantage, mais avec moins d'à-coups.

Le chebec est un navire réputé pour particulièrement bien « passer la vague », avec un tangage modéré et doux, grâce à sa forme légèrement bananée et à son étrave fine. Une chaloupe au contraire peinera à prendre de la vitesse, ralentie par chaque vague.

Le tangage contribue grandement au fait que par fort vent, les petits navires légers n'ont aucune chance de rattraper les forts vaisseaux, qui sont, eux, à peine dérangés


Tangage

par les vagues. Les petits navires sont ballotés, voire même subissent des baisses de vent lorsqu'ils descendent dans les creux, et des claques lorsqu'ils remontent sur les crêtes.

D'autre part, plus les vagues sont courtes et plus elles nuisent à l'avancée des petits navires. À l'inverse, les grands navires ne sont gênés que par les vagues longues.

Cordages

Pour faire un cordage, on utilise des fils de carets, appelés aussi torons, qui sont des fils de chanvre en Europe, de maxagua dans les Indes Occidentale, ou de mahot, de palme ou de quer – poil de noix de coco – dans les Indes en général. Les fils de carets sont ensuite rassemblés, le nombre de fils déterminant la fonction et la grosseur du cordage, et entortillés dans le sens inverse de leur torsion propre. Ensuite, le cordage peut être goudronné ; cela le rend moins glissant par temps pluvieux, moins agressif pour les mains et plus résistant à la pourriture. Il peut également être suifé afin de mieux glisser contre une pièce de bois (comme le collier de racage qui maintient la vergue contre le mât et qui coulisse le long de ce dernier) ou contre un autre cordage (comme le fil à voile qui peut ainsi mieux traverser des cordages lorsqu'on effectue une surliure pour joindre deux cordages tout en formant une gangue de suif empêchant la surliure de glisser).

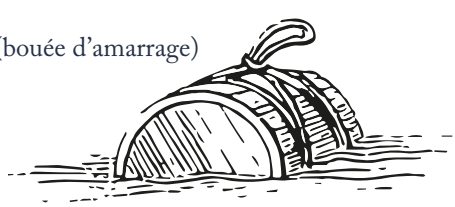


Collier de racage

En fonction de l'usage qu'on leur réserve, les cordages ont une épaisseur différente. On distingue :

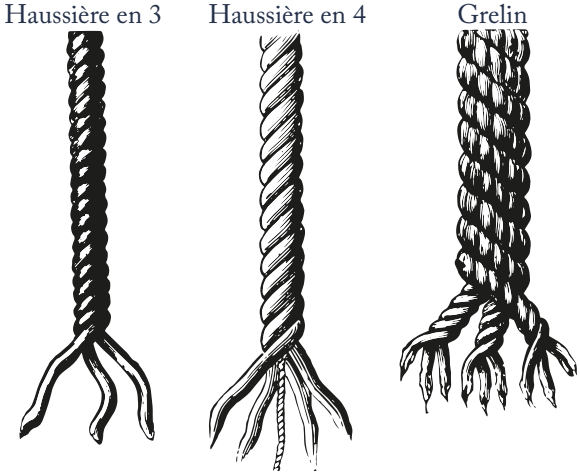
- **Le bitord.** Le bitord est un petit cordage qui sert à tout usage simple ne réclamant pas un effort de traction. Selon la taille désirée, il est constitué de deux, trois ou quatre torons. On l'utilise pour doubler les ralingues des voiles afin de les protéger du frottement contre le mât, le bastingage, etc. On en fait aussi des cordages utilitaires, comme les dragonnes des sabres et haches. Le bitord est en général fabriqué à partir de vieux cordages dé-toronnés, mais peut l'être à partir de cordages neufs, dans les ports. Il est alors commis sur une longueur de 100m et stocké dans la fosse aux lions (selon le vice-amiral Willaumez), aussi nommée fosse aux liens (selon J. Boudriot).

Tonne (bouée d'amarrage)



- **La haussière.** La haussière est un cordage composé de trois ou quatre torons. Sa grosseur varie de 3 à 6 pouces[1] de circonférence environ, soit 1 à 2 pouces de diamètre. La haussière a trois utilisations essentiellement : le touage, l'amarrage et l'évitage. Se touer consiste à tirer le navire de loin, soit en mouillant une ancre à longue distance, soit en amarrant le bout d'une haussière sur un point fixe, comme une bouée ou une digue d'un port. S'amarrer revient à attacher le navire à quai dans un port pour éviter qu'il ne parte accidentellement. Enfin, l'évitage est une manœuvre visant à tourner dans un espace restreint en s'aidant de trois éléments : les voiles pour donner le mouvement, une haussière amarrée à terre – à quai par exemple – pour servir de point fixe autour duquel on tourne, et le gouvernail pour guider la rotation.

Haussière en 3 Haussière en 4 Grelin



- **Le grelin.** Le grelin est un cordage composé de 3 ou 4 haussières toronnées ensemble. Son diamètre est important, entre 4 et 10 pouces[2] de diamètre environ, mais plus faible que celui du câble. Il est utilisé pour remorquer ou amarrer un navire par fort vent ou forte mer. En effet, remorquer un navire nécessite une force de traction importante, mais, comme le navire tracté est aussi en mouvement, moins qu'une ancre crochée au fond, même si le navire à l'ancre a ses voiles carguées.
- **Le câble.** La taille des câbles d'ancres est très variable, selon la taille du navire. Sur un deux-ponts, le câble atteint 14 pouces[3] de diamètre pour un poids de 4,5 tonnes, et sur un trois-ponts, 54 cm pour un poids de 10 tonnes. Le cabestan n'étant pas d'un diamètre suffisamment large, le câble est trop gros et trop rigide pour s'enrouler autour. L'ancre et son câble sont donc remontés grâce à la tournevire, un

1. 1 pouce = 2,5 cm
2. entre 10 cm et 25 cm
3. 36 cm

Figure 1

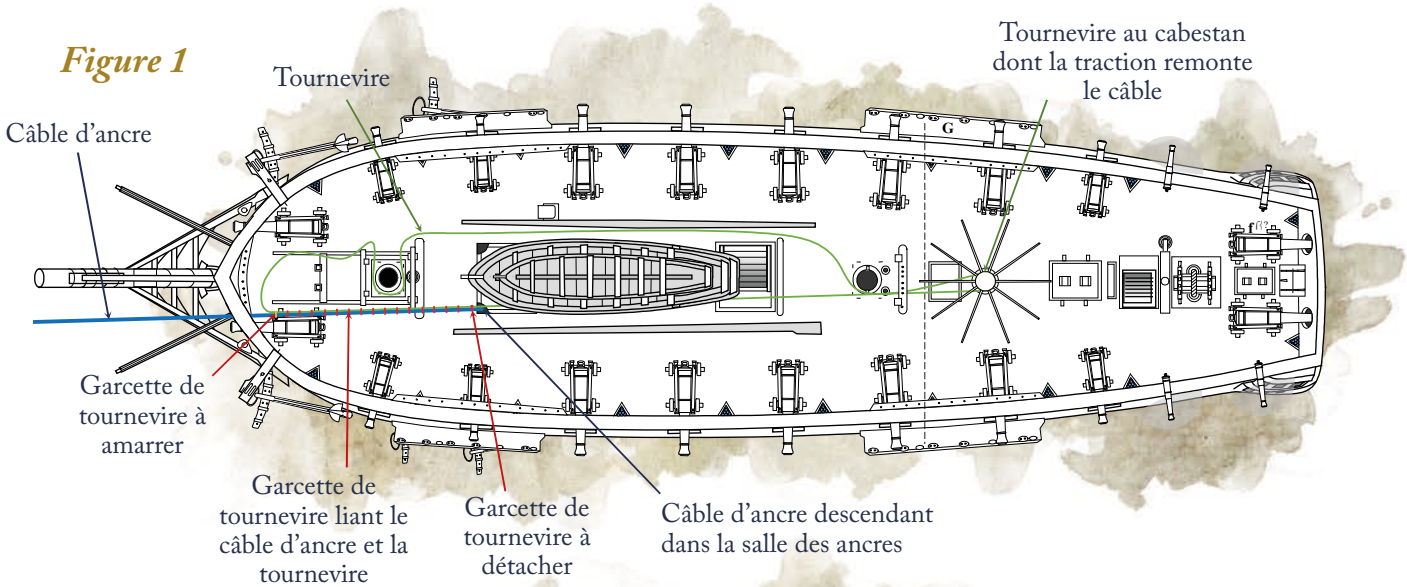
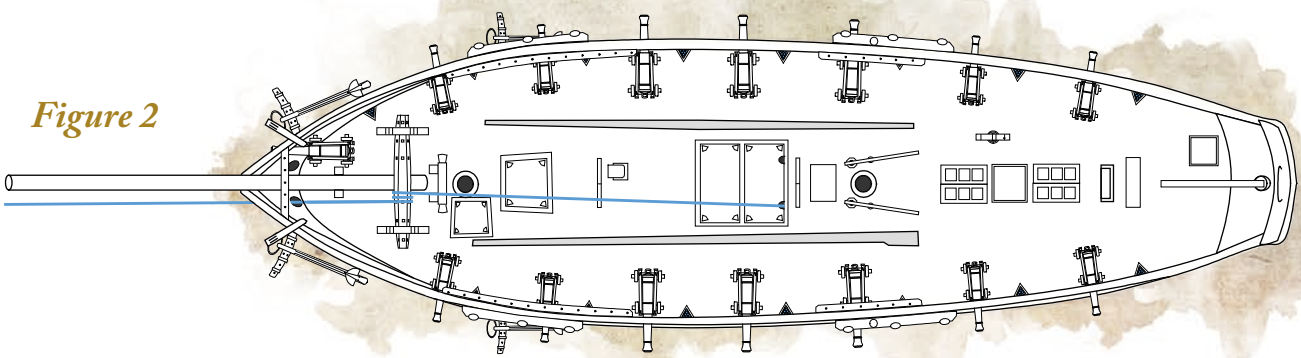
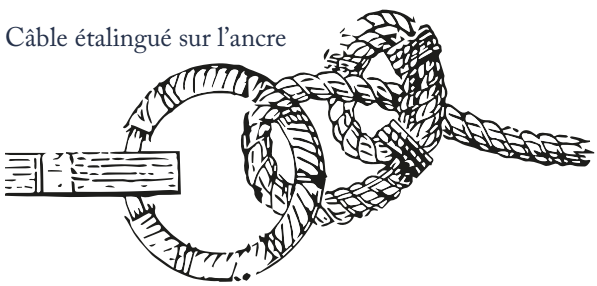


Figure 2

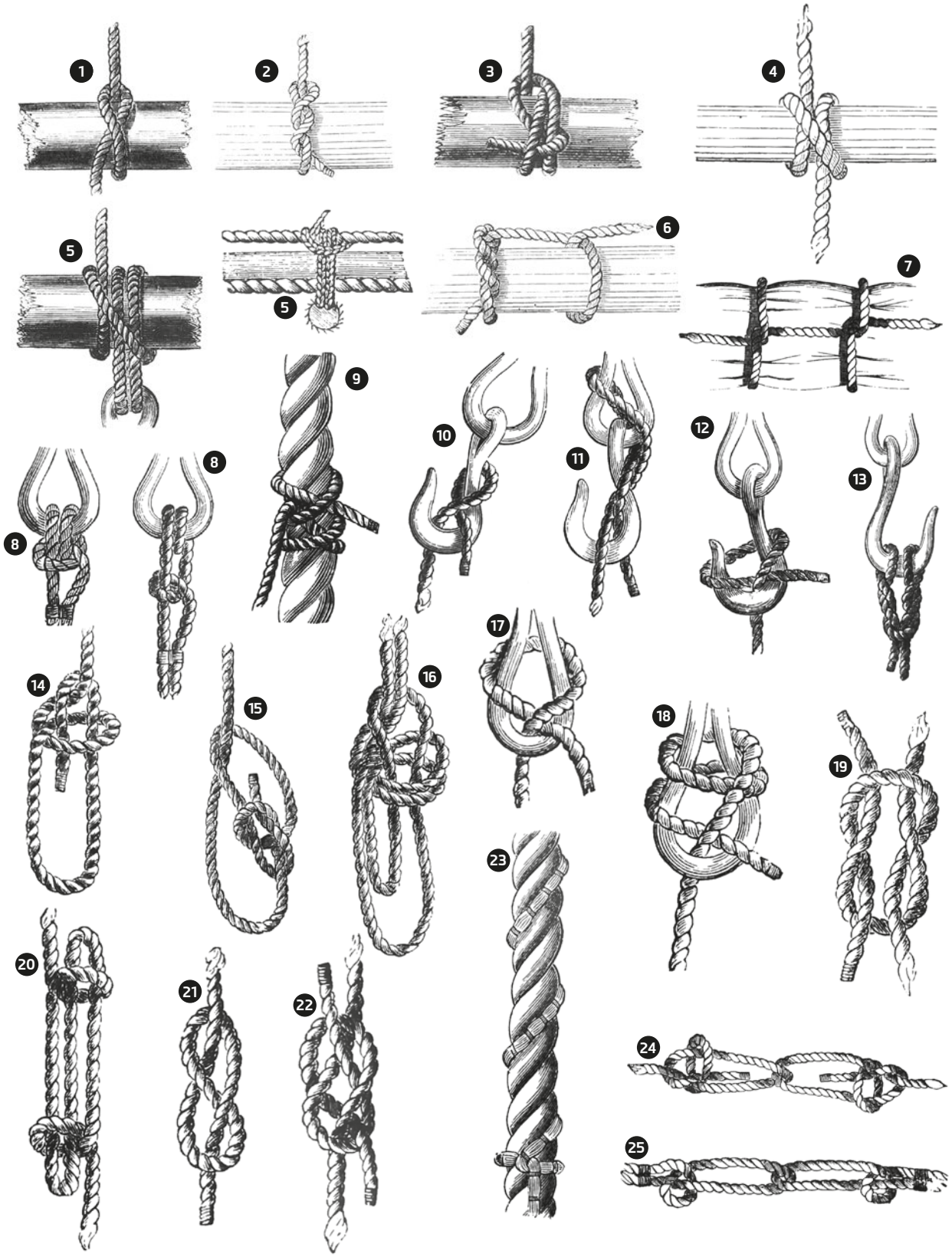


grelin qui a un diamètre au moins deux fois plus petit et qui sert d'intermédiaire entre le câble et le cabestan (voir la première figure ci-dessus). Sur les plus petits navires (goélette ou plus petit), l'ancre est remontée au moyen d'un guindeau (voir la seconde figure ci-dessus).

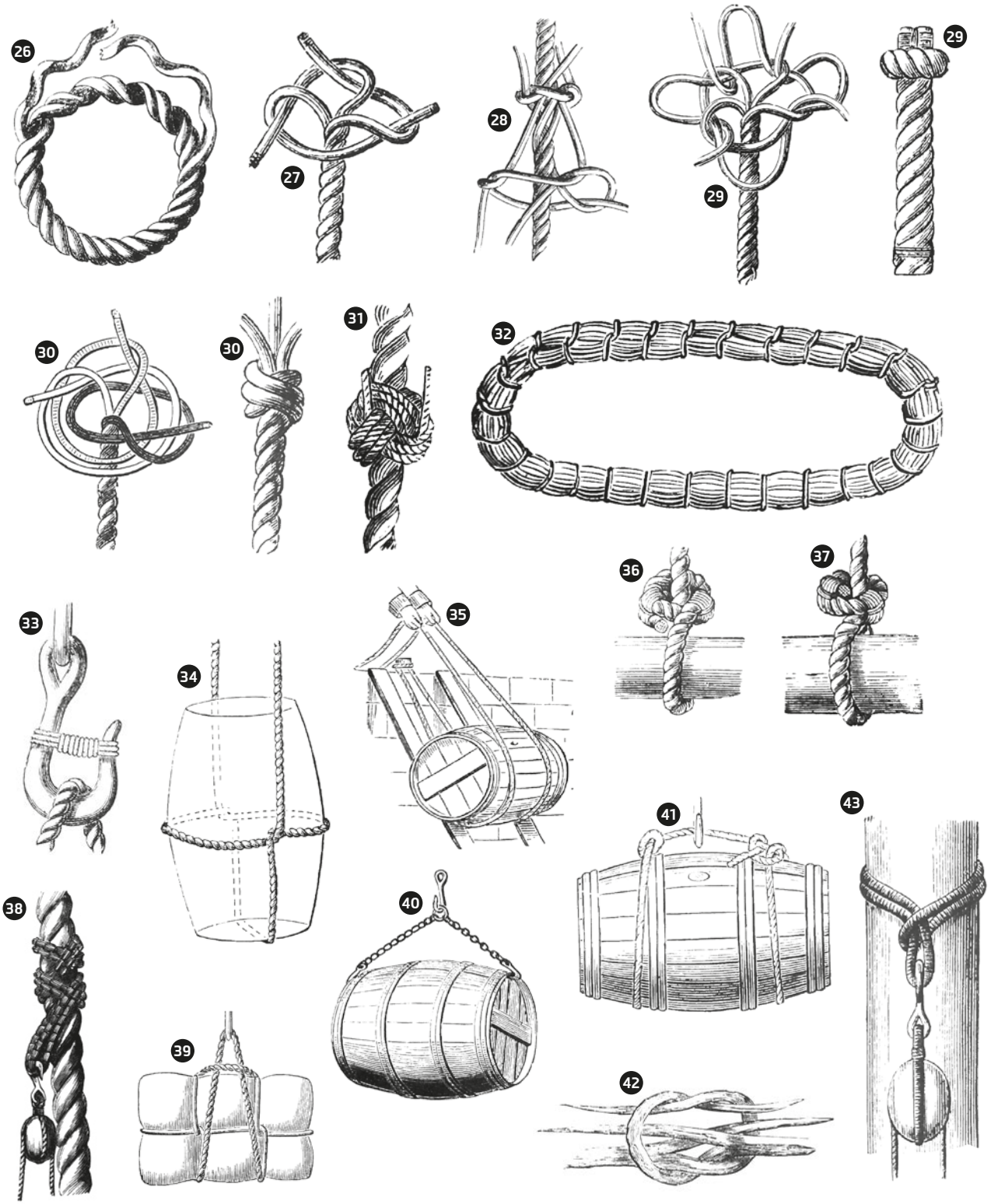
Câble étalingué sur l'ancre



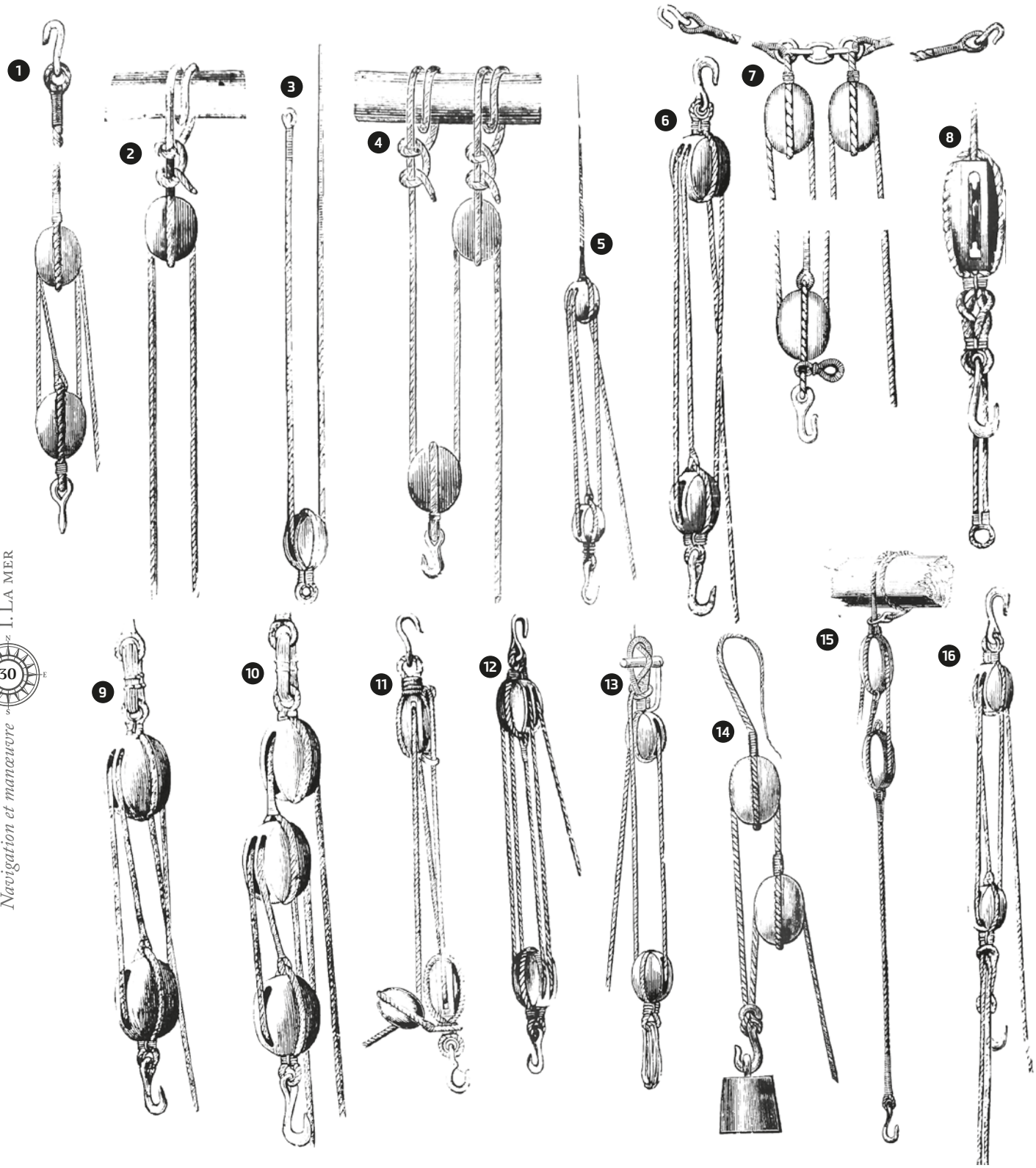
- **Suifer un cordage.** Le suif est un lubrifiant protecteur à base de graisse animale – de mouton souvent – pour les cordages qui doivent glisser même lorsqu'ils sont mouillés. On s'en sert également pour faire des surliures, qui permettent de solidariser deux cordages en les entourant par des tours de fil à voile suifé nombreux et serrés. En revanche, par grande chaleur, les cordages suifés peuvent être très chauds et très glissants, ce qui peut occasionner des surprises désagréables, voire des accidents. On évite donc d'en mettre sur la partie des cordages que manipulent les matelots. Par temps de grande famine, les cordages suifés sont une aubaine, car les matelots peuvent récupérer et manger le suif en raclant les cordages.
- **Goudronner un cordage.** Goudronner les cordages les rend imperméables et accroit considérablement leur durée de vie. La majorité des cordages est donc goudronnée, raison pour laquelle on fait chauffer des vieux cordages pour produire de l'étoupe.
- **Nœuds.** Voir les exemples pages XX et XX.
- **Palans et cartahus.** Voir les exemples page XX.



1. Demi-clef
2. Nœud de bois
3. Nœud de drisse de bonnette
4. Demi-clefs à capeler
5. Tours et autres arrêtés par demi-clefs
6. Nœud de bois et barbouquet
7. Transfilage avec demi-clefs
8. Nœud d'étalingure de grelin
9. Nœud de bosse
10. Nœud de bec d'oiseau ou de croc de palan
11. Nœud de bec d'oiseau double
12. Nœud de griffe ou patte de chat
13. Gueule de raie
14. Nœud de chaise
15. Laguis
16. Nœud de chaise double
17. Nœud d'écoute simple
18. Nœud d'écoute double
19. Nœud plat
20. Jambe de chien
21. Nœud d'arrêt
22. Nœud d'ajut ou de vache



23. Fouetter une bosse
24. Nœud d'agui ou agui, ajut
25. Ajut avec demi-clefs et amarrages
26. Estrope à ersiau
27. Cule-de-porc simple
28. Nœud de hauban
29. Cul-de-porc double
30. Nœud de ride
31. Bonnet Turc, ou bouton ou pomme de tournevire
32. Erse en bitord
33. Moucheter un croc
34. Élinguer une barrique sur bout ou une baille
35. Manœuvre d'un trévire
36. Nœud de bouline double
37. Nœud de bouline simple
38. Frapper une erse sur une manœuvre
39. Élingue en double
40. Patte à futailles
41. Élingue double sur bout
42. Nœud de fil de caret
43. Frapper une erse sur un mât



1. Palan d'étai de l'arrière
2. Cartahu simple
3. Cartahu simple à poulie courante
4. Cartahu double
5. Palan à fouet
6. Palan à croc
7. Palan d'étai de l'avant (gréement anglais)
8. Poulie inférieur de candelette
9. Palan frappé comme palan renversé
10. Palan sur itague ou Bastaque
11. Cartahu double de voile
12. Palan double, palan à canon
13. Drisse anglaise de perroquet
14. Bredindin
15. Palan de charge
16. Candelette

Manœuvres de base

Pour toutes les manoeuvres suivantes, un TCN = 2 minutes et un TC = 12 secondes. AC veut dire « Action Courte » et UT « Unité de temps

Hisser, envoyer, amener, serrer une voile ou prendre un ris

Serrer un foc

2 min (AC : UT = ½ TCN)

Les focs sont accrochés par des bagues en bois sur les drailles – des câbles fins courant le long des étais. Lorsqu'ils sont affalés – descendus –, ils sont repliés sur eux-mêmes en forme de S et forment un boudin amarré sur le beaupré. Serrer ou hisser un foc est une manœuvre rapide comparée à la cargue d'une voile carrée. À moins que la mer ne soit très forte – les vagues hautes –, c'est une manœuvre sans danger car elle ne nécessite pas de monter dans la mâture. Néanmoins, la manœuvre des focs est confiée à des matelots de première compétence, car de la bonne manœuvre des focs dépend souvent la réussite d'une manœuvre risquée comme le virement de bord vent debout ou la rapide rotation pour éviter un navire.

❶ Voile à poste

Le foc est à poste et bordé.

❷ Vider le foc (15s)

« Largue écoute (a) **! »** Le foc se vide.

« Range à affaler ! » Les matelots du beaupré s'avancent sur le beaupré, un raban de ferlage – un bout court – à la taille ou entre les dents, et se placent sur toute la longueur de la ralingue de fond (la partie basse) du foc.

❸ Affaler le foc (15s)

« File drisse de foc ! » La drisse de foc est désamarrée et relâchée progressivement à mesure que le foc descend le long de sa draille.

« Affale foc ! » Les matelots du beaupré tirent tous ensemble le foc vers le bas et le replient au fur et à mesure en forme de S. Ils empêchent la toile de partir avec le vent en la maintenant avec le pied.

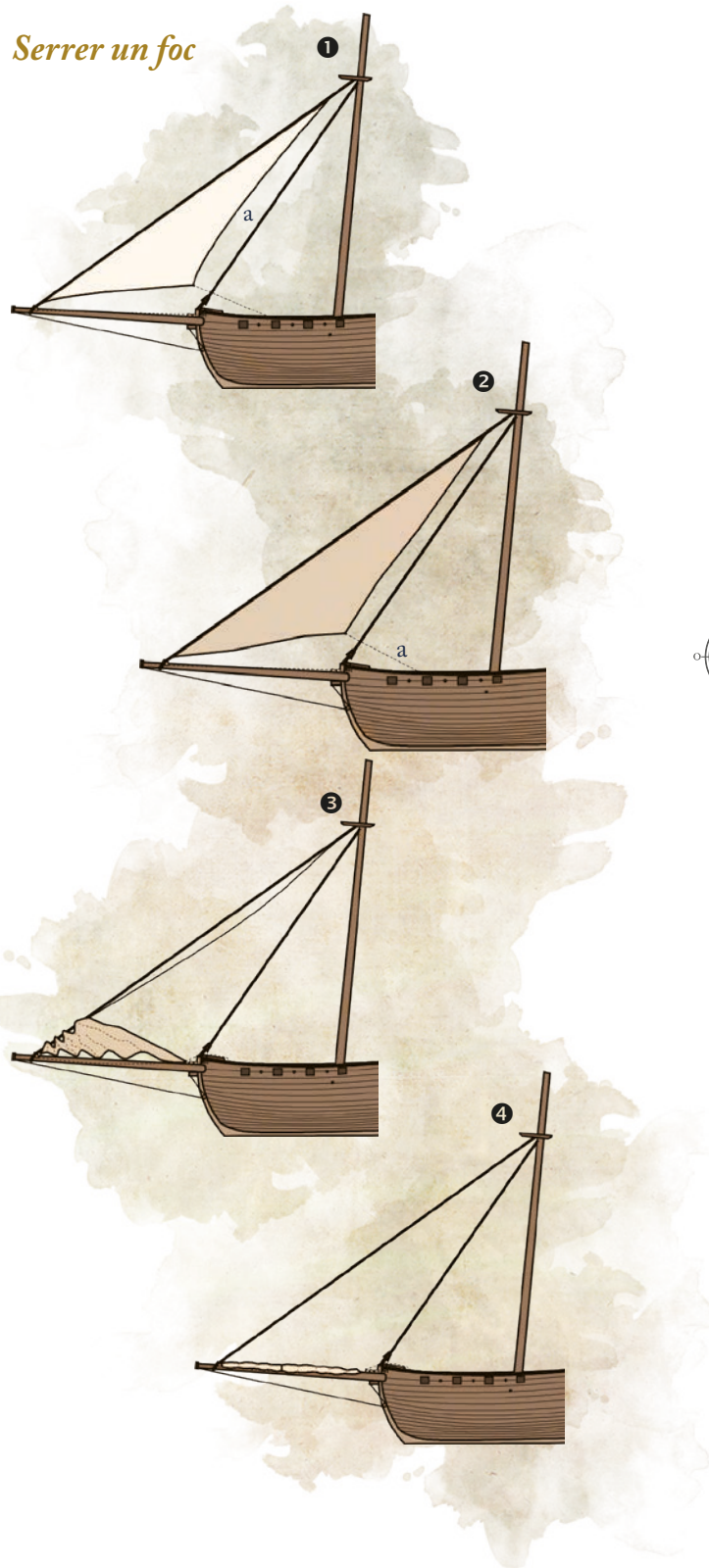
❹ Serrer le foc (1min30s)

« Aux rabans de ferlage ! » Les matelots du beaupré se saisissent chacun de leur raban de ferlage.

« À serrer foc ! » Ils replient le foc sur lui-même pour obtenir un boudin lisse, puis entourent ledit boudin avec leur raban. Enfin, ils amarrent le tout sur le beaupré.

« Démarre drisse ! » « Frappe drisse sur beaupré ! » « Raidis drisse ! » La drisse est détachée du foc et est attachée à l'extrémité du beaupré, puis raidie pour ne pas se balader dans l'espace et risquer de s'accrocher à un élément de gréement.

Serrer un foc



Intérêt dans Pavillon Noir

La description des manœuvres de base vous permettra pour commencer de comprendre en détail comment ces manœuvres, qui constituent le quotidien de vos personnages, sont menées à bien. Vous vous rendrez également compte de la durée non négligeable, voire considérable, de ces manœuvres et de l'impossibilité de les improviser au dernier moment.

Ces planches présentent un second intérêt plus immédiat. De temps en temps, pour immerger vos joueurs dans la vie maritime de leurs personnages ou pour ajouter de la tension à un moment critique, vous pouvez décrire précisément une de ces manœuvres de la manière suivante :

- Le joueur incarnant le second crie les ordres indiqués en gras.
- Ces ordres sont relayés par le joueur incarnant le maître d'équipage.
- Le maître de jeu décrit alors ce qui se passe lorsque chaque ordre est donné grâce au texte accompagnant les ordres, tout en attribuant des tâches particulières aux PJ subalternes.

Enfin, en cas d'échec ou de catastrophe lors d'un Test de Manœuvre, des raisons et conséquences possibles de ces échecs vous sont données. Vous pourrez alors décrire la manœuvre depuis le début jusqu'au moment où la situation devient difficile (échec au Test) ou vire à la catastrophe (catastrophe au Test). Vos joueurs devront alors trouver une solution. Pour prendre leur décision, ils bénéficieront d'indications du MJ, dont le nombre et la pertinence dépendront du nombre de Succès obtenus lors d'un Test de Connaissances nautiques.

Hisser un foc

2min (AC : UT = ½ TCN)

❹ Voile à poste (15s)

« Borde foc (a) **! »** La voile se remplit, le navire accuse une petite gîte supplémentaire et prend un peu de vitesse.

❸ Hisser le foc (1min)

« Range à hisser ! » Les matelots du grand mât se saisissent de la drisse que le chef de plat détache de son cabillot.

« Hisse ! » Les matelots tirent de toutes leurs forces sur la drisse pour faire monter progressivement le foc. La toute dernière traction, qui tend la ralingue d'attaque – avant – du foc sur sa draille, est la plus difficile.

« Bosse drisse ! » « Amarre drisse ! » Le chef de plat attache temporairement la drisse sur une pièce de bois au moyen d'une bosse – un cordage court –, ce qui permet de l'amarrer confortablement.

❷ Desserrer le foc (45s)

« Range aux rabans de ferlage ! » Les matelots du beaupré se répartissent le long du foc.

« Largue rabans de ferlage ! » Ils défont les rabans de ferlage qu'ils emportent avec eux.

« Démarre drisse ! » « Frappe drisse sur point de drisse ! » Le gabier de bout de beaupré détache la drisse du beaupré et l'attache sur la voile.

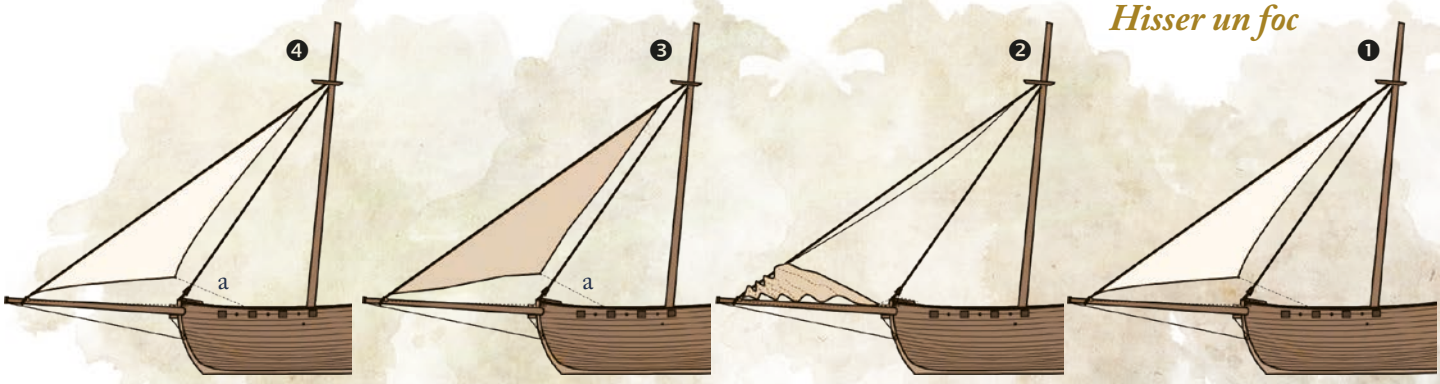
❶ Foc serré

Le foc est serré et le navire navigue sans.

Affaler ou hisser une voile d'étai

Les manœuvres de hisser et d'affaler une voile d'étai sont très similaires à celles du foc, si ce n'est que la voile d'étai n'est pas triangulaire et qu'elle est hissée depuis le pont le long d'un étai entre deux mâts. La tension la maintient le long de l'étai, mais elle n'est pas sur une draille – câble léger courant le long d'un étai pour maintenir le foc en position.

Hisser un foc



Serrer la brigantine

1min (Action instantanée)

La brigantine peut être soit serrée – repliée sur son mât et sa corne –, soit affalée – descendue avec sa corne sur la bôme. Sur les forts bâtiments, elle est plutôt serrée, car cette manœuvre est extrêmement rapide et ne nécessite pas d'hommes supplémentaires pour la ferler sur la bôme.

La rapidité de la manœuvre pour serrer la brigantine tient au fait qu'il suffit de relâcher le point d'écoute – manœuvre qui tire le coin arrière bas de la voile vers la bôme.

Si serrer la brigantine est aussi rapide, cela est dû aux cargues sur les deux bords, l'une ramenant le bord de la voile sur la corne ou le mât, l'autre resserrant le boudin de toile

❶ Brigantine à poste

La brigantine est à poste et bordée

❷ Vider la brigantine (15s)

« Largue écoute (a) **! »** La brigantine se vide et bat dans le vent.

« Range aux cargues de brigantine au vent (b) **! »** Les matelots d'artimon prennent en main les cargues situées au vent de la voile, car s'ils prenaient celles sous le vent, ils risqueraient un violent coup de bôme alors que la brigantine bat dans le vent.

❸ Carguer la brigantine (30s)

« Largue point d'écoute (c) **! »** La manœuvre maintenant le coin arrière bas de la brigantine contre l'extrémité de la bôme est relâchée, pour permettre au point d'écoute de remonter vers la hune.

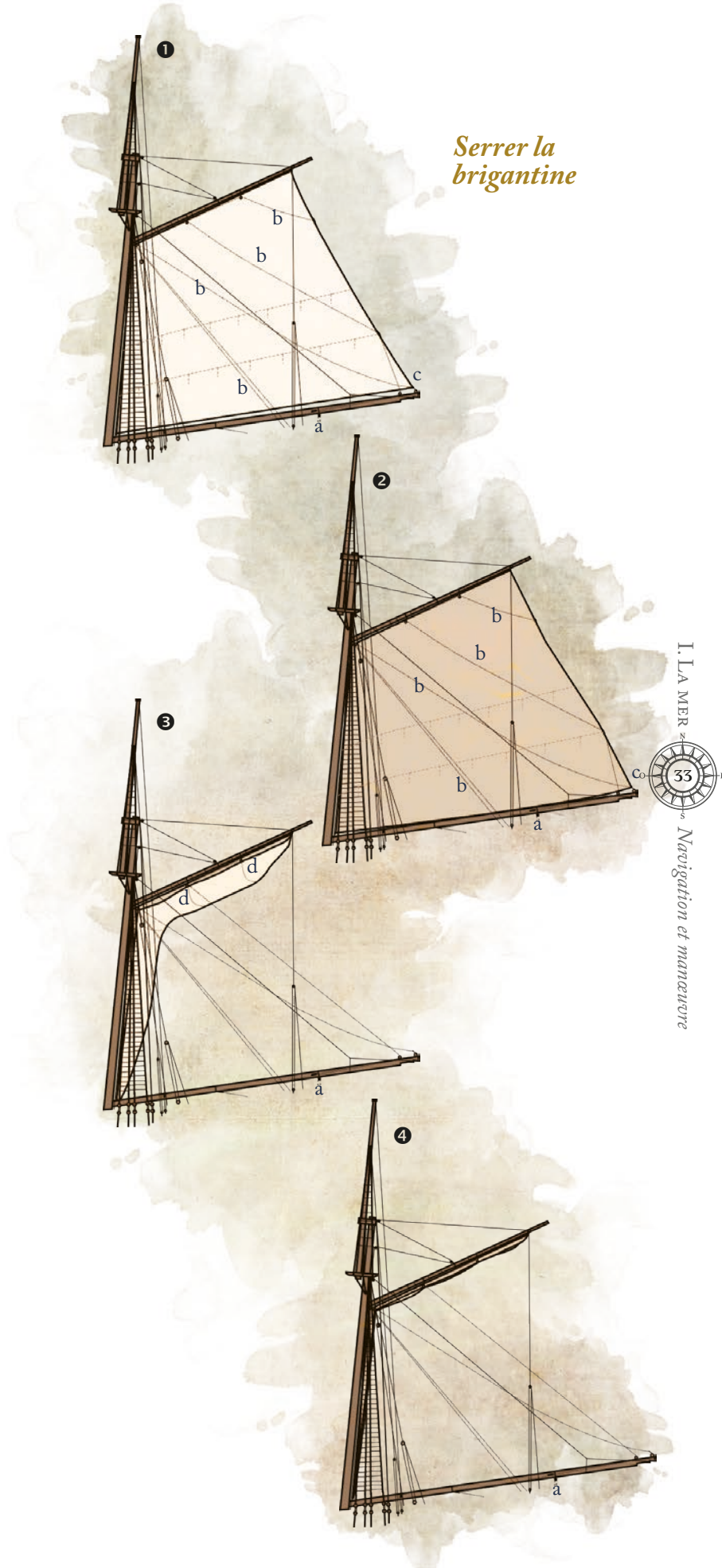
« Cargue partout (b) **! »** Les matelots d'artimon pèsent lestement sur les cargues pour ramener la ralingue de chute – bord vertical situé à l'arrière de la voile – contre la corne, et la ralingue de fond – bord horizontal inférieur de la voile – contre le mât.

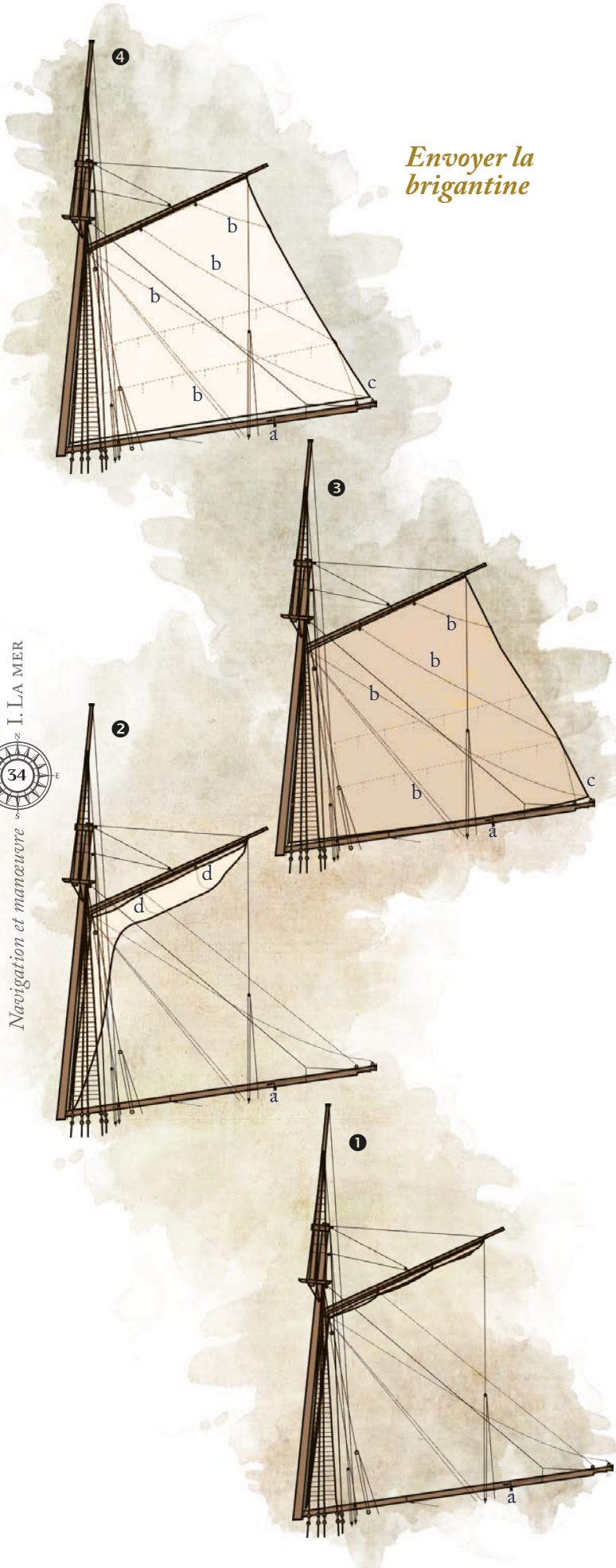
❹ Serrer la brigantine (15s)

« Range aux cargues de brigantine sous le vent (d) **! »** La voile ne bat plus, et les matelots peuvent se saisir des cargues sous le vent.

« Serre brigantine ! » En tirant sur les cargues, ils ramènent la toile de la brigantine tout contre la corne. La manœuvre est terminée.

« Amarre cargues partout (b & d) **! »** Les cargues sont alors remises sur leur cabillot.





Envoyer la brigantine

1min (Action instantanée)

❹ Voile à poste (15s)

« Borde brigantine (a) **! »** La voile se remplit, le navire accuse une petite gîte supplémentaire et prend un peu de vitesse.

❸ Envoyer la brigantine (30s)

« Range aux cargues de brigantine au vent (b) **! »** Les matelots du pont se saisissent des cargues de brigantine au vent.

« Largue cargues de brigantine au vent (b) **! »** Libérée de ses cargues, la brigantine redescend lentement

« Range à la bosse de point d'écoute (c) **! » « Souque, et leste ! »** Le coin arrière bas de la brigantine est ramené sur l'extrémité de la bôme.

❷ Desserrer la brigantine (15s)

« Range aux cargues de brigantine sous le vent (d) **! »** Les matelots du pont se saisissent des cargues de brigantine sous le vent.

« Largue cargues de brigantine sous le vent (d) **! »** Les cargues sont relâchées, si bien que la brigantine pend en U sous sa corne.

❶ Brigantine serrée

La brigantine est serrée.

Envoyer une voile carrée haute (hunier, perroquet, perruche ou cacatois)

9 min (AL : UT = 1 TCN)

Les voiles sur cargue – repliées sur leur vergue – sont envoyées – déployées – soit lors de l'appareillage, soit pour augmenter la toile afin de compenser une baisse de vent. Les manœuvres de cargue et d'envoi d'une voile haute sont plus fréquentes que les prises de ris sur les grands bâtiments, car le réglage du nombre de voiles permet de s'adapter finement à la force du vent. Cependant, cargue comme envoi de voiles suivent trois règles simples :

– Le bon moment pour réduire la toile, c'est le moment où tu te poses la question.

– Tu enverras les voiles basses avant les voiles hautes, car elles font moins gîter le navire, sauf les huniers, qui sont les premières voiles à envoyer car elles prennent mieux le vent que les voiles basses.

– Lorsque tu cargues ou que tu envoies une voile, tu veilleras à ce qu'il y ait autant de voiles à l'avant qu'à l'arrière du vaisseau. En effet, un centre de voilure trop reculé par rapport au centre de rotation du navire fait irrésistiblement lofer celui-ci – en direction du bout au vent. À l'inverse, un centre de voilure trop avancé fait abattre le navire – en direction du vent arrière, et aucun gouvernail n'est capable de s'opposer à une telle force.

Pour envoyer un ris (12 min)

Pour une voile haute : **« Largue drisse ! » « Vergue sur le ton ! »** (3 min) La drisse est relâchée pour faire descendre la vergue et donner du mou dans la voile, et libérer la tension de la voile sur les rabans de ferlage. Cf. ensuite Envoyer une voile carrée haute.

❶ Tourner la vergue en ralingue (30 s)

« Brasse au vent, vergue en ralingue ! » La vergue est tournée de manière à être parallèle à la direction du vent afin que la voile ne se remplisse pas tant qu'elle n'est pas entièrement déployée.

❷ Desserrer la voile (2 min)

« Tout le monde à la bande ! » Les matelots d'en haut et gabiers montent dans la mâture.

« Aux rabans de ferlage ! » Les matelots d'en haut s'installent sur le marchepied de vergue tout au long de la vergue, chacun devant un raban de ferlage. Comme déferler une voile est aisé comparé à la carguer, il n'est pas nécessaire de hisser les bouts-dehors de bonnette (a) (Cf. Prendre un ris).

« Largue rabans de ferlage ! » Les bouts qui serrent la voile contre la vergue sont relâchés, sans oublier les bouts installés par le gabier de bout de vergue lors du ferlage. La voile repose alors sur la hune. Oublier un raban de ferlage risque de déchirer la voile, qui resterait pliée en un point de la vergue en se balançant dangereusement d'avant en arrière. Il ne resterait plus alors à un gabier qu'à se risquer jusqu'au raban et à le couper.

❸ Larguer les cargues de la voile (30 s)

Les cargues sont les manœuvres permettant de carguer la voile : cargues-points, cargues-boulines et cargues-fonds.

« Largue cargues-fonds et cargues-boulines ! » Les cordages repliant les coins inférieurs de la voile contre le milieu de la vergue sont relâchés. **« Sors les boulines ! »** Ce qui permet de sortir les boulines, prises dans ce sac de toile.

« Largue palanquins (b)**, cargues-points** (c) **et boulines** (d) **! »** Les dernières manœuvres repliant la voile sur la vergue sont relâchées.

❹ Hisser la voile (voile haute seulement) (4 min)

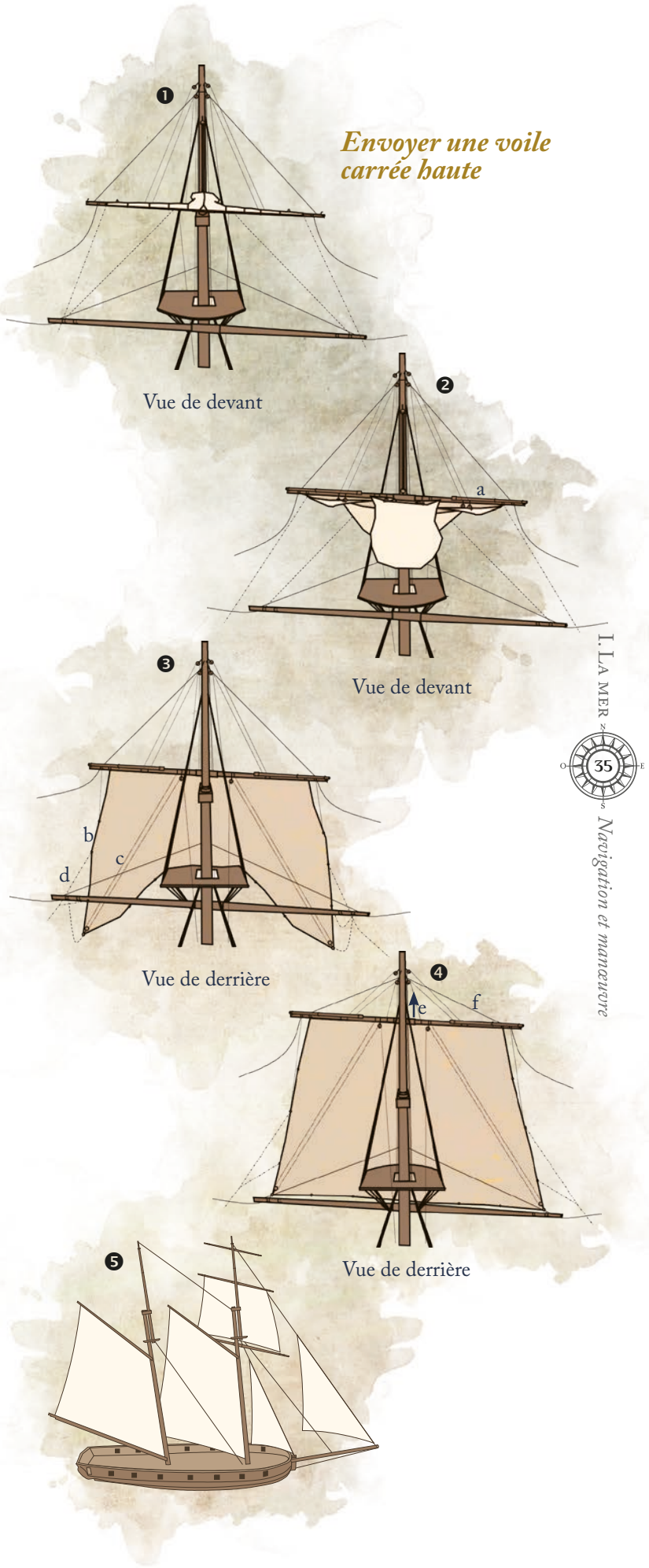
« Range à hisser <voile carrée haute> ! » « Hisse (e) **! »** La voile est hissée. **« Pèse sur balancines** (f) **! » « Amarre drisse ! » « Amarre balancine ! »** Les balancines, en soulevant la vergue en ses extrémités, soulagent suffisamment la drisse pour qu'on puisse l'attacher.

❺ Et repartir... (2 min)

« Brasse sous le vent ! » « Hâle boulines ! » La voile est en position de navigation.

Pour une voile carrée basse : **« Amure au croc de lof ! » « Borde ! » « Bosse écoute ! » « Amarre écoute ! »** L'amure et l'écoute sont amarrées sur le bastingage.

Envoyer une voile carrée haute



Prendre un ris dans une voile carrée

15 min (AL : UT = 2 TCN)

Lorsque le vent monte et que le navire ne porte plus que quelques voiles, il n'est plus possible de carguer des voiles sans faire perdre au navire sa manœuvrabilité ou son équilibre de voilure. La réduction de toile est alors opérée en prenant un ris, opération qui consiste à replier une partie de la voile contre la vergue.

Lorsque le ris est bien pris, la voile est repliée en un boudin de toile uniformément réparti sur la vergue, en avant ou en arrière mais jamais ni au-dessus ni au dessous pour ne pas augmenter le fardage – prise au vent – du navire alors même que le vent monte.

Les voiles hautes, qui font davantage gîter le navire, sont carguées en général avant qu'un ris soit pris dans les huniers. Cela est essentiel car, lorsqu'un ris est pris, si la voile supérieure bat dans le vent, elle risque de précipiter en bas les gabiers qui se tiennent sur le marchepied de vergue. Lors de la prise de ris, le timonier doit absolument veiller à ne pas changer de cap – de direction – car si la voile venait à se remplir par l'avant ou par l'arrière, elle risquerait de déséquilibrer les matelots opérant la prise de ris et de les précipiter en bas.

Nous donnons ici l'exemple de la goélette, mais cette manœuvre est valable pour toute voile carrée de tout bâtiment. Les cargues-fonds et les cargues-boulines se situent sur l'avant de la voile. Elles ne sont donc pas visibles sur les schémas de cette page.

❶ Vider la voile (2 min)

« À prendre un ris ! » Des matelots d'en haut se postent aux bras de vergue de la voile et les simples matelots aux cargues-points.

« Tout le monde à la bande ! » Les matelots d'en haut montent jusqu'à la hune en escaladant les haubans.

« Largue les boulines ! » (a) Les boulines, qui donnent au bord d'attaque – côté vertical qui reçoit le vent – de la voile son creux en le tirant vers l'avant, sont relâchées afin de permettre à la vergue de tourner.

« Brasse, <voile> en ralingue ! » Les vergues sont tournées au moyen de leurs bras pour les ramener vers la perpendiculaire du navire. De cette manière, elles seront parallèles au vent et par conséquent vides. On dit qu'elles sont en ralingue

❷ Préparer la prise de ris (3 min)

Alors que la voile est en ralingue, elle faseille dans le vent :

« Largue les drisses de <voile> ! » « Vergue sur le ton ! » (b) Les cordages soulevant la vergue sont relâchés, ce qui permet à la vergue de descendre et donc de raccourcir la distance entre la vergue et la vergue inférieure, afin de donner du jeu dans la voile. La vergue est sur le ton lorsqu'elle repose sur ses drosses – cordages qui la retiennent au mât.

« Lève bouts-dehors de bonnette ! » (c) Les bouts-dehors de bonnette restent en navigation sur la vergue, reposant sur sa partie supérieure et passant dans ses deux cercles – deux arceaux. La partie la plus proche du mât est retirée de son arceau et soulevée pour permettre aux matelots d'en haut de se pencher en avant sur la vergue.

« Gabiers, aux rabans d'empointure ! » (d) Les deux gabiers de bout de vergue se placent à califourchon sur la vergue et se préparent à soulever la ralingue de chute de la voile au moyen de cordages longeant la ralingue et joignant les pattes de ris entre elles et à la vergue : les crosses.

« Largue écoutes ! » « Pèse sur cargues-points ! » (e) En tirant sur les cargues-points, les matelots du pont font remonter les coins bas de la voile carrée.

« Pèse sur palanquins ! » (f) Les matelots du pont tirent sur les palanquins, cordages qui joignent, au niveau de la bande de ris, la ralingue de chute – côté vertical – de la voile à l'extrémité de la vergue.

« Passe rabans d'empointure ! » Les gabiers de bout de vergue passent des cordages dans l'anse existant sur la ralingue au niveau de la bande de ris. Ils tirent ensuite sur ces rabans pour ramener l'anse jusqu'au bout de la vergue.

❸ Prendre le ris (7 min)

« À prendre le ris ! » (g) Les matelots d'en haut se placent le long de la vergue, les pieds sur les marchepieds de vergue et tirent sur la toile en même temps. Ils sont grandement aidés par les palanquins, qui ont remonté la voile sur ses extrémités.

« Amarre rabans d'empointure ! » (h) Les deux gabiers de bout de vergue amarrent ensemble les rabans d'empointure, de manière à ce que la voile soit centrée sur la vergue – ni trop à bâbord ni trop à tribord. Ils devront bien amarrer ces rabans, car c'est eux qui tiendront la voile dans ses coins supérieurs une fois le ris pris.

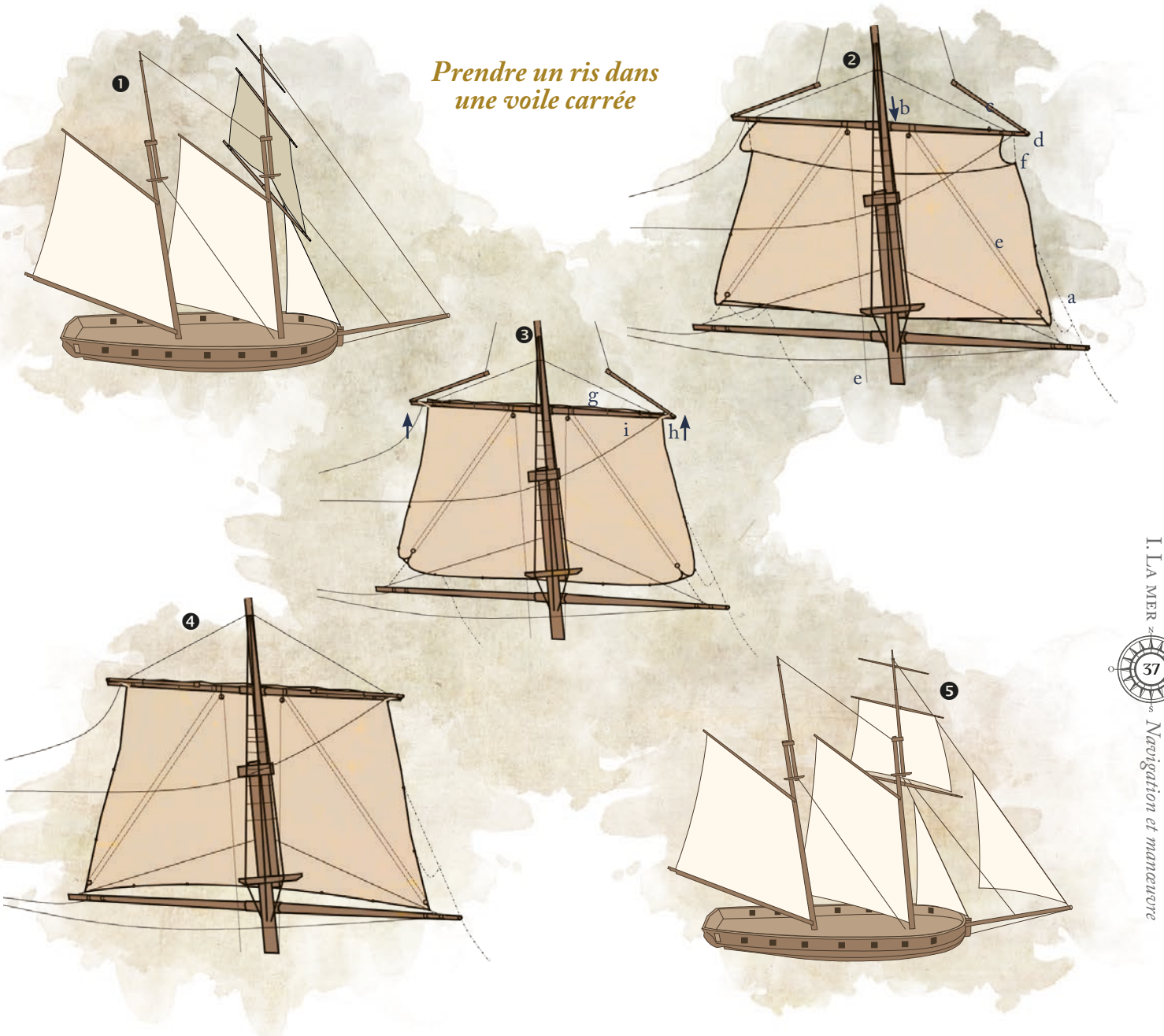
« Amarre garcettes de ris ! » (i) Une fois arrivés à la bande de ris, il saisissent les garcettes de ris et attachent le morceau de toile replié sur la vergue, le premier ris en avant et le second ris en arrière de la vergue, mais jamais en dessous pour ne pas faire prise au vent.

❹ Hisser la voile (4 min)

« Largue les palanquins ! » Les palanquins sont relâchés.

« À hisser ! » Les matelots d'en haut et les gabiers descendent sur le pont, et les matelots du pont saisissent les drisses de la voile dont ils viennent de réduire la surface.

Prendre un ris dans une voile carrée



« Amène les bouts-dehors de bonnette ! » Les bouts-dehors de bonnette sont redescendus le long de la vergue et passés dans leurs anneaux.

« Hisse ! » La vergue est remontée et remise en place de navigation.

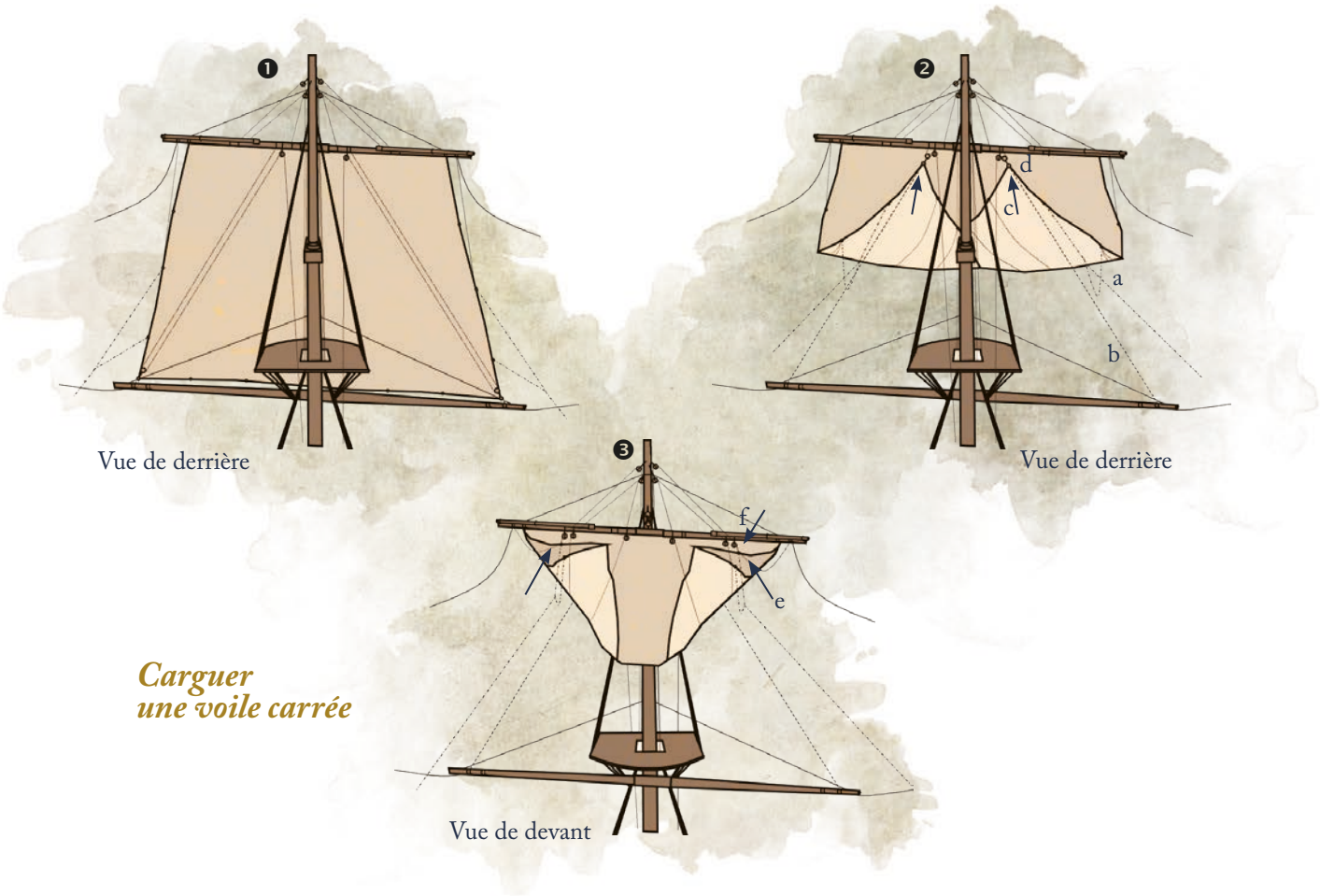
« Largue les cargues-points ! » Les cordages soulevant les coins inférieurs de la voile sont relâchés pour que la voile reprenne sa forme normale.

❺ Remplir la voile (1 min)

La voile, de surface maintenant réduite est prête à être remplie.

« Au bras de <voile> ! » « Brasse sous le vent ! » La voile est remise en position de navigation.

« Hâle boulines ! » Les boulines sont tendues pour donner à la voile son creux tout en tendant la ralingue d'attaque – celle qui reçoit le vent..



Carguer une voile carrée

Carguer une voile carrée

14 min (AL : UT = 2 TCN)

Sur un navire comportant plusieurs mâts gréés de voiles carrées, toutes les voiles de même nom (tous les huniers, tous les perroquets) sont carguées simultanément, afin de préserver l'équilibre vélique du navire. Il existe plusieurs moyens de carguer les voiles, selon la force du vent et la position du navire (au port, au mouillage, en navigation).

La voile carguée doit se trouver enroulée sur elle-même sur le devant de la vergue, et jamais en dessus ni en dessous. La toile visible est celle qui est, lorsque la voile est déployée, proche de la vergue. Toutes les cargues (cargues-points, cargues-boulines et cargues-fonds) ramènent la voile vers le milieu de la vergue, où elle est regroupée en un paquet qui est remonté à l'horizontale de la vergue au moyen d'un bout.

❶ Vider la voile (2 min)

« Tout le monde à la bande ! » Les matelots d'en haut montent jusqu'à la hune en escaladant les haubans

« Largue les boulines ! » (a) Les boulines, qui donnent au bord d'attaque – côté vertical qui reçoit le vent – de la voile son creux en le tirant vers l'avant, sont relâchées afin de permettre à la vergue de tourner.

« Brasse au vent, voile en ralingue ! » Brassée au vent, la voile vient en ralingue et se vide, ce qui est essentiel car le poids de la voile rend déjà la manœuvre très difficile. Un surplus de force à fournir la rendrait impossible.

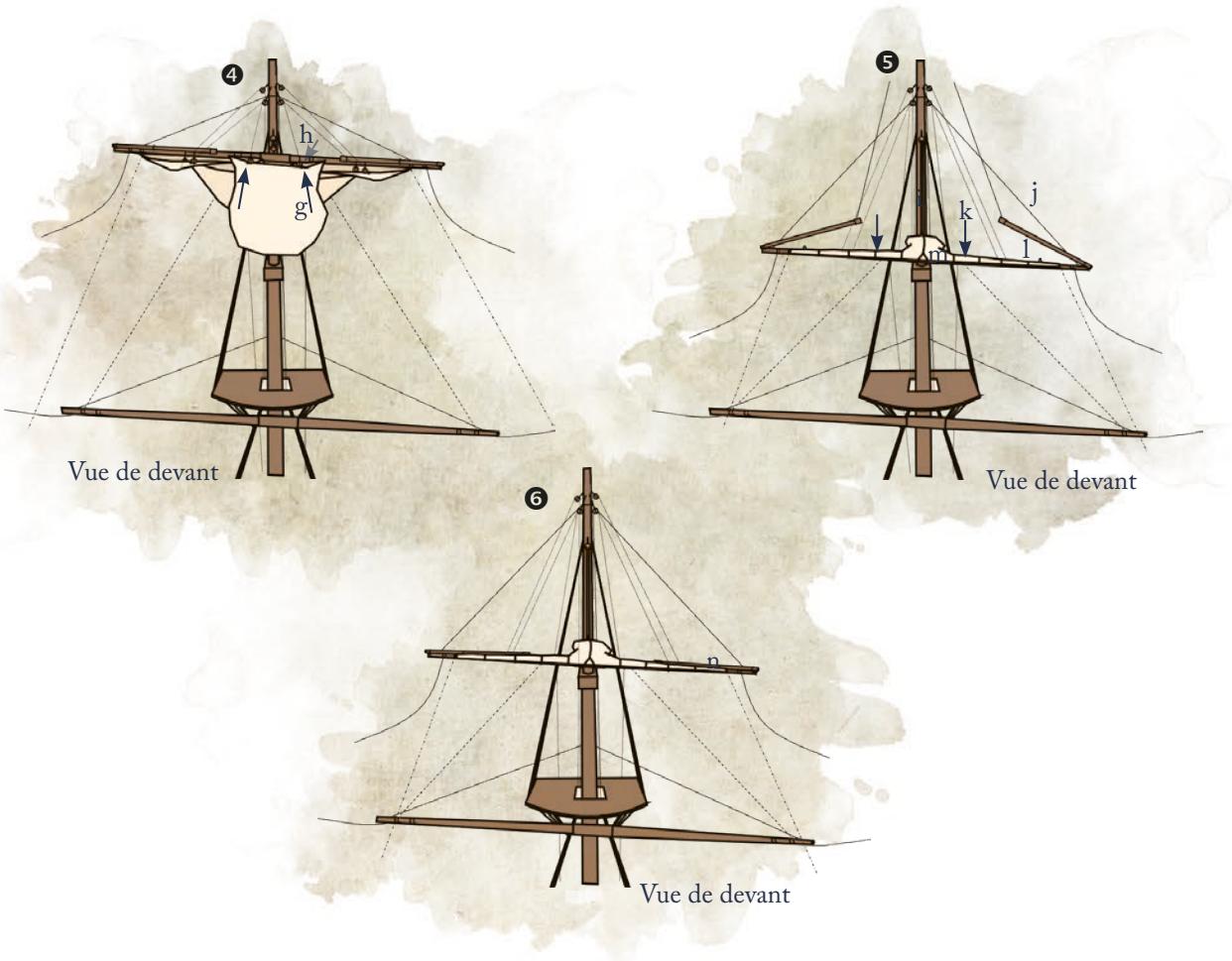
❷ Premier pli grâce aux cargues-points (3 min)

« Largue boulines (a) **et écoutes** (b) **! »** Les écoutes et boulines, qui tirent la voile vers le bas, sont relâchées pour permettre de replier la toile contre la vergue.

« Pèse sur cargues-points (c) **! » « Cargues-points à joindre** (d) **! »** En tirant fortement, main sur main – une main après l'autre – sur les cargues-points, qui sont situés à l'arrière de la voile, les matelots du pont replient les coins de la voile sur la vergue, en un point proche du centre de celle-ci.

❸ Second pli grâce aux cargues-boulines (2 min)

« Pèse sur cargues-boulines (e) **! » « Cargues-boulines à joindre** (f) **! »** Les cargues-boulines, qui sont fixés aux deux tiers de la hauteur de la voile et passent sur l'avant de la toile, ramènent ces points au tiers de la vergue en effectuant un second pli de la toile.



❹ Troisième pli grâce aux cargues-fonds (30 s)

« Pèse sur cargues-fonds (g) **! »** **« Cargues-fonds à joindre** (h) **! »** Pour terminer, les cargues-fonds qui sont fixés sur le bord inférieur de la voile, sont ramenés sur le centre de la vergue, le tout donnant déjà à la voile sa forme finale.

❺ Serrer la voile (5 min)

« Largue drisse (i) **et balancines** (j) **! »** Les cordages soulevant la vergue sont relâchés, ce qui permet à la vergue de descendre, et donc de raccourcir la distance entre la vergue et la vergue inférieure, afin de donner du jeu dans la voile.

« Vergue sur le ton (k) **! »** **« Raidis balancines** (j) **! »** Lorsque la vergue repose sur ses drosses – cordages ou chaines qui la retiennent au mât –, les balancines sont raidies pour s'assurer que la vergue restera bien horizontale. Souvent, cette étape et la précédente sont effectuées juste après le brasseyage – action d'actionner les bras de vergue – de la vergue.

« Lève bouts-dehors de bonnette (l) **! »** Les bouts-dehors de bonnette restent en navigation sur la vergue reposant sur sa partie supérieure et passant dans ses deux cercles – deux arceaux. La partie la plus proche du mât est retirée de son arceau et soulevée pour permettre aux matelots d'en haut de se pencher en avant sur la vergue.

« À serrer <voile> ! » Les matelots d'en haut rabattent la toile sous eux et la posent sur la ralingue pour replier complètement la voile sur elle-même. **« Enlève la toile ! »** Ils soulèvent la toile tous ensemble pour la relever à l'horizontale de la vergue, devant celle-ci. Pendant ce temps, les gabiers, près du mât, replient le sac de toile épais contenant toute la bande de toile centrale au moyen d'un cartahu (m), un cordage amarré sous la voile et remontant sur celle-ci. En tirant dessus, ils soulèvent le paquet de toile à l'horizontale et amarrent le cartahu sur le mât.

« Amarre rabans de ferlage ! » Les matelots d'en haut passent enfin de courts cordages autour de la vergue pour maintenir la voile contre elle, à l'horizontale.

❻ Abaisser les bouts-dehors de bonnette (1 min 30 s)

« Amène les bouts-dehors de bonnette (n) **! »** Les bouts-dehors de bonnettes sont redescendus le long de la vergue et passés dans leurs anneaux.

Amener une voile au tiers ou prendre un ris

7 min 30 s (AL : UT = 1 TCN)

Les haubans à sartis – type de haubans – des gréements au tiers ne permettent pas de monter dans la mâture. Les gabiers ne peuvent pas non plus monter le long de la vergue comme pour les voiles latines. On ne cargue donc pas les voiles. Celles-ci sont affalées – descendues sur le pont – pour y être ferlées – attachées à la vergue. C'est-une manœuvre assez aisée qui requiert des marins moins experts que sur un navire à voiles carrées ou plus encore sur un navire à voiles latines. Cependant, lorsque la voile est du mauvais côté du mât, elle appuie sur celui-ci et descend difficilement.

La prise de ris ne nécessite pas forcément d'affaler entièrement la toile, mais le faire complètement permet de prendre tranquillement le ris sans souffrir du vent. Elle consiste à replier la ralingue de fond – le bord inférieur de la voile – en un boudin au moyen des garcettes de ris.

Chaque avantage ayant ses revers, cette méthode d'élimination d'une voile encombre pour cinq bonnes minutes le pont avec une vergue, sa voile et toutes ses manœuvres. Cela peut se révéler problématique par très fort vent, lorsque des lames balaient le pont et risquent d'emporter la voile avec les hommes qui travaillent à la serrer.

❶ En navigation

La voile est bordée et sa vergue est maintenue en position de navigation par les deux bras inversés de vergue : le bras au vent (a) et le bras sous le vent (b) pour son orientation dans le plan horizontal, et les deux balancines (c & d) et la drisse (e) dans le plan vertical.

Sa partie basse est réglée grâce à l'amure à l'avant (f) passée dans un croc de lof, et l'écoute (g) à l'arrière. Son bord d'attaque (h) – celui qui reçoit le vent –, est tendu grâce à la bouline (i) qui donne à la voile son creux.

❷ Vider la voile (15s)

« Largue boulines (i) **et écoute** (g) **! »** La voile se vide dans sa partie basse et commence à battre dans le vent.

« Largue bras (a & b) **! »** Les deux bras, qui permettaient de maintenir la vergue dans sa position en la tirant vers l'axe du navire, sont relâchés. La vergue se place donc parallèle au vent. Pour amener la voile, il est donc nécessaire d'être au près.

❸ Affaler la vergue (1 min 15 s)

« Largue drisse (e) **et balancines** (c & d) **! »** Sans le soutien de la drisse et des balancines, la vergue redescend le long du mât.

« Hâle bas (j) **<nom de la voile> ! »** Lorsque la voile est du mauvais côté du mât, et qu'on ne peut pas complètement mettre la voile en ralingue, celle-ci appuie sur le mât et ne descend pas toute seule. Les matelots attrapent la toile et la tirent vers le bas.

« Amarre drisse (e) **et balancines** (c & d) **! »** Les cordages soulevant la vergue sont amarrés de manière à ce que la vergue reste horizontale à 1m au-dessus du pont.

❹ Serrer la voile (3 min)

« À serrer <voile> ! » Les matelots replient la toile sur elle-même en la posant en S sur la vergue et en solidarisant voile et vergue au moyen des rabans de ferlage.

« Largue drisse (e) **et balancines** (c & d) **! »** La vergue est déposée sur le pont.

« Dégrée vergue ! » La drisse et les balancines sont retirées de la vergue, qui est rangée avec ses manœuvres (bras (a & b), écoute (g), amure (f)) sur le pont avec la drôme – pièces de bois de rechange.

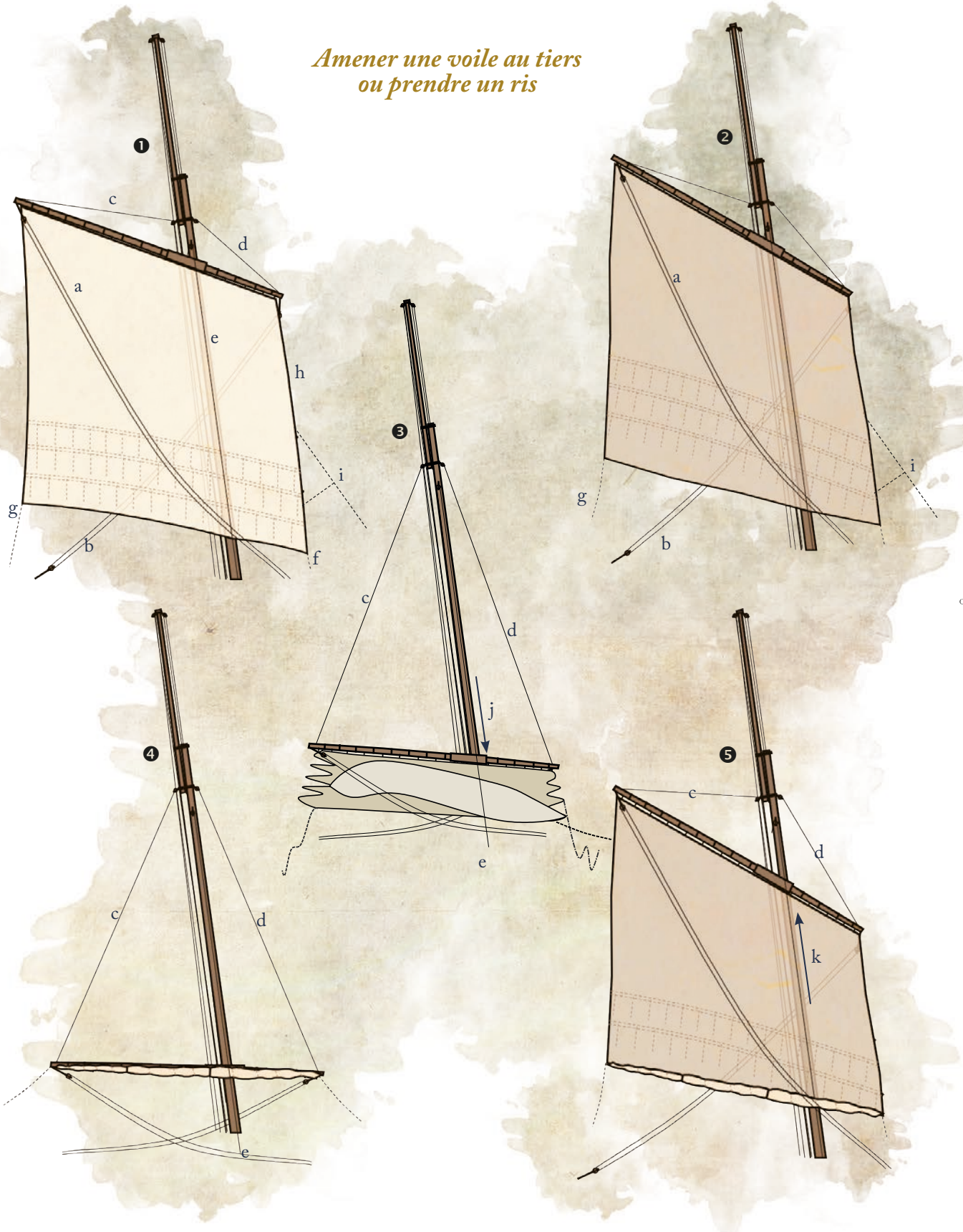
❹ Prendre le ris (3 min)

« À serrer <voile> ! » Les matelots replient la ralingue de fond – le bas de la voile – sur elle-même en la posant sur le pont en S et en réalisant un long boudin régulier maintenu à l'aide des garcettes de ris.

« Hisse (k) **! »** Sa surface réduite, la voile est de nouveau mise à poste.

« Rembraque balancines (c & d) **! » « Pèse sur balancine arrière** (c) **! » « Amarre balancines ! »** La vergue retrouve son inclinaison par rapport à l'horizontale.

Amener une voile au tiers ou prendre un ris



Envoyer une voile latine ou un ris

9 min (AL : UT = 1 TCN)

Les voiles latines présentent de nombreuses particularités par rapport aux voiles carrées. Tout d'abord, elles ne restent pas à poste lorsqu'elles sont carguées, car elles sont remplacées par des voiles plus grandes ou plus petites. Les voiles de croisière et les maraboutins sont cargués en position de navigation, alors que les tréous carrés sont affalés – descendus sur le pont – avant d'être ferlés – repliés et attachés sur leur vergue – sur le pont.

Les matelots d'en haut grimpent le long de l'antenne, à 45° de l'horizontale, en s'aidant de bouts – cordages courts. Les rabans de ferlage, qui entourent la voile et le mât, sont libérés du bas vers le haut. Il est préférable, pour des raisons de sûreté, que les gabiers redescendent une fois les rabans de ferlage enlevés, avant d'envoyer la toile, pour éviter que le battement de la voile et la rapide torsion de l'antenne ne les fassent tomber.

Comme sur les autres navires, les trois voiles sont envoyées en même temps, pour conserver à chaque moment l'équilibre du navire.

Envoyer un ris est identique, si ce n'est qu'on libère les garcettes de ris à la place des rabans de ferlage.

❶ Hisser l'antenne (envoyer une voile) (3 min)

« Amarre racage (a)**, balancines** (b & c)**, écoute** (d) **et bragots d'ourse** (e) **et d'oste** (f) **! »** Le collier roulant qui solidarise antenne et mât est fixé sur l'antenne, ainsi que les balancines, l'écoute et les cordages servant à l'orientation de l'antenne.

« Largue bragots (e & f) **et balancines** (b) **! »** Les cordages qui empêcheraient l'antenne de monter.

« Range à hisser ! Hisse haut (g) **! »** L'antenne est hissée en position de navigation.

« Pèse sur balancine arrière (b) **! »** La balancine arrière est raidie pour incliner l'antenne à 45° de l'horizontale.

« Rembraque balancine avant (c) **! »** Le mou dans la balancine est repris.

❷ Tourner l'antenne en ralingue (30 s)

« Largue bragot d'oste au vent (b) **! »** Les cordages qui empêcheraient l'antenne de tourner sont relâchés.

« Range au bragot d'ourse au vent (h) **! Brasse, antenne en ralingue** (i) **! »** L'antenne est tournée de manière à être parallèle à la direction du vent afin que la voile ne se remplisse pas tant qu'elle n'est pas entièrement déployée.

❸ Desserrer la voile (4 min)

« Tout le monde à la bande ! » Les gabiers montent le long de l'antenne en s'aidant de bouts et en appuyant leur pieds sur les cordages qui solidarisent les deux parties de l'antenne.

« Range aux rabans de ferlage (j) **! »** (pour envoyer la voile) ou **« Range aux garcettes de ris** (j) **! »** (pour envoyer un ris). Les gabiers s'installent le long de l'antenne, chacun devant un raban de ferlage (ou une garcette de ris).

« Largue rabans de ferlage ! » (pour envoyer la voile) ou **« Largue garcettes de ris ! »** (pour envoyer un ris). Les bouts qui serrent la voile contre l'antenne sont relâchés. La voile repose alors sur ses cargues (e). Oublier un raban de ferlage n'est pas catastrophique tant qu'on le remarque avant de larguer les cargues. En revanche, si une garcette de ris est oubliée, il faudra aller la couper et au préalable tirer sur les cargues pour soulager la voile.

❹ Larguer les cargues de la voile (30 s)

Les cargues sont les manœuvres permettant de carguer la voile. Elles n'ont pas de nom distinct comme sur les voiles carrées.

« Largue cargues (k) **! »** Les cordages repliant la ralingue de chute – le bord vertical de la voile – sur l'antenne sont relâchés.

❺ Établir la voile (1 min)

« Range aux bragots d'ourse sous le vent (l) **! » « Range aux bragots d'oste au vent (b) ! » « Brasse (m) ! »** L'antenne est ramenée suffisamment dans la parallèle au navire pour que la voile soit pleine au moment de la border.

« Borde écoute (d) **! »** La voile se remplit dans un claquement et le navire subit une accélération progressive jusqu'à atteindre sa vitesse de croisière.

Si le navire vient d'envoyer un ris : **« Largue balancine avant** (c) **! » « Pèse sur balancine arrière** (b) **! » « Amarre balancines ! »** Si un ris avait été pris, l'antenne avait été ramenée plus vers l'horizontale pour compenser la montée de la voile opérée par le ris. Le ris envoyé, l'antenne est donc ramenée vers la verticale dans sa position originale.

Envoyer une voile latine ou un ris



Carguer une voile latine ou prendre un ris

Carguer une voile latine : 8 min (AL : UT = 1 TCN)
Prendre un ris : 6 min (AL : UT = 1 TCN)

Les voiles latines sont affalées – descendues sur le pont – dès qu'elles sont carguées, soit pour être remplacées par d'autres voiles plus adaptées à la force du vent, soit pour limiter la prise au vent dans une tempête.

Une voile latine est carguée en position de navigation du bas vers le haut. Les matelots d'en haut grimpent le long de l'antenne, à 45° de l'horizontale, en s'aidant de bouts – cordages courts. Lorsque la voile bat et que le vent est irrégulier, cette manœuvre est dangereuse pour un équipage non habitué aux gréements latins. Il est également préférable que les gabiers redescendent une fois les rabans de ferlage enlevés, avant d'envoyer la toile, pour éviter que le battement de la voile et la rapide torsion de l'antenne ne les fassent tomber.

Comme sur les autres navires, les trois voiles sont carguées en même temps, pour conserver à chaque moment l'équilibre du navire. Cela signifie que lorsqu'on change de voile, le navire est sans voile et donc sans défense pendant une bonne dizaine de minutes.

Pour prendre un ris, les matelots d'en haut ramènent la partie de la voile la plus proche de l'antenne au moyen des garcettes de ris (k) (3 min), puis rétablissent la voile (3 min).

❶ Tourner l'antenne en ralingue (30 s)

« Largue écoute (a) **! »** La voile se vide.

« Largue bragot d'oste au vent (b) **! »** Les cordages qui empêcheraient l'antenne de tourner sont relâchés.

« Range au bragot d'ourse au vent (c) **! » « Brasse, vergue en ralingue (d) ! »** L'antenne est tournée de manière être parallèle à la direction du vent.

❷ Voile en ralingue (2 min)

La voile bat dans le vent et ne fera pas de résistance lorsque les gabiers la ramèneront contre la vergue.

« Tout le monde à la bande ! » Les gabiers montent le long de l'antenne en s'aidant des rabans de ferlage – de courts cordages qui leur serviront plus tard dans la manœuvre – et en appuyant leurs pieds sur les cordages qui solidarisent les deux parties de l'antenne.

❸ Ramener la voile contre l'antenne (30 s)

Les cargues sont les manœuvres permettant de carguer la voile. Elles n'ont pas de nom distinct comme sur les voiles carrées.

« Pèse sur cargues (e) **! »** Les matelots du pont tirent sur les cargues, qui ramènent toute la voile contre la vergue.

❹ Carguer la voile (3 min)

« Range à serrer ! » Les gabiers s'installent tout au long de l'antenne, chacun un raban de ferlage à la main..

« Serre ! » Ils ramènent la voile contre la vergue par plis en forme de S. La toile qui était proche de la vergue enveloppe le reste de la voile et est ramenée contre l'antenne.

« Passe rabans de ferlage (f) **! »** Les plis sont solidarisé avec l'antenne par les rabans de ferlage – des cordages courts et fins.

« File bragots d'ourse ! » Les bras avant de l'antenne, qui l'empêcheraient de devenir horizontale, sont relâchés.

« Range aux bragots d'ourse sous le vent (g) **! » « Range aux bragots d'oste au vent** (a) **! » « Brasse** (h) **! »** L'antenne est ramenée dans l'axe du navire pour être descendue sur le pont.

❺ Affaler l'antenne (2 min)

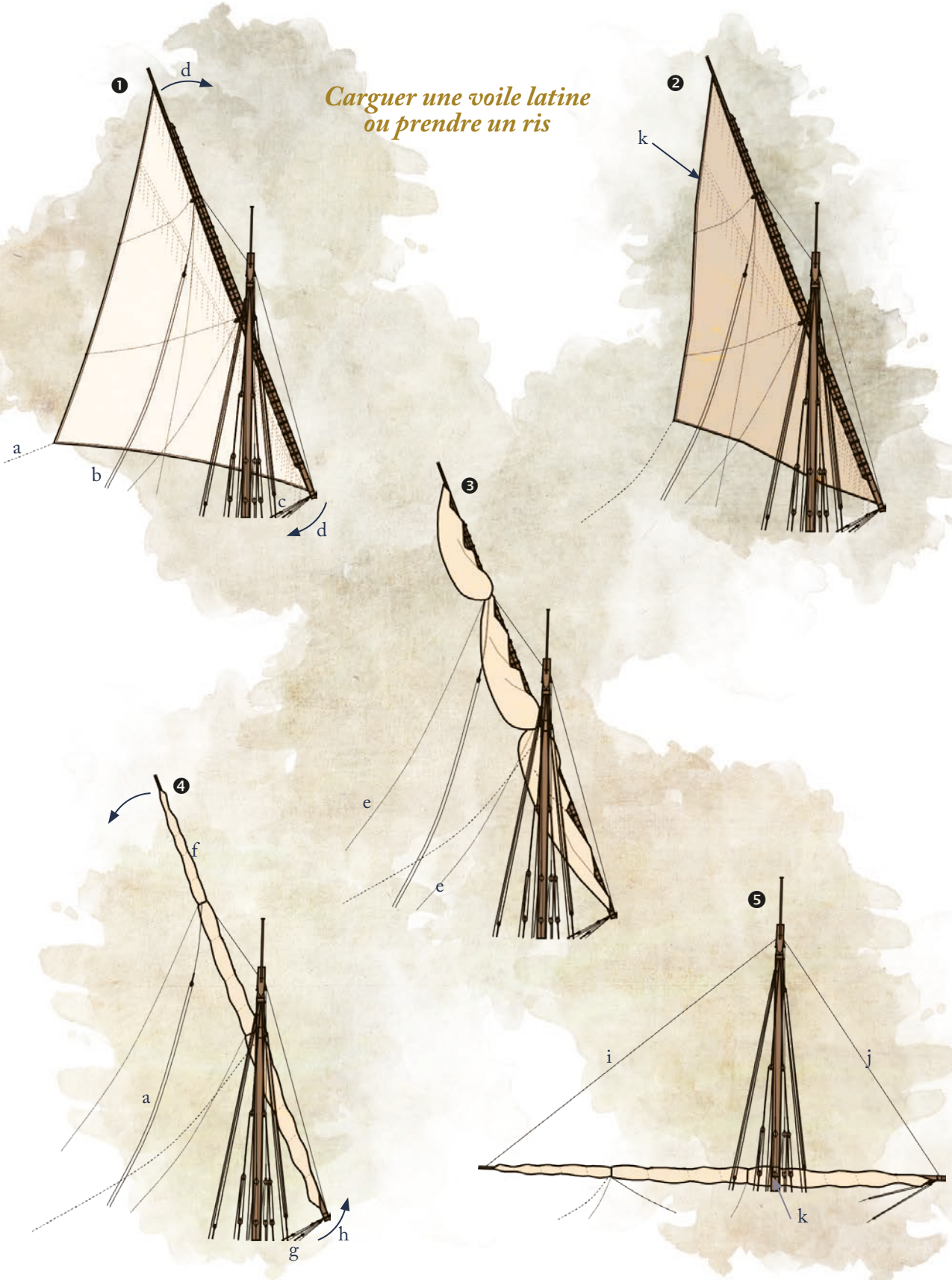
« File balancine arrière (i) ! » L'arrière de l'antenne s'abaisse alors que l'avant se relève, jusqu'à ce que l'antenne devienne horizontale.

« File drisse d'antenne ! » La drisse qui maintient l'antenne en hauteur est relâchée progressivement pour faire redescendre l'antenne jusqu'au pont.

« File balancine avant (j) **! »** Les deux balancines sont relâchées progressivement pour permettre à l'antenne de descendre tout en restant horizontale.

« Démarre racage (k), balancines, écoute et bragots d'ourse (c) et d'oste (b) ! » Le collier roulant qui solidarise antenne et mât est enlevé de l'antenne, ainsi que les balancines, l'écoute et les cordages servant à l'orientation de l'antenne, pour être attachés sur l'antenne de la nouvelle voile à hisser.

Carguer une voile latine ou prendre un ris



Brasser une voile carrée

On dit « brasser derrière », « brasser devant », « brasser au vent », « brasser sous le vent », mais chaque ordre peut renvoyer, sur un même navire, à des commandements inverses selon que les bras de la vergue sont amarrés à l'avant ou à l'arrière de la voile. Nous supposerons ici que les bras partent vers l'arrière, cas le plus courant. Dans ce cas, « brasser derrière » ou « brasser sous le vent » ordonnent de ramener la vergue vers la parallèle au navire, alors que « brasser devant » ou « brasser au vent » signifient de ramener la vergue vers la perpendiculaire au navire. Seule la mention « brasser carré » renvoie de manière univoque à un brasseyage qui ramène la vergue perpendiculaire au navire.

Brasser derrière (pour lofer)

2 min (AC : UT = ½ TCN)

Pour brasser derrière, ce qui ramène la vergue dans l'axe du navire et remplit la voile : **« Largue bras au vent** (a) **et cargue-point au vent** (b) **! »** Le bras du côté de la vergue opposé à celui sur lequel les matelots doivent tirer doit être relâché pour que la vergue puisse tourner. **« Affale balancines** (c)**, drosses et palans de roulis** (d) **! »** Ces manœuvres gênent la rotation de la vergue et doivent être relâchées. **« Brasse sous le vent** (e) **! »**

Et s'il s'agit d'une voile basse : **« Largue amure** (f) **! » « Borde écoute** (g) **! » « Bosse écoute ! » « Amarre partout ! » « Rembraque balancines** (c)**, drosses et palans de roulis** (d) **! »**

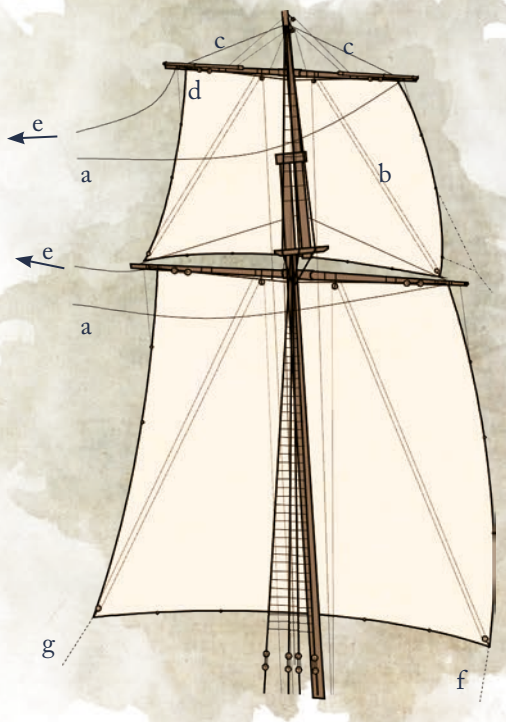
Brasser devant (pour abattre)

1 min 30 s (AC : UT = ½ TCN)

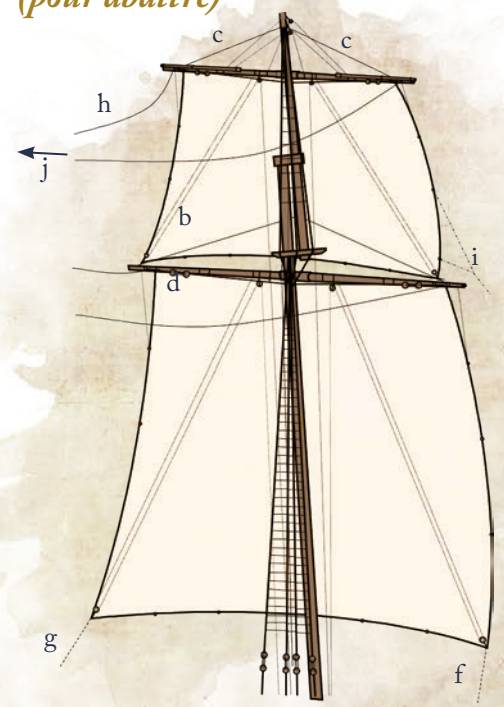
Pour brasser devant, ce qui ramène la vergue dans la perpendiculaire du navire et vide la voile à moins que le navire n'abatte : **« Largue bras sous le vent** (h) **et cargue-point sous le vent** (b) **! »** Comme ci-contre, le bras du côté de la vergue opposé à celui sur lequel les matelots doivent tirer doit être relâché pour que la vergue puisse tourner. **« Affale balancines** (c)**, drosses et palans de roulis** (d) **! » « Largue boulines** (i) **! »** Ces manœuvres sont relâchées afin de ne pas gêner la rotation de la vergue. **« Brasse au vent** (j) **! »**

Et s'il s'agit d'une voile basse : **« Largue amure (f) et écoute (g) ! » « Borde écoute ! » « Bosse écoute ! » « Amarre partout ! » « Rembraque balancines (c), drosses et palans de roulis (d) ! »**

Brasser derrière (pour lofer)



Brasser devant (pour abattre)



Régler une voile aurique

Border une voile aurique

1 min 30 s (AC : UT = ½ TCN)

Border une voile aurique, c'est la ramener dans l'axe du navire pour la remplir lorsque le navire lofe – se rapproche de la direction du bout au vent.

« Largue balancine de gui (a) **de brigantine, cargue-point** (b) **de brigantine et bras de corne** (c) **de brigantine sous le vent ! »** Les cordages qui empêchent la corne – le bras – ou le bas de la voile – le cargue-point – de tourner sont relâchés.

« Aux bras de brigantine au vent ! » « Brasse ! » La corne est ramenée vers l'axe du navire et la voile se remplit dans sa partie haute.

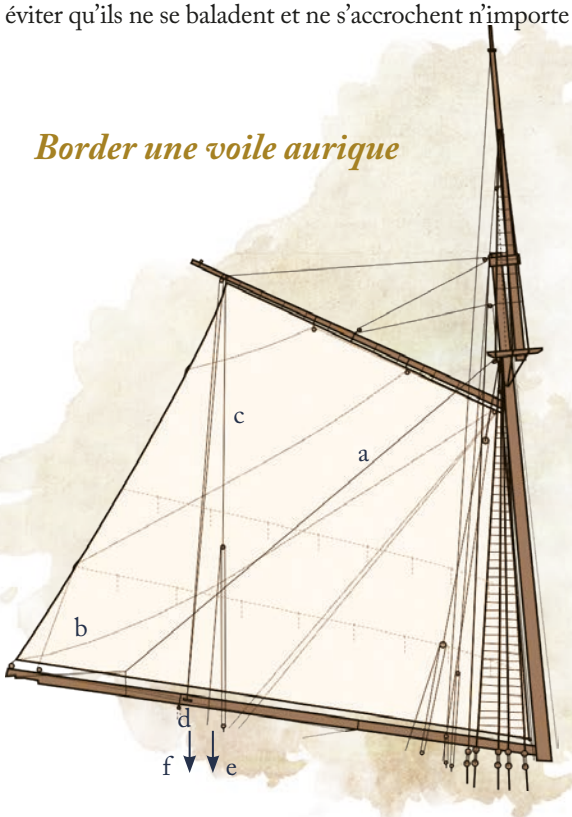
Et pour les trois-mâts, sur lesquels la brigantine est gréée non sur une corne mobile sur le mât mais sur une antenne réglée par un palan : **« Aux bras d'ourse d'artimon au vent** (d) **! » « Brasse** (e) **! »** On déplace sous le vent l'ourse, qui est la partie avant et basse d'une antenne pour ramener la voile au vent.

Sur tous les navires portant une voile aurique : **« Borde** (f) **! »** L'écoute (d) ramène la bôme ou gui vers l'axe du navire et la partie basse de la voile se remplit.

« Bosse bras de corne ! » « Amarre partout ! » Le bras de corne est attaché temporairement au moyen de la bosse dans un premier temps, puis de manière durable sur son râtelier. L'écoute de brigantine est, elle, mise au taquet.

« Embraque balancine de gui de brigantine, cargue-point de brigantine et bras de corne de brigantine sous le vent ! » Les cordages qui ont été relâchés sont repris pour éviter qu'ils ne se baladent et ne s'accrochent n'importe où.

Border une voile aurique



Choquer une voile aurique

1 min (Action instantanée)

Choquer une voile aurique revient à la laisser partir vers la perpendiculaire au navire, car celui-ci vient d'abattre – tourner vers le vent arrière – ou s'apprête à le faire.

Pour brasser au vent, ce qui ramène la vergue dans la perpendiculaire du navire et vide la voile à moins que le navire n'abatte :

« Largue balancine de gui (a) **et cargue-point de brigantine** (b) **au vent ! »** Le cargue-point au vent va se tendre du fait de la rotation de la voile. Il doit donc être relâché au préalable.

« Largue (e) **bras de corne de brigantine** (c) **au vent ! »** Et pour les trois-mâts : **« Largue bras d'ourse d'artimon sous le vent ! »** Sous l'effet du vent, la corne part naturellement vers la perpendiculaire au navire.

« Choque (f) **écoute** (d) **de brigantine ! »** L'écoute de brigantine est relâchée, juste ce qu'il faut pour permettre à la bôme ou gui de se placer à la verticale de la corne.

« Bosse bras de corne ! » « Amarre partout ! » Le bras de corne est attaché temporairement au moyen de la bosse dans un premier temps, puis de manière durable sur son râtelier. L'écoute de brigantine est, elle, mise au taquet..

« Embraque balancine de gui, cargue-point et bras de corne de brigantine ! » Certains cordages, au vent et sous le vent, ont été relâchés par la rotation de la voile et doivent par conséquent être tendus pour éviter qu'ils ne s'accrochent sur un autre élément du gréement.

Choquer une voile aurique

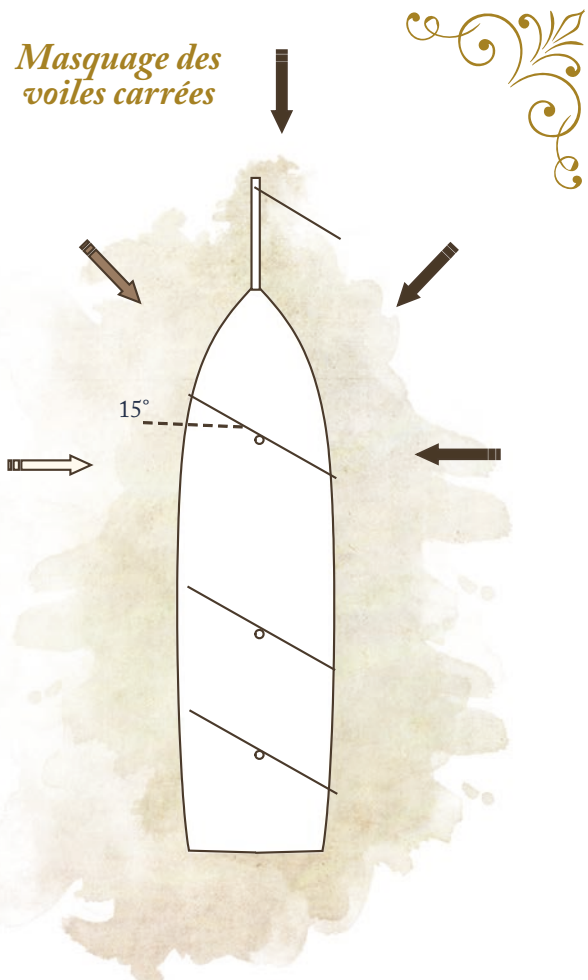


Masquage des voiles carrées

Il est possible de masquer un foc en le bordant à contre, c'est-à-dire en attachant son écoute « au vent » (bord qui reçoit le vent). Il est également possible de masquer la brigantine en attachant son bras de corne sous le vent (bord opposé à celui qui reçoit le vent).

Diriger le navire avec les voiles : Avoir plus de toile à l'avant fait abattre, et inversement, avoir plus de toile à l'arrière fait lofer. Cela peut devenir dramatique en combat naval lorsque la mâture est endommagée. Cependant, on utilise ceci également pour accélérer la rotation du navire : en bordant les focs et en carguant la brigantine, on peut abattre plus rapidement, alors qu'en serrant les focs et en bordant la brigantine à plat, on peut lofer plus rapidement.

- En remplissant les voiles, on fait avancer le navire.
- En masquant toutes les voiles, on le fait reculer.
- En masquant les voiles du grand mât et en remplissant les voiles de misaine et d'artimon, on met le navire en panne, ce qui le fait rester sur place.
- En remplissant seulement les voiles avant, et en mettant les voiles arrière en ralingue, on fait abattre le navire.
- En remplissant seulement les voiles arrière et en mettant les voiles avant en ralingue, on fait lofer le navire.



Mouiller la chaloupe

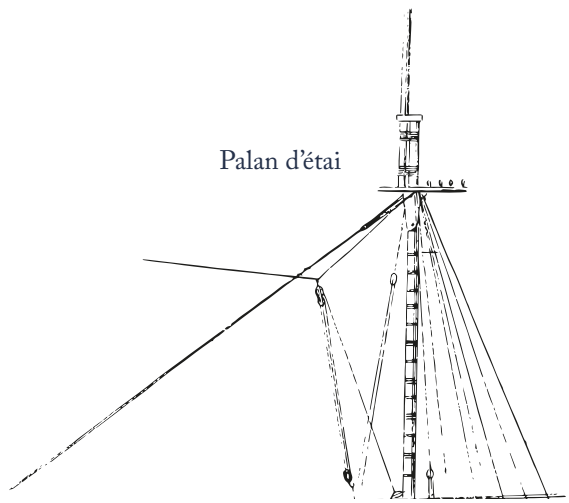
15 min (AL : UT = 2 TCN)

Le navire vient de jeter l'ancre, et la chaloupe ou les canots doivent être mouillés pour se rendre à terre ou pour transporter des marchandises. En navigation, le navire doit être mis travers au vent, puis en panne, les vergues étant de manière naturelle dans la bonne position pour mouiller la chaloupe. On commence par mouiller le petit canot, puis le grand canot et enfin la chaloupe, car ces trois annexes sont encastrées les unes dans les autres. La procédure pour mouiller est la même pour chacune d'entre elles. On fait monter des canotiers ou chaloupiers dans les annexes avant de les mouiller. Dans ce qui suit, l'embarcation est dénommée chaloupe, mais ce terme peut tout à fait être remplacé par « grand canot » ou « petit canot ».

❶ Hisser les palans (2 min)

« **Démarre la chaloupe** (a) **!** » La chaloupe est attachée pour ne pas quitter son logement avec la gîte, le tangage et le roulis.

« **À mouiller la chaloupe !** » Les caliornes de chaloupe, de lourds palans, sont sorties de la fosse aux lions



⇨ **Les voiles sont pleines :** le vent vient suffisamment de l'arrière (15° exactement) sur les voiles pour les gonfler et propulser le navire vers l'avant.

⇨ **Voiles en ralingue :** le vent frappe la voile sur la tranche. La voile vide, qui pend ou faseille, ne propulse le navire ni vers l'avant, ni vers l'arrière. Les boulines sont étarquées sur les voiles carrées pour en raidir le bord d'attaque.

⇨ **Voiles masquées :** le vent frappe la voile par l'avant. La voile appuie contre le mât et propulse le navire vers l'arrière.

et attachés aux cartahus – des palans servant à monter les objets – placés sur les vergues.

« Tout le monde à la bande sous le vent ! » Les matelots d'en haut montent dans la mâture.

« Aux cartahus des apparaux, aux bras des basses vergues ! » « Hisse caliornes (b et c) **! » « Frappe caliornes sur vergues basses** (b) **! »** Les caliornes de chaloupe sont attachées à la vergue de misaine et à la grand-vergue, une au bout de la vergue et l'autre aux trois quarts, et ce pour chaque vergue. Deux caliornes supplémentaires sont hissées sur le bord au vent afin de compenser l'effort des mâts lorsque les vergues supporteront la chaloupe.

« Hisse palans d'étai (d) ! » De lourds palans sont hissés à deux poulies attachées sur l'étai. Ils serviront à tenir la chaloupe au-dessus de son ber – son reposoir.

❷ Hisser la chaloupe (6 min)

« Brasse tribord grand-vergue à toucher les haubans ! » « Brasse bâbord vergue de misaine à toucher les haubans ! » Les deux vergues sont orientées l'une vers l'autre au-dessus de la chaloupe.

« Amarre caliornes et palans d'étai sur chaloupe ! » Tous les palans sont amarrés sur la chaloupe, sur chaque bord, à l'avant, au milieu et à l'arrière.

« Palans d'étai au cabestan ! » « Vire ! » Les palans d'étai, qui soulèveront la chaloupe, sont mis au cabestan pour plus de force et de sûreté. La chaloupe monte verticalement sur son ber.

« Embraque caliornes de chaloupe ! » La tension sur les caliornes de chaloupe permet de s'assurer que la chaloupe reste horizontale.

❸ Amener la chaloupe au-dessus de l'eau (3 min)

« Range aux caliornes de chaloupe ! » « Hâle ! » La tension des caliornes, qui sont suspendues au bout des vergues, amènent la chaloupe au-dessus du bastingage, puis au-dessus de l'eau.

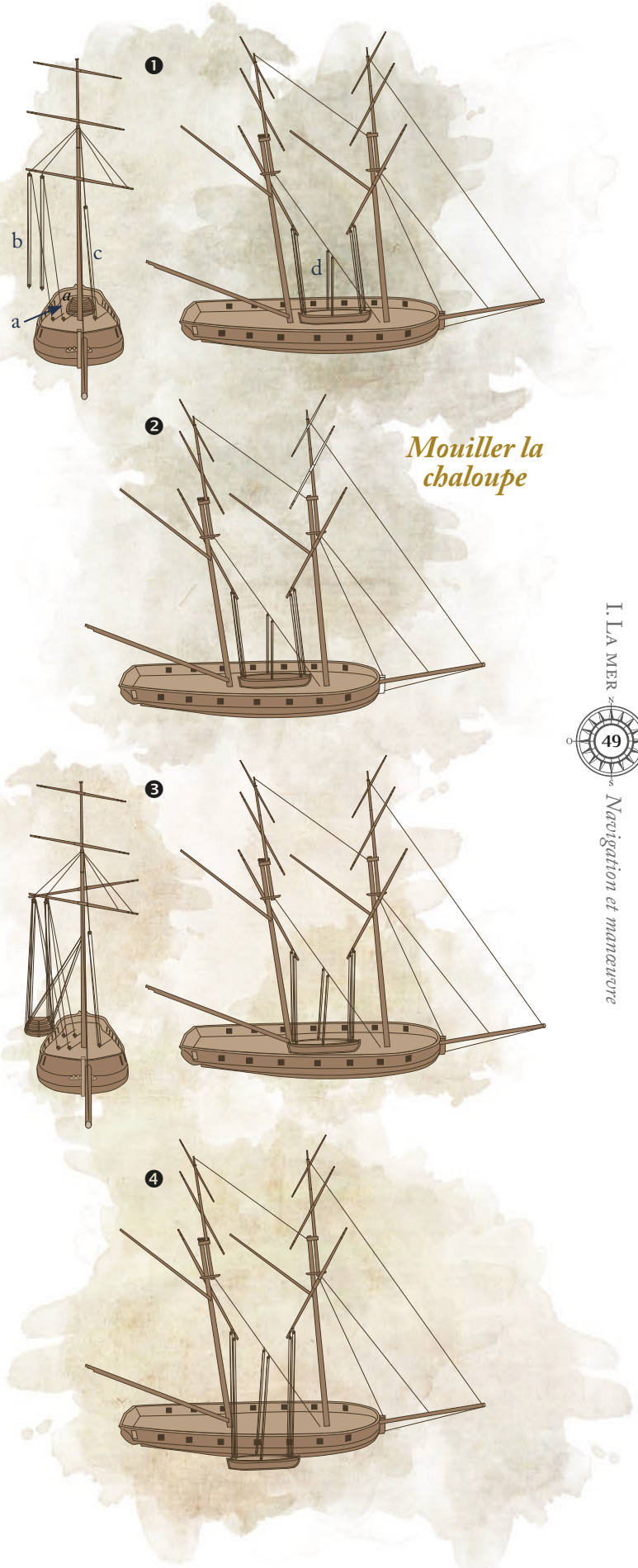
« File palans d'étai ! » Les palans d'étai sont relâchés doucement pour que la chaloupe se décale lentement vers l'extérieur du navire.

« Tiens bon là ! » La chaloupe est suspendue au-dessus de l'eau.

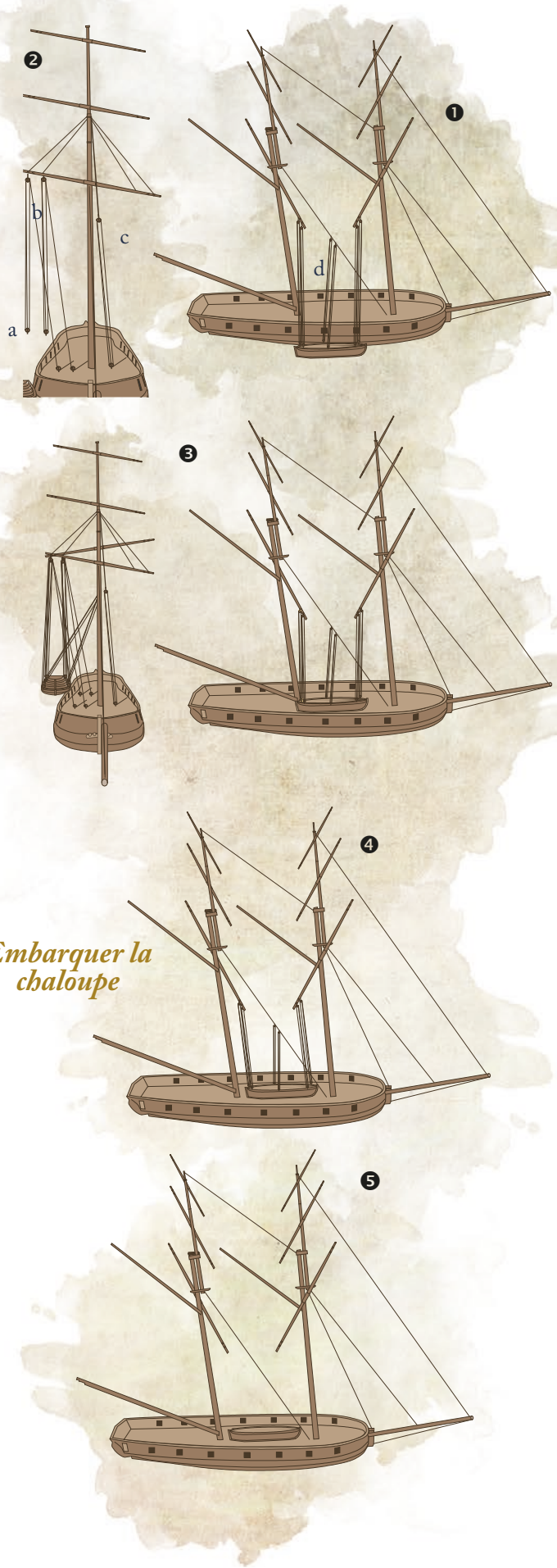
❹ Mouiller la chaloupe (4 min)

« File caliornes de chaloupe à retour ! » « Amène partout ! » La tension sur les caliornes de chaloupe est relâchée, si bien que la chaloupe descend vers l'eau le long de la muraille du bâtiment.

« Démarre la chaloupe ! » « Embraque caliornes et palans d'étai ! » « Range au cartahus des apparaux ! » « Affale caliornes de chaloupe et palans d'étai ! » Les caliornes de chaloupe et les palans d'étai sont dégréés et rangés.



Mouiller la chaloupe



Embarquer la chaloupe

Embarquer la chaloupe ou un canot

17 min (AL : UT = 2 TCN)

Lors de l'appareillage, lorsque le navire est à l'ancre dans un port, un avant-port, une rade ou un mouillage, la chaloupe et les canots doivent être embarqués avant de partir. Ceci consiste à soulever la chaloupe ou le canot et à le faire revenir au centre du navire pour le faire redescendre sur son logement. On embarque d'abord la chaloupe, puis le grand canot, puis le petit canot, chacun venant s'encastrer dans le précédent. La procédure est la même pour chacun d'entre eux. On fait monter des canotiers ou chaloupiers dans les annexes avant de les mouiller. Si vous naviguez sur un brick ou un trois-mâts, il est conseillé d'établir des baux – poutres transversales aux navires entre les passavants – pour y laisser reposer les annexes, ce qui libèrera complètement l'entrepont pour le service des canons. Dans ce qui suit, l'embarcation est dénommée chaloupe, mais ce terme peut tout à fait être remplacé par « grand canot » ou « petit canot ».

❶ Hisser les palans (2 min)

« À embarquer la chaloupe (a) **! »** La chaloupe est placée contre le navire, sous son vent si le navire est en navigation, entre les deux vergues. Les caliornes de chaloupe, de lourds palans, sont sorties de la fosse aux lions et attachées aux cartahus – des palans servant à monter les objets – placés sur les vergues.

« Tout le monde à la bande sous le vent ! » Les matelots d'en haut montent dans la mâture.

« Aux cartahus des apparaux, aux bras des basses vergues ! » « Hisse caliornes (b) et (c) **! » « Frappe caliornes sur vergues basses** (b) **! »** Les caliornes de chaloupe sont attachées à la vergue de misaine et à la grand-vergue, une au bout de la vergue et l'autre aux trois quarts. Deux caliornes supplémentaires (c) sont hissées sur le bord au vent afin de compenser l'effort des mâts lorsque les vergues supporteront la chaloupe.

« Hisse palans d'étai (d) **! »** De lourds palans sont hissés à deux poulies attachées sur l'étai. Ils serviront à tenir la chaloupe au-dessus de son ber – son reposoir.

❷ Mettre en panne et installer les caliornes de chaloupe (1 min)

« Brasse tribord grand-vergue à toucher les haubans ! » « Brasse bâbord vergue de misaine à toucher les haubans ! » Les deux vergues sont orientées l'une vers l'autre au-dessus de la chaloupe.

« Amarre caliornes et palans d'étai sur chaloupe ! » Tous les palans sont amarrés sur la chaloupe, sur chaque bord, à l'avant, au milieu et à l'arrière.

❸ Hisser la chaloupe (7 min)

« Caliornes de chaloupe au cabestan ! » « Vire ! » Les retours des caliornes sont mis au cabestan, chacun à une hauteur différente pour ne pas qu'ils se chevauchent. La chaloupe monte jusqu'au-dessus du bastingage. À ce point les palans d'étai prennent le relais, les caliornes ne servant qu'à assurer que la chaloupe reste horizontale.

« Range aux palans d'étai ! » « Hâle ! » Tirer sur les palans d'étai ramène la chaloupe dans l'axe du navire.

❹ Descendre la chaloupe sur son ber (3 min)

« File caliornes de chaloupe à retour ! » La tension sur les caliornes de chaloupe n'est relâchée que pour permettre à la chaloupe de se décaler vers l'intérieur du navire.

« À retour les étais ! » « Amenez partout ! » La chaloupe descend et vient se poser sur son ber – son reposoir.

❺ Amarrer la chaloupe (4 min)

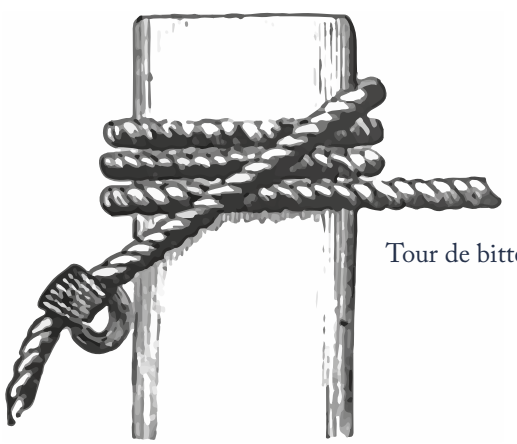
« Amarre la chaloupe ! » La chaloupe est attachée pour ne pas risquer de quitter son logement avec la gîte, le tangage et le roulis.

« Affale caliornes de chaloupe et palans d'étai ! » Les palans sont descendus sur le pont et rangés.

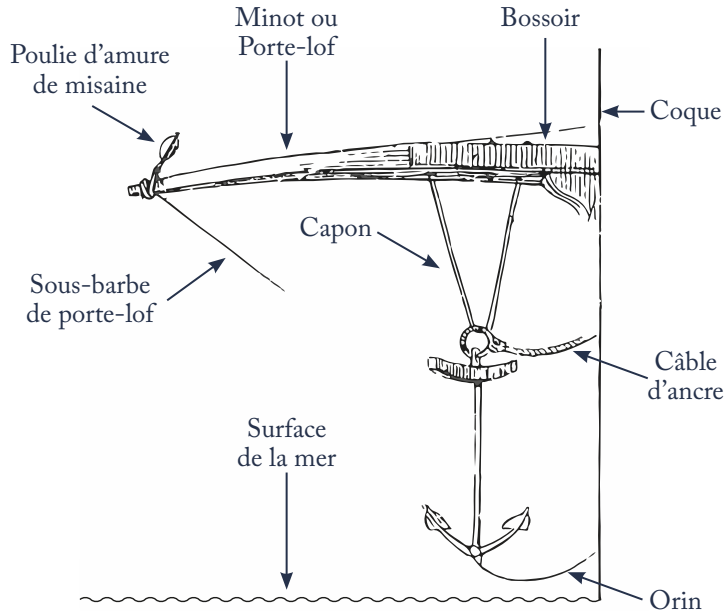
Mouiller l'ancre

Technique de mouillage

Il est possible de tout simplement mouiller uniquement la grande ancre de bossoir, mais cela risque de ne pas suffire pour empêcher l'ancre de déraper. Deux autres méthodes de mouillage sont possibles, en fonction de la place dont vous disposez. Affourcher est adapté lorsqu'on veut se garder d'aborder accidentellement un autre navire, tandis qu'empenneler est la méthode la plus sûre de ne pas chasser sur son ancre, au prix d'un besoin en place doublé.



Tour de bitte



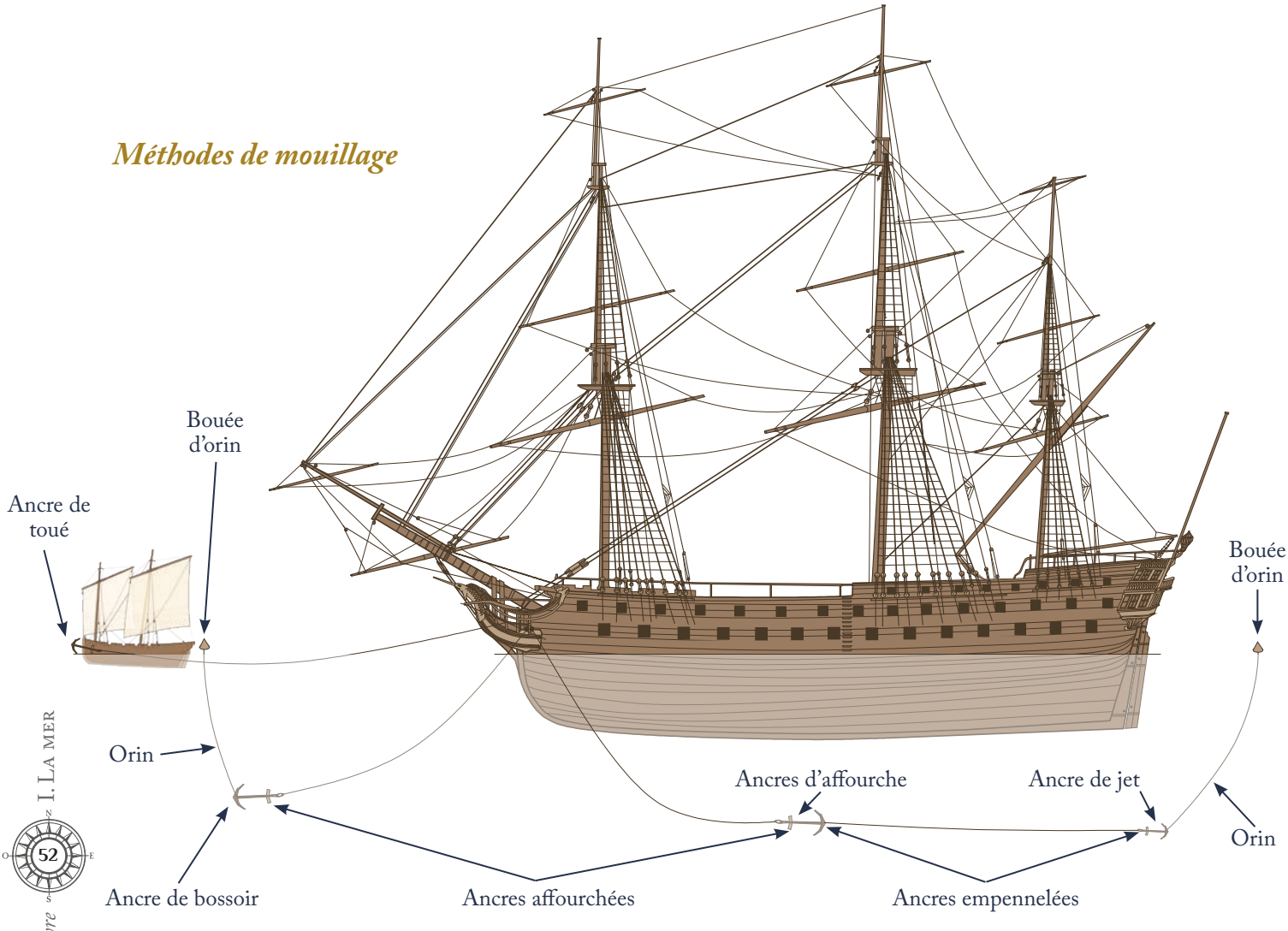
- **Affourcher**. Pour diminuer le rayon de rotation du navire au mouillage, afin de le maintenir à une certaine distance des côtes ou d'autres navires, on mouille une deuxième ancre, l'ancre d'affourche, à une plus faible distance. Le câble de l'ancre d'affourche n'est pas tendu au moment où on mouille, et ne sert qu'au changement de marée. Lorsque le vent ou le courant devient très fort, le navire vient à tirer sur ses deux ancres en même temps. Au changement de marée, le navire change de sens, croisant les deux câbles d'ancres. Après un nouveau changement de marée, le câble a une chance sur deux de décroiser, mais également une sur deux de recroiser, ce qui est très gênant car cela empêche de remonter les ancres efficacement.
- **Empenneler**. Le premier risque lorsqu'on mouille une ancre est qu'elle chasse – se décroche du fond – au changement de marée. Pour éviter cela, on peut frapper – accrocher – une ancre de jet sur le diamant – jonction des bras de l'ancre avec la tige centrale – de l'ancre de bossoir. Lorsque l'ancre de bossoir est crochée au fond, l'ancre de jet n'a aucun effet, mais lorsque l'ancre de bossoir chasse, l'ancre de jet prend le relais, crochant l'ancre de bossoir au fond.

Problèmes liés au mouillage

Une ancre qui dérape sur le fond est un risque à ne pas courir, car cela met en danger le navire de faire naufrage ou de s'échouer de manière prolongée sur la côte. Même les manœuvriers – hommes excellant dans l'art de la manœuvre – ne sauront cependant éviter d'autres inconvénients de gravité moindre lorsqu'on mouille.

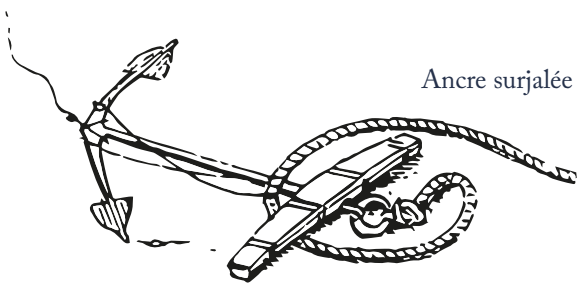
- **Cintrer sur son ancre**. Lorsqu'on mouille l'ancre et que, du fait du courant, le câble d'ancre passe sous le navire et se prend dans la quille, le câble empêche

Méthodes de mouillage



le navire d'éviter – de tourner sur lui-même. On dit que le navire cintre sur son ancre. Il faut tout de suite filer du câble – laisser partir un peu de câble – pour permettre au navire de tourner. Ne pas le faire, c'est prendre le risque que le câble rague – s'abîme en raclant – sur la coque, voire qu'il fragilise la quille.

- **Surjaler**. On surjale lorsque le câble d'ancre passe sous le jas, ce qui empêche les becs de crocher au fond alors que l'ancre est tirée à l'envers sur le fond. Il ne reste plus qu'à remonter l'ancre. Souvent, celle-ci se remet dans le bon sens dès qu'elle est à pic. Si ce n'est pas le cas, il faudra la remonter jusqu'au bossoir, la mettre au capon, défaire le câble, le désenrouler de l'ancre et le rattacher.


Ancre surjalée

- **Croix dans les câbles**. Quand on a affourché – mouillé deux ancres à égale distance l'une de l'autre de manière que les deux câbles forment les deux branches d'un V –, les deux câbles se croisent lorsque le navire évite – se déplace autour de son ancre – du fait du courant qui s'inverse au changement de marée. On dit alors qu'on a « croisé les câbles ». Au nouveau changement de marée, les câbles d'ancre ont une chance sur deux de décroiser et une chance sur deux de croiser un tour de plus. Une croix dans les câbles n'est pas gênante car il y a toujours un des deux câbles qui n'est pas tendu, ce qui permet de remonter le câble tendu. Mais plusieurs changements de marée peuvent par malchance multiplier les croix et emmêler les câbles. Remonter les ancres de câbles emmêlés est beaucoup plus difficile.

Ordres de base

Transmission des ordres

À bord, un ordre se transmet ainsi :

- L'officier de quart donne un ordre au maître d'équipage.
- Le maître d'équipage appelle l'attention des hommes par un coup de sifflet.
- Les hommes crient « Commande ! » pour indiquer qu'ils sont prêts à écouter. Chacun met en pause ce qu'il était en train de faire et chacun se tait.
- Lorsque le silence s'est fait, le maître d'équipage transmet l'ordre ou le détaille aux hommes.
- Les matelots d'en haut, et éventuellement les matelots d'en bas situés loin du maître d'équipage, envoient « À la bonne heure ! » pour signifier qu'ils ont bien reçu l'ordre.

Note : dans ce qui suit sont donnés les ordres ou réponses d'un membre de l'équipage aux autres. Lorsqu'il est indiqué <voile> (ou <vergue, etc.), cela signifie que l'on peut remplacer « voile » par n'importe quelle voile du navire.

Du capitaine...

Au second

- **Faites servir !** Ordre donné au second par le capitaine, le plus probablement au moment de l'appareillage, indiquant que les voiles correspondant au vent doivent être envoyées – déployées.
- **Faites fausse route !** Ordre donné par le capitaine au second et au timonier de changer délibérément de route à la faveur de la nuit pour perdre un ennemi qui vous chasse. La nouvelle route est déterminée par le timonier de manière totalement aléatoire (pas de consultation de carte, etc.).
- **Saborde !** Ordre ultime donné de faire couler le navire en creusant à la hache un trou dans la paroi de la cale ou en ouvrant les sabords que la gîte place en dessous de la ligne de flottaison. Le choix de saborder le navire est en général motivé par la nécessité de l'abandonner, mais en évitant qu'il ne tombe entre les mains de l'ennemi. Il peut également servir d'ultime motivation à votre équipage pour attaquer un navire plus fort que le vôtre (ex : Alexander Dalzeel sabordant son sloop pour motiver ses hommes à prendre un galion de guerre espagnol, ce qu'ils ont réussi à faire).

Intérêt dans Pavillon Noir

Les descriptions qui suivent vous seront utiles pour comprendre les planches décrivant les manoeuvres de base (pages 31 à 52) et complexes pour le cotre (page 492), le lougre (page 156) et la goélette (page 350). Les ordres sont groupés par personne qui les donne et par personne qui les reçoit, ce qui permet ainsi d'identifier les personnes concernées. Enfin, chaque joueur qui interprète un personnage assumant quelques responsabilités y trouvera un petit moyen supplémentaire de lui donner du corps.

Les ordres qui sont principalement donnés par quelqu'un d'autre que le personnage au grade indiqué, ou bien que le personnage doit relayer, sont donnés en italique.

À un officier sur un navire non pirate / Au quartier-maître sur un navire pirate

- **Amarine la prise !** Ordre donné à l'officier responsable – le quartier-maître sur les navires pirates – de prendre possession du navire ennemi qui vient se rendre : faire prisonniers les ennemis, mettre des hommes à la manœuvre, récupérer le butin et le matériel utile, interroger les officiers, etc.

De l'officier de quart...

Note : Lors d'un combat naval, le capitaine et le second assument le rôle d'officier de quart, le capitaine pour les ordres généraux et le second pour les ordres techniques.)

À un autre navire / À une autre embarcation

- **À bord !** Ordre donné par un navire de guerre à une embarcation de se ranger le long de son bord.
- **Accoste !** Ordre d'approcher donné à une embarcation (Accoste à bord ! Accoste au quai ! etc.)
- **Amène ton pavillon !** Intime à l'ennemi l'ordre de se rendre.
- **À terre ! À terre !** Ordre donné à une embarcation d'accoster à un quai ou au rivage.

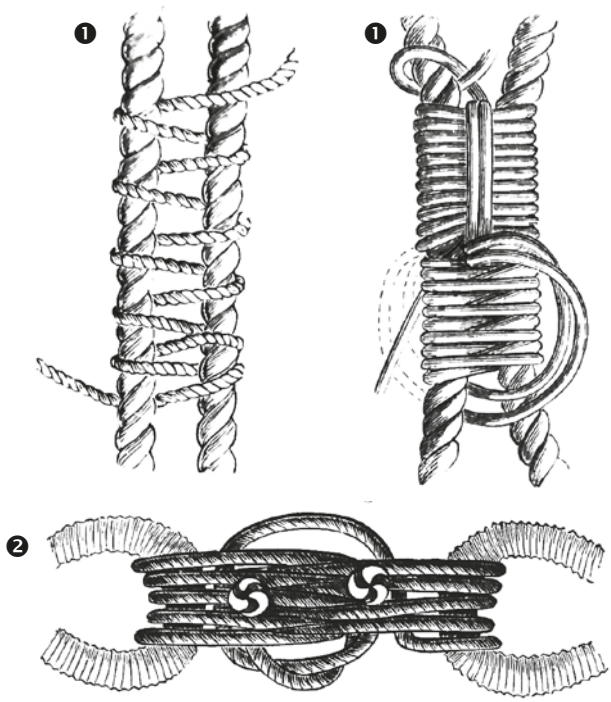
- **Au large !** Ordre donné à un navire de passer loin de soi, que l'on soit sur la côte ou sur un navire.
- **Sauve qui peut !** Signal donné par un navire d'un convoi aux autres navires, indiquant la venue d'un danger insurmontable, comme des pirates ou des navires ennemis. Les navires du convoi choisissent alors l'allure dans laquelle leur navire excelle pour fuir aussi rapidement que possible. Il est fréquent que les navires ne puissent pas se retrouver après un sauve-qui-peut.

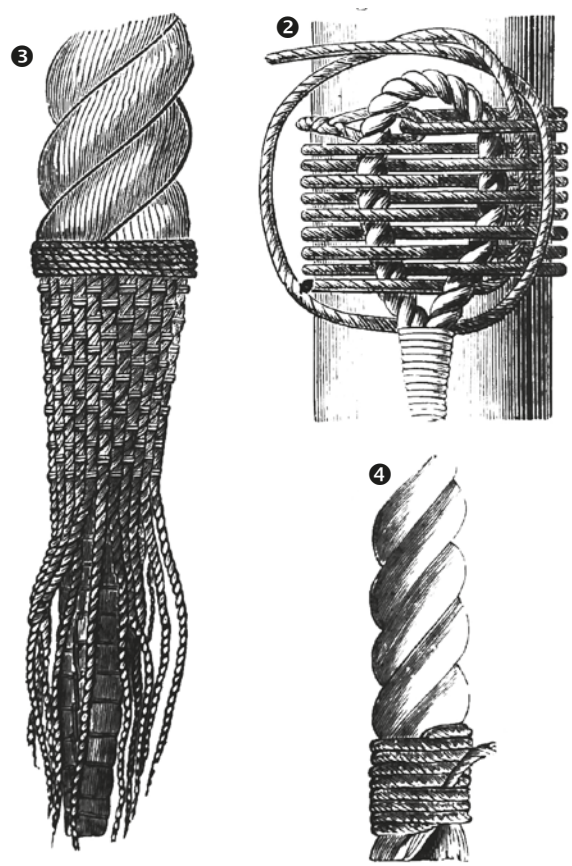
À l'enseigne responsable des signaux

- **Annule !** ou **Veuillez annuler je vous prie !** Ordre d'annuler un signal envoyé entre deux navires.

Au maître d'équipage

- **À l'abordage !** Une fois les grappins d'abordage lancés, halés – tirés – et bien amarrés, commandement de passer sur le pont adverse pour amener l'ennemi à se rendre.
- **À l'abordage sans dépréder !** Passer à l'abordage d'un navire pour en prendre possession en évitant de l'abîmer pendant le combat.
- **Amène !** Ordre de descendre sur le pont. (Amène à mi-mât ! Amène tout bas !)
- **Amarre <cordage> !** Ordre de fixer un cordage. (Amarre partout ! Amarre sans larguer ! Amarre sans mollir !)
- **Arme !** Ordre de sortir les avirons.
- **Borde !** Ordre de tirer sur les écoutes d'une voile pour la remplir.
- **Brasse <vergue> !** Ordre de tirer sur un bras de vergue. « Brasse carré ! » signifie invariablement tirer sur le bras de vergue de manière à ramener la vergue dans la perpendiculaire au navire. « Brasse devant ! » est similaire, si ce n'est que la vergue n'est pas entièrement ramenée à la perpendiculaire. « Brasse derrière ! » est l'ordre inverse, en général donné lorsque le navire a lofé pour border les voiles. « Brasse en ralingue ! » donne l'ordre de brasser devant jusqu'à ce que la voile soit parallèle au vent. « Contre-brasse ! » donne l'ordre de masquer la voile en la remplissant à contre.
- **Cabane !** Ordre donné de renverser une embarcation dos en l'air, que ce soit sur le pont, sur une plage ou tout bonnement en mer pour se protéger de tirs ennemis.
- **À la cape !** Ordre, dans le mauvais temps, de mettre un navire à la cape, c'est-à-dire de dégréer les

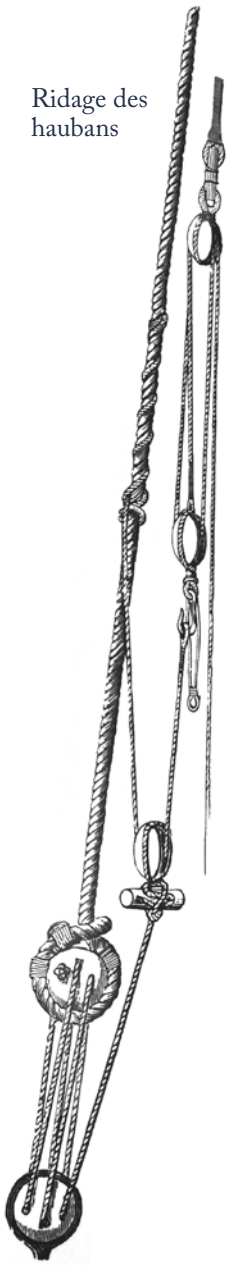




1. Ammarage en portugaise
2. Aiguilletage
3. Queue de rat
4. Surliure

vergues de perroquet et de cacatois si le navire porte ces voiles, de brasser les vergues en ralingue et de ne porter qu'un petit nombre de voiles. Le navire n'avance pas, conserve une orientation face à la vague relativement confortable.

- **Cargue <voile> !** Tirer fort sur les cargues d'une voile, soit pour la carguer – la replier sur la vergue – soit pour ralentir le navire en ne terminant pas la manœuvre de cargue et en laissant pendre la voile sous la vergue. « Cargue le point du vent ! » se dit pour, au largue, ramener le point d'amure de la voile jusqu'à la vergue afin que les voiles arrière ne cachent pas les voiles avant.
- **Change <espar> !** Ordre de changer une vergue ou un mât brisé.
- **Dépasse <mât> !** Ordre de descendre sur le pont un mât de hune ou de perroquet.
- **Dresse <mât> !** Ordre de mettre en place un mât de hune ou de perroquet.
- **En haut le monde !** Ordre aux matelots de sortir de l'entrepont pour venir tous à la manœuvre.
- **Hisse <vergue ou voile> !** Ordre de faire monter une voile ou une vergue jusqu'à son poste. Pour ce faire, on tire sur la drisse.
- **Largue <cordage> !** Ordre de détacher un cordage (Largue la grande bouline !) et d'en laisser filer une petite longueur.
- **Largue les amarres !** Ordre de détacher les cordages qui retiennent le navire au quai du port ou à un ponton.
- **Tout le monde à la manœuvre !** Tout le monde à son poste !
- **Tout le monde sur le pont !** Personne ne va se coucher et se tient prêt à servir.
- **À masquer <voile> !** Ordre de masquer une voile, en général le grand hunier ou la civadière, pour stopper net le navire. Cet ordre est lancé pour mettre en panne, mais aussi et surtout lorsqu'un danger se trouve droit devant, sous le beaupré, et qu'il est trop tard pour changer de direction.
- **Tout le monde à la bande !** Ordre aux matelots d'en haut de monter sur les haubans. Il est possible de préciser le bord (Tout le monde à la bande à tribord !)
- **Pare à virer !** Ordre de l'officier de quart demandant à tous les hommes de quart de se préparer au virement de bord.
- **Pèse sur <cordage> !** Ordre de tirer du haut vers le bas sur un cordage (Pèse sur drisse de hunier ! Pèse sur caliorne de chaloupe ! Pèse sur cargue de petit perroquet !).
- **Range … !** Ordre donné au maître d'équipage de placer des hommes à un poste précis pour se préparer à exécuter une manœuvre imminente (Range des hommes au cabestan ! Range au bras de petit perroquet !).
- **Ride <manœuvre dormante> !** Ordre donné de tirer sur une manœuvre dormante d'un mât pour la tendre (Ride les haubans ! Ride les étais ! Ride les prodes !)
- **Prends ris !** ou **Un ris dans <voile> !** ou **Deux ris dans <voile> !** etc. Ordre de prendre un ris en solidarisant la partie supérieure de la surface d'une voile carrée ou au tiers avec sa vergue, ou une voile aurique avec sa bôme. Prends ris de chasse (premier ris diminuant très légèrement la surface de la voile, le plus souvent pour faire voile de nuit) ! Prends premier ris ! Prends second ris ! Prends troisième ris ! Un ris dans les huniers !
- **Sable les ponts !** Ordre donné de répandre du sable sur le sol humide pour éviter de glisser. On ordonne de sabler les ponts également lors du branle-bas de combat, pour éviter que les artilleurs ne glissent sur les flots de sang, de chair et de boyaux qui envahissent le sol à chaque bordée de boulets reçue.
- **Serre <foc> !** Ordre donné de serrer un foc, c'est-à-dire de le descendre sur le beaupré et de le replier en S sur lui-même pour former un boudin de toile (Serre grand foc ! Serre foc volant ! etc.).
- **Veille ! Veille !** Diminutif de « Veille au grain ! ». Ordre donné aux marins de quart de faire attention au grain qui arrive, en particulier si le second a choisi de ne pas diminuer la toile. Chaque homme est à son poste, paré – prêt – à manœuvrer immédiatement.
- **Vire lof pour lof !** Ordre donné de passer du bord courant sur l'autre bord, en passant par le vent arrière.
- **Vire vent debout !** Ordre donné de passer du bord courant sur l'autre bord, en passant par le bout au vent.



Ridage des haubans

Au maître canonnier

Pour le service des canons

- **Abats le feu !** Ordre donné de faire cesser le tir des canons.
- **Feu !** Ordre de faire tirer les canons (« Feu tribord ! » « Feu Bâbord ! » pour demander de faire tirer les canons de bordée à tribord ou à bâbord. Feu la chasse ! Feu la fuite !).
- **Noie les poudres !** Ordre d'introduire de l'eau de mer dans la soute aux poudres pour éviter que le feu ne la fasse exploser.
- **Salue !** Sur une embarcation à rame : ordre de crier trois fois « Vive le roi ! » à une autre embarcation. Sur un navire : ordre de faire tirer un nombre impair de coups de canon (Salue de 9 coups de canon !)
- **Recharge des pièces.** Regroupe soixante-dix ordres.

Pour le service des ancres

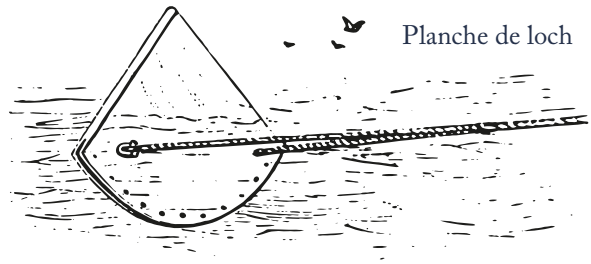
- **Prends tour de bitte !** Ordre donné de faire un tour avec le câble d'ancre autour de la grande bitte pour le bloquer. Il faut bien évidemment prendre le tour de bitte avant de mouiller ou tout au moins lorsque le câble d'ancre n'est pas sous tension. Sinon… vous pouvez dire adieu à votre câble et à votre ancre.
- **Fais peneau !** Ordre donné de lâcher la bosse – cordage court – qui maintient l'ancre horizontale, si bien que l'ancre se met à la verticale et pend du bossoir.
- **Mouille !** Ordre de laisser tomber l'ancre au fond en larguant – en défaisant – la bosse – cordage court – qui retient l'ancre au bossoir.

Pour le branle-bas

- **Branle-bas !** Préparation au combat naval.
- **Rétablis les branles !** Ordre inverse du branle-bas de combat et demandant à ce que les hamacs soient retirés du bastingage pour être de nouveau suspendus dans les quartiers de l'équipage. Les cloisons abattues sont également de nouveau dressées.
- **Sable les ponts !** Ordre donné de répandre du sable sur le sol humide pour éviter de glisser. On ordonne de sabler les ponts lors du branle-bas de combat pour éviter que les matelots et les artilleurs ne glissent sur les flots de sang, de chair et de boyaux qui envahissent le sol à chaque bordée de boulets reçue.

Au pilote

- **À la sonde !** Ordre donné par l'officier de quart au maître pilote de se placer sur le beaupré pour faire autant de relevés de profondeur que possible. Un bon pilote note tous les relevés qu'il fait. Il fait également un relèvement à la boussole de points caractéristiques autour – il détermine dans quelle direction il faudrait aller si jamais on voulait rejoindre ce point – pour être en mesure de reporter ses relèvements de profondeur sur une carte. Le suif qui recouvre le fil de sonde collecte des particules du fond permettant de savoir s'il est vaseux – parfait pour mouiller –, sableux, avec des algues ou bien rocheux – le pire.


Planche de loch

- **Au loch !** Ordre donné par l'officier de quart au pilote de jeter la planche de loch par-dessus bord pour déterminer la vitesse.
- **Relève <amer ou ennemi> !** Ordre de mesurer avec la boussole de relèvement un amer – point fixe reconnaissable – ou un navire (Relève clocher ! Relève ennemi !).

Au timonier

- **À Dieu vat !** (Prononcer « à Dieu vate ».) Demande au timonier de mettre la barre dessous et aux matelots de laisser filer les écoutes de foc alors que le navire est presque bout au vent de manière à lui permettre de passer sur l'autre bord.
- **Laisse arriver !** Ordre donné au timonier de faire abattre le navire (Arrive de deux quarts !)
- **(Mets la) barre à bâbord (sur les navires à barre franche) !** Ordre donné de pousser la barre vers bâbord, ce qui fait tourner le navire vers tribord (droite) s'il avance et vers bâbord (gauche) s'il recule.
- **(Mets la) barre à tribord (sur les navires à barre franche) !** Ordre donné de pousser la barre vers tribord, ce qui fait tourner le navire vers bâbord (gauche) s'il avance et vers tribord (droite) s'il recule.
- **Cap au <direction> !** Le timonier reçoit pour ordre de suivre la nouvelle direction donnée par le commandant. Cette direction est donnée soit par une aire de vent (Cap au Nord-Nordet (nord-nord-est) ! Cap au suroit (sud-ouest) ! etc.), soit par une allure (Cap au largue de trois quarts bâbord !)
- **Donne dans le chenal !** Ordre donné au timonier de suivre les sinuosités d'un chenal – passage de plus grande profondeur pour accéder à une baie, un port ou une rade.
- **Comme ça !** Ordre donné au timonier de ne pas changer sa route.

- **Défie du vent ! Défie tout !** Ordre donné au timonier de mettre immédiatement et franchement la barre dessus pour faire abattre le navire. Cet ordre est donné lorsque le navire est au près et qu'il menace de faire chapelle – de virer de bord intempestivement du fait des voiles carrées qui prennent le vent à contre.
- **Défie de l'arrivée !** De même, au largue, alors que la poupe du navire redescend dans la vague, le navire manifeste une forte tendance à abattre – on dit qu'il part à l'abattée. Le timonier qui reçoit cet ordre met légèrement la barre dessous avant de la redresser afin d'anticiper et donc de contrer l'abattée.
- **Droit la barre !** Ordre donné au timonier de redresser la barre, c'est-à-dire de la mettre dans l'axe du navire.
- **Envoie !** Cf. « À Dieu vat ! »
- **Faites fausse route !** Ordre donné au timonier de changer délibérément de route à la faveur de la nuit pour perdre un ennemi qui vous chasse. La nouvelle route est déterminée par le timonier de manière totalement aléatoire (pas de consultation de carte, etc.).
- **Fais gouverner !** Ordre donné au timonier de veiller à conserver sa route malgré le manque de vent qui rend le navire volage.
- **À l'honneur !** Ordre de passer aussi près que possible mais sans toucher un navire, un rocher, une côte, une digue.
- **Lof !** (ou Lofe !) Ordre au timonier de lofer – d'approcher la direction du bout au vent.
- **Fais porter !** Ordre donné par le second au timonier d'abattre suffisamment pour remplir les voiles, pour qu'elles portent.
- **Mets en ralingue !** Ordre donné au timonier de lofer suffisamment pour vider les voiles carrées, mais pas trop pour éviter qu'elles ne masquent.
- **N'arrive plus !** Ordre donné à l'homme de barre de ne pas abattre, voire de lofer légèrement.
- **Pas plus près !** Ordre donné au timonier de ne pas lofer davantage.
- **Rencontre !** Ordre donné au timonier de contrer une auloffée – le navire se met violemment à lofer tout seul – ou une abattée – le navire abat rapidement tout seul.
- **Sans ralinguer !** Ordre donné au timonier de naviguer au plus près du vent, mais en maintenant les voiles toujours pleines.
- **Serre le vent !** Ordre donné au timonier de faire cap le plus près du vent possible.
- **Tout plat !** Ordre donné au timonier d'abattre en grand, pour éviter un récif et passer sous son vent.

Au patron de chaloupe ou de canot

- **À embarquer la chaloupe !** Ordre donné au patron de chaloupe ou de canot de faire monter la chaloupe à bord.
- **À mouiller la chaloupe !** Ordre donné au patron de chaloupe ou de canot de mouiller la chaloupe.

À un matelot / À la vigie

- **Ho !** Cri pour appeler un matelot ou un navire à distance afin de lui poser une question (Ho ! de la grande hune ! Ho ! de la vigie ! Ho ! d'en haut ! Ho ! d'en bas ! Ho ! du *Revenge* !).
- **Ouvre l'œil !** Ordre donné à la vigie de braquer ses yeux devant le navire pour repérer d'éventuels récifs. Il est donné régulièrement la nuit lorsque le navire est près des côtes ou s'en approche, et de jour lorsqu'un officier sait qu'un danger est proche.
- **Sonne la cloche !** Ordre donné au matelot veilleur de sablier – celui qui surveille le sablier pour le retourner lorsqu'il est écoulé – de sonner la cloche pour marquer un changement de quart ou l'heure de manger.

Aux maîtres

- **Aveugle voie d'eau !** Ordre donné au calfat – pour les trous sous l'eau – ou au charpentier – pour les larges trous hors de l'eau – de boucher un trou dans la coque sous la ligne de flottaison.
- **Rapport des avaries !** Ordre donné aux maîtres de rapporter les avaries suite à une bordée ennemie reçue, à un fort coup de vent ou à un talonnement – fait de toucher le fond.

Des pilotes...

« Écoutez-moi bien, «capitaine» Atkinson ! Ce n'est pas que nous tenions à votre compagnie, foutre Dieu, non ! Dieu me damne, nous n'y tenons bougre pas, et c'est la vérité, mais Dieu vous damne, si vous n'agissez pas en honnête homme, par Dieu, et si vous avez dessein de nous jouer des tours pendables, eh bien, Dieu m'engloutisse si je ne vous fais pas sauter la cervelle. Dieu me damne si je ne le fais pas ! Maintenant, capitaine Atkinson, faites comme il vous plaît, soyez un enfant de putain et pilotez-nous mal, ce qui, Dieu vous damne, serait un bien vilain procédé puisque vous trahiriez des hommes qui vous ont fait confiance, mais par l'éternel Jésus, vous ne vivriez pas assez pour nous voir pendre. Je ne suis pas doué pour parler, Dieu vous damne, mais si vous voulez qu'on en use bien avec vous, on le fera, tandis que si vous vous conduisez en traître, que Dieu me foudroie et que je boive un bol de soufre et de feu avec le Diable si je ne vous envoie pas tout droit

en Enfer, Dieu me damne. Inutile de parler davantage, par Dieu, car je vous ai dit le fond de ma pensée et l'équipage tout entier en est témoin : si je vous brûle la cervelle, vous en supporterez seul la responsabilité. Dieu vous damne. »

William Fly, in Capitaine Johnson, Histoire générale des plus fameux pyrates

- **Même eau !** Cri du pilote en train de sonder à la proue du navire exprimant que la profondeur du fond est la même que précédemment.
- **Pique huit !** Ordre donné au pilotin de donner huit coups sur la cloche pour marquer la fin de quart.
- **Passe au loch !** Ordre donné par le premier pilote à ses aides d'amener le loch et de se mettre en position pour mesurer la vitesse du navire.
- **Stop !** Ordre donné par l'aide-pilote responsable du sablier d'une demi-minute et adressé à l'aide-pilote qui a jeté le loch à l'eau et qui compte les nœuds qui défilent. Le second aide doit arrêter son décompte et remonter le loch. Il donne la vitesse, correspondant au nombre de nœuds qui ont défilé en une demi-minute, à l'officier de quart.
- **Tourne !** Ordre donné par l'aide-pilote qui jette le loch à la mer à l'aide-pilote en charge du sablier de tourner le sablier d'une demi-minute, pour mesurer la vitesse du navire.

Du maître d'équipage...

À un gabier / À un chef de plat

- **Affale <élément du gréement> !** Ordre de descendre une vergue ou une poulie, ou de relâcher complètement un cordage.
- **Amarre <cordage> !** Ordre de fixer un cordage (Amarre partout ! Amarre sans larguer ! Amarre sans mollir).
- **Amène <élément du gréement> !** Ordre de descendre sur le pont (Amène à mi-mât ! Amène tout bas !).
- **Amure <voile> !** Ordre de fixer l'amure de la voile sur un croc de lof, disposé sur le bastingage (sauf sur les lougres, où le croc de lof est sur la ligne proue-poupe) ou sur un porte-lof pour la voile de misaine.
- **Apique <vergue> !** Peser sur une balancine pour faire tourner la vergue dans un plan vertical.
- **Lève les lofs !** Ordre de détacher les amures de leur croc de lof.
- **Arme !** Ordre de sortir les avirons sur un navire qui en est armé.
- **Attrape le bon bout !** Ordre de tirer sur un cordage léger attaché à un cordage plus lourd jusqu'à saisir le cordage lourd.
- **Baste !** Ordre méditerranéen pour dire d'arrêter une action ou d'amarrer un cordage.
- **Bosse <cordage> !** Ordre de fixer temporairement un cordage au moyen d'une bosse – cordage court – le temps de l'amarrer, une fois la manœuvre terminée.
- **Brasse <vergue> !** Ordre de tirer sur un bras de vergue. « Brasse carré ! » signifie invariablement tirer sur le bras de vergue de manière à ramener la vergue dans la perpendiculaire au navire. « Brasse devant ! » est similaire, si ce n'est que la vergue n'est pas entièrement ramenée à la perpendiculaire. « Brasse derrière ! » est l'ordre inverse, en général donné lorsque le navire a lofé pour border les voiles. « Brasse en ralingue ! » donne l'ordre de brasser devant jusqu'à ce que la voile soit parallèle au vent. « Contre-brasse ! » donne l'ordre de masquer la voile en la remplissant à contre.
- **Cabane !** Ordre donné de renverser une embarcation dos en l'air, que ce soit sur le pont, sur une plage ou tout bonnement en mer pour se protéger de tirs ennemis.
- **Cargue <voile> !** Tirer fort sur les cargues d'une voile, soit pour la carguer – la replier sur la vergue – soit pour ralentir le navire en ne terminant pas la manœuvre de cargue et en laissant pendre la voile sous la vergue. Cargue le point du vent ! se dit pour, au largue, ramener le point d'amure de la voile jusqu'à la vergue afin que les voiles arrière ne cachent pas les voiles avant.
- **Choque <manœuvre courante> !** Ordre de relâcher avec précaution un cordage pour diminuer sa tension (Choque écoute de misaine !).
- **Croche <cordage> !** Ordre d'empoigner un cordage pour tirer dessus.
- **Embraque <manœuvre courante> !** Ordre donné aux matelots de récupérer le mou dans une manœuvre : la raidir sans excès et sans forcer (Embraque la bouline de hunier !).
- **Étarque <manœuvre> !** Ordre de tirer autant que possible sur une drisse (Etarque drisse de hunier !).
- **Engante !** Synonyme de « Attrape ! ».
- **Étouffe la toile !** Ordre de serrer rapidement la voile contre sa vergue ou son étai pour la vider, lorsque le navire souffre d'un coup de vent alors qu'il est trop toilé. On commande aussi « Pèse sur l'étrangloir ! ».
- **Fausse manœuvre !** Cri lancé par le maître d'équipage aux gabiers et aux chefs de plats pour indiquer que la manœuvre a été mal exécutée, ou au mauvais moment, ou encore avec une mauvaise coordination. Ne se dit pas pendant un combat naval.

- **Génope <cordage> sur <cordage> !** Ordre donné d'attacher deux cordages l'un contre l'autre (et non l'un au bout de l'autre) suffisamment fort pour qu'ils ne puissent pas glisser l'un le long de l'autre.
- **Hale <cordage> !** Ordre de tirer à la main avec force horizontalement sur un cordage (Hale à courir ! Hale ensemble ! Hale main sur main !). Hale les boulines ! Tirer sur les boulines. Hale embarcation au plain ! Tirer un canot de l'eau sur le rivage. Hale les canons dedans ! Tirer les canons à l'intérieur du navire après qu'ils aient fait feu.
- **En haut le monde !** Ordre aux matelots de sortir de l'entrepont pour venir tous à la manœuvre.
- **Hisse <vergue ou voile> !** Ordre de faire monter une voile ou une vergue jusqu'à son poste. Pour se faire, on tire sur la drisse.
- **Largue <cordage> !** Ordre de détacher un cordage (Largue la grande bouline !) et d'en laisser filer une petite longueur.
- **Largue en bande !** Lâcher complètement un cordage.
- **La main dessus !** Ordre donné de participer à une manœuvre ou encouragement à donner toute son énergie pour la réaliser.
- **Pare à virer !** Le virement de bord est une manœuvre difficile qui demande promptitude et précision, chacun doit être à son poste – paré – pour manœuvrer rapidement. Cet ordre est donné par le maître d'équipage à tous les matelots et officiers mariniers, quel que soit leur grade.
- **Pare manœuvre !** Ordre donné, après une manœuvre, de ranger tous les cordages qui ont servi à cette manœuvre pour qu'ils n'encombrent pas le pont.
- **Passe du monde sur le bord !** Ordre donné par le maître d'équipage de rassembler des hommes pour les mettre en rang d'oignons devant l'échelle de muraille, par respect pour un officier qui va monter à bord ou descendre.
- **Passe du monde à la sonde !** Ordre donné par le maître d'équipage d'accompagner le pilote pour l'aider à sonder le fond depuis le beaupré du navire.
- **Passe du monde à la pompe !** Ordre donné par le maître d'équipage de libérer du monde pour activer la pompe afin de vider l'eau qui s'est accumulée au pied du grand mât.
- **Pèse sur <cordage> !** Ordre de tirer du haut vers le bas sur un cordage (Pèse sur drisse de hunier ! Pèse sur caliorne de chaloupe ! Pèse sur cargue de petit perroquet !).
- **Reverse !** Ordre donné lors d'un virement de bord vent debout de tirer sur les boulines du nouveau bord recevant le vent, pour accélérer la manœuvre des bras visant à établir les voiles sur le nouveau bord. Cela évite que ces boulines, dites « de revers », ne batte de manière anarchique et ne risque de blesser un matelot.
- **Ride <manœuvre dormante> !** Ordre donné de tirer sur une manœuvre dormante d'un mât pour la tendre (Ride les haubans ! Ride les étais ! Ride les prodes !)
- **Souque <cordage> !** Ordre de serrer un cordage contre un objet fixe ou une voile contre sa vergue au moyen de cordages courts (garcettes, par exemple) : Souque garcettes de ris de hunier !
- **Tiens bon ! Tiens bon là !** Ordre d'arrêter de tirer sur une manœuvre, à main nue ou au cabestan. Les matelots restent en attente d'un ordre pour reprendre la manœuvre.
- **Tout le monde à la manœuvre !** Tout le monde à son poste !
- **Tout le monde sur le pont !** Personne ne va se coucher et chacun se tient prêt à servir.
- **Tout le monde à la bande !** Ordre aux matelots d'en haut de monter sur les haubans. Il est possible de préciser le bord (Tout le monde à la bande à tribord !).
- **Veille ! Veille !** Diminutif de « Veille au grain ! ». Ordre donné aux marins de quart de faire attention au grain qui arrive, en particulier si le second a choisi de ne pas diminuer la toile. Chaque homme est à son poste, paré – prêt – à manœuvrer immédiatement.

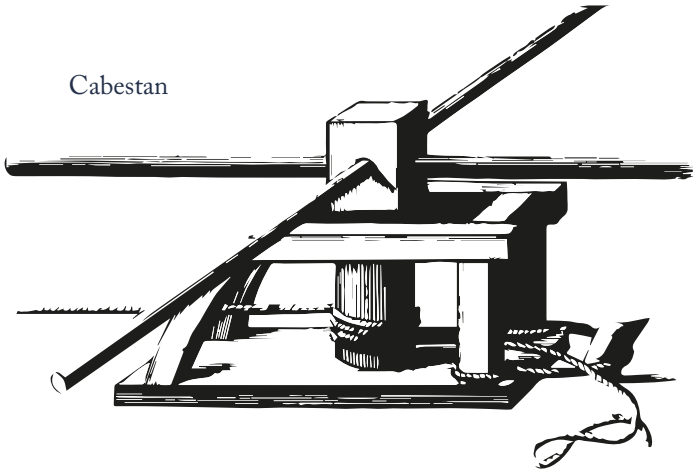
À l'officier de quart

- **Paré à virer !** Exclamation destinée à signifier à l'officier de quart que tous les hommes sont à leur poste pour le virement de bord.
- **Paré pour l'abordage !** Annonce du maître d'équipage annonçant que chaque homme est armé pour l'abordage, les moucheurs et grenadiers dans la hune, et les grappins d'abordage prêts à être lancés.

Aux hommes au cabestan/au service de l'ancre

- **Dévire !** Ordre donné de faire tourner le cabestan dans le sens inverse pour arrêter son action de traction.
- **Passe la tournevire !** Ordre d'allonger la tournevire (câble circulaire) du câble d'ancre au cabestan après avoir fait avec 4 ou 5 tours de cabestan, dans le but de remonter l'ancre.
- **Fais peneau !** Ordre donné de lâcher la bosse – cordage court – qui maintient l'ancre horizontale, si bien qu'elle bascule à la verticale et pend du bossoir.
- **Mouille !** Ordre de laisser tomber l'ancre au fond en larguant – en défaisant – la bosse – cordage court – qui retient l'ancre au bossoir.

Cabestan



- **Prends tour de bitte !** Ordre donné de faire un tour avec le câble d'ancre autour de la grande bitte pour bloquer le câble d'ancre. Il faut bien évidemment prendre le tour de bitte avant de mouiller ou tout au moins lorsque le câble d'ancre n'est pas sous tension.
- **Tiens bon ! Tiens bon là !** Ordre d'arrêter de tirer sur une manœuvre, à main nue ou au cabestan. Les matelots restent en attente d'un ordre pour reprendre la manœuvre.
- **Vire (au cabestan) !** Ordre de manœuvrer le cabestan pour tirer sur un câble. Virer sur l'ancre ! pour remonter l'ancre. Virer à pic ! pour remonter le câble d'ancre jusqu'à ce que l'ancre décroche du fond.

À un homme

Voir les ordres donnés par un gabier ou un chef de plat à l'un des hommes sous ses ordres. Mais également :

- **Ho !** Cri pour appeler un matelot ou un navire à distance afin de lui poser une question (Ho ! de la grande hune ! Ho ! de la vigie ! Ho ! d'en haut ! Ho ! d'en bas ! Ho ! du *Revenge* !).
- **Patine-toi !** Ordre donné à un matelot par un officier de se dépêcher de terminer un travail.

Aux mousses

- **Fauberte le pont !** Ordre donné aux mousses d'utiliser un faubert – sorte de balai dont les poils font éponge – pour éliminer l'eau du pont (ou de l'entrepont pour limiter l'eau et le sang autour des pièces d'artillerie) et éviter qu'on ne glisse dessus.
- **Sable les ponts !** Ordre donné de répandre du sable sur le sol humide pour éviter de glisser. On ordonne de sabler les ponts également lors du branle-bas de combat, pour éviter que les matelots et les artilleurs ne glissent sur les flots de sangs, de chair et de boyaux qui envahissent le sol à chaque bordée de boulets reçue.

Patron de chaloupe ou de canot

Aux canotiers

- **Accorde !** Demande aux canotiers d'une embarcation de nager (ramer) ensemble.
- **Cabane !** Ordre donné de renverser une embarcation dos en l'air, que ce soit sur le pont, sur une plage ou tout bonnement en mer pour se protéger de tirs ennemis.
- **Arrière partout !** Ordre donné de nager (ramer) tous ensemble de manière à faire reculer le canot.
- **Avant partout !** Ordre donné de nager (ramer) tous ensemble de manière à faire avancer le canot.
- **Borde les avirons !** Ordre donné aux canotiers situés sur le bord opposé à un obstacle dont on veut s'écarter de modérer leur effort pour permettre au canot de tourner tout en avançant.
- **Dehors la planche !** Ordre donné de sortir la planche lorsque c'est nécessaire pour descendre à terre sur une plage ou sur un ponton trop éloigné pour que le canot puisse venir à touche.
- **Double les avirons !** Ordre donné aux canotiers de redoubler leur effort, ce qu'ils font en se mettant à moitié debout lorsque leur aviron est dans l'eau pour accroître leur force.
- **Endure !** Ordre donné aux canotiers d'une embarcation de laisser tomber leur rame verticale dans l'eau en résistant à la force de l'eau mais sans l'actionner, afin de ralentir l'embarcation (Endure bâbord ! Endure tribord !). En Méditerranée, on dit « Palpe ! ».
- **Ensemble !** Ordre donné à des canotiers de ramer de manière coordonnée. Vaut pour tout travail réclamant de la coordination.
- **Laisse aller !** ou **Largue avirons partout !** Ordre donné aux canotiers d'un canot de lâcher leur aviron pour qu'il se range naturellement contre la coque du canot sous l'effet de la vitesse.
- **Lève rames !** Ordre aux canotiers d'une embarcation de sortir leurs avirons de l'eau et de placer les pales à l'horizontale.
- **Nage !** Ordre donné par le patron aux canotiers d'une embarcation de ramer (Nage partout ! Nage bâbord ! Nage ensemble ! Nage à culer (pour reculer) ! Nage à sec (pour ne pas mouiller les personnes transportées) !).
- **Nage sec !** Rappel à l'ordre quand un canotier ne fait pas sortir sa pale verticale à l'eau ; il doit le faire pour ne pas éclabousser les officiers dans le canot.
- **Palpe !** Ordre donné aux canotiers d'une embarcation de laisser retomber leur rame verticalement pour ralentir l'embarcation.



- **Pousse au large !** Ordre donné d'écarter le canot ou la chaloupe d'un navire, d'un ponton ou éventuellement de la plage, avec les bras, les gaffes ou les avirons.
- **Les avirons sur le plat !** Ordre de sortir les avirons de l'eau et de les tenir perpendiculaire au canot, la pale parallèle à l'eau.
- **Salue !** Sur une embarcation à rame : ordre de crier trois fois « Vive le roi ! » à une autre embarcation. Sur un navire : ordre de faire tirer un nombre impair de coups de canon (Salue de 9 coups de canons !).
- **Scie !** Ordre donné par le patron aux canotiers de ramer à l'inverse pour stopper net l'embarcation (Scie partout ! Scie bâbord ! Scie tribord ! Scie à culer (pour reculer) !).

Du maître canonnier...

Aux chefs de pièces

- **Abats le feu !** Ordre donné de faire cesser le tir des canons.
- **Branle-bas !** Préparation au combat naval.
- **Détape et démarre les canons !** Premier ordre donné lors de la recharge de pièce. Il réclame d'enlever la tape – bouchon de liège qui bouche le canon lorsqu'il n'est pas en service – et d'enlever les bragues – cordages qui retiennent le canon et le collent contre la coque.
- **Feu !** Ordre de faire tirer les canons (« Feu tribord ! » « Feu bâbord ! » pour demander de faire tirer les canons de bordée à tribord ou à bâbord. Feu la chasse ! Feu la fuite !).
- **Palanque les canons aux sabords !** Ordre de ramener les canons aux sabords en position de tir en utilisant les palans accrochés d'une part sur le cul de l'affût du canon et d'autre part sur la coque.
- **Rétablis les branles !** Ordre inverse du branle-bas de combat et demandant à ce que les hamacs soient retirés du bastingage pour être de nouveau suspendus dans les quartiers de l'équipage. Les cloisons abattues sont également de nouveau dressées.

À son officier

- **La batterie est parée !** Annonce du maître canonnier à son officier que les canons de bordée sur le bord dont on a demandé la recharge sont prêts à tirer.

Aux mousses

- **Fauberte le pont !** Ordre donné aux mousses d'utiliser un faubert – sorte de balai dont les poils font éponge – pour éliminer l'eau du pont (ou de l'entrepont pour limiter l'eau et le sang autour des pièces d'artillerie) et éviter qu'on ne glisse dessus.
- **Sable les ponts !** Ordre donné de répandre du sable sur le sol humide pour éviter de glisser. On ordonne de sabler les ponts également lors du branle-bas de combat, pour éviter que les matelots et les artilleurs ne glissent sur les flots de sangs, de chair et de boyaux qui envahissent le sol à chaque bordée de boulets reçue.

D'un gabier / chef de plat...

À son plat ou à un matelot de son plat

- **Affale-toi !** Demande à un matelot de redescendre immédiatement de la mâture sur le pont.
- **Amape la toile !** Commandement d'empoigner la toile d'une voile avec vigueur au moment de la carguer ou de prendre un ris.
- **Attrape le bon bout !** Ordre de tirer sur un cordage léger attaché à un cordage plus lourd jusqu'à saisir le cordage lourd.
- **Choque <manœuvre courante> !** Ordre de relâcher avec précaution un cordage pour diminuer sa tension (Choque écoute de misaine !).
- **Croche <manœuvre courante> !** Ordre d'empoigner un cordage pour tirer dessus.
- **Dévale !** Ordre donné à un homme dans la mâture de descendre immédiatement sur le pont (Dévale en bas ! Dévale en double !).
- **Embraque <manœuvre courante> !** Ordre donné aux matelots de récupérer le mou dans une manœuvre : la raidir sans excès et sans forcer (Embraque la bouline de hunier !).
- **Étarque <manœuvre> !** Ordre de tirer autant que possible sur une drisse (Etarque drisse de hunier !)
- **Étouffe la toile !** Ordre de serrer rapidement la voile contre sa vergue ou son étai pour la vider, lorsque le navire souffre d'un coup de vent alors qu'il est trop toilé. On commande aussi « Pèse sur l'étrangloir ! ».
- **Génope <cordage> sur <cordage> !** Ordre donné d'attacher deux cordages l'un contre l'autre (et non l'un au bout de l'autre) suffisamment fort pour qu'ils ne puissent pas glisser l'un le long de l'autre.
- **Hale <cordage> !** Ordre de tirer à la main avec force horizontalement sur un cordage (Hale à courir ! Hale ensemble ! Hale main sur main !). Hale les boulines ! Tirer sur les boulines. Hale embarcation au plain ! Tirer un canot de l'eau sur le rivage. Hale les canons dedans ! Tirer les canons à l'intérieur du navire après qu'ils aient fait feu.
- **O !** Signal de coordination entre des marins à la même manœuvre (O ! Hisse ! O ! Hale ! O ! Ride ! O ! Pèse !).

- **Patine-toi !** Ordre donné à un matelot par un officier de se dépêcher de terminer un travail.
- **Souque <cordage> !** Ordre de serrer un cordage contre un objet fixe ou une voile contre sa vergue au moyen de cordages courts (garcettes, par exemple) : Souque garcettes de ris de hunier !
- **Tiens bon ! Tiens bon là !** Ordre d'arrêter de tirer sur une manœuvre, à main nue ou au cabestan. Les matelots restent en attente d'un ordre pour reprendre la manœuvre.

Du timonier...

À l'officier de quart

- **Réponse !** Le timonier doit à chaque fois qu'il reçoit un ordre, le répéter à l'identique pour montrer qu'il l'a bien entendu.

D'un matelot...

Au maître d'équipage, second-maître, contremaître, bosseman ou quartier-maître

- **À la bonne heure !** Exclamation d'un homme dans la mâture signifiant qu'il a bien entendu l'ordre qui lui a été donné.
- **À pic !** Se crie pour signaler que l'ancre n'est plus accrochée au fond. Le câble d'ancre est alors plus ou moins vertical.
- **Blaie !** Cri des matelots lorsque le maître d'équipage leur demande de tenir bon sur un cordage.
- **Commande !** Cri des matelots suivant le son du sifflet du maître d'équipage et marquant qu'ils sont prêts à écouter l'ordre. Un moment de silence était requis après ce cri.
- **Ancre a dérapé !** Cri lancé depuis la proue pour indiquer que l'ancre, que l'on est en train de remonter, n'est plus accrochée au fond.
- **Holà !** Réponse à « Ho ! » ou à un commandement du maître d'équipage.
- **Terre ! Terre !** Cri de la vigie pour signaler que la terre est en vue.

Aux matelots hors-quart

- **Bon quart !** Cri des marins de quart aux marins hors quart toutes les demi-heures pour donner une idée du passage du temps.

Autres

- **Affraiche !** Manifestation du désir que le vent augmente de force.
- **Bon bras !** Expression du contentement des matelots lorsque le vent devient favorable.
- **Boulina-ha-ha ! Arrache ! Boulina-ha-ha ! Déralingue !** Chant des marins français manœuvrant les boulines.
- **Hissa-o-ha-hisse !** Chant à hisser chanté par un chef de plat ou un gabier pour coordonner et motiver ses hommes.
- **Hourra !** Cri lancé par intermittence par les matelots tirant avec peine sur un cordage pour se donner du courage.
- **O !** Signal de coordination entre des marins à la même manœuvre (O ! Hisse ! O ! Hale ! O ! Ride ! O ! Pèse !).
- **O ! Saille !** Réponse en chantant des matelots à une demande de bouliner – tirer sur la bouline.
- **Vive le roi !** Acclamation pour rendre honneur au souverain, mais aussi à un ministre, un amiral, un maréchal ou général en chef.



Les vaisseaux de l'aventure

Chapitre

2

Généralités

Ponté ou non ponté

La distinction entre navire ponté et navire non ponté est essentielle tant en navigation qu'en combat naval. Elle n'est pourtant pas conforme à l'intuition d'un non marin, selon laquelle un navire non ponté serait comme une chaloupe, dont le fond est à l'air libre, et un navire ponté serait un navire à la cale séparée de l'air libre par au moins un pont. Cette définition n'est pas fausse, mais s'applique seulement au navire de pêche et de cabotage sans canon. Pour un navire portant des canons, un navire non ponté est un navire dont tous les canons sont sur le tillac, alors que pour un navire ponté, les batteries principales de canons sont entre deux ponts. Les canons situés à l'air libre sont appelés canons de gaillard. Seuls les plus forts navires peuvent être pontés, car sinon, la batterie sous le vent serait systématiquement sous le niveau de l'eau.

D'un point de vue militaire, la supériorité des navires pontés est écrasante. Non seulement les artilleurs sont protégés de la mitraille ennemie et des intempéries – susceptibles de mouiller la poudre et de faire rouiller l'âme du canon – par le tillac au-dessus et la muraille de part et d'autre du navire, mais le pont est aussi libéré pour la manœuvre. Seuls les canons de gaillard ne sont pas protégés, et le métier d'artilleur de gaillard est réputé à juste titre être hautement plus dangereux que celui d'artilleur de bordée. Sur les navires non pontés, les canons gênent à la manœuvre durant la navigation et les artilleurs ajoutent à cette gêne lors du combat. Une manœuvre courante – un cordage servant à régler les vergues ou les voiles – se prenant dans un canon peut avoir des conséquences désastreuses sur la course du navire. De plus, lorsqu'une vergue, une voile ou un mât tombe, il peut blesser les artilleurs et paralysera certainement une bonne part des canons. La seule supériorité militaire des navires non pontés tient à l'élimination rapide de la fumée, qui sur les navires pontés reste bloquée dans l'entrepont.

En revanche, les navires non pontés ont une capacité de charge supérieure aux navires pontés, car aucun canon n'emplit inutilement l'entrepont, et les canons peuvent efficacement protéger de la mitraille les matelots qui se jettent sur le pont au moment de la canonnade ennemie. Le type de navire que vous abordez, ponté ou non ponté, a également son importance, car la stratégie de prise du pont ennemi s'en trouve changée. Le pont d'un navire ponté ressemble à l'attaque d'une plaine et celui d'un navire non ponté à l'attaque d'un terrain accidenté, à ceci près que vos adversaires ne tireront pas parti d'un tel terrain. Monter sur les canons fera de vous une cible facile pour les pistolets ennemis mais vous donnera l'avantage de la surélévation, tout comme les haubans et enfléchures. N'y restez donc pas trop longtemps, mais n'hésitez pas à y sauter si vous êtes en difficulté. Vous pourrez également sauter par-dessus vos ennemis ou leur fondre dessus tout comme vous le faites à l'abordage. À l'inverse, si vous êtes gravement blessé, récupérez autant de pistolets que vous le pouvez, retranchez-vous derrière un canon et videz vos pistolets les uns après les autres sur les ennemis de vos alliés, en gardant toujours au moins un pistolet chargé pour vous défendre contre un ennemi qui viendrait vous débusquer. En résumé, exploitez au maximum chaque élément du pont adverse.

Notez que d'autres éléments doivent également être pris en compte, comme la taille des passavants. Sur le pont du vaisseau marchand, les passavants sont extrêmement étroits. Sur un tel navire, lorsque vous abordez par la proue ou par la poupe, n'hésitez pas à descendre dans l'entrepont pour ne pas rester bloqué sur l'un des côtés du bâtiment. Si d'aventure cela vous arrivait, vous pouvez librement canonner avec votre navire la partie où se terrent vos ennemis, tout en les canardant depuis leur navire afin de les empêcher de recharger leurs canons.

Règle optionnelle

Le pontage du navire a un impact sur la recharge et la canonnade.

Navire non-ponté. Sur un navire non-ponté ayant subi des dommages dans la mâture, le malus de manœuvrabilité du fait des dommages subis par la mâture s'applique également comme malus supplémentaire aux Tests de Recharge et de Canonnade, jusqu'à ce que le pont soit dégagé, ce qui réclâme une manœuvre Longue (UT : TCN).

Navires pontés. Un navire ponté bénéficie d'une Protection de 2 contre les tirs à mitraille et les volées de mousquets. En revanche, chaque bordée tirée remplit l'entrepont de fumée. Tout Test de Canonnade est Quasi-impossible (-4) le Tour où la canonnade a lieu, Très Difficile (-3) le TCN suivant. Le malus diminue de 1 à chaque TCN écoulé. Les Tests de Recharge subissent le même type de malus dégressif avec le temps, mais avec un Test le Tour de la Canonnade seulement Difficile (-2).

Esquifs, avisos et vaisseaux

La taille du navire va déterminer sa fonction.

Les plus forts navires, appelés vaisseaux, sont soit des vaisseaux de charges, comme les flûtes, soit des vaisseaux de ligne, comme les deux-ponts et les trois-ponts, soit les deux, comme les lourds galions espagnols.

Viennent ensuite les frégates, plus légères, moins armées, mais suffisamment cependant pour appuyer les vaisseaux de ligne dans les escadres.

Les navires plus petits, plus fins, plus légers et plus rapides, sont appelés les avisos. Par aviso, on entend un petit bâtiment de guerre chargé de porter des ordres, des avis, des paquets ou tout chargement léger devant arriver rapidement à destination. Certains navires, comme les bricks, sont parfois armés en avisos non pontés, et parfois, lorsqu'ils sont plus gros, armés en frégates pontées.


Sloop


Cotre


Bisquine


Lougre

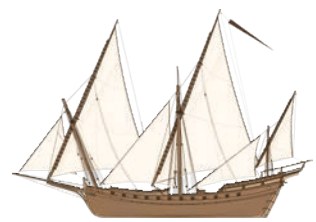

Goélette Franche

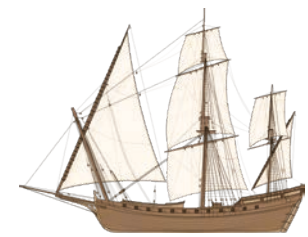

Tartane

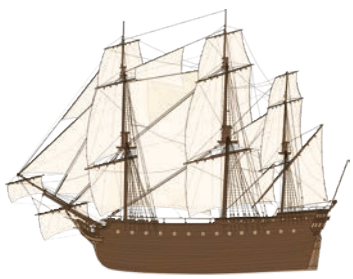

Brigantin

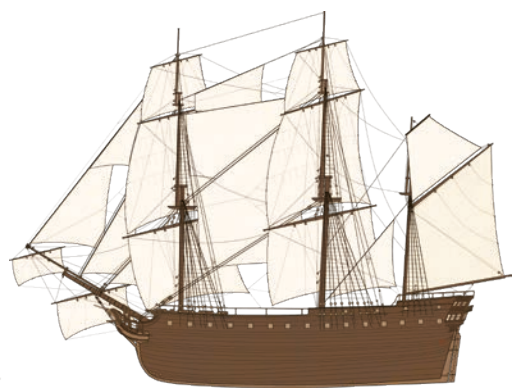

Goélette de guerre

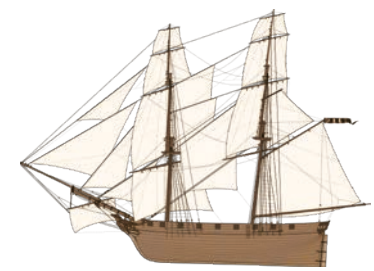

Goélette à hunier

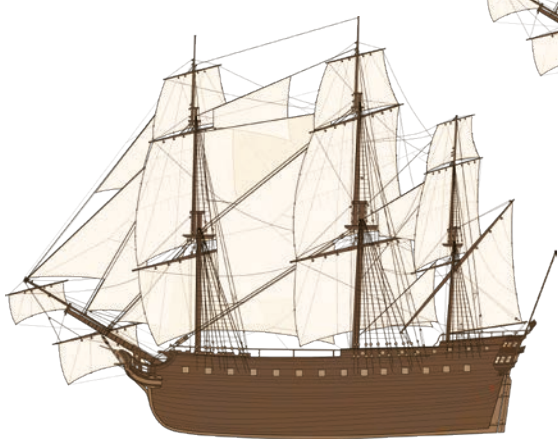

Chebec

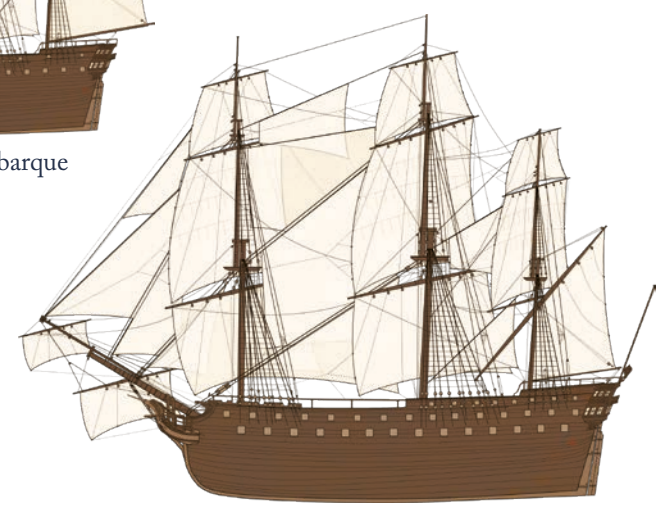

Polacre


Corvette


Frégate trois-mâts barque


Brick


Frégate trois-mâts carré


Deux ponts trois-mâts carré

Frégates et avisos sont regroupés sous le nom d'arondelles.

Les esquifs sont les navires les plus légers, comme les petits cotres, les sloops ou les lougres. Ils peuvent servir, tout comme les avisos, à relayer l'information entre les vaisseaux, mais également à explorer les zones de hauts-fonds ou les zones ennemies.

Plus un navire est petit et plus il est en mesure de tirer parti de la moindre brise. Par petit temps, les esquifs sont donc les plus rapides, talonnés par les avisos, alors que les vaisseaux se traînent. Par temps établi, les avisos sont les navires les plus rapides. Lorsque le vent est frais ou plus et que la mer devient agitée, les frêles esquifs sont ballottés et fortement ralentis. Il en est de même, bien que dans une moindre mesure, pour les avisos, alors que les vaisseaux sont portés par plusieurs vagues grâce à leur taille, ce qui leur permet de rester relativement stables. Seul un vaisseau – ou à la limite un brick – est assez grand, solide et stable pour être en mesure de passer le Cap Horn. La différence de vitesse entre les frégates et les vaisseaux s'estompe au fil des époques. Elle va même jusqu'à s'inverser, les vaisseaux devenant plus rapides que les frégates à la toute fin du XVIII^{e} siècle.

En termes de rapidité de manœuvre, les esquifs sont souvent plus rapides, mais cela dépend également du gréement. Ainsi, un lougre met autant de temps à virer qu'une frégate et le chébec vire plus vite qu'un sloop.

Navire marchand ou navire de guerre

« Des pirates avec de la jugeote n'auraient pas engagé le combat contre un navire plus puissant que le leur, et auraient fait la différence entre un marchand pesant et un navire de guerre mortel. Ces compétences manquaient à Stede Bonnet. Par arrogance, faiblesse ou incompétence, il permit au Revenge *de s'engager dans un véritable combat naval contre un navire de guerre espagnol. Le temps que son équipage réussisse à mettre en place un semblant de retraite, les ponts du* Revenge *étaient inondés de sang. Plus de la moitié des hommes, soit trente à quarante, étaient morts ou blessés, et Bonnet lui-même avait subi une blessure sévère qui avait risqué de le tuer. »*

Colin Woodard, The republic of pirates

Des buts différents réclamant des navires différents, navires marchands et navires de guerre ne sont pas construits de la même manière, tant au niveau de la coque qu'au niveau de la mâture.

En ce qui concerne la coque, les navires marchands sont en général construits pour la charge, les navires négriers pour la vitesse, afin de préserver la précieuse cargaison, et les navires de guerre pour la vitesse et la robustesse. Nombre de navires marchands ont donc des formes rondes et larges, qui offrent un volume maximal au détriment des qualités nautiques. En particulier, leur nez rond, couplé à une forte charge, les ralentit considérablement dans la grosse mer et génère des oscillations néfastes à la vitesse et au confort de l'équipage. Les navires négriers, eux, ont des formes élégantes et élancées, et en particulier une proue fine pour bien passer le clapot (cf. page 370 pour les considérations sur la coque et la mâture). Les navires de guerre ont des formes relativement rondes sur chaque bord, voire même frégatées de manière à pouvoir porter plus de toile et à mieux résister aux boulets.

Différence de gréement entre navires de commerce et navires de guerre



Navire de guerre | Comparaison | Navire de commerce

Au niveau de la mâture, les navires de commerce et les négriers doivent pouvoir être manœuvrés par un équipage réduit, pour limiter les coûts, alors que sur les navires de guerre, l'efficacité prime sur cet aspect. De plus, les équipages de navires de commerce n'ont pas la compétence des marins de la Royale, et les armateurs optent pour la sécurité en cas de gros temps, pour éviter de perdre leur cargaison. Vous pourrez donc distinguer de loin un navire de commerce d'un navire de guerre grâce à la différence de taille des hauts mâts et de longueur des hautes vergues – les bas mâts et les basses vergues sont identiques. En effet, sur les navires de commerce, les hauts mâts sont plus courts et les hautes vergues plus courtes, si bien que l'ensemble des voiles d'un mât a un aspect « en triangle », alors que les voiles d'un même mât ressemblent à un rectangle sur les navires de guerre. De plus, les marchands limitent leur nombre de voiles sur les plus petits navires pour réduire les manœuvres. Ainsi, un sloop – ou une goélette – marchand portera uniquement un hunier, tandis que le sloop de guerre ou corsaire portera également un perroquet.

Enfin, l'entre-deux – distance entre le mât de misaine et le grand mât – est plus important sur un navire de guerre que sur un navire de commerce du fait de la plus grande largeur des vergues. Cet élément peut être vu de loin tout comme la forme des voiles.

Noms de navires

Navires anglais

Les Anglais donnent parfois à leur navire le nom de personnalités de leur époque. Nous séparons donc la longue période de 1530 à 1815 que couvre *Pavillon Noir* en cinq périodes. Les noms de navires ayant baptisé un navire aventurier, flibustier ou pirate sont donnés en gras. Dans la première période, près de 20 navires sont des navires de Jim Hawkins ou de Francis Drake.

Période des aventuriers et flibustiers (1530-1700)

Adventure, *Advice*, ***Aid***, ***Aim***, *Albemarle*, *Alexander*, ***America***, ***Angel***, *Anglesea*, ***Ark Raleigh***, ***Ark Royal***, *Assistance*, *Association*, *Aureng-Zeb*, *Barfleur*, ***Batchelor's Delight***, ***Bear***, *Bedford*, ***Benedict***, ***Biam***, *Blackwall*, *Bonaventure*, *Boyne*, ***Brave***, *Bredah*, ***Bristol***, *Buffalo*, *Burford*, *Burlington*, ***Cagway***, *Caesar*, *Cambridge*, ***Campechana***, *Canterbury*, *Carliste*, ***Centurion***, ***Charity***, ***Charles***, ***Charming Mary***, *Chatham*, *Chester*, *Chichester*, ***Christopher***, *Civilian*, *Colchester*, *Comtesse de Lomont*, *Convertine*, *Cornwall*, *Coventry*, ***Crescent***, *Cumberland*, ***Cygnet***, ***Dainty***, *Darmouth*, *Defiance*, *Degrave*, ***Desire***, *Devonshire*, *Dorothy*, *Dorsetshire*, *Dover*, *Dragon*, *Drake*, *Dreadnought*, *Eagle*, ***Edward and Thomas***, ***Eliza Bonaventure***, ***Endeavour***, *Essex*, ***Exchange***, *Exeter*, *Expedition*, ***Faithfull Mary***, *Falmouth*, ***Flying Horse***, *Flying King*, ***Francis***, ***Gagway***, *George Bonaventure*, ***Gift***, *Gloucester*, ***Golden Hind***, ***Golden Lion***, ***Great Dolphin***, *Greenwich*, *Greyhound*, *Guernsey*, *Hampshire*, *Harwich*, ***Hope***, ***Hopewell Adventure***, *Humber*, ***Hunter***, *Ipswich*, ***Jacob***, ***Jamaica***, ***Jamaica Merchant***, ***James***, *Jersey*, ***Jesus of Lubeck***, ***John of Sandwich***, ***Jonas***, ***Judith***, *Kent*, *Kingfisher*, *Kingston*, ***Lamb***, *Lancaster*, ***Liberty***, *Lichtfield*, *Lincoln*, ***Little John***, *Malabar*, *Margaret*, ***Marston Moor***, ***Mary***, ***Mary-and-Jane***, ***Marygold***, ***Mayflower***, *Medway*, ***Michael-and-John***, ***Minion***, *Montague*, ***Most Holy Trinity***, *Namure*, *Nassau*, *Neptune*, *Newark*, ***New Bark***, ***New Hope***, ***New Year's Gift***, ***Nicholas***, ***Non Pareil***, *Nonsuch*, *Norfolk*, *Norwich*, ***Oxford***, ***Pascoe***, ***Paul***, ***Pearl***, ***Pelican***, *Penbroke*, *Pendennis*, ***Petit-Nicolas***, *Phoenix*, *Portland*, ***Port Royal***, ***Priam***, ***Primrose***, ***Purdue***, *Queen*, *Raper*, *Ranelagh*, ***Roebuck*** *(corsaire)*, ***Relief***, ***Resolution***, ***Revenge***, *Rising Eagle*, *Robert*, *Rochester*, *Roebuck*, *Romney*, *Royal Charles*, *Royal Oak*, *Royal Prince*, *Royal William*, *Ruby*, *Russell*, ***Sacrifice of Abraham***, *Salisbury*, ***Salomon***, *Samaritan*, *Savior of Bristol*, *Scorborough*, ***Seafare***, ***Seahorse*** *(corsaire)*, *Severn*, *Shrewbury*, *Somerset*, *Southampton*, ***Speaker***, *Sterling Castle*, *Suffolk*, *Summer Island*, ***Summer Island***, *Sunderland*, ***Swallow***, ***Swan***, *Swiftsure*, ***Tabasco***, ***Thomas***, ***Tiger***, *Tilbury*, *Torbay*, *Treasurer*, ***Tremontana***, *Triumph*, *Trinity Gilbert*, *Victory*, ***Virgin Queen***, *Warwick*, *Weymouth*, *White Lion*, ***William-and-John***, *Winchester*, *Windsor*, *Worcester*, *Yarmouth*.

Intérêt dans Pavillon Noir

Tous les noms de navires qui suivent sont des navires ayant navigué à l'époque indiquée. Vous pouvez utiliser ces listes pour trouver rapidement un nom à un navire rencontré par vos joueurs, sachant que les noms de navires diffèrent suivant les époques pour les Français et les Anglais.

Vous trouverez également dans ce qui suit le nom, le type et l'armement des navires de plus d'une centaine de pirates connus. Les noms de navires de pirates, d'aventuriers ou de flibustiers, aisément dissociables en fonction des époques, vous sont indiqués en gras. Les noms de navires de corsaires, quant à eux, sont soulignés. La plupart des noms de navires pirates ou flibustiers sont également utilisés par les corsaires. De manière identique, la quasi-totalité des noms de corsaires furent également utilisés pour baptiser des navires de commerce.

Période des pirates (1690-1730)

Adventure, ***Adventure Galley***, ***Adventure Prize***, *Advice*, *Agile*, *Agnes*, *Albemarle*, *Amazone*, *Amsterdamer-Merchant*, *Amy*, *Anglesea*, *Anne*, ***Amity***, ***Ann Galley***, ***Antelope***, *Argyle*, *Assistance*, *Association*, ***Avenger***, *Barbados Merchant*, *Barfleur*, ***Barsheba***, *Batchelor*, ***Batchelor's Adventure***, *Bedford*, ***Benjamin***, *Bentworth*, *Berckley*, *Berwick*, *Blackett*, *Blackwall*, *Bleinheim*, *Bonaventure*, *Bonetta*, *Boyne*, ***Bravo***, *Breda*, *Bristol*, *Britannia*, ***Buck***, *Burford*, *Burlington*, *Cadiz Merchant*, *Cadogan*, *Cambridge*, *Canterbury*, *Captain*, *Carliste*, *Carteret*, ***Cassandra***, *Centurion*, ***Cinque Ports***, ***Charles***, *Charles Gally*, *Charlotte*, *Chatham*, *Chester*, *Chandois*, *Charles*, *Charlotte*, *Chichester*, *Colchester*, *Content*, *Cornwall*, ***Corsair***, *Coventry*, *Coward*, *Crean*, *Crowley*, *Crown*, *Cumberland*, *Darmouth*, *Dauphin*, ***Defiance***, *Delicea*, ***Delight***, ***Delivery***, *Depford*, *Devonshire*,

Diamond, *Dorrill, Dorsetshire,* ***Dove***, *Dover,* ***Dragon***, ***Dragon-Volant***, ***Drake***, *Dreadnought, Duchess, Duke, Duke of York, Dunkirk,* ***Eagle***, *Edgar, Edinburgh, Elizabeth, Elizabeth-and-Katherine, Endeavour, Entreprize, Essex, Europa, Exeter, Expectation, Expedition, Experience, Falkland, Falmouth,* ***Fame***, ***Fame's Revenge***, ***Fancy***, *Ferret,* ***Fisher***, ***Flying Dragon***, ***Flying Horse***, ***Flying-King***, *Folkstone,* ***Fortune***, *Fountain, Fowey, Fox,* ***Free Gift***, *Gambia-Castle, Garland, George, George Galley, Gloucester, Godolphin,* ***Golden Fleece***, ***Good-Fortune***, *Good-Speed, Gosport, Grafton, Grand Allen,* ***Great Ranger***, *Greenwich, Greyhound, Greyhound Galley, Guernsey, Hamilton Galley, Hampshire, Hampton Court, Hannah and Mary, Happy,* ***Happy-Delivery***, ***Happy Return***, *Harwich, Hastings, Hector, Henrietta-Mary, Henry, Hink, Humber, Imperator, Indian-Empire,* ***Indian-Queen***, *Ipswich, Irwin, Jane, Jersey, John-and-Betty, John-and-Elizabeth, John-and-Hannah, John-and-Betty, John-and-Jane,* ***John-and-Marshal***, ***John-and-Martha***, *John-and-Mary,* ***John-and-Rebecca***, *Jolif,* ***Josiah***, ***Katherine***, *Kent, Kingfisher, King Salomon, Kingston,* ***King Williams***, *Kinsale,* ***Lancaster***, *Land of Promise,* ***Larimore Galley***, ***Lark***, *Laventon Galley, Lenceston, Lenox, Leopard, Lewis-and-Joseph,* ***Liberty***, *Lichtfield, Lime, Lincoln, Lion,* ***Little Ranger***, *Liverpool Merchant, Lizard, London, Looe, Lowestoft, Loyal Merchant, Lucretia, Lucretia-and-Catherine, Ludow, Ludlow Castle, Lyme, Lynn,* ***Margaret***, *Marlborough,* ***Mary***, ***Mary Anne***, *Mary Gally,* ***May,*** *Mayflower, Medway, Mediterranean, Mermaid, Merrimack,* ***Merry Chrismas***, *Milford, Minerva,* ***Mocha***, ***Moka***, *Monk, Monmouth, Mountserrat Merchant, Montague,* ***Morning-Star***, *Morrice, Mumvil-Trader, Namure, Nassau, Neptune, Newark, Newcastle, New Division,* ***New York Revenge's Revenge***, ***Night Gambler***, ***Night Rambler***, *Nonsuch, Norfolk, Northumberland, Norwich, Nottingham, Onslow, Ormond, Ossony, Otter, Oxford, Panther, Pearl,* ***Pelican***, *Pembrocke,* ***Pembroke***, *Pendennis, Peterborough, Phoenix, Plymouth, Porsmouth,* ***Portsmouth Adventurer***, *Portland, Prince, Prince George, Princess, Princess Amelia, Princess of London, Princess Louisa,* ***Princes Galley***, *Princess Carolina,* ***Prosperous***, *Protestant-Caesar, Prudent-Hannali, Quedah Merchant, Queen, Queen Anne,* ***Queen Anne's Revenge***, *Ramilies, Ranelagh,* ***Ranger***, *Rebecca, Red Dragon, Renown, Reserve, Resolution, Restoration,* ***Revenge***, *Richard-and-John, Rippon, Rising Eagle,* ***Rising Sun***, *Rochester, Roebuck, Romney, Rose,* ***Rose Pink***, ***Rover***, *Royal Anne,* ***Royal Fortune***, *Royal George,* ***Royal James***, *Royal Katherine, Royal Oak,* ***Royal Rover***, *Royal Sovereign, Royal William, Ruby, Ruppert, Russell, Rye, Saint Albans, Saint George,* ***Saint James***, ***Saint Martin***, *Salisbury, Samuel, Sandwich, Saphire, Sarah, Scarborough, Sceptre,* ***Scowerer***, *Seaford,* ***Sea Horse***, ***Sea King***, ***Sea Nymph***, *Sedgwick, Severn, Sanon, Shark, Shoreham, Shrewbury, Sidney,* ***Snap Dragon***, *Snapper,* ***Soldado***, *Somerset, Sorlingues, Southampton, Southsea Castle,* ***Squirrel***, ***Speaker***, ***Speaking Trumpet***, ***Speakwell***, ***Speedy-Return***, *Stanhope, Sterling Castle, Strafford,* ***Sudden Death***, *Suffolk,* ***Sultana***, *Sunderland, Sutherland, Swallow, Swift, Swiftsure, Tarlton, Tiger, Tilbury, Torbay, Torrington, Tremontanet, Trimmer, Triumph, Triumvirat, Tryal, Turbet, Turtle Dove,* ***Two Brothers***, ***Ulster***, *Union,* ***Vengence***, ***Victory***, *Vigo, Vine, Wade Frigate, Warspite, Warwick, Weymouth, William-and-Martha,* ***Whidaw***, ***William***, *William-and-Mary,* ***Whydah***, ***Whydam Galley***, *Willing-Mind, Winchelsea, Winchester, Windsor,* ***Wolf***, *Woolfe, Woolwich, Worcester, Wright, Yarmouth, York, Young.*

Période de la fin de la monarchie (1730-1789)

Achilles, Acteon, Adamant, Adventure, ***The Adventurer***, *Advice, Africa, Agamemnon, Ajax, Albion, Alcide, Alexander, Alfred, America, Anglesea, Anson, Antelope, Anthelope, Ardent, Argo, Argyle, Arrogant, Asia, Assistance, Assurance, Atlas, Audacious, Augusta, Barfleur, Bedford, Belleisle, Bellerophon, Bellona, Berwick, Betsy, Bleinheim, Blenheim, Bombay Castle,* ***Bounty***, *Boyne,* ***Bravo***, *Bristol, Britannia, Buckingham, Burford, Burlington, Cambridge, Canada, Canterbury, Captain, Carnatic, Cato, Centurion, Charon, Chatham, Chester, Chesterfield, Chichester, Colchester, Colossus, Conqueror, Cornwall, Crown, Culloden, Cumberland, Darmouth, Defence, Defiance, Depford, Devonshire, Diadem, Diamond, Dictator, Diomede, Director, Dolphin, Dorsetshire, Dover, Dragon, Dreadnought, Dublin, Duke, Dunkirk, Eagle, Edgar, Edinburgh, Egmont, Elephant, Elizabeth, Eltham, Endeavour, Emdymion, Entreprize, Essex, Europa, Excellent, Exeter, Expedition, Experiment, Falkland, Falmouth, Fame, Feversham, Firm, Flying Dutch, Folkstone, Formidable, Fortitude, Fowey, Ganges, Gladiator, Glory, Gloucester, Goliath, Gorgon, Gosport, Grafton, Grampus, Greenwich, Guardian, Guernsey, Hampshire, Hampton Court, Hannibal, Hastings, Hector, Hercules, Hero, Humber, Impregnable, Indefatigable, Inflexible, Intrepid, Invincible, Ipswich, Irresistible, Isis, Janus, Jersey, John-and-Jane, Joséphine, Jupiter, Kent, Kingston, Kinsale, Lancaster, Lanceston, Lark, Leander, Lennox, Leopard, Lichtfield, Lion, Liverpool, London, Looe, Ludlow Castle, Lynn, Magnanime, Magnificent, Majestic, Marlborough, Mars, Mary, Mary Gally, Mediator, Medusa, Medway, Mommouth, Monarch, Monmouth, Montague, Namur, Namure, Nassau, Neptune, Newark, Newcastle, Nonsuch, Norfolk, Northumberland, Norwich, Nottingham, Ocean, Orion, Ormond, Ossony, Oxford, Panther, Pearl, Pembroke, Penzance, Phoenix, Plymouth, Polyphemus, Poole, Portland, Powerful, Preston, Prince, Prince Edward, Prince Frederick, Prince George, Prince Henry, Prince of Orange, Prince of Wales, Princess Amelia, Princess Caroline, Princess Louisa, Princess Mary, Princess , oyal, Prudent, Queen,*

Rainbow, Raisonnable, Ramilies, Ramillies, ***Ranger****, Renown, Repulse, Resistance, Resolution, Revenge, Rippon, Robust, Rochester, Roebuck, Romney, Romulus, Royal Anne, Royal George, Royal Katherine, Royal Oak, Royal Sovereign, Royal William, Ruby, Ruppert, Russell, Saint Albans, Saint George, Sainte Thérèse, Salisbury, Sampson, Sandwich, Saphire, Saturn, Sceptre, Scipio, Serapis, Severn, Shrewbury, Shrewsbury, Somerset, Southsea Castle, St Albans, St George, Stafford, Standart, Stately, Sterling Castle, Stirling Castle, Strafford, Suffolk, Sultan, Sunderland, Superb, Sutherland, Swallow, Swiftsure, Tavistock, Temple, Terrible, Theseus, Thetis, Thunderer, Tiger, Tilbury, Torbay, Torrington, Tremendous, Trident, Triumph, Trusty, Ulysses, Union, Valiant, Vanguard, Venerable, Vengeance, Veteran, Victorious, Victory, Viligant, Warrior, Warspite, Warwick, Weymouth, Winchester, Windsor, Woolwich, Worcester, Yarmouth, York, Zealous.*

Période de la Révolution française (1789-1799)

Abergavenny, Acteon, Adamant, Adventure, Africa, Agamemnon, Albion, Alcide, Alexander, Alfred, America, Anson, Ardent, Argo, Arrogant, Asia, Assistance, Assurance, Atlas, Audacious, Barfleur, Bedford, Bellerophon, Belliqueux, Bellona, Berwick, Blenheim, Bombay Castle, Boyne, Brakel, Bristol, Britannia, Brunswick, Caesar, Calcutta, Cambridge, Canada, Captain, Carnatic, Centurion, Charon, Chatham, Chesapeake, Colossus, Conqueror, Coromandel, Crown, Culloden, Cumberland, Darmouth, Defence, Defiance, Diadem, Dictator, Diomede, Director, Dover, Duke, Eagle, Edgar, Egmont, Elephant, Elizabeth, Emdymion, Endeavour, Europa, Excellent, Expedition, Experiment, Fame, Formidable, Fortitude, Ganges, Gladiator, Glatton, Glory, Goliath, Grafton, Grampus, Guardian, Hannibal, Hector, Hindustan, ***Hitty****, Hornet, Illustrious, Impregnable, Indefatigable, Inflexible, Intrepid, Invincible, Irresistible, Isis, Janus, Jearus,* ***John****, Jupiter, King George, Leander, Leopard, Leviathan, Lion, London, Madras, Magnanime, Magnificent, Majestic, Malabar, Marlborough, Mars, Medusa, Medway, Minotaur, Mommouth, Monarch, Montague, Namur, Nassau, Nonsuch, Ocean, Orion, Peacock, Polyphemus, Portland, Powerful, Prince, Prince George, Prince of Wales, Princess Royal, Prudent, Queen, Queen Charlotte, Raisonnable, Ramillies, Renown, Repulse, Resistance, Resolution, Robust, Roebuck, Romney, Royal George, Royal Oak, Royal Sovereign, Royal William, Ruby, Russell, Saint Albans, Saint George, Salisbury, Sampson, Sandwich, Saturn, Sceptre, Scipio, Serapis, Severn, Shannon, Standart, Stately, Suffolk, Sultan, Swiftsure, Terrible, Theseus, Thunderer, Tremendous, Trident, Triumph, Trusty, Ulysses, Valiant, Vanguard, Venerable, Vengeance, Veteran, Victorious, Viligant, Ville de Paris,* ***Vineyard****, Warrior, Weymouth, Windsor Castle, Woolwich, Zealous.*

Période de l'Empire napoléonien (1799-1815)

Abergavenny, Aboukir, Achilles, Adamant, Adventure, Africa, Agamemnon, Agincourt, Ajax, Albion, Alfred, America, Anson, Antelope, Ardent, Armada, Ariel, Arrogant, Asia, Assistance, Atlas, Audacious, Aurora, Barfleur, Barham, Bedford, Bellerophon, Belliqueux, Bellona, Berwick, ***Black Joke****, Blake, Blenheim, Bombay, Boyne, Brakel, Britannia, Brunswick, Bulwark, Caesar, Calcutta, Caledonia, Canada, Captain, Carnatic, Centaur, Centurion, Colossus, Conqueror, Conquistador, Coromandel, Courageux, Cressy, Crown, Culloden, Cumberland, Daugh, Defence, Defiance, Diadem, Dictator, Diomede, Dragon, Dreadnough, Duke, Duncan, Eagle, Eden, Edgar, Edinburgh, Egmont, Elephant,* ***Eliza****, Elizabeth, Endeavour, Europa, Evie, Excellent, Expedition, Fame, Formidable, Fury, Ganges, Gladiator, Glatton, Glory, Goliath, Grampus, Hannibal, Hector, Hero, Hibernia, Hindustan, Hogue, Illustrious, Impregnable, Indefatigable, Inflexible, Intrepid, Invincible, Invincible-Napoléon, Irresistible, Isis,* ***Jane****, Jupiter, Kent, Lancaster, Leander,* ***Leonora****, Leopard, Leviathan, Lion, London, Madras, Magnanime, Magnificent, Majestic, Marlborough, Mars, Mary-Ann, Milford, Minden, Minotaur, Mohican, Mommouth, Monarch, Montague,* ***Morning Star****, Mornington, Namur, Nassau, Nautilus, Neptune, Norhumberland, Ocean, Orion, Pagoda, Plantagenet, Poitiers, Polyphemus, Portland, Powerful, Prince, Prince George, Prince of Wales, Princess Royal, Psyche, Queen, Queen Charlotte, Raisonnable, Ramillies, Renown, Repulse, Resistance, Resolution, Revenge, Robust, Rodney, Romney, Royal George, Royal Oak, Royal Sovereign, Ruby, Russell, Sampson, San Domingo, Saturn, Sceptre, Scipio, Severn, Spencer, Saint Albans, Saint George, Saucy Jack, Standart, Stately, Stirling Castle, Suffolk, Sultan, Superb, Swiftsure, Sylph, Temeraire, Ternate, Terrible, Theseus,* ***Three Sisters****, Thunderer, Tiger, Tremendous, Trident, Triumph, True Blooded Yankee, Trusty, Ulysses, Union, Valiant, Vanguard, Venerable, Vengeance,* ***Venus****, Vengeur, Vestal, Veteran, Victorious, Vigo, Ville de Paris, Warrior, Warspite, Weymouth, Windsor Castle, York, Zealous.*

Navires français

Les noms des navires français varient de façon très importante selon la période, en particulier sous la révolution, avec des noms comme « Sans-Culotte » ou « Thermidor ». Comme les Anglais, les Français donnent parfois à leurs navires le nom de personnalités de leur époque ou d'une époque passée. Nous séparons donc ici aussi les noms selon la période à laquelle les navires ont navigué.

Période des aventuriers et flibustiers (1530-1700)

Période des aventuriers et flibustiers (1530-1700). *Adelaïde, Admirable, Adroit, Adroite, Agréable, Aigle, Aigle Noir, Aigle Volant, Aimable, Alcyon, Alexandre, Ambitieux, Amérique, Amphitrite, Ange Gardien, Anna, Apollon, Ardent,* ***Archambaud****, Armes de Dunkerque, Arrogant, Assurance, Assuré, Audacieuse, Auguste, Avenant,* ***Aventure****,* ***Barbe****, Baron-de-Breteuil, Bayonnois, Beaufort, Beaulieu, Belliqueux, Bellone, Bizarre, Bon,* ***Bonne Aventure****, Bonne Espérance, Boucq de Norvège, Bourbon, Brave, Breton, Brillant, Brusque,* ***Cacaoyère****,* ***Cerf Volant****, César, Chalain, Canard Doré, Capable, Caracon Philippe, Chardon, Charente, Charlemagne, Charmante-Marie,* ***Chasseur****, Cheval Marin,* ***Cheval volant****, Chien, Chien Noir,* ***Christophe****,* ***Claude****, Comte, Comte de Revel, Comte de Tourville, Concorde, Conquérant, Constant, Content, Corbeau, Cordelière, Courageux, Couronne, Coutault, Courtisan,* ***Cour Valant****, Croissant, Croix Saincte, Cuiller, Danycan,* ***Dauphin****, Dauphin Royal, Débonnaire,* ***Diable Volant****, Diamant,* ***Dieppe****, Diligence,* ***Diligente****,* ***Dodine****,* ***Don de Dieu****, Don du Saint Esprit, Dorothée, Dragon, Duc, Dunkerkois, Eclatant, Ecueil, Ecureuil, Elbœuf, Elisabeth, Emerillon, Empereur, Emporté, Entendu, Entreprise, Eole, Epaule de Mouton,* ***Espérance****,* ***Espoir****,* ***Esprit****, Etoile, Excellent, Faucon, Favori, Favorite, Fée,* ***Ferronnière****, Fidèle, Fier, Fieux, Flamant, Flamengue, Fleuron, Fontaine d'Or, Formidable, Fort,* ***Fortune****, Fortuné, Foudre, Foudroyant, Français, François-de-la-Paix, Françoise,* ***Françon****, Frédéric, Fulminant, Furieux, Gaillard, Galant,* ***Garse****, Glorieux, Grand, Grand Louis, Grande,* ***Grande Martine****, Grenedan,* ***Hardi****, Hasardeux, Henri, Hercule, Hermine, Hermitte, Héroïne, Heureux,* ***Hirondelle****, Illustre, Infante, Intrépide, Invincible, Isle de France, Jeune Homme, Jeune Phélypeaux, Jeux, Joseph, Joueur de Paume, Joyeuse, Jules, Jules César, Juste, Justice, Laurier, Levrette, Lévrière, Lévrier, Liberté,* ***Lion****, Lion d'Or, Lion Rouge, Lys, Machine, Magnanime, Magnifique, Maistresse,* ***Marguerite****, Marie de Bon Secours,* ***Marie****,* ***Marin****, Marquis, Mars, Marsouin, Maure, Maurepas, Mazarin, Méduse, Mercure,* ***Michelle****, Mignon, Modéré, Monarque, Morien, Mouette,* ***Mutine****, Navarre,* ***Neptune,*** *Néron, Normand, Normande, Notre Dame, Notre Dame des Anges, Notre Dame de Montaigu, Oiseau, Orage, Orgueilleux, Oriflame,* ***Padarame****, Palme, Palmier, Paris, Pays-Bas, Pelletier,* ***Perle****,* ***Pensée****, Persée, Petite Infante,* ***Petit Lion****, Phélypeaux,* ***Phénix****, Plastron, Pleuron, Poli, Pompeux, Pontchartrain, Postillon,* ***Poulain****, Pouponne, Président Grenedan, Querelleuse, Pourrie, Prince, Prince de Condé, Princesse, Prompt, Provencal, Providence, Prudent, Qui-s'en-groigne, Railleuse, Reine des Anges, Renard Doré, Renommée,* ***Résolution****, Revanche, Reyne,* ***Romaine****, Roi David, Roue de Fortune, Royale, Royal Duc, Royal Louis, Roche-Fort, Rubis,* ***Sacre****, Sainte Anne, Saint Antoine, Saint Augustin, Saint Charles,* ***Saint David****, Sainte Elisabeth, Saint Eloi du Magistrat, Saint Esprit,* ***Saint François****, Saint François de Paule, Saint Jacques,* ***Saint Jean****, Saint Joseph, Saint Laurent, Saint Louis, Sainte Marie, Saint Mathieu, Saint Michel, Saint Nicolas, Saint Philippe, Saint Pierre, Saint Raphaël, Saint Sébastien, Sainte Thérèse, Sainte Trinité, Saint Winnock, Salamandre, Samson, Sans Pareil, Satisfait, Sauveur, Sceptre, Seine, Serène, Sérieux,* ***Serpent****, Singe, Sirène, Soleil, Soleil d'Afrique, Soleil Doré, Soleil Royal, Solide, Sophie, Sorcière, Souverain,* ***Subtile****, Superbe, Suzanne,* ***Sybille (corsaire)****, Tartare, Téméraire, Terrible, Thétis, Thérèse,* ***Tigre****, Tonnant, Toulon, Trident,* ***Trinité****, Triomphe, Triomphant, Triton, Trois Fleurs de Lys, Trois Frères, Trois Rois, Union, Vainqueur, Vandôme, Vermandois, Victorieux, Victoire, Vierge, Ville de Rouen, Volontaire, Walon.*

Période des pirates (1690-1730)

Achille, Adelaide, Admirable, Adroit, Africain, Agréable, Aigle, Aigle-Noir, Aigle Volant, Aimable, Aimée, Alcyon, Amazone, Ambitieux, Amitié, Amour, Amphitrite, Antibriton, Apollon, Aquilon, Ardent, Argonaute, Arrogant, Aspirant, Assurance, Assuré, Atalante, Audacieuse, Audacieux, Auguste, Aurore, Avenant, Aventure, Aventurier, Beaulieu, Belle-Anne, Belliqueux, Bellone, Bénédiction, Barentin, Baron de Pointis, Beringhen, ***Bijou****, Bizarre, Bon, Bonne Aventure, Bonne Espérance, Boulonnaise, Bourbon, Brilhac, Brillant, Canadienne, Capable, Cassandre, Catherine, Cerf Volant,* ***Charles****, Charles François, Charmante Fée, Chasseur, Chasseur Doré, Chêne Royal, Chevalier Bart, Cheval Marin, Cheval Volant, Christ, Cigale, Coëtgeuen, Coëtquen, Comte de la Bédoyère, Comte de Clermont, Comtesse d'Evreux, Comte de Montal, Comte Philippe, Comte de Revel, Comte de Tessé, Comte de Toulouse, Conception, Concorde, Conquérant, Constant, Contenant, Content, Coq Hardi, Courageux, Couronne, Courtisan, Creukel Couronné, Croissant, Curieux, Cygne, Damas Thianges, Danycan, Dauphin, Dauphine, Dauphiné, Découverte, Demi Lune, Demoiselle Alexandrine, Demoiselle Isabelle, Deux Amis, Deux Frères, Diamant, Diane, Diligent, Diligente, Don du Saint Esprit, Dorothée, Dragon, Dragon Vert, Dryade, Duchesse Anne, Duc d'Aumont, Duc de Berry, Duc de Bretagne, Duc du Maine, Duc d'Orléans, Duc de Vendôme, Duchesse, Duchesse Anne, Duchesse d'Aumont, Duchesse de Grammont, Duchesse de Villesquier, Eclatant, Ecueil, Elisabeth, Empereur, Emporté,* ***Enfance,*** *Entendu, Entreprenant, Entreprenante, Eole, Effroyable, Espadon, Espérance, Etoile, Excellent, Faluère, Faucon, Favori, Favorite, Fendant, Ferme, Fidèle, Fier, Fleuron, Fontaine, Formidable, Fort, Fortune, Fortuné, Foudre de Dunkerque, Foudroyant, Français, François, François Auguste, François Desmaret, Françoise, Friponne, Fulminant, Furieux, Gaillard, Galère Volante, Galerie de Guinée, Geneviève de l'Espérance, Gentille, Gerzé, Gloire, Glorieuse, Glorieux, Grafton, Grand, Grand Passe Partout, Grand Postillon, Griffon, Hardi, Hardy-Guépin, Hasardeuse,*

Hasardeux, Hautaine, Henri, Hercule, Hermine, Héroine, Héros, Heureux, Heureux Retour, Hirondelle, Illustre, ***Indian-Queen****, Indien, Industrie, Industrieuse, Intrépide, Invincible, Invisible, Jalousie, Jason, Jean de Grâce, Jean-François, Jeremiah-and-Anne, Jersey, Jésus Maria Joseph, Jeune Homme, Jeune Jean, Jeux, Jules César, Junon, Jupiter, Juste, La Concorde, La Ferme, Laurier, Légère, Léonore, Léopard,* ***Liberté****, Lise, Little York, Loup, Love, Lusançay, Lys, Magdeleine, Magnanime, Magnifique, Maquereau, Maréchal d'Estrée, Marguerite, Marianne, Marie, Marie François, Marie Sarah, Marin, Marquis, Marquise, Marquise de Beringhem, Marquise de Bernières, Mars, Martha, Mary, Mathieu, Maure, Maurepas, Méduse, Melfort, Mercure, Mercy, Mignon, Mignonne, Minerve, Modéré, Modeste, Moissonneur, Monarque, Morien, Murmurante, Palme Dorée, Mutine, Natal, Nécessaire, Neptune, Néréide, Neuf Frères, Norman, Notre Dame des Bonnes Nouvelles, Notre Dame de Bon Secours, Notre Dame de Montaigu, Notre Dame du Pilier, Notre Dame de Règle, Notre Dame du Roy,* ***Nouvelle Trompeuse****, Nymphe-de-Mer, Oiseau, Opiniâtre, Orgueilleux, Oriflamme, Paix, Palme Couronnée, Palmier, Paon, Parfait, Parfaite, Pélican, Perle, Petit Dauphin, Petite Découverte, Petite Faluère, Petit Renau, Petite Sirène, Petit Soleil, Phélypeaux, Phénix, Phoenix, Polastron, Poli, Pomme Couronnée, Pomme d'Or, Pompeux, Porcupine,* ***Postillion****, Pot, Prince, Princesse, Prompt, Prophète Daniel, Protée, Prudent, Railleuse, Réjouie, Reine des Anges, Renard, Renée, Renommé, Revanche, Rieuse, Robinson, Rossignol, Royal Louis, Royal Saint Jacques, Roy d'Espagne, Rubis, Sage, Rusée, Saint Aaron, Sainte Anne, Saint Antoine de Padoue, Saint Bernard, Saint Charles, Saint Eloi, Saint Esprit, Saint François, Saint François d'Assise, Saint François de la Paix, Saint François de Paule, Saint Georges, Saint Guillaume, Saint Isidore, Saint Jacques, Saint Jacques des Victoires, Saint Jean, Saint Jean Baptiste, Saint Laurent, Saint Louis, Saint Louis de Beaulieu,* ***Sainte Marie****, Saint Martin, Saint Michel, Saint Nicolas, Saint Philippe, Saint Pierre, Sainte Rose, Saint Simon, Saint Sulpice, Sans Pareil, Sceptre, Seine, Sérieux, Serpente, Sincère, Sirène, Soleil Doré, Soleil Royal, Solide, Solon, Sorlingues, Souverain, Stanwich, Subtil, Subtile, Sultane, Superbe, Surprenant, Sylvie, Téméraire, Terrible, Thétis, Thomas, Tigre, Tonnant, Toulouse, Trident, Trinité, Triomphant, Triton, Trois Frères, Trois Maries,* ***Trompeuse****, Vainqueur, Valincourt, Vendôme, Vermandois, Vestale,* ***Victoire****, Victorieuse Angélique, Victorieux, Vierge de Grâce, Vierge Immaculée, Vierge sans Macule, Ville Bague, Ville de Saint Malo, Vipère, Volace, Volage, Volontaire, Zéphir.*

Période de la fin de la monarchie (1730-1789)

Achille, Actif, Actif, Actionnaire, Agathe, Aigle, Aimable, Aimable Française, Aimable Gabrielle, Ajax, Alcide, Alcyon, Alexandre, Algonkin, Alliance, Altier, Amazone, América, Américain, Amérique, Ami des Lois, Amiral Saint Pierre, Amitié, Amphion, Annibal, Anti-Anglican, Apollon, Aquilon, Araignée, Arc-en-ciel, Ardent, Argonaute, Ariel, Arlequin, Artésien, Asie, Audacieuse, Audacieux, Auguste, Aurore, Aventurier, Beaumont, Belle Angélique, Belle Poule, Belliqueux, Bellone, Berrier, Berryer, Betsy, Bien Aimé, Bien Trouvé, Bienfaisant, Bigot, Bizarre, Blonde, Bonaventure, Bonhomme Richard, Bordelais, Borée, Boudeuse, Bourbon, Bouffonne, Boulogne, Bourgogne, Brave, Bretagne, Brillant, Bucque en Avant, Calonne, Cap Français, Capricieux, Caribou, Catin, Caton, Célèbre, Censeur, Centaure, Cerf, César, Chardon, Charles, Charles Grenot, Charlotte, Charmante, Charron, Chaulieu, Cigogne, Civilité, Claudine, Colibri, Commerces de Bordeaux, Commerces de Marseille, Commerces de Montpellier, Comte d'Argenson, Comtesse d'Artois, Comte d'Ayen, Comtesse d'Ayen, Comte de Boisgelin, Comtesse de Brionne, Comte de Grammont, Comtesse de Grammont, Comte de Guichen, Comte de Halweil, Comtesse de La Marck, Comtesse de Maurepas, Comte de la Motte Picquet, Comte d'Orvillier, Comtesse de Provence, Comte de Saint Pern, Comtesse de Serre, Comte de Valence, Concorde, Condé, Conquérant, Constant, Content, Coro, Couleuvre, Courageux, Coureur, Coureuse, Courrier de Dunkerque, Couronne, Couronne Ottomane, Cyclope, Danglemont, Dauphin, Dauphine, Dauphin Royal, Défenseur, Destin, Deux Frères, Diadème, Diamant, Diane, Dictateur, Digoville, Diligent, Dragon, Duc d'Aquitaine, Duc d'Orléans, Duc d'Aumont, Duc de Bourbon, Duc de Bourgogne, Duc de Chartres, Duchesse de Chartres, Duc de Choiseul, Duc de Duras, Duchesse de Fitz, Duc de Mazarin, Duc de Mortemart, Duc de Penthièvre, Duchesse de Penthièvre, Duguay-Trouin, Duquesne, Duras, Eclatant, Eclipse, Eole, Elisabeth, Emerillon, Entreprenant, Escroc, Espérance, Etoile, Etoile du Roy, Eugénie, Europe, Eveillé, Fantaisie, Fantasque, Favori, Félicité, Fendant, Ferme, Fier, Figoli de Dunkerque, Flamand, Faucheur, Flesselle, Fleur de Mai, Fleur de Mer, Fleuron, Fleuve St Laurent, Flibustier, Florissant, Folle, Formidable, Fortune, Foudroyant, Fougueux, Fourmie, Français, Franche Maçonnerie, Francklin, François, Françoise, Fulvie, Furet, Galère, Gascon, Général Lully, Généreux, Gentille, Glaneur, Gloire, Glorieux, Grenot, Grognard, Gros Thomas, Gros Ventre, Guerrier, Hardi, Hardi Mendiant, Hareng Couronné, Harmonie, Hasard, Hector, Hercule, Hermione, Héroïne, Héros, Heureuse, Heureuse Rencontre, Heureuse Thérèse, Heureux, Heureux Biscayen, Heureux Hasard, Heureux Malouin, Hippopotame, Hirondelle, Hussard, Hyène, Iéna, Illustre, Impétueux, Indien, Inflexible, ***Intrépide****, Invincible, Isis, James, Jason,* Jean Bart, *Jeune Dunkerquoise, Jeune Madeleine, Jeune Olympe, Joséphine, Junon, Juste, Labourt, Languedoc, Le Pour et Le Contre, Léopard, Letourneur, Levrette, Lévrier, Lion, Lis, Louis XV, Lys, Machault, Magnanime, Magnifique, Majestueux, Maraudeur, Maréchal de Belle-Isle, Maréchal de Broglie, Maréchal Duc de Noailles, Maréchal de Mouchy, Maréchal*

de Richelieu, Marguerite, Marie Désirée, Marquise d'Aubeterre, Marquis du Barail, Marquise du Barail, Marquise de Bevinghem, Marquise de Castrie, Marquise de Gèvres, Marquise de La Fayette, Marquise de Leede, Marquis de Marigny, Marquise de Morbecq, Marquise de Nazelle, Marquise de Segnelay, Marquis de Villequier, Marquise de Vozelle, Mars, Marseillais, Marsouin, Massiac, Mercure, Minerve, Minotaure, Miquelet, Modeste, Moissonneur, Monarque, Monsieur, Mouche, Mouche le Cherche Bruit, Necker, Neptune, Néréide, Notre Dame du Rosaire, Nymphe, Océan, Oiseau, Opiniâtre, Orient, Oriflamme, Orignal, Orion, Orphée, Palmier, Papillon, Parfaite, Patriote, Pégase, Petite Fortune, Petit Sans Culotte, Phénix, Philippines, Pluton, Pondichéry, Princesse de Condé, Prince de Conti, Prince Noir, Princesse Noire, Prince de Robecq, Prince de Soubise, Prince de Solve, Prince de Tingry, Procureur, Protecteur, Protée, Provence, Providence, Prudent, Psyché, Puce, Pucelle, Puissant, Raisonnable, Redoutable, Réfléchi, Renard, Rencontre, Représailles, Résolution, Ressource, Revanche Robuste, Rohan Soubise, Roland, Romain, Royale, Royal Louis, Rubis, Sage, Sagittaire, Saint Esprit, Saint Louis, Saint Michel, Saint Philippe, Saint Vincent de Paul, Sceptre, Scipion, Séduisant, Séraphis, Sérieux, Sévère, Six Corps, Soleil Royal, Solide, Solitaire, Souverain, Sphinx, Saint Esprit, Sainte Anne, Sainte Barbe, Saint Jean Baptiste, Saint Joseph, Saint Louis, Saint Malo, Saint Michel, Saint Pierre, Sainte Thérèse, Sans Peur, Sartine, Scaramouche, Sérieuse, Serpent, Smogleur, Sophie, Subtil, Subtile, Suffisant, Sully, Sultane, Superbe, Surveillante, Suzanne, Tartare, Téméraire, Terrible, Terrible, Thamas Koulikan, Thésée, Terpsichore, Tiercelet, Tigre, Tonnant, Toulouse, Tourville, Trident, Triomphant, Triomphante, Triton, Trois Frères, Trois Sœurs, Trompeur, Union, Union Américaine, Utile, Vaillant, Valeur, Vautour, Vengeance, Vengeur, Vestale, Victoire, Victorieuse Angélique, Vierge de Santé, Vigilant, Ville de la Ciotat, Ville de Paris, Voltigeur, Vulcain, Zélé, Zéphyr, Zodiaque.

Période de la Révolution française (1789-1799)

Actif, Agricola, Aigle, Alcide, Adélaïde, Adolphe, Alerte, Aimable Louise, Aimable Rose, América, Ami de l'Homme, Ami des Lois, Amitié, Amphibie, Amphitrite, Anacréon, Annibal, Antifédératistes, Apollon, Aquilon, Audacieux, Auguste, Avantageux, Aventure, Aventurier, Baalgade, Barra, Batave, Bienvenu, Belliqueuse, Bellone, Blonde, Bonaparte, Bon Génie, Bonnet Rouge, Bon Ordre, Borée, Boulonnais, Brave, Bretagne, Brillant, Brune, Brutus, Ça ira, Calaisien, Capricieuse, Cartouche, Catherine Rose, Caton, Censeur, Centaure, César, Chasseur, Citoyen, Citoyenne Française, Clarisse, Commerces de Bordeaux, Commerces de Marseille, Commerces de Montpellier, Confiance, Conquérant, Consolateur, Constance, Constitution, Convention, Côte d'Or, Cotentin, Courageux, Coureur, Courrier, Crocodile, Curieux, Custine, Cygne, Dauphin Royal, Défiance, Démocrate, Desaix, Destin, Deux Frères, Diable à Quatre, Dictateur, Didon, Diligente, Dix Août, Dragon, Droits de l'Homme, Duc d'Aumont, Duc de Bourgogne, Duchesse de Chartres, Duguay-Trouin, Duquesne, Eclatant, Egalité, Enjôleur, Enfant Trouvé, Entreprenant, Eole, Epervier, Escamoteur, Espérance, Espiègle, Espoir, États de Bourgogne, Etoile, Eveillé, Fantaisie, Faune, Ferme, Ferrailleur, Fine, Flibustier, Formidable, Fortunée, Fougueux, Français, Friponne, Fulvie, Furet, Furie, Général Augereau, Général Dumouriez, Général Pichegru, Généreux, Gloire, Grand Heureux, Grand Indien, Grand Napoléon, Grand Rôdeur, Guerrier, Guillaume Tell, Guillotine, Hardy, Hasard, Henriette, Hercule, Héros, Heureuse Espérance, Heureuse Sophie, Heureux, Heureux Décidé, Heureux Premier, Hirondelle, Horoscope, Huit Frères, Huron, Hydre, Île de France, Illustre, Impatient, Impétueux, Impromptu, Incomparable, Incorruptible, Indépendant, Indomptable, Industrie, Intrépide, Invincible, Iphigénie, Jacobin, Jean Jacques Rousseau, Jacobin, Jean Bart, Jean Joseph, Jemmapes, Jeune Caroline, Jeune Emilie, Jeune Malouin, Joséphine, ***Jupiter****, Juste, Lafayette, Languedoc, Laure, Léopard, Lévrier, Liberté, Liberté des Mers, Lion, Lynx, Lyonnaise, Lys, Magdeleine, Magnanime, Maîtresse, Majestueux, Malouin, Marat, Maraudeur, Maréchal de Broglie, Marianne, Marie, Marquis de Marigny, Marquise de Saint Ange, Mars, Marseillais, Marsouin, Mélanie, Mercure, Milan, Minerve, Modeste, Monsieur, Montagnard, Montagne, Montblanc, Mouche, Moucheron, Mouraille, Mucius, Neptune, Nestor, Northumberland, Notre Dame du Belvédère, Nouvelle Eugénie, Océan, Oiseau, Orient, Orion, Pacifique, Papillon, Patriote, Patriote de Brest, Pégase, Père de Famille, Petite Baleine, Petite Daurade, Petit Diable, Petit Dunkerque, Petit Henry, Petit Quinola, Petite Revanche, Petit Rôdeur, Petit Sans Culotte, Petite Victoire, Petit Volcan, Peuple, Phocion, Pluton, Poisson Volant, Pompée, Postillon de Dunkerque, Président, Prodige, Prosper, Protecteur, Psyché, Puissant, Pyrrhus, Quinola, Quiproquo, Rancune, Redoutable, Renard, Renée, Renommée, Représaille, Républicain, République Française, Requin, Résolue, Révolution, Révolutionnaire, Ribotteur, Ruine d'Angleterre, Rusé, Saint Esprit, Sans Culotte, Sans Culotte de Jemmapes, Sans Culotte Marseillois, Sans Culotte Nantais, Sans Pareil, Sans Peur, Sauvage, Sceptre, Scevola, Scipion, Séduisant, Sérieuse, Sirène, Sophie, Sorcière, Souffleur, Souris, Souverain, Sphinx, Subtil, Suffisant, Suffren, Superbe, Surprise, Surveillant, Surveillante, Tamise, Tartare, Télégraphe, Télémaque, Téméraire, Tempête Républicaine, Terrible, Terroriste, Thémistocle, Thérèse, Thermidor, Thésée, Tigre, Timoléon, Tippo Saïd, Tonnant, Tonnerre, Tourville, Trajan, Tribune, Tricolore, Triomphant, Trompeur, Trompeuse, Truguet, Tyrannicide, Uni, Union, Unité, Vaillant, Vaillante, Vandezande, Va-Tout, Vautour, Vendangeur, Vengeance, Vengeur, Vengeur du Peuple, Vengeur de Saint Marc, Viala,*

Victoire, *Victorine*, *Vigilante*, *Ville de Bordeaux*, *Ville de Paris*, *Volcan*, *Voltaire*, *Voltigeur*, *Wattignies*, *Zélé*.

Période de l'Empire napoléonien (1799-1815)

Achille, *Actif*, *Adélaïde*, *Adèle*, *Adolphe*, *Aigle*, *Aimable Julie*, *Ajax*, *Albanais*, *Alexandre*, *Alexandrine*, *Algésiras*, *Alliance*, *Amélie*, *Ami du Commerce*, *Amiral Decres*, *Amiral Martin*, *Anacréon*, *Antechrist*, *Anversois*, *Apollon*, *Aquilon*, *Arbalète*, *Aréthuse*, *Argonaute*, *Argus*, *Athénien*, *Atlante*, *Atrévido*, *Audacieux*, *Auguste*, *Aurélia*, *Austerlitz*, *Aventure*, *Baalgade*, *Babiole*, *Banel*, *Barra*, *Belliqueux*, *Beyrand*, *Bien Informé*, *Bicayenne*, *Blaize*, *Bohémienne*, *Bon Marcel*, *Borée*, *Bougainville*, *Boulonnaise*, *Brave*, *Brestois*, *Breton*, *Brillant*, *Broquanteur*, *Bruno*, *Brutus*, *Bucaille*, *Bucentaure*, *Cantabre*, *Caroline*, *Cartier*, *Cassard*, *Catherine*, *Causse*, *Caye à Dupont*, *Célie*, *Censeur*, *Cerf Volant*, *César*, *Charlemagne*, *Charles*, *Chasseur*, *Chiffonne*, *Cinq Amis*, *Cisalpin*, *Clairvoyant*, *Clarisse*, *Claude*, *Commerces de Bordeaux*, *Commerces de Lyon*, *Commerces de Montpellier*, *Commerces de Paris*, *Comte d'Empire Vandamme*, *Comte d'Hunnebourg*, *Comtesse de Montalivet*, *Confiance*, *Connétable*, *Conquérant*, *Conquistador*, *Constance*, *Contre Amiral Magon*, *Courageux*, *Couronne*, *Courrier des Îles*, *Courrier de Terre-Neuve*, *Coursier*, *Coursier de Saint Malo*, *Créole*, *Curieux*, *Cybèle*, *Cygne*, *Dalmate*, *Dame Ernouf*, *Daniel de la Fosse aux Lions*, *Danube*, *Danzig*, *Dauphin*, *Dauphine*, *Dauphin Royal*, *Décidé*, *Dego*, *Desaix*, *Désirée*, *Deux Frères*, *Deux Amis*, *D'Hautpoul*, *Diable à Quatre*, *Diadème*, *Diligent*, *Dinanais*, *Dorade*, *Dix Aout*, *Dix huit Fructidor*, *Donawerth*, *Droits de l'Homme*, *Dromaderio*, *Dublin*, *Dubois*, *Duc de Bourgogne*, *Duc de Dalmatie*, *Duc de Dantzig*, *Duchesse de Polignac*, *Dugommier*, *Duguay-Trouin*, *Du Guesclin*, *Dunkerquois*, *Duquesne*, *Edouard*, *Eer*, *Effronté*, *Eglé*, *Egyptien*, *Egyptienne*, *Eléonore*, *Eliza*, *Embuscade*, *Emilie*, *Emouchet*, *Enjoleur*, *Entreprenant*, *Eole*, *Escamoteur*, *Espadon*, *Espérance*, *Espérance de Marseille*, *Espiègle*, *Espoir*, *Estelle*, *États de Bourgogne*, *Etoile*, *Eugénie*, *Fanny*, *Fantôme*, ***Fierté***, *Finisterre*, *Flibustier*, *Formidable*, *Fortune*, *Fougueux*, *Franklin*, *Friedland*, *Friponne*, *Frontin*, *Furet*, *Gageure*, *Gazelle*, *Général Dorsenne*, *Général Ernouf*, *Général Junot*, *Général Masséna*, *Général Paris*, *Général Pérignon*, *Généreux*, *Génie*, *Génois*, *Gironde*, *Glaneur*, *Glaneuse*, *Gloire*, *Glorieux*, *Grande Hirondelle*, *Grand* Jean Bart, *Grand Napoléon*, *Grand Quinola*, *Granville*, *Gros Thomas*, *Guerrier*, *Guidelou*, *Guillaume Tell*, *Gustave*, *Hardi*, *Harpalos*, *Harpe*, *Hasard*, *Hercule*, *Héros*, *Heureux*, *Heureux Ménage*, *Heureux Spéculateur*, *Hoche*, *Hollandais*, *Huit Frères*, *Hussard*, *Hypomène*, *Imprenable*, *Incomparable*, *Indivisible*, *Indomptable*, *Inflexible*, *Insolente*, *Intrépide*, *Invincible*, *Jalouse*, *Jean Jacques Rousseau*, Jean Bart, *Jemmapes*, *Jeune Adèle*, *Jeune Bougainville*, *Jeune Henry*, *Jeune Louise*, *John Bull*, *Joseph*, *Joséphine*, *Junon*, *Jupiter*, *La Fayette*, *Languedoc*, *Laurette*, *Légère*, *Lézard*, *Liberté des Mers*, *Lilly*, *Lion*, *Lucien Charles*, *Lynx*, *Magicien*, *Magnanime*, *Majestueux*, *Malartic*, *Maraudeur*, *Marengo*, *Marie Jeanne*, *Mars*, *Marsouin*, *Masséna*, *Mercure*, *Merveilleuse*, *Minerve*, *Miquelonnaise*, *Misère*, *Modeste*, *Moissonneur*, *Mont St Bernard*, *Mutin*, *Napoléon*, *Neptune*, *Nestor*, *Nouvelle Gironde*, *Nymphe*, *Optimiste*, *Orion*, *Pacificateur*, ***Panda***, *Papillon*, *Parisienne*, *Passe-Partout*, *Patriote*, *Pérignon*, *Persévérant*, *Petit Diable*, *Petit Henri*, *Petit Pérou*, *Petite Quinola*, *Petit Requin*, *Phénix*, *Pluton*, *Point du Jour*, *Poisson Volant*, *Polonais*, *Polycarpe*, *Pommereul*, *Postillon*, *Poursuivante*, *Pourvoyeur*, *Précurseur*, *Princesse de Boulogne*, *Prince Eugène*, *Prince Jérôme*, *Princesse de Robeck*, *Proserpine*, *Prosper*, *Providence*, *Pyrrhus*, *Quatorze Juillet*, *Raccrocheuse*, *Rancunier*, *Rapide*, *Regulus*, *Renard*, *Rencontre*, *Républicain*, *République Française*, *Requin*, *Résolue de Calais*, *Revanche*, *Revenant*, *Ribotteur*, *Rita*, *Rivoli*, *Robert*, *Robuste*, *Rôdeur*, *Roi de Naples*, *Roi de Rome*, *Roy d'Angleterre*, *Rusé*, *Saint Antoine*, *Saint Joseph*, *Sandos*, *Sans Souci*, *Sapho*, *Sarde Hoche*, *Saturne*, *Sauvage*, *Sceptre*, *Scipion*, *Sédiman*, *Sept Frères*, *Seralu*, *Seratu*, *Sirène*, *Société*, *Soleil*, *Solide*, *Somnanbule*, *Sophie*, *Sorcier*, *Souverain*, *Spartiate*, *Spéculateur*, *Sphinx*, *Stengel*, *Succès*, *Suffren*, *Superbe*, *Tamerlan*, *Téméraire*, *Terrible*, *Thésée*, *Tibre*, *Tilsitt*, *Tonnant*, *Tonnerre*, *Tourville*, *Trajan*, *Trente et Quarante*, *Trident*, *Triomphant*, *Trois Amis*, *Trois Frères*, *Troubadour*, *Tyrannicide*, *Ulm*, *Ulysse*, *Union*, *Valeur*, *Vauban*, *Veilleuse*, *Vendémiaire*, *Vengador*, *Vengeance*, *Vengeur*, *Venteux*, *Vénus*, *Vertu*, *Vétéran*, *Viala*, *Vigilant*, *Vigilante*, *Ville de Bordeaux*, *Ville de Caen*, *Ville de Berlin*, *Virginie*, *Volontaire*, *Voltigeur*, *Vrai Décidé*, *Wagram*, *Wattignies*, *William*, *Zélé*, *Zéphir*.

Navires espagnols

Les noms de saints fleurissent sur la poupe des navires espagnols, car il s'agit là du pays de Sa Majesté Très Catholique.

Acapulco, *África*, *Aguda*, *Alcón*, *Amalia*, *América*, *Americana*, *Andalucía*, *Anfitrite*, *Ángel de la Guarda*, *Anónima*, *Arrogante*, *Asia*, *Astrea*, *Astuto*, *Asumpción*, *Atlante*, *Atocha*, *Atrevida*, *Atrevido*, *Aurora*, *Bahamas*, *Bizarra*, *Brígida*, *Brillante*, *Brontes*, *Cacafuego*, *Caimán*, *Campeón*, *Carmen*, *Casilda*, *Castilla*, ***Catalina***, *Cazador*, *Ceres*, *Colón*, *Concepción*, *Conquistador*, *Constante*, *Cunde de Regla*, *Descubierta*, *Diana*, *Dichoso*, *Diligente*, *Dorada*, *Dragón*, *El Andaluz*, *El Ángel de la Guarda*, *El Hopo*, *El León*, ***El Mosquito***, *El Príncipe*, *El Real*, *El Retiro*, *El Santo Rosario*, *Escolástica*, *Esmeralda*, *España*, *Esperanza*, *Espiritu Santo*, *Europa*, *Fama*, *Fénix*, *Firme*, *Flora*, *Florentina*, *Fuerte*, *Galga*, *Galgo*, *Galicia*, *Galicia*, *Gallardo*, *Gamo*, *Garzota*, *Gloria*, *Glorioso*, *Guadalupe*, *Guarnido*, *Guerrero*, *Guipúzcoa*, ***Halcón***, *Hércules*, *Herman*, *Hermiona*, *Incendio*, *Industria*, *Intrépido*, *Invencible*, *Javier*, ***Jose Gasparilla***, *Juno*, *Júpiter*, *La*

Esperanza, La Princesa, La Reina, Lanfranco, Lebrel, Liebre, Magdalena, Magnánimo, Mahonesa, ***Mancrinacian****, Marte, Mercedes, Mexicano, Minerva, Miné, Monarca, Montañés, Murciano, Neptuno, Neptuno, Niña, Ninfa, Nuestra Señora de la Concepción, Nuestra Señora de la Concepción y San Joseph, Nuestra Señora de la Pastoriza, Nuestra Señora del Rosario, Nuestra Señora de la Asunción, Nuestra Señora de Atocha, Nuestra Señora del Carmen, Nuestra Señora de los Dolores, Nuestra Seiiora de las Maravillas, Nuestra Señora de las Nieves, Nuestra Señora de la Paz,* ***Nuestra Señora de Regla****, Nuestra Señora de los Remedios, Nueva España, Oriente,* ***Padre Ramos****, Palas, Paloma,* ***Panda****, Peayo, Peregrina, Perla, Peruano, Pilar, Piracmón, Pizarro, Poderoso, Pomona, Princesa, Príncipe, Príncipe de Asturias, Purísima Concepción, Rayo, Real Carlos, Real Famílla, Reina, Reina Luisa, Retiro,* ***Rivera Pardal****, Rosario, Sabina, Salvador, San Agustín, San Antonio, San Blas, San Carlos, San Cayetano, San Dámaso, San Diego, San Esteban, San Eugenio, San Felipe, San Fermín, San Fernando, San Francisco, San Francisco de Asís, San Francisco de Paula, San Francisco Javier, San Fulgencio, San Gabriel, San Gabriel, San Genaro, San Gil, San Ildefonso, San Isidro, San Jago, San Jenaro, San Joaquín, San José, San Josefo, San Juan, San Juan Batista, San Juan Nepomuceno, San Julián, San Justo, San Leandro, San Lino, San Lorenzo, San Luís, San Martin, San Mateo, San Nicolás, San Nicolás, de Vari y San Joseph, San Pablo, San Pascual,* ***San Pedro****, San Pedro Apóstol, San Pedro de Alcántara, San Pelayo, San Pío, San Rafael, San Rafael, San Ramón, San Salvador, San Sebastián, San Telmo, San Vicente, Santa Águeda, Santa Ana, Santa Catalina, Santa Cecilia, Santa Clara, Santa Clara, Santa Dorotea, Santa Dorotea, Santa Elena, Santa Elena, Santa Florentina, Santa Gertrudis, Santa Inés, Santa Isabel, Santa Leocadia, Santa Lucía, Santa Lucía, Santa Magdalena, Santa María, Santa María de la Cabeza, Santa Matilde, Santa Perpetua, Santa Perpetua, Santa Polonia, Santa Rita, Santa Rosa, Santa Rosalía, Santa Rufina, Santa Teresa, Santa Teresa, Santa Ursula, Santiago, Santísima Trinidad, Santísima Trinidad y Nuestra Señora de Atocha, Santo Christo de San Roman, Santo Domingo, Santo Domingo, Septentrión, Serio, Sirena, Soberano, Soberbio,* ***Soledad****, Son Leandro, Terrible, Tetis, Tigre, Triunfante, Triunfo, Velasco, Vencedor, Vencedor, Venganza, Venus, Victoria, Victorioso, Volante, Vulcano, Urca de Lima.*

Navires portugais

Le Portugal est un pays très catholique, ce qui se retrouve naturellement dans le nom de ses navires, bien plus encore que pour l'Espagne.

Cabo de Sao Vicente, Citade de Lisboa, Conceiçao do Jesus, Conde Dom Henrique, Infante, Maria Primeira, Medusa, Minerva, Nuestra Senhora da Arrabida, Nuestra Senhora da Assunçâo, Nuestra Senhora da Boa Viagem, Nuestra Senhora da Conceiçao, Nuestra Senhora da Encarnaçao, Nuestra Senhora da Estrela, Nuestra Senhora da Gloria, Nuestra Senhora da Luz, Nuestra Senhora da Nativitade, Nuestra Senhora da Nazaré, Nuestra Senhora da Necessidades, Nuestra Senhora da Oliveira de Gulmaraes, Nuestra Senhora da Penha de França, Nuestra Senhora da Victoria, Nuestra Senhora das Angustias, Nuestra Senhora das Brotas, Nuestra Senhora das Ondas, Nuestra Senhora de Ajuda, Nuestra Senhora de Assunçao, Nuestra Senhora de Atalia, Nuestra Senhora de Belem, Nuestra Senhora de Bom Sucesso, Nuestra Senhora de Caridade, Nuestra Senhora de Don Sucesso, Nuestra Senhora de Esperança, Nuestra Senhora de Gula, Nuestra Senhora de Misericordia, Nuestra Senhora de Monte Carmo, Nuestra Senhora de Necessidades, Nuestra Senhora de Penha de França, Nuestra Senhora des Mercès, Nuestra Senhora do Cabo, Nuestra Senhora do Livramonto, Nuestra Senhora do Monte Carmo, Nuestra Senhora do Monte do Carmo, Nuestra Senhora do Pilar, Nuestra Senhora dos Prazeres, Nuestra Senhora Madre de Deus, O Padre Eterno, Perola, Principe de Beira, Principe do Brasil, Principe Real, Rainha de Portugal, Rainha dos Anjos, Salvador de Mundo, Santa Rosa, Santa Teresa de Jesus, Santo Antonio, Santo Antonio e Justiça, Sâo Francisco de Paula, Sâo Francisco Xavier, Sâo Joâo, Sâo Joâo Baptista, Sâo Joâo de Deus, Sâo Joâo Evangelista, Sâo Jorge, Sâo José, Sâo Pedro de Alcantara, Sâo Sebastiao, Sâo Vicente Ferreira, Tritao, Vasco de Gama.

Navires hollandais

Vous remarquerez dans les noms de navires hollandais l'absence complète de noms de saints, due très probablement à la Religion Réformée dominante dans ce pays.

Admiraal de Ruyter, Admiraal de Vries, Admiraal Generaal, Admiraal Piet Heyn, Admiraal Zoutman, Admiraal Zoutman, Alkmar, Amsterdam, Assendelft, Batavier, Bato, Beekuliet, Beschermer, Boer, ***Boneta****, Brakel, Brederode, Kaketoes, Cato, Cerberus, Crabbelcat, Curaçao, Damietta, Delft, Dordrecht, Dordrecht, Dunkirk, Duyfken, Edam, Eendracht, Elisabeth, Erfurt, Eustasius, Flushing,* ***Fortuin****, Frise, Gelderland, Gelijkheid, Gertruycht, Goes, Goricum, Gouderack, Groutenbroek, Haarlam, Haarlem, Henkhuisen, Hercules, Hersteller, Hezee, Hollandia, Honslaerdick, Hoop, Jupiter, Korkenaar, Leeuinhorst, Leijden, Mars, Martin, Mauritius, Medemblick, Middelburg, Monikendam, Neptunus, Nieuwstadt, Noor Holland, Oranjestadt, Oude Tijlinden, Ouden Barneveld, Overijssel, Overijssel,* ***Penobscot****, Philip, Philipsburg, Piet Hein, Port Louisa, Pluto, Prins Paulus, Prints Frederick, Prints Maurits, Ramhorst, Revolutie, Rotterdam, Schikverwekker, Stad en Land, Staten Generaal, Stat Rotterdam, Sedgewick, Stadhouder, Texel, Tholen, Utrecht, Van Dorp, Van Eerde, Van Tromp, Vervachting, Vhan Fredericka,* ***De Vliegende Postpaard****, Trouw ou Trouwe, Vriesland,*

Vrijheid, Wagenaer, Walcheren, Warwicke, Washington, Wassenaar, Westfriesland, Wilhem de Eerste, Willemstad, Zeeland, Zevenvolder, Zienickzee, Zuid Beveland.

Navires arabes

Al-Khayr, Al-Kheis, Al-Kebir, Muhammed-el-Kebir, Sadd al Bahri, Al-Urairi, Nour, Saïd.

Navires moghols

Aureng-zeb, Bâbur, Bedr i Zafar, Bisharet Nyuma, Fakim i Zafar, Fath Mahmamadi, Ganj-i-Sawai, Gulbang i Nusre, Heybetendaz, Humâyûn, Jebel Andaz, Killid i Barhi, Malbaik Nesuret, Masudiya, Melek i Barhi, Meskeni Ghazi, Nessim, Pânipat, Rampurat, Sayyad i Barhi, Sher Shâh Sûrî Ankay i Barhi, Taus i Barhi, Tevfik Nyuma.

Les navires des pirates, corsaires, flibustiers...

Les aventuriers

« Les pirates donnèrent aussi à La Concorde *un nouveau nom :* Queen Anne's Revenge. *Ce choix de nom suggère un penchant politique jacobite au sein de l'équipage de Barbe Noire, évoquant le dernier monarque Stuart et promettant la vengeance en son nom contre le Roi George et sa lignée de Hanovre. »*

Colin Woodard, The republic of pirates

Les pirates deviennent très reconnaissables à partir de 1700. Lors Emmanuel Wynne inaugura le pavillon noir, personnalisé de surcroît, qui indique clairement à la proie l'identité de son attaquant. La raison de ce qu'un regard extérieur appellerait « manque de discrétion » est avant tout politique, car depuis le début du XVIIIe la révolte prend le pas sur la recherche de richesses, et psychologique car la vision du pavillon noir fait naître l'effroi à bord de la proie.

Je ne vous donne ici que des informations sur les aventuriers ayant assumé ou assumant un rôle de capitaine. La typographie indique le mode de vie de l'aventurier : *aventurier ou flibustier n'ayant jamais été chassé ni jugé pour piraterie*, pirate ou flibustiers ayant commis des actes de piraterie ou bien ayant été accusé d'être des pirates – la frontière est très floue entre les deux au XVIIe siècle, la nature de pirate ou de non-pirate d'un flibustier dépendant principalement de ce qui arrange sur le moment le gouverneur qui les reçoit au moment où il les reçoit et la nation que ce gouverneur représente –, corsaire ayant chassé des pirates, *corsaire n'ayant jamais chassé de pirates*. Pour les aventuriers ayant connu différents modes de vie, le plus répréhensible est choisi ici et détermine la typographie. Ainsi, des corsaires accusés de piraterie seront indiqués comme pirates, et des capitaines de la Royale ayant été corsaires seront indiqués comme des corsaires.

Pour chaque aventurier sont indiqués, en plus des navires qu'il a commandés, sa nationalité, les pirates avec qui il a navigué de conserve ou sous les ordres de quel amiral il a été (seulement pour les pirates hors de la période de la flibuste car les associations entre flibustiers sont très nombreuses et liées à des opérations précises), successivement (si rien est indiqué, il naviguait seul ou bien a été l'amiral d'une flotte), la zone géographique approximative où il a été actif et l'intervalle d'années durant lesquelles il a été actif.

« Plus il y avait de pirates capturés et pendus, et plus la cruauté des survivants était grande »

Markus Rediker, Between the devil and the deep blue sea

Intérêt dans Pavillon Noir

Cette partie vous donne pour un aventurier des informations générales vous permettant de mieux cerner son vécu et la liste des navires ou flottes qu'il a commandés. Cette partie prend tout son sens avec l'aide de jeu Voile en vue ! (cf. page 510).

Ce qu'il est resté de chaque pirate est indiqué en exposant. Le fait qu'il n'y ait rien d'indiqué signifie soit que cela ne concernait pas le pirate, soit que l'histoire l'a oublié. Pour certains éléments, des Caractéristiques associées (CAA) et des Compétences associées (COA) lus élevées que pour l'archétype du héros (+1 à+3 selon le nombre de « + » et le nombre maximal de « + » existant pour cet élément), ou des Traits de réputation associés (TRA) sont indiqués, avec éventuellement le nombre de ces CAA, COA ou TRA qui s'appliquent au personnage.

A **A**imable et courtois (CAA : Charisme, Expression, COA : Compétences sociales hors Intimidation, TRA : Ami de tous (Coq), Contact facile (Coq), En quelques mots (quartier-maître), Étoffe des héros, Héros populaire, Petits papiers (pilote), Rempart de nos corps (chirurgien))

- A Personne agréable à côtoyer (1 TRA)
- A+ Personne d'abord particulièrement agréable (2 TRA)

B **B**on combattant (CAA : Caractéristique d'arme et/ou de dégâts, Résistance, COA : Compétences de combat principales, compétences physiques, TRA : Âme du navire (capitaine), Galvaniser les troupes (capitaine), Traits de réputation de combat, Cible insaisissable, Combattant légendaire (chef de pièce, gabier), Coup assommant (maître d'équipage), Étoffe des héros ou Ressources du démon, Inébranlable, Maître du combat (capitaine), Obédience, Poste de commandement, Sixième sens (vigie), Tireur légendaire (vigie)) :

- B combattant expert (2 TRA)
- B+ maître du combat (4 TRA)
- B++ véritable légende du combat (8 TRA))

C **C**ruauté (COA : Comédie, Intimidation, TRA : Inhibition de la vermine, Intimidation, Intimidation de groupe, Ressources du démon, Terreur des bleus (maître canonnier), Terreur du bord)

- C Montre une cruauté non nécessaire[C] (incluant le viol des prisonnières) (1 TRA)
- C+ Personnage sadique ou pratiquant les massacres de masse pour servir ses intérêts (2 TRA)
- C++ Cruauté systématique et gratuite, avec torture ou élimination des équipages entiers sans que cela présente d'intérêt objectif (3 TRA)

D Bouline de revers (a **d**upé ses compagnons) (CAA : Expression, Pouvoir, COA : Comédie, Discrétion, Larcins, Persuasion, Vigilance, Faiblesse : Paria ou traître à la cause pirate)

E Rapport à l'**e**sclavage : libération des esclaves[EL] (COA : Compétence spé. (Philosophie)), inclusion dans l'équipage[EE], alternative entre l'inclusion ou l'esclavage, ou inclusion seulement des esclaves marins et parlant une langue européenne[EA], traitement comme simple cargaison[EC]

F A connu une **f**in violente (réservé *a priori* aux pirates et flibustiers) : mort assassiné[FA], au combat[FC], en duel[FD], explosion ou accident[FE], naufrage[FN], pendaison[FP], prison[FPr], mort de maladie[FM], dans la rafale (miséreux)[FR], suicide (pour ne pas être pris)[FS], marronné[FMA]

H A connu une fin **h**eureuse[H] (réservé *a priori* aux pirates) : en tant que corsaire ou dans la navale[HC], exilé[HE], pardonné pour ses crimes[HP], riche[HR])

Ja **Ja**cobite (CAA : Perception, COA : Comédie, Connaissance des colons (jacobites), Connaissance des marins (jacobites), Connaissance spé. (Histoire), Discrétion, Empathie, Persuasion, Politique, Vigilance, TRA : Cible insaisissable)

Ju Se comporte comme un **ju**sticier ou un redresseur de torts : torturant à mort les odieux capitaines et traitant avec amabilité et respect les bons, après un procès dans les règles par exemple (CAA : Perception, COA : Connaissance des marins ou des colons, Connaissance spé. (Droit), Empathie, Meneur d'hommes, Persuasion, TRA : Bonne étoile, Chance du héros, Destinée, Intimidation, Intimidation de groupe)

- Ju Justicier en plus de pirate (1 TRA)
- Ju+ Se dévoue entièrement à sa tâche de redresseur de torts (3 TRA)

JP **J**usticier pour une cause politique (COA : Connaissance des marins ou des colons (ou plutôt les convictions des personnes connues), Connaissance spé. (Droit, Histoire), Empathie, Intimidation, Meneur d'hommes, Persuasion, Politique, Vigilance, TRA : Haine, Rage communicative, Rempart de nos corps (chirurgien))

- JP Justicier en plus d'aventurier (1 TRA)
- JP+ Se dévoue entièrement à sa cause (3 TRA)

JR **J**usticier dans une guerre **r**eligieuse (COA : Meneur d'hommes, Religion, TRA : Coup enragé, Destinée, Équipage endurci, Furie, Haine, Un lapin !)

- JR Justicier en plus d'aventurier (1 TRA)
- JR+ Se dévoue entièrement à la propagation de sa confession religieuse (3 TRA)

M **M**eneur d'hommes, éloquent ou avec un bagout remarquable (CAA : Charisme, Expression, COA : Comédie, Empathie, Meneur d'hommes, Persuasion, Séduction, TRA : Âme du navire ou Diable en personne (capitaine), Au nom de tous, Chance des héros, Destinée, Étoffe des héros, Galvaniser les troupes (capitaine), Héros populaire, Homme de l'art, Inébranlable, Maître de la canonnade (canonnier), Maître du combat (capitaine), Maître de la manœuvre (second), Maître de la recharge (maître d'artillerie), Obédience, Poste de commandement, Rempart de nos corps, Chirurgien)

- M Bon meneur d'hommes (1 TRA)

- M+ Meneur d'hommes remarquable (3 TRA)
- M++ Meneur d'hommes hors du commun (5 TRA)
- M+++ Meneur d'hommes légendaire (7 TRA)

N **N**on violent (COA : Empathie, Persuasion, Tactique, TRA : Héros populaire, Regard de la Raison)

P A fait de nombreuses **p**rises : plus de 50P (TRA : Infamie +100), plus de 100P+ (TRA : Infamie +200), plus de 400P++ (TRA : Infamie +800), plus de 1000P+++ (TRA : Infamie +2500) (CAA : Caractéristiques de métier, COA : Commerce, compétences de métier, Connaissance spé. (Géographie), Intimidation, Navigation, Tactique, Vigilance, TRA : Chance du héros, Étoffe des héros ou Ressources du démon, Sens des rochers (pilote))

Pa Patriote (pour pirates seulement)

R **R**ichesse du butin acquisR : richeR- (TRA : Gloire +50), très richeR (TRA : Gloire +100), remarquablement richeR+ (TRA : Gloire +200), considérablement richeR++ (TRA : Gloire +800), immensément richeR+++ (TRA : Gloire +2500) (CAA : Pouvoir, Érudition, COA : Balistique, Commerce, Meneur d'hommes, Navigation, Tactique, TRA : Bonne étoile (gabier), Chance des héros, Destinée, Étoffe des héros)

S **S**agace, rusé (CAA : Adaptabilité, Érudition, Perception, COA : Comédie, Compétences de connaissance dont surtout Tactique, Empathie, Persuasion, TRA : Cible insaisissable, Conseils de dernière minute (quartier-maître), Coup assommant (maître d'équipage), Découvreur du talent (quartier-maître), Destinée, En quelques mots (quartier-maître), Étoffe des héros, Homme de l'art, La poudre va parler (Canonnier, Second), Les oreilles qui traînent (mousse), Maître du subterfuge (quartier-maître), Obédience, Passoire, Poste de commandement, Sans une égratignure, Sixième sens (vigie), Un lapin !)

- S Esprit rusé (2 TRA)
- S+ Esprit remarquablement (4 TRA)
- S++ Esprit rusé légendaire (4 TRA)

T **T**errreur (CAA : Force ou Charisme, COA : Intimidation, TRA : Diable en personne, Furie, Haine, Inhibition de la vermine, Intimidation de groupe, Rage communicative, Ressources du démon, Terreur des bleus (maître canonnier))

- T Utilise la terreur comme arme pour inciter ses ennemis à mal se défendre, à se rendre ou à fuir (2 TRA)
- T+ Fait de la terreur son arme principale (4 TRA)

V **V**iolent (CAA : Force, COA : Athlétisme, Combat à mains nues, Intimidation, TRA : Combattant légendaire, Coups enragés, Des pieds et des mains, Diable en personne, Dur à cuire, Équipage endurci, Furie, Haine, Intimidation, Rage communicative, Ressources du démon, Terreur des bleus (maître canonnier), Terreur du bord)

- V Recours à la violence au-delà du nécessaire (1 TRA)
- V+ D'une extrême violence (3 TRA)
- V++ D'une violence extrême et permanente (3 TRA)

Les navires

Quant aux navires, vous noterez l'utilisation intensive des lourds vaisseaux au XVIIe siècle et des sloops et brigantins au début du XVIIIe, alors que le lougre, la corvette, la goélette et le brick sont les navires de course par excellence de la Révolution française et de l'Empire. À la fin du XVIIIe siècle également, on commence à construire d'énormes cotres, qui font jusqu'à 200 tonneaux et portent jusqu'à une trentaine de caronades. Ces canons, comme sur la plupart des navires de la Révolution et de l'Empire, ont une portée plus faible mais sont nettement plus légers, ont un calibre plus important et nécessitent peu d'hommes pour les manœuvrer. La mention « pierrier » réfère dans l'armement des navires aux pièces établies sur cardan sur le bastingage (canon de muraille, pierrier, espingole). La nature exacte de la pièce est liée à la taille du bâtiment (espingole sur navire de quelques tonneaux, pierriers pour les navires entre quelques tonneaux et une centaine de tonneaux, et canons de muraille au-delà d'une centaine de tonneaux).

Dans ce qui suit, les noms des navires sont donnés – autant que cela est possible – dans l'ordre où ils ont été possédés par les aventuriers. Lorsqu'un navire est renommé, les deux noms sont donnés sous la forme *Revenge/Happy Delivery*. Vous trouverez une description de chacun des types de navires indiqués pages 391 à 415 de ces carnets. Lorsque cela m'est connu, le gréement du navire, son tonnage, son nombre de canons et la taille de son équipage sont indiqués. Une absence d'indication signifie seulement que cette information ne m'est pas connue – et non pas que le navire n'est pas armé, par exemple.

Les aventuriers et leurs navires

Jurriaen Aernouts (ou ***Aernoutsz***)B,EC,HC,M,R-,V (Néerlandais, Indes Occidentales, 1674-1676). *Cheval Volant* (frégate), *De Vliegende Postpaard* (frégate), pirogue

Tuanku AbbasFC?,V (Malais, Indonésie, autour de 1845). Bero

Abdallah ben Aïcha « Benache »[A,B,EC,HR,M,P+,R,S+] (Salétin[1], Europe, Méditerranée, Afrique Occidentale, 1672-après 1713). Frégate de 14 canons, navire de 100 tx (150 h), navire de 22 canons, flotte des navires corsaires de Salé, navire de 24 canons (189 h), vaisseau de 44 canons, *Cheval Blanc* (frégate de 36 canons et 170 h)

Abd er-Rahman ben Aïcha[EC,HR,R-] (Salétin, frère d'Abdallah ben Aïcha, Europe, Méditerranée, Afrique Occidentale, 1694-après 1713). Navire de 18 canons (130 h), *Cheval Blanc* (33 canons, 170 h), navire de 14 canons et 8 galiotes

Mohammed ben Aïcha (Salétin, fils d'Abdallah ben Aïcha, Europe, Méditerranée, Afrique Occidentale, fin XVII[e]-début XVIII[e]). Frégate

Hajj Abdallah ben Hajj Mohamed « Abdallah Fennich »[A,EC,HR,R-] (Salétin, Europe, Méditerranée, Afrique Occidentale, 1691-1695). Navire de 18 canons et 150 h

Adam[B,C,EC,R-,T,V] (Français, Indes Occidentales, autour de 1660). Navire inconnu

Nicolas Adam (Français, Europe, Indes Orientales, 1795-1815). *Furet*

Henry Adams. Cf. *Henry Avery*

Abdeslam ben Mohamed ben Lafqih Al-Alami (Salétin, Europe, Méditerranée, Afrique Occidentale, autour de 1825). Aviso

Abdellah ben Al-Ayyachi Al-'Asri (Salétin, Europe, Méditerranée, Afrique Occidentale, autour de 1788). Aviso

Jean Marie Advisse Desruisseaux (Français, Indes Orientales, 1780-1783). *Bouffonne* (160 tx et 12 canons avec 80 h), *Saint Michel* (300 tx et 6 canons, 30 h)

Rajah Agi Bota[M,V] (Illanoo, Indonésie, 1825-1830). Flotte de praos

Lope de Aguirre « El Loco »[D,FA] (Espagnol du pays basque, Indes Occidentales, 1552-1561). Trois goélettes (300 soldats, 200 Indiens)

Jean d'Albarade (Français, ministre de la marine de 1792 à 1793, Europe, Indes Occidentales, Afrique Occidentale, Indes Orientales, 1779-1819). *Duchesse-de-Chartres* (frégate de 12 canons), *Aigle* (frégate à carène cuivrée de 650 tx, 42 canons, 360 h)

Albert (Français, Indes Orientales, 1793). *Egalité*

Mansel Alcantra[C+,T,V+] (Espagnol, Afrique Occidentale, autour de 1829). *Macrinarian* (brick)

Ahmed Alcouar (Salétin, Europe, Méditerranée, Afrique Occidentale, XVIII[e]). Vaisseau de 22 canons

James Aldey (Anglais, avec Clays Stephen et John et Mark Mixtow, Europe, Méditerranée, Groenland, 1540-1579). *Trinity Gilbert*

John Aldred (Anglais, Indes Occidentales, Caps de Virginie, 1694-1702). HMS *Essex Prize* (aviso de 16 canons)

William Aleyn[EC,HR,R-] (Anglais, seul, avec William Kyd, puis William Kyd et Clay Stephen, Angleterre, pirate : 1430-1448, armateur pirate : 1448-148?). Chaloupe

Basha Ali[M+] (Barbaresque, Méditerranée, ?-1571). Flotte, puis autre flotte de 200 galères

Nicolas Alix (Français, Europe, 1793-1801). *Coureur* (70 tx et 6 canons, 40 h), *Houzard* (6 canons, 32 h), *Petit Quinola* (40 tx et 4 canons, 28 h)

Allègre (Français, Indes Occidentales, 1803-1806). *Vigilante, Austerlitz*

Joseph Jean Allemes (Français, Europe, 1795-1815). *Vengeur* (14 canons, 90 h), *Hirondelle* (121 tx, 16 canons et 2 pierriers, 90 h), *Légère* (brick de 89 tx et 14 canons, 58 h), *Marengo* (14 canons, 60 h), *Ligue* (14 canons, 58 h)

Allen[B,C,EC,T,V] (Anglais, Indes Occidentales, 1660). *Thriver*

Robert Allison[B,C,EC,HR,R-,T,V] (Écossais, Indes Occidentales, Mers du Sud, 1679-1698, puis armateur et capitaine de New York). Sloop (18 tx, 25 h)

Jacques Antoine Altazin (Français, Europe, 1793-1808). Père de Famille (14 canons, 60 h), *Furet*

Pierre Altazin (Français, Europe, 1758). *Comtesse d'Ayen* (70 tx et 6 canons et 8 pierriers, 50 h)

Altazin fils (Français, Europe, 1793-1807). *Renée* (6 tx, 31 h), *Etoile, Princesse de Boulogne*

Nicholas Alvel[FP] (Anglais, Mer Ionienne, autour de 1603). Brigantin

Nicolas Amon « Grenezé »[B,C,EC,T,V] (Anglo-normand, Indes Occidentales, 1676-1687). Petit navire, *La Trompeuse* (vaisseau de guerre, 120 h), barque, vaisseau hollandais

Cornelis Andriessen ou **Cornelius Andresson**[B,C,EC,HC,T,V] (Néerlandais, Indes Occidentales, 1674-1675). *Penobscot* (sloop), *La Mutine*

Michiel Andriessen ou **Michel Andresson**[B,C,EC,M,R++,T,V] (Néerlandais, Indes Occidentales, Afrique Occidentale, 1676-1686). *Le Tigre* (vaisseau), puis *Mutine* (vaisseau de 36 canons, 200 h)

Guillaume Marie Angenard[FS,R+,S] (Français, Europe, Indes Orientales, 1795-1813). *Amphitrite* (sur le navire de Le Même), *Va-Tout* (chaloupe, 2 canons), *Magdeleine* (14 canons), petit cotre, *Vénus* (16 canons, 80 h), *Spéculateur* (lougre de 50 tx et 16 canons, 80 h)

Jehan Ango, vicomte de Dieppe[M+,S+] (Français, armateur, France, 1515-1551). Flotte de 70 navires

Angora, Sultan du Timor[A,B+,C+,M+,R,V+] (Timoréen, avec Conajee Angria, puis seul, Indes Orientales, 1690?-1698). Flotte de cinq praos armés pour la guerre et plusieurs galères, prame rapide

1. Habitant de Salé (Cf. page 174)

« À dater de ce moment, sa vie [Conajee Angria] fut vouée au pillage en mer, de manière méthodique, avec un tel succès que l'aventurier d'humble origine non seulement amassa suffisamment d'argent pour fonder et maintenir un royaume rejetant tout allégeance à un suzerain pour un demi-siècle – qu'il légua à ses fils – mais laissa dans toutes les annales de la mer de l'Est un nom plus connu que ceux des plus grands monarques de l'histoire de l'Asie à l'exception de Kubilaï Khan. »

Amiral G.A. Ballard,
Rulers Of The Indian Ocean

Conajee Angria[B++,EC,HR,M+++,P++,R+++,S++,V,T+] (Timoréen, avec Angora, puis seul, capitaine de James Plantain, Côte de Malabar, 1698-1729). Prame de 38 canons, flotte de la région de Mahratta, puis des centaines de navires de guerre et des milliers de marins ; sa première forteresse est à Vijaydurg, près de Bombay, puis également les îles fortifiées de Kolaba à Alibaug, le village d'Alibag

Mannajee Angria[M+,R+] (Indien, fils illégitime de Conajee Angria, seul, avec Yessajee Angria, seul, Côte de Malabar, 1729-1759). Flotte de navires (navires de guerre, grabs, gallivats)

Rughoojee Angria[M+,R] (Indien, fils de Mannajee Angria, Côte de Malabar, 1759-1798). Flotte de navires (navires de guerre, grabs, gallivats)

Sakhajee Angria[M+,R] (Indien, fils légitime de Conajee Angria, Côte de Malabar, 1729-1734). Flotte de navires (navires de guerre, grabs, gallivats)

Sumbhajee Angria[HR,M,R+] (Indien, avec Toolajee Angria, fils légitime de Conajee Angria, Côte de Malabar, 1729-1746). Flotte de 50 navires, dont des navires de guerre

Toolajee Angria[B++,C,EC,HR,M++,P++,R++,S,V,T+] (Indien, fils illégitime de Conajee Angria, avec Sumbhajee Angria, seul, Côte de Malabar, 1729-1755). Flotte de navires (navires de guerre, grabs, gallivats) (3 trois-mâts de 20 canons, 2 navires de deux mâts portant entre 12 et 16 canons, 13 gallivats portant entre 6 et 10 canons, 13 autres navires, plus 2 autres dont l'un est percé pour 40 canons)

Yessajee Angria[M+,R-] (Indien, fils légitime de Conajee Angria, avec Mannajee Angria, seul, Côte de Malabar, 1729-1735). Flotte de navires (navires de guerre, grabs, gallivats)

Pierre Anguier (Français, Europe, 1744-1763). *Aventurier* (55 tx, 6 canons et 8 pierriers, 60 h), *Bien Trouvé, Tiercelet*

Jacques Annekaert (Français, Europe, 1707-1708). *Saint Jacques* (8 tx, 15 h), *Revanche, Saint Laurent* (60 tx et 12 canons, 84 h)

Claude Hilarion Anquetil (Français, Europe, 1781). *Comte d'Orvillier* (90 tx), *Prince de Tingry* (senau de 100 tx et 16 canons), *Comte de Boisgelin* (45 tx et 12 canons)

John Ansell[B,C,EC,R,T,V] (Anglais, Indes Occidentales, autour de 1668). Navire

Thomas Anstis ou **Anstead**[C,FA,Ju] (Anglais, à bord du navire d'Howell Davis, avec Bartholomew Roberts, seul, avec John Fenn, seul, capitaine de John Fenn, Brigstock Weaver, Afrique Occidentale, Indes Occidentales, 1721-1723). *Good Fortune* (brigantin de 18 canons, 70 h), deux navires (*Good Fortune* et *Morning Star* commandé par John Fenn (32 canons, 100 h)), *Good Fortune* (brigantin de 18 canons, 170 h)

Nicolas Anthon (Français, Europe, 1746-1781). *Comtesse de La Marck* (20 tx, 2 canons et 6 pierriers, 30 h), *Comte de Guichen, Comte de Saint Pern, Eclipse* (150 tx)

Jean Noël des Antons (Français, Europe, 1689-1695). *Darmouth, Amitié* (180 tx et 18 canons, 151 h), *Sérieuse* (160 tx)

Benhassoun ben Ahmed ben Mohamed Aouad (Salétin, Afrique Occidentale, Méditerranée, Europe, autour de 1760). Aviso

Hajj Al-Hashmi ben Hajj Ahmed Aouad[HR,M+,R-] (Salétin, Afrique Occidentale, Méditerranée, Europe, autour de 1765). Flotte des corsaires de Salé

Hajj Ali ben Mohamed Aouad (Salétin, Afrique Occidentale, Méditerranée, Europe, 1742-1766). Aviso

Hajj Taher ben Hajj Hashmi Aouad (Salétin, Afrique Occidentale, Méditerranée, Europe, 1770-1813). Aviso

Mohammed Aouad (Salétin, Afrique Occidentale, Méditerranée, Europe, autour 1661). Arondelle

Qandil Aouad (Salétin, Afrique Occidentale, Méditerranée, Europe, XVII^{e} siècle). Arondelle

Archambaud[B,C,EC,T,V] (Français, Indes Occidentales, 1678-1695). Fort navire, *L'Archambaud* (8 puis 10 canons et 80 h)

René Arnaud (Français, Europe, 1694). *Notre Dame de Bon Secours* (barque longue de 6 tx, 2 pierriers, 21 h)

François Aregnaudeau (Français, Europe, 1795-1815). *Blonde* (corvette de 500 tx et 36 canons, 257 h), *Sans Culotte Nantais* (chasse-marée), *Duc de Dantzig* (brick de 291 tx et 14 canons, 103 h), *Joséphine* (14 canons, 105 h), *Heureux Spéculateur* (61 tx et 14 canons, 190 h), *Actif* (lougre de 14 canons, 80 h), *Joséphine* (14 canons, 105 h), *Heureux Ménage*

Pierre Arnoux (Français, Europe, 1797-1800). Télémaque, Coureur (10 canons, 150 h), *Courrier*

Henri Arson de la Ronsais (Français, Europe, 1691-1692). *Don du Saint Esprit* (150 tx et 18 canons), *Pontchartrain*

Michel d'Artigny « Le Basque »[B,C,EC,R+,T,V] (Français, Indes Occidentales, 1665-1683). *Dauphin*

Artus. Cf. *Pierre Brier-Artus*

Arthus. Cf. *Bernard Briez*

Aruj Reis, puis **Oruç Reis**, « Baba Arudj » ou « Barberousse », ou « Gümüş Kol (Bras-d'Argent) », Sultan d'Alger, puis **Bey d'Alger**[B,EC,FC,Ju,M+,P++,R++] (Grec, puis Ottoman, avec Khayr ad-Din, avec Khayr ad-Din, Salih Reis et Kurtoğlu Muslihiddin Reis, avec Khayr ad-Din, Ishaq et Salih Reis, Méditerranée, 1495-1518). Bateau, navire corsaire, dix-huit galiotes, vingt-quatre galiotes, vaisseau, flotte de petites galiotes, 12 galiotes et 1000 soldats turcs, trois navires corsaires, dix-sept galères, flotte de navires

Leigh Ashworth[C,E,HC,Ja,Pa,R,V] (Anglais, avec Henry Jennings, Indes Occidentales, 1715-1717). *Mary* (sloop de 10 canons), *Sainte Mary* (corvette de 50 canons), *Ann* (sloop de 35 tx)

Thomas Aubert[A,M,S] (Français, avec Giovanni da Verrazano, Indes Occidentales, 1508). *Pensée*

Firmin Aucoing (Français, Europe, 1795-1815). *Poisson Volant* (6 canons, 30 h), *Escamoteur* (50 tx)

Jacques Auger (Français, Europe, 1796). *Etoile* (70 tx et 10 canons, 98 h)

John Auger (Anglais, avec John Auger, Dennis Macarthy, William Ling et George Roundsivel, capitaine de Phileas Bunce, Dennis Macarthy, Thomas Morris, William Ling, William Lewis et George Roundsivel, Indes Occidentales, 1717-1718). *May* (sloop)

Chevalier d'Augier (Français, Manche, autour de 1692). Trois vaisseaux (*Elizabeth, More, Marin*)

Louis Michel Aury (Français, Indes Occidentales, 1809-1821). *William*

Antoine ou **Jehan d'Auton** ou **d'Autun**[B+] (Français, avec Jean Chapperon, France, Portugal, 1507). Barque de 60 tx, 70 h

« Après avoir transbordé tous les trésors et pillé la prise de tout ce qui leur faisait envie, les forbans [d'Avery et de Tew] la laissèrent aller. […] Dès que le Mogol l'apprit, il sut que c'était des Anglais ; il menaça très haut et parla d'envoyer une puissante armée pour chasser les Anglais par le fer et le feu de tous leurs comptoirs de la côte indienne. La Compagnie des Indes prit peur […]. Le bruit que fit la chose parvint jusqu'en Europe et fut à l'origine des légendes qui coururent sur la puissance d'Avery. »

Capitaine Johnson, Histoire générale des plus fameux pyrates

Henry Avery (ou **Every**), *alias* **Henry Adams**, *alias* **Bridgeman**[A,C,D,FR,M,R+,V] (Anglais, un moment avec avec Thomas Tew, William May, William Want, Thomas Wake, avec William May, capitaine de James Plantain, Alexander Dalzeel et Thomas Collins, Afrique Occidentale, Indes Orientales, Indes Occidentales, Europe, 1695-1700). *Charles II*, *Fancy* (46 canons, 150 h), *Duke*, *Sea Flower* (sloop de 4 canons et 50 tx)

Pedro Menéndez de Avilés[C,HR,M+,S,V] (Espagnol, Indes Occidentales, 1561-1574). Flotte au trésor espagnole

Pierre Avice de la Lande (Français, Europe, 1690). *Saint-François* (300 tx et 28 canons, 180 h)

Pierre Avice de Vaujoyeux (Français, Europe, 1693). *Phélipeaux* (frégate de 300 tx)

Samuel Axe (Anglais, avec William Jackson, stationné à Providence Island, Indes Occidentales, 1629-1645). Flibot

John Aylett[B,C,EC,FE,T,V] (Anglais, Indes Occidentales, 1668-1669). *Lily* (10 canons, 50 tx)

Baba Arudj. Cf. *Aruj Reis*

Philip Babington[B,C,EC,T,V] (Anglais, Proche-Orient et Empire Moghol, autour de 1685). *Charming Mary*

Godefroi Bachelier (Français, Europe, 1744-1763). *Amitié* (20 tx, 32 h), *Trois Frères* (45 tx, 6 canons et 12 pierriers, 55 h), *Trois Sœurs* (15 tx, 4 pierriers, 25 h), *Subtile* (8 canons et 12 pierriers, 90 h), *Ressource* (10 canons et 8 pierriers, 100 h), *Sainte Barbe* (55 tx, 6 canons et 8 pierriers, 59 h), *Saint Louis* (55 tx et 6 canons et 6 pierriers), *Marquis du Barail* (14 canons, 124 h)

Jean François Baclin (Français, Europe, 1800-1815). *Bien Informé* (28 h), *Voltigeur* (21 h), *Duc de Dantzig*, *Estelle*



Henry Avery

Charlotte Badger (Australienne, Australie, 1806-1816). Vénus

Nicolas Baeteman (Français, Europe, 1694-1710). *Aurore, Victoire* (24 canons), *Fortune* (160 tx et 22 canons, 150 h), *Blackwall* (vaisseau de 678 tx et 50 canons, 367 h), *Pot* (galère)

Commodore Bagwell (Anglais, Indes Orientales, 1738-1739). *Victory*, *King George*, *Princess Caroline*, *Resolution*

Jean Baillon du Theil (Français, Europe, 1686-1697). *Reine des Anges* (150 tx et 12 canons), *Juste* (200 tx et 22 canons), *Jeune Homme* (120 tx)

Louis Bailly (Français, Europe, 1795-1815). *Impatient* (150 tx et 10 canons, 183 h), *Rancune* (brick de 120 tx et 10 canons, 48 h), *Brillant, Hasard* (45 tx et 8 canons, 36 h), *Fortune* (goélette de 50 tx et 6 canons, 51 h), *Dublin, Volontaire*

Joseph Baker (ou **Joseph Boulanger**)[FP] (Canadien, Indes Occidentales, 1800). *Eliza* (goélette)

Giuseppe Balaglini (Italien, Europe, Méditerranée, 1795-1815). *Napoléon*

Ballajee Bajee Rao, fils du Peishwa de l'Empire Moghol (Moghol, Empire Moghol, 1740). Importantes forces

Adam Baldridge (Anglais, Madagascar, 1685-1697). Receleur à Madagascar

Jean Bameson (Français, Europe, 1689-1713). *Comtesse de Lomont* (150 tx, 18 canons et 8 pierriers, 115 h), *Agile* (8 canons et 12 pierriers, 71 h), *Amazone, Prince*

Joseph Bannister[B,C,EC,FP,T,V] (Anglais, Indes Occidentales, 1680-1687). *Golden Fleece* (30 canons, 115 h), barque

Mathurin Barbaron (Français, Europe, Indes Orientales, 1781). *Sainte Thérèse* (200 tx et 18 canons, 200 h), *Joséphine* (220 tx et 40 canons, 267 h), *Betsy* (450 tx et 26 canons)

Nicolas Barbe (Français, Europe, ?-1532). *Michelle*

Barberousse. Cf. *Aruj Reis* ou *Khayr ad-Din*

Barbinet. Cf. *René Duguay-Trouin*

Willem Barentz[M+] (Néerlandais, Indes Occidentales, Mer de Barentz, 1594-1597). Deux navires, flotte de sept navires, deux navires

Abd er-Rahmân Bargach (Salétin, Afrique Occidentale, Europe, Méditerranée, fin XVIII[e] siècle). Aviso

Jonathan Barnet (Anglais, Jamaïque, 1715-1720). *Tyger* (sloop armé pour la guerre)

William Barnes[B,C,EC,HP,M,R-,T,V] (Anglais, Indes Occidentales, 1670-1677). *Constant Thomas* (80 tx)

Baron Bucaille. Cf. *Jacques Oudart Fourmentin*

Barthe (Français, Europe, Indes Orientales, 1799). *Aventure*

« Les naufrageurs étaient dirigés par Thomas Barrow, ancien second d'un brigantin de la Jamaïque qui s'était enfui avec des objets de valeur supposés avoir appartenu à un «marquis espagnol». Barrow n'avait pas de navire à lui mais paradait dans l'île, se disant «gouverneur de Providence» et promettant d'en «faire un second Madagascar». »

Colin Woodard, The republic of pirates

Thomas Barrow[V+] (Anglais, Bahamas, 1715-1718). Brigantin de la Jamaïque, puis sans navire (pillard et naufrageur à Nassau)

Joseph Barss[A,P] (Anglais de Nouvelle-Écosse, Indes Occidentales, 179?-1815). *Lord Spencer* (goélette), *Rover* (brick), *Liverpool Packet* (goélette négrière)

André Bart (Français, Europe, autour de 1692). *Saint François de Paule* (280 tx et 30 canons), *Aventurier Fortuné* (200 tx), *Marie, Reconnaissance* (200 tx et 26 canons, 124 h)

Cornil Bart (Français, Europe, 1656-1675). *Saint Philippe*, *Conquise*

Cornil II Bart (Français, Europe, 1689-1713). Médée

Cornil-Jacques Bart (Français, Europe, 1778-1783). *Necker* (150 tx, 20 canons et 4 pierriers, 130 h), *Maraudeur* (45 tx, 8 canons et 10 pierriers, 45 h), *Comtesse de Provence* (150 tx et 18 canons, 130 h)

François Cornil Bart (Français, Europe, 1689-1713). *Jersey* (390 tx et 40 canons, 280 h), *Héroïne* (20 canons), *Protée, Auguste* (vaisseau de 3[e] rang de 700 tx et 38 canons, 380 h)

Gaspard Bart (Français, Europe, 1656-1675). *Yeux* (frégate), *Cheval Marin, Palme* (frégate de 220 tx et 26 canons, 164 h), *Dauphin Couronné*

Jacques Bart (Français, Europe, 1652-1664). *Saint-François*

« – Monsieur Bart, dit le roi, je vous ai fait chef d'escadre.

– Vous avez bien fait, Sire.

– […] Cette réponse est celle d'un homme qui sait ce qu'il vaut et qui compte, en ce poste, pouvoir m'en donner des preuves nouvelles. »

Nomination de Jean Bart comme Chef d'Escadre par Louis XIV

Jean Bart[A,B+,HR,M++,P+++,R++,S++,T] (Flamand, Néerlandais, puis Français, Europe, Méditerranée, 1666-1702). *Canard Doré* (brigantin), *Comte*, *Roi David* (galiote de 35 tx et 2 canons, 35 h), *Yeux* (frégate), *Royale* (frégate de 80 tx et 10 canons, 80 h), *Grand Louis* (frégate de 20 canons), *Palme* (frégate de 120 tx et 14 canons),

Les plus grands Barbaresques





frégate de 250 tx et 26 canons, flottille de 6 navires, *Dauphin* (frégate de 130 tx et 30 canons, 200 h), *Mars* (frégate de 250 tx et 32 canons), *Vipère* (frégate de 12 canons), *Alcyon* (frégate de 44 canons, 300 h), *Railleuse* (frégate de 150 tx et 24 canons, 200 h), *Alcyon* et une escadre de vaisseaux de ligne, *Serpente* (frégate de 36 canons), flotte de 7 frégates et un brûlot (dont *Fortune*, *Comte* (271 tx) et *Tigre*), *Maure* (vaisseau de 3e rang de 750 tx, 54 canons, 300 h) et une flottille de cinq frégates, une corvette et deux flûtes, escadre de Flandre, *Fendant* (vaisseau de 70 canons)

Joseph-Michel Bart (Français, Europe, Indes Occidentales?, Indes Orientales?, 1795-1815). *Sophie* (goélette de 110 tx et 14 canons, 95 h), *Pourvoyeur* (55 tx et 6 canons, 40 h)

Pierre Bart « Bréha »[B,C,EC,FP,M,R,T,V] (Français, Indes Occidentales, 1678-1685). Petite barque, *Saint-François* (frégate de 2 canons, 70 h), *Fortune* (barque longue), *Diligente*, petit bâtiment, *Nuestra Señora de Regla*

Pierre Bart (Français, Europe, autour de 1759). *Chasseur* (30 tx), *Sainte Anne, Chasseur* (45 tx), *Saint Jacques*, *Palme Couronnée*

Pierre-Jean Bart (Français, Europe, 1744?-1760?). *Elisabeth* (frégate), *Danaé* (frégate de 600 tx et 40 canons, 350 h)

Samson Bart (Français, Manche, autour de 1400). *Aigle*

Barthélémy Le Portugais. Cf. *Bartolomé de La Cueva*

Bartolomé de La Cueva « Barthélémy Le Portugais »[B,C,EC,FE,R,T,V] (Portugais, Indes Occidentales, 1660?-1663). Barque (4 canons, 30 h)

Le basané. Cf. *Pierre-Jean Dignac*

Basilica Hand. Cf. *Israel Hands*

Michel Le Basque. Cf. *Michel d'Artigny*

Alexis Basset (Français, Europe, 1795-1815). *Heureuse Espérance* (49 tx et 14 canons, 34 h), *Espérance* (cotre de 22 tx et 2 canons, 22 h), *Courageux, Confiance* (122 tx et 8 canons, 73 h)

Bataille (Français, Manche, autour de 1400). *Singe*, *Ours*

Charles Baudran (Français, Europe, 1702). *Victoire* (200 tx et 28 canons, 128 h)

Michel Baudran de la Lande Cadiou (Français, Europe, Indes Orientales, 1799). *Capricieuse* (50 tx et 10 canons, 52 h), *Connétable* (250 tx et 30 canons, 153 h), *Solide* (200 tx et 20 canons, 144 h)

Ali Baudry (Salétin, Afrique Occidentale, Méditerranée, Europe, ?-1681). Navire de 6 canons et 45 h

Baugrand (Français, Europe, 1712). *Maréchal d'Estrée*

Joseph Bavastro « le Lion de Gibraltar »[B,M+P+] (Niçois, Méditerranée, 1795-1815). *Notre Dame du Belvédère* (polacre), *Intrépide* (4 canons, 45 h), *Masséna* (felouque), *Intrépide* (chebec de 4 canons, 75 h), *Saint Joseph*, *Prince Eugène* (16 canons, 128 h), *Joséphine* (corvette de 215 tx et 36 canons, 148 h), *Intrépide II* (14 canons, 80 h), *Rita*, *Masséna II*/ Général Masséna (18 canons, 80 h), *Intrépide III* (34 canons, 150 h), *Cygne*/*Prince Jérôme* (30 tx et 2 canons, 46 h), *Fanny* (18 canons, 100 h)

Michel Bavastro (Niçois, Méditerranée, 1803-1815). *Caroline* (brick de 10 canons, 40 h), *Prince Jérôme* (30 tx et 2 canons, 46 h)

John Beare[B,C,EC,HC,T,V] (Anglais, Indes Occidentales, 1684-1696). Sloop, puis la *Soledad*

Chevalier Robert de Beauchêne (Français, Indes Occidentales, Afrique Occidentale, Europe, 1695-1731). Canoë iroquois, sloop

Jacques Gouin de Beauchêne (Français, Europe, Mers du Sud, 1693-1699). *Prudent* (500 tx et 40 canons, 288 h), *Phélypeau* (300 tx et 44 canons, 240 h), *Vierge de grâce* (300 tx, 169 h)

Beau Derrick. Cf. *Derrick Cornelissen*

Beauvais. Cf. *Jacques-François Couteux*

Jean-Baptiste Beaufils (Français, Europe, 1745). *Heureux* (300 tx), *Vestale* (140 tx)

M de Beaujeu (Français, Europe, 1703-1704). *Jeux* (36 canons, 185 h), *Héroine, Milford* (250 tx, 18 canons et 2 pierriers, 213 h)

Philippe Prévost de Beaulieu-Persac[M] (Français, Méditerranée, 1609). Flotte et huit galères espagnoles

Jean François, avocat de Beauregard (Français, Europe, 1704). *Saint Sulpice* (300 tx et 22 canons, 201 h)

Le Fer de Beauvais (Français, Europe, 1689-1713). *Saint Laurent* (135 tx), *Marquis, Polastron* (280 tx, 196 h), *Dauphin* (300 tx et 34 canons, 224 h)

Pierre François Beauvois (Français, Europe, 1795-1815). *Victoire* (35 h), *Desaix* (36 tx et 14 canons, 53 h), *Hasard* (lougre de 10 canons, 40 h), *Aigle* (82 tx et 14 canons, 65 h), *Adolphe* (14 canons, 46 h)

Sir William Beeston (Anglais, Indes Occidentales, 1672-1673). HMS *Assistance* (deux-ponts de 50 canons)

Charles Bellamy (Anglais, Indes Occidentales, Madagascar, Afrique Occidentale, 1717-1720). *Revenge*

« Il n'y a aucun rapport indiquant que le capitaine Bellamy et son équipage ait jamais usé de violence pour capturer un seul des navires qu'ils ont pillés. »

Arthur T Vanderbilt, Treasure Wreck: The Fortunes and Fate of the Pirate Ship Whydah

Samuel Bellamy « Black Sam »[A,B+,EE,FN,Ju,M++,N,P+,R+,S+,T+] (Anglais, avec Paulsgrave Williams, avec Benjamin Hornigold, avec Olivier Le Vasseur, avec Paulsgrave Williams et Richard Noland, avec Richard Noland, John Brown et Simon Van Vorst, avec John Brown et Simon Van Vorst, capitaine de Richard Noland, Richard Caverley, Simon Van Vorst et John Brown, Indes Occidentales, 1715-1717). Sloop, deux pirogues (nombreux coupeurs de bois de Bélize), *Saint Mary* (marchand de 14 canons), *Marianne* ou *Mary Ann* (sloop de 6 puis 10 canons, 50 tx, 90 h), *Sultana* (galère puis corvette de 26 canons), *Whydah* (Négrier trois-mâts carré de 28 canons et 300 tx, 150 h), flotte (*Whydah*, *Marianne*, *Ann Galley* (allège), *Fisher*)

Renato Beluche[B+,HR,M++,R,S] (Français, au service des Espagnols, avec Jean Laffite, avec Simón Bolívar, Indes Occidentales, 1802-1860). Marchand, *General Bolivar* (goélette de 6 canons), escadre des indépendantistes de Simón Bolívar

Francis Beme (Flamand, Europe, 1639). Navire inconnu

Benache. Cf. *Abdallah ben Aicha*

Jacques Claude Bénard-Margolle (Français, Europe, 1795-1815). *Voltigeur* (navire armé de 4 pierriers, 20 h), *Revanche* (lougre)

(Futur Vice-Amiral) John Benbow[A,B,EC,FC,M+,S] (Anglais, Europe, Indes Occidentales, 168?-1702). HMS *Nonsuch*, *Benbow Frigate*, *Flotte anglaise des Indes Occidentales*, HMS *Breda*, en tête du *Blue Squadron* (9 vaisseaux de ligne)

Count Maurycy Beniowski (Polonais, Madagascar, 1771-1786). *Intrépide*

John Bennett[B,C,EC,FC,HC,R-,T,V] (Anglais, Indes Occidentales, 1669-1677). *Faithfull Mary* (barque de 15 tx), *Virgin Queen* (30 h), *Fortune* (brigantin), *Saint David* (14 canons)

Pierre (Nicolas) François Benoit (Français, Europe, 1793-1810). Républicain (100 tx et 6 canons, 37 h), *Deux Frères* (lougre de 31 tx et 6 canons, 31 h), *Petit Henri* (4 canons, 30 h), *Revanche* (4 canons, 16 h), *Rusée* (15 h), *Deux Frères* (le même), *Flibustier* (10 h)

Mohamed Benqlou'a (Salétin, Afrique Occidentale, Europe, Méditerranée, autour de 1813). Aviso

Abdellah Berbich (Salétin, fils d'Abdelkader, Afrique Occidentale, Europe, Méditerranée, fin XVII^{e}-début XVIII^{e}). Aviso

Abdelkader Berbich (Salétin, Afrique Occidentale, Europe, Méditerranée, XVII^{e} siècle). Arondelle

Ali Berbich (Salétin, fils d'Abdelkader, Afrique Occidentale, Europe, Méditerranée, fin XVII^{e}-début XVIII^{e}). Aviso

Berlew (Anglais, Indes Orientales, 1716). 20 gallivats et plusieurs petites galères, puis 2 galivats

Jean Berliquet (Français, Europe, 1708-1710). *Diligente, Marquise* (50 tx, 1 canon et 4 pierriers, 30 h), *Découverte* (6 canons et 4 pierriers, 40 h)

Jean Bernanos[B,C,EC,FC,HC,M,R,T,V] (Français, Indes Occidentales, 1670-1695). Sloop de 6 canons (60 h), vaisseau, *Le Marin*

Aelbert Bernardsen (Néerlandais, Indes Occidentales, 1665). *Trueman* (6 canons)

Charlotte de Berry (Anglaise, Afrique Occidentale, Indes Occidentales, autour de 1656). Marchand

Pierre Adrien Berlamont (Français, Europe, Indes Orientales, 1745-1759). *Hareng Couronné* (120 tx, 12 canons et 4 pierriers, 90 h), *Europe* (8 canons, 56 h), *Asie* (70 tx, 8 canons et 6 pierriers, 55 h), *Saint Michel* (6 canons, 55 h)

Olivier Berthelot de la Jannais (Français, Europe, 1706). *Hardy* (4 canons, 20 h)

Pierre Berthelot (Français, au service du Portugal, Indes Orientales,1625?-1638). Frégate

Chevalier François-Annibal de Béthune (Français, Europe, Afrique Occidentale, Méditerranée, 1676-1728). *Sirène* (deux-ponts de 46 canons)

François Bézart du Demaine (Français, Europe, 1703). *Saint Esprit* (300 tx et 38 canons, 180 h)

Baldassarre di Biassa (Italien, Méditerranée, 1509). Deux galères papales

Commodore James Biddle[B,M,S] (Anglais, Indes Occidentales, 1817-1823). *Division anti-pirates* (USS *Macedonian* (frégate), USS *Congress* (frégate), USS *Cyane* (corvette), USS *John Adams* (corvette), USS *Hornet* (aviso), USS *Peacock* (aviso), USS *Spark* (brick), USS *Enterprise* (brick), USS *Grampus* (goélette), USS *Alligator* (goélette), USS *Shark* (goélette), USS *Porpoise* (goélette) et deux canonnières)

Sylvestre Billes (Français, avec Jean Fleury de Vatteville, Europe, Indes Occidentales, Afrique Occidentale, 1521-1527). *Romaine*

Billy One Hand. Cf. *Christopher Condent*

Olivier Bird (Français, Europe, 1711). *Saint Louis de Beaulieu* (12 tx et 6 canons, 37 h)

Alexandre William Black (Américain, puis Français, Indes Occidentales, Europe, 1795-1815). Téméraire, Courrier, Heureux Spéculateur (50 tx et 6 canons), *Eléonore, Aigle* (14 canons, 61 h), *Arbalète* (4 canons, 34 h), *Cygne* (128 tx et 14 canons, 73 h), *Entreprenant* (100 tx, 16 canons et 4 pierriers, 61 h)

Black Bart. Cf. *Bartholomew Roberts*

Black Sam. Cf. *Samuel Bellamy*

Torquil Blair (Écossais, avec Neil MacLeod et également avec Peter Love, Écosse, 1597-1613). Chaloupes

« Je ne m'estime pas l'égal de Blake »

Horatio Nelson

« Général en mer » Robert Blake « Père de la Royal Navy[1] **»**[A,B,M+++,P+,S+] (Anglais, Europe, 1649-1655). Armée navale de la faction des parlementaires (12 puis 16 vaisseaux)

François Auguste Blanchard (Français, Indes Occidentales, Europe, 1795-1815). *Courageux* (53 tx, 44 h), *Malouin* (49 tx, 64 h), *Constance* (lougre de 40 tx et 14 canons), *Constance* (goélette de 70 tx et 14 canons, 57 h), *San Josepho* (brigantin de 220 tx et 14 canons, 103 h)

Nicolas Blanchet de la Villorieux (Français, Europe, 1704). *Sainte Anne* (250 tx et 24 canons, 144 h)

Etienne Jean Blanckeman (Français, Europe, 1797-1804). *Lynx* (lougre de 14 canons, 47 h), *Anacréon* (brick de 122 tx, 14 canons et 2 pierriers, 76 h), *Bellone* (200 tx et 28 canons, 93 h), *Chasseur* (120 tx et 14 canons, 63 h), *Contre Amiral Magon* (17 canons, 86 h)

Augustino Blanco[R-] (Espagnol, Indes Occidentales, 1700-après 1725). Pirogues

Pierre Blare (Français, Europe, 1709-1713). *Hasardeuse* (18 tx et 6 canons, 49 h), *Pomme d'Or* (24 canons, 120 h), *Cerf Volant, Sultane* (60 tx et 12 canons, 86 h)

Pierre Blart (Français, Europe, 1705). *Duchesse* (barque longue de 18 tx)

Abraham et Willem Albertszoon Blauvelt[A,B,C,EC,HR,M,R,T,V] (ou ***Bovelet*** ou ***Bluefield***) (Néerlandais, Indes Occidentales, 1630-1665). *La Garse* (6 canons, 50 h)

Abraham et William Bluefield. Cf. *Abraham et Willem Albertszoon Blauvelt*

Bloody Sword. Cf. *Bennett Grahame*

Robert (ou ***Paul***) ***Blondel*** ou ***Blundel***[B,C,JR,T,V] (Français, avec François Le Clerc, Indes Occidentales, Europe, autour de 1553). *Adventure*, *Don de Dieu*

Jacques Yves Blondela de Taisy (Français, Europe, Québec, Terre-Neuve, 1728-1788). *Comte de Maurepas* (corvette de 160 tx), *Deux Couronnes*

Jacques Blondin (Français, Europe, 1801-1815). *Masséna, Eglé* (50 h), *Grand Napoléon, Entreprenant* (16 canons, 60 h), *Rancunier* (16 canons), *Duc de Dantzig*

Gédéon Bloquel (Français, Europe, 1696-1704). *Mignonne, Boulonnaise* (18 tx, 2 canons et 4 pierriers), *Postillon* (barque longue)

Jean Blot[B,C,EC,FC,M,R++,T,V] (Français, Indes Occidentales, Mers du Sud?, 1679-1684). Frégate (2 canons et 44 h), navire espagnol (8 canons), *Trinitaria* (frégate de 2 canons, 80 h), *Ganona*

Edward Blount (Anglais, Europe, autour de 1505). Caraque

Charles Boarman (Anglais, Indes Occidentale, 1824). USS *Weasel* (goélette à hunier)

Philip Bobington (Anglais, Indes Orientales, 1695-1696). *Amity* (de Tew), *Charming Mary* (16 canons, 200 tx)

Vincent Bocquet[R] (Français, Europe, Indes Occidentales, 1550-1553). *Barbe, Marguerite*

John Bonnerman[HE,N] (Anglais, Sierra Leone (Afrique Occidentale), 1718-1730). Canot

Eli Boggs (Américain, Chine, 1850-1857). Jonque

Robert Bolton (Anglais, avec John Lovell, Europe, Afrique Occidentale, Indes Occidentales, 1566-1567). *Pascoe*

Gaspard Bommelaer (Français, Europe, 1688-1695). *Trois Fleurs de Lys, Entreprenante* (frégate), *Creukel Couronné*

Louis Bommelaer (Français, Europe, 1687-1695). *Liberté* (200 tx), *Saint Louis* (100 tx), *Rusée* (barque longue), *Hercule, Aurore, Palme Couronnée* (100 tx et 12 canons, 80 h), *Laurier*

George Bond[B,C,EC,FE,HP,T,V] (Anglais, seul, avec John Eaton, seul, Indes Occidentales, Mers du Sud, 1682-1685). *Summer Island*, vaisseau néerlandais, brûlot

Jean Bondavais[HC] (Français, Indes Occidentales, 1717-1720?). *Mary Ann* (sloop)

Bonne (Français, Méditerranée, 1778). *Furet* (navire, 41 h)

1. NdlA : Robert Lake a posé par ses différents ouvrages les fondements la Royal Navy, tant au niveau de la tactique (ligne de bataille), qu'au niveau de la discipline (déjà d'une violence extrême, car la peine de mort est proposée pour la grande majorité des 39 délits). Il serait donc indirectement, par opposition, un des fondateurs de la piraterie de la fin du XVII[e] et de la fin du XVIII[e] siècle

Stede Bonnet



« Cet aviso[1] arborait le pavillon noir mais personne ne l'avait vu auparavant. Quand son capitaine se montra, les spectateurs restèrent pantois. Vêtu d'une robe de chambre, son corps couvert de bandages, c'était un gentilhomme rondelet qui n'avait pas l'air d'avoir passé une seule journée en mer. Aucun de ceux qui virent ce terrien distingué boitant sur le pont n'aurait pu imaginer que son destin était de devenir le principal complice de Barbe Noire. Stede Bonnet, l'homme au peignoir, était le pirate le plus improbable qui fût. »

Colin Woodard, The republic of pirates

Major Stede Bonnet[A,EA,FP,Ja,Ju,N,P(avec Teach),R(avec Teach)] (Anglais, seul, avec Teach, seul, Indes Occidentales, 1717-1718). *Revenge*/*Royal James* (sloop de 60 tx et 10 canons, puis 12, puis 6, 60 h puis 50 h), canoë

Benito Bonito « Bloody Sword ». Cf. *Bennett Grahame*

« C'était [Ann Bonny] une fille courageuse mais de caractère violent. On a tenu sur son compte, à la faveur de son procès, des propos assez peu flatteurs. On a laissé entendre que, dans un mouvement de colère, elle aurait tué à coups de canif une servante anglaise. […] La douce enfant possédait une force physique peu commune ; un galant qui la serrait de trop près en fit l'expérience à ses dépens, proprement roué par la belle au point de devoir ensuite garder le lit plus longtemps qu'il n'aurait aimé. »

Capitaine Johnson, Histoire générale des plus fameux pyrates

Ann Bonny[B+,HE,V+] (Anglaise, amante de John Rackham et à bord du navire de son navire, Indes Occidentale, 1719-1720). À bord du navire de Rackham

Charles Boone[M+] (Anglais, gouverneur de Bombay, 1715-1722). Flottille (*Britannia* (18 canons), *Fame* (16 canons) et *Revenge* (16 canons)), *Victory* (34 canons), flotte de 19 frégates, grabs, ketches, gallivats et galères, pour un total de 220 canons. Flottile (*Addison*, *Stanhope* et *Darthmouth* tous trois de la Compagnie des Indes Orientales anglaise avec les *Victoria* (frégate), *Revenge* (grab), *Defiance* (grab), *Fame* (galère), *Hunter* (ketch), *Morrice*, puis également *Britannia* (18 canons), *Fame* (16 canons) et *Revenge* (16 canons), flotte (*Greenwich* (42 canons), *Chandos* (40 canons), *Victory* (26 canons), *Britannia* (24 canons), *Revenge* (16 canons)), et un brûlot

Richard Boorn (Américain, Indes Occidentales, Europe, 1780-1782). *Eveillé* (45 tx), *Charmante* (110 tx, 10 canons et 5 pierriers, 41 h), *Fantaisie* (70 tx et 14 canons, 55 h)

« Quelques-uns de nos pirates descendirent à terre avec le capitaine [George Booth]. Le gouverneur [arabe de Zanzibar] l'ayant envoyé chercher, il franchit la garde avec quatorze marins. Sitôt entrés dans la maison du gouverneur, tous furent décapités. »

Capitaine Johnson, Histoire générale des plus fameux pyrates



Ann Bonny

1. Bien que la définition stricto senso en anglais du mot « sloop » soit identique à la définition française, c'est-à-dire un navire un un mât portant un unique foc, le terme sloop réfère dans cette langue au XVIII[e] siècle également aux autre avisos, dont on ne connaît pas le type, par extension de « sloop-of-war », qui veut dire « corvette

Hyppolyte de Bouchard



George Booth[FA,S] (Anglais, capitaine de Rowen, John Bowen, Thomas White, Nathaniel North, Thomas Howard, Johnson et David Williams, Indes Orientales, 1699-1700). Marchand (80 h), *Speaker* (54 canons, 450-80, 450 tx)

Jacques Boscher, Sieur des Aunays (Français, Europe, 1689-1713). *Charles* (150 tx et 18 canons, 109 h), *Sans Pareil* (42 canons), *François, Hercule*

Jean Baptiste Botterelle (Français, Europe, 1807-1811). *Marsouin* (lougre de 55 tx et 2 canons, 60 h), *Biscayenne* (péniche de 12 tx et 2 canons, 25 h), *Espadon* (2 canons, 45 h)

Hyppolyte de Bouchard (Français, puis Argentin, Mers du Sud, 1809-1843). *Halcón* (corvette), *Argentina* (50 canons, 180 h)

Boucher des mers ou **Le Boucher.** Cf. *Edward Low*

Bouchet (Français, Europe, 1795-1815). *Furet* (3 canons, 78 h), *Friponne*

Etienne Joseph de la Bouëxière (Français, Europe, 1693-1696). *Hercule* (frégate de 28 canons), *Succès, Postillon, Dauphin* (60 tx), *Elisabeth* (70 tx et 10 canons, 63 h), *Vauban*

Jan de Bouff (Néerlandais, Manche, Mer du Nord, 1602). Gribane

Jacques Bourgain (Français, Europe, 1808). *Marsouin* (lougre de 93 tx et 2 canons, 63 h), *Intrépide* (56 tx et 16 canons, 73 h), *Vengeur* (120 tx et 17 canons, 74 h)

Jean Bouteille (Français, Indes Occidentales, 1793-1795). *Sans Pareil*, *Espérance* (14 canons)

Jean-Louis Bouteiller (Français, Europe, 1809). *Constance*

Joseph Boutruche (Français, Europe, 1795-1815). *Rusé, Ajax* (lougre de 14 tx et 4 canons, 18 h), *Favori, Marsouin*

Pierre François Bouvet (Français, Europe, 1799-1812). *Furet* (lougre de 85 tx et 14 canons, 64 h), *Entreprenant* (corvette, 88 h), *Aréthuse*

Willem Bouwens (Français, Europe, 1674-1678). *Sainte Marie, Saint Mathieu, Sainte Marie*

Abraham et William Bovelet. Cf. *Abraham et Willem Albertszoon Blauvelt*

« Nos pirates [de Bowen en 1700] ne rencontraient aucun obstacle à leurs desseins. Leurs agissements étaient à ce point entrés dans les mœurs que les marchands d'une localité [de la Côte de Malabar], quand bien même elle n'était éloignée que de dix milles, n'avaient aucun scrupule à acheter, au cours d'une vente publique, les biens dérobés à une autre. »

Capitaine Johnson, Histoire générale des plus fameux pyrates

John Bowen[B+,EC,FM,M+,P,R+,S] (Anglais, avec Thomas Howard, avec Thomas White et Boreman capitaine de Nathaniel North, de Thomas Howard, Indes Orientales, 1700-1704). *Speaker* (négrier de 50 canons et 450 tx), sloop/brigantin, flottille (*Speedy Return* (vaisseau de la Compagnie écossaise d'Afrique et des Indes Orientales), *Content* (brigantin)), *Speedy Return*, *Defiant* (56 canons, 234 h)

Joseph Bradish ou **Braddish**[FP] (Anglais, avec William Kidd, Indes Orientales, Indes Occidentales, 1698-1700). *Adventure*

Joseph Bradley[B,C,EC,M,T,V] (Anglais, Indes Occidentales, 1665-1670). *Mayflower* (14 canons, 17 tx, 100 h), trois navires et 470 h

Bartel Brandt[B,C,EC,HR,R,T,V] (Zélandais, Europe, Indes Occidentales, 1652-1667). Vaisseau de 34 canons et 150 h

Alexandre Bras-de-fer[B,C,EC,T,V] (Espagnol?, existence hypothétique, Indes Occidentales, 1666-1669). *Phénix, Cerf-Volant*

Coon De Brauns[B,C,EC,T,V] (Néerlandais, Indes Occidentales, autour de 1670). *Constant Thomas* (6 canons, 60 tx, 40 h)

Jean de Brauwer (Français, Europe, 1688-1696). *Conquérant, Comte de Tourville* (50 tx), *Jeux* (250 tx et 30 canons, 198 h), *Aventure, Griffon* (35 tx), *Morien* (60 tx et 14 canons, 120 h)

Louis Braye (Français, Europe, 1757-1758). *Marquis de Villequier, Prince de Solve, Romain* (250 tx, 20 canons et 18 pierriers)

Hiram Breakes (Néerlandais, Indes Occidentales, Mers du Sud, Europe, 1764-?). *The Adventurer*

Augustin Brée (Français, Europe, 1793-1798). *Didon* (300 tx et 14 canons, 100 h), *Français*

Bréha. Cf. *Pierre Bart*

Bremont (Français, avec Gabriel d'Abos de Théméricourt, Méditerranée, autour de 1668). Escorteur léger

Brenningham[B,C,EC,T,V] (Anglais, Indes Occidentales, autour de 1663). Corvette de 6 canons et 70 h

Adam Brewer[B,C,EC,HR,R,T,V] (Anglais, Indes Occidentales, 1668-1673). *Intelligence* (navire jamaïcain de 12 tx)

Bridgeman. Cf. *Henry Avery*

Prégent de Bidoux (Français, Méditerranée, 1502-1525). Quatre galères

Pierre Brier-Artus « Artus » (Français, Europe, 1745-1763). *Petite Fortune* (2 canons, 30 h), *Espérance* (10 tx, 21 h), *Moissonneur* (50 tx, 52 h), *Hardi Mendiant* (4 canons, 51 h), *Faucheur* (6 canons et 6 pierriers, 46 h)

Bernard Briez « Arthus » (Français, fils de Pierre Brier-Artus, Europe, 1757-1761). *Danglemont* (2 canons, 26 h), *Victoire, Aventurier* (146 tx et 6 canons, 35 h), *Faucheur/Glaneur* (51 tx et 6 canons, 40 h)

Nicolas Brigaut[B,C,EC,T,V] (Français, Indes Occidentales, 1678-1686). Barque de 40 tx, galiote espagnole de 50 h

George Brimacain[B,C,EC,HP,M,R,T,V] (Anglais, Indes Occidentales, 1662-1675). *Fortune* (frégate de 6 canons, 70 h), *Résolution* (frégate)

Abd er-Rahmân Britel (Salétin, Afrique Occidentale, Europe, Méditerranée, fin XVIII[e] -début XIX[e]). Aviso

Nathaniel Brooker (Anglais, Indes Occidentales, 1717). HMS *Restoration* (frégate)

Jacques Broquant (Français, Europe, 1799-1809). *Cinq Amis* (lougre de 90 tx, 10 canons et 4 pierriers, 48 h), *Cygne* (50 h), *Boulonnaise* (51 h), *Petit Requin, Raccrocheuse* (14 canons, 56 h), *Prosper* (lougre de 6 canons, 36 h), *Princesse de Boulogne, Furet*

Brouage[B,C,EC,R,T,V] (Français, Indes Occidentales, 1682-1685). *Neptune* (vaisseau 48 canons)

Hendrik Brouwer[M] (Néerlandais, Indes Orientales, Europe, 1606-1632). Un navire, flotte de 3 navires

Brown[FC,M] (Anglais, Indes Orientales, ?-1702). *Blessing* (10 canons, 79 h)

John Brown[EE,FN,Ju,N,R-,T+] (Anglais, avec Samuel Bellamy, Paulsgrave Williams et Simon Van Vorst, avec Samuel Bellamy et Simon Van Vorst, Massachussetts, 1717). *Mary Anne*

John Brown (Anglais, Nouvelle Angleterre, 1722). Sloop (6 canons, 70 h)

Nicholas Brown « The Grand Pirate »[Ja,HP?] (Anglais, avec Christopher Winter, Indes Occidentales, 1715-1726). *Blessing* (sloop)

Walter Brown (Anglais, Indes Orientales, 1720). *London*, *Victory* (frégate), *Revenge* and *Defiance* (grabs), *Hunter* (galère), 2 gallivats, une galiote à bombe, un brûlot et des esquifs de pêche pour le débarquement de troupes, avec 350 soldats et 80 sepoys, puis également *Phram*, *Chandos* (40 canons), et *Pelham*

John Browne, puis ***Mamme*** (Anglais puis Barbaresque, Méditerranée, autour de 1622). *Exchange*

James Browne[B,C,EC,FP,T,V] (Écossais, Indes Occidentales, 1675-1677). Corsaire, *Golden Sun* (négrier)

André Bryan (Anglais jacobite, Europe, 1793-1801). *Fantaisie, Postillon de Dunkerque, Sans Peur*

Bucaille. Cf. *Denis Nicolas Fourmentin*

Neville Bucan (Américain, Europe, Indes Occidentales, 1781). *Couleuvre, Hussard*

Jean René Budan de Boislaurens (Français, Europe, 1757). *Maréchal de Richelieu* (400 tx et 34 canons, 304 h)

Jean Buddaert (Français, Europe, 1695-1710). *Bienvenu* (30 tx et 6 canons, 51 h), *Deux Frères* (25 tx et 6 canons, 51 h), *Trompeuse* (25 tx, 2 canons et 4 pierriers, 30 h), *Roy d'Angleterre* (25 tx et 6 canons), *Soleil* (100 tx, 16 canons et 6 pierriers, 125 h), *Mercure* (140 tx, 22 canons et 6 pierriers, 128 h), *Chasseur* (50 tx et 8 canons, 62 h), *Sirène* (280 tx, 30 canons et 6 pierriers, 128 h)

Pierre Jean Buddaert (Français, Europe, 1758-1793). *Marquise de Saint Ange* (8 canons, 56 h), *Jean Bart* (lougre de 17 tx, 6 pierriers, 27 h)

Budock (Anglais, Europe, 1569). *New Bark*

Dixey Bull[EC,T,V] (Anglais, Indes Occidentales, 1631-1633). Barque caraïbe

John Bull (Anglais, Indes Occidentales, 1662). *John and Mary*

Bully. Cf. *William Henry Hayes*

Phileas Bunce (Anglais, avec John Auger, Bahamas, 1717?-1718). Sloop

Job Bunker (Américain, Indes Occidentales, Europe, 1793-1801). *Fantaisie* (38 tx et 2 canons, 29 h), *Postillon de Dunkerque* (42 tx), *Sans Peur* (26 tx, 14 h)

Samuel Burgess[D,EC,FA,R] (Anglais, avec William Kidd, puis William May, capitaine de Jacques Léger, Indes Orientales, 1690-1717). *Saint Pierrre/Neptune* (pinque), *Pembroke* (sloop), *Margaret*

Thomas (ou **Joseph** ou **Josiah**) **Burgess**[FN,R] (Anglais, Indes Occidentales, 1716-1719). *Providence* (sloop de 8 canons, 10 tx et 80 h)

John Burough[R] (Anglais, avec William Lane, Indes Occidentales, 1591). *Prudence* (50 tx)

Browne Bushell[FP] (Anglais, Europe, 1641-1651). Navire de guerre

Nathaniel Butler[M] (Anglais, Indes Occidentales, 1617?-1640). *Warwick*, flotte de navires corsaires, sloop bermudien

Giovanni Caboto ou ***John Cabot*** (Vénitien, Indes Occidentales, 1497-1498). *Matthew*

Cachemarée. Cf. *François Grogniet*

Black Caesar[B,D,EE,FP,V,T] (Anglais, seul, avec Edward Teach, Indes Occidentales, 1715-1718). Chaloupe, pirogue, puis à bord du *Queen Anne's Revenge* (depuis mars 1718), puis de l'*Adventure*

Henri Caesar « Black Caesar »[C,M,R++] (Haïtien, seul et avec José Gaspar, Indes Occidentales, 1805-1830). Navire espagnol

Cai Qian[A,B+,C,M+,P+,R+,S,T+,V+] (Chinois, avec Cheng Yi Sao et Chang Pao Tsai, Chine, 1807-1809). Second en commande de la *Flotte Rouge* (quelques centaines de jonques)

Nicolas Caillet du Verger (Français, Europe, 1702-1704). *Sainte Anne* (100 tx et 12 canons, 58 h), *Saint François de la Paix* (300 tx et 24 canons, 150 h), *Fidèle* (100 tx et 12 canons, 93 h), *Sainte Anne* (100 tx et 12 canons, 58 h)

Antonio Calbo (Italien, Méditerranée, 1539). Galère

Calicot Jack. Cf. *John Rackham*

John Callice (Galles, Europe, Méditerranée, Afrique Occidentale, 1571-1589). *Golden Chalice*

John Callis (Galles, Europe, 1540?-1576). *Swallow*

Camali. Cf. *Kemal Reis*

Sussex Camoc[EC,V] (Anglais, Indes Occidentales, autour de 1625). *Summer Island* (barque)

Ali Campos (Salétin, Afrique Occidentale, Europe, Méditerranée, XVII[e] siècle). Arondelle

Jean Baptiste Candeau (Français, Europe, 1779-1797). *Sully, Intrépide, Audacieux*

Candler (Anglais, Indes Occidentales, autour de 1722). HMS *Launceton* (40 canons)

Jacques Canon. Cf. *Jacques Kanon*

Julien Henry François Capel (Français, Europe, 1795-1815). *Espérance* (cotre de 222 tx, 4 canons et 2 pierriers, 22 h), *Flibustier* (50 tx), *Providence* (50 tx, 64 h)

Père Caraccioli d'Aubigny[Ju,N,S] (Français, existence hypothétique, avec Frédéric Misson, Indes Occidentales, Indes Orientales, 1692-1695). *Enfance*

Ali Caraman[EC,M,P] (Ottoman, lieutenant de Khayr ad-Din, avec celui-ci, Méditerranée, autour de 1531). Flotte de galères, fustes et galiotes

François Julien Cardon (Français, Europe, 1795-1815). *Sirène* (cotre de 36 tx, 2 canons et 3 pierriers, 26 h), *Boulonnais* (lougre), *Fantaisie* (75 tx et 14 canons, 60 h), *Cerf Volant* (lougre de 10 canons, 136 h), *Lion* (lougre de 38 tx, 4 canons et 2 pierriers, 36 h), *Merveilleuse* (goélette de 37 tx, 2 canons et 2 pierriers, 45 h)

Peter Carew (Anglais, Europe du Nord, autour de 1564). Quelques navires de guerre

George Carlile (Anglais, Petites Antilles, autour de 1683-1684). HMS *Francis* (frégate)

James Carnegie[C,E,HC,Ja,Pa] (Anglais, avec Henry Jennings, avec Samuel Bellamy, Indes Occidentales, 1715-1726?). Pirogue, *Discovery* (petit sloop), *Sainte Marie* (corvette 32 canons)

John Carter (Anglais, Indes Occidentales, 1717). Sloop

Thomas Carter (Anglais, Indes Occidentales, ?-1718). Sloop

Charles Cary (Américain, puis Français, Indes Occidentales, Europe, 1756-1797). *Dauphine* (45 tx, 4 canons et 8 pierriers, 54 h), *Comte d'Ayen* (70 tx, 6 canons et 6 pierriers, 63 h), *Unité* (chasse-marée de 6 canons et 4 pierriers, 45 h)

Guillaume Coulon de Casenove[M] (Français, France, Manche, Méditerranée, autour de 1485). Flottille de corsaires

« Vous ne connaissez pas cet homme, messieurs? Tant pis pour vous! C'est le plus grand homme que la France ait à présent : c'est Cassard! Je donnerais toutes les actions de ma vie pour une des siennes. Il n'est pas connu ici, mais il est craint et redouté chez les Portugais, chez les Anglais, chez les Hollandais dont il a ravagé les possessions en Afrique et en Amérique. Avec un seul vaisseau il faisait plus qu'une escadre entière. »

Le grand corsaire René Duguay-Trouin devant des nobles à Versailles

Jacques Cassard[A,B+,EC,FS et FPr,M+++,P+,R++,S++] (Français, Europe, Méditerranée, Indes Occidentales, Afrique Occidentale, 1701-1731). *Saint-Guillaume*, *Duchesse Anne* (corvette de 150 tx et 16 canons, 112 h), *Jersey* (vaisseau de 560 tx et 46 canons, 260 h), *Eclatant* (vaisseau de 68 canons), flottille de 3 navires (le *Parfait* de 74 canons, le *Sérieux* de 68 canons et la *Sirène* de 60 canons), flotte de 6 navires

Jean Baptiste du Casse[A,EC,HC,M+,P,R++,S] (Français, Indes Occidentales, Afrique Occidentale, Indes Occidentales, 1680-1715). *Hasardeux* (vaisseau de 40

canons), flottille (*Hasardeux*, trois navires de guerre, un brigantin, un sloop), corvette, *Intrépide*, flotte

Jean (Joseph) Castagnier (Français, Europe, 1778-1783). *Rohan Soubise, Comtesse de Maurepas* (16 canons, 105 h), *Chaulieu* (trois-mâts de 120 tx, 84 h), *Belle Angélique* (100 tx)

Castillo (Colombien, Indes Occidentales, ?-1835). *Panda* (goélette)

Manuel de Castro[B,EC,M+,P,T,V] (Espagnol, Indes Orientales, 1717). Gallivat (avec Conajee Angria), flotte de gallivats (avec la flotte de Boone), gallivat (avec Conajee Angria)

La Cata (Espagnol, Indes Occidentales, ?-1824). Sloop

Catch me if you can. Cf. *John Ham*

Thomas Cavendish (ou ***Candish***) « Le Navigateur »[A,EC,FM,JR,M,R+,S+] (Anglais, tour du monde, 1585-1591). *Desire* (18 canons, 120 tx) à la tête d'une petite flotte (*Desire*, *Content* (10 canons, 60 tx), *Hugh Gallant* (40 tx), 123 h) puis *Desire* et *Content*, *Lester*

Jean Baptiste Cavez (Français, Europe, 1799-1804). Républicain (20 h), *Furet* (43 tx, 14 canons, 64 h), *Aventure* (27 h)

Champagne. Cf. *Jean Picard*

Joseph Esprit Chaniel (Français, Europe, Méditerranée, 1795-1814). *Droits de l'Homme*

« Puisqu'entre nous avez commencé le bruit [des canons] et corné [commencé] la guerre, à nous en aurez [affaire] »

Jean Chapperon à un navire de guerre qui l'accueille à coup de canon, in

Jean Chapperon[B+,FA] (Français, avec Jehan d'Auton, France, Portugal, 1507). Nef de 400 tx, 430 h

Charabot (Français, Méditerranée, 1793-1815). *Mouraille* (brick de 12 canons), *Hypomène*

Charles[B,C,EC,R,T,V] (Français, Indes Occidentales, autour de 1670). *Lion* (barque de 3 canons, 40 h)

David Chatmers[HE,N] (Anglais, Sierra Leone (Afrique Occidentale), 1718-1730). Chaloupe

John Chatmers[HE,N] (Anglais, Sierra Leone (Afrique Occidentale), 1718-1730). Chaloupe

Joseph Chauchard de la Vicomté (Français, Europe, 1707). *Français, François* (240 tx, 142 h)

Jean Pierre Chazal (Français, Indes Occidentales, 1812-1813). Défiance (goélette), *Mary-Ann* (50 tx et un canon, 50 h), *Saucy-Jack* (goélette de 170 tx et 10 canons, 130 h)

Chemineau[C,V] (Français, Indes Occidentales, 1721-1722, obtient vivres et munitions du gouverneur de



Saint-Thomas en brûlant des navires). Navire de 6 canons, trois-mâts carré (130 h)

Chenu (Français, Indes Orientales, 1780). *Charlotte* (140 tx)

Cheyne (Anglais, Indes Orientales, 1751-1752). *Protector* (40 canons)

Henry Lesne de la Chesnaye (Français, Europe, 1711). *Intrépide* (180 tx et 22 canons, 140 h)

John Chitty (Américain, Indes Occidentales, Europe, 1778-1783). *Escroc* (2 canons et 6 pierriers, 19 h), *Résolution* (30 tx, 2 canons et 4 pierriers, 18 h), *Heureux Hasard, Actif, Levrette* (50 tx et 8 canons)

Chang Pao Tsai[B,C,M++,P+,S+,V+,T+] (Chinois, amant et fils adoptif de Cheng Yi puis mari de Cheng Yi Sao, avec Cheng Yi Sao et Cai Qian, Chine, 1807-1810). La *Flotte Rouge* (quelques centaines de jonques)

Cheng Chi Lung (Zheng Zhilong)[B+,C,M+++,P++,R++,S+,V,T] (Chinois, Japon, Chine, 1628-1661). Jonque, 400 jonques, (1000 h au total), 10 postes sur le Sud de Taiwan, flotte de 800 jonques, île du Fujian, flotte impériale Ming

Prince Cheng Chenggong (Zheng Zhenggong) « Kuo-hsing Yeh (Seigneur au surnom impérial) » « Koxinga (pour les Européens) »[A,B+,C,M+++,P++,R++,S+,V,T] (Chinois,

Les plus grands Corsaires



seul, avec Cheng Jing, Chine, Formose, 1650?-1662). Jonque, flotte de jonques (10000 h), base de Xiamen et Jinmen, Yanping, Fort Zeelandia

Cheng Jing (Zheng Jing)[B+,C,FM,HR,M++,P+,R+++,S,V+,T] (Chinois, fils de Cheng Chenggong, avec Cheng Chenggong, seul, Mer de Chine, Philippines, 1662-1681). Flotte de 800 jonques (30000 h), flotte de plusieurs milliers de jonques de guerres (100000 h)

Cheng Yi (Zheng Yi)[B+,C,FN,M++,P++,R++,V+,S,T+] (Chinois, avec Chant Pao Tsai, Mer de Chine, ?-1807). La *Flotte Rouge* (flotte de centaines de jonques)

Cheng Yi Sao (Zheng Yi Sao)[A,C,HR,M+++,R+++,S+,T++,V+] (née **Shih Yang**), puis **Ching Shih** (Chinoise, veuve de Cheng Yi puis femme de Chang Pao Tsai, avec Chang Pao Tsai, Chine, 1801-1810). La *Flotte Rouge* (entre 300 jonques et 30000 h, et 1500 navires et 180000 h)

Dirk Chivers ou **Shivers**[D,R+] (Néerlandais, avec John Hoar, avec Robert Culliford, John Swann et Nathaniel North, avec Robert Culliford et John Swann, Indes Orientales, 1695-1699). *Resolution/Soldado* (250 tx, 28 canons), *New Soldado* ou *Soldato II*

« Christian était un soldat et corsaire de longue expérience, très brave et juste dans toutes ses actions. »

Commentaire du flibustier Edvardt David

Code de Cheng Yi Sao

1) Que quiconque donnant des ordres qui ne descendent pas depuis Cheng Yi Sao soit décapité sur-le-champ.

2) Que quiconque désobéissant aux ordres soit décapité sur-le-champ.

3) Il est interdit de voler au fond public des pirates ni aux villages qui fournissent les pirates.

4) Tout butin pris doit passer devant l'inspection du commissaire du bord avant d'être distribué par le chef de flotte.

5) La flotte qui a saisi le butin touche 20% de celui-ci, le reste étant versé dans le fond public.

6) Le chef de flotte touche personnellement une part de l'argent qu'il a pris. Sinon, l'argent public est utilisé pour les besoins des navires n'ayant pas ramené de prise.

7) La détention de butin est punie par le fouet la première fois et par la mort la seconde.

Christian[B+] (Anglais, Mers du Sud, 1702-?). *Blessing* (10 canons, environ 70 h)

Fletcher Christian (Anglais, Indes Orientales, 1789-1793). HMS *Bounty* (4 canons de 4 livres et dix pierriers)

Elias Christiansen (Français, Europe, 1708-1711). *Amour, Revanche* (140 tx, 24 canons et 8 pierriers, 127 h), *Notre Dame du Bon Secours* (40 tx et 2 canons, 53 h)

Chui A-Poo[B,C,FPr puis FP,M++,R+,T+,V+] (Chinois, avec Shap Ng-tsai, Chine du Sud, ?-1849). Flotte de plus de 500 jonques

Bernard Claesen (ou **Bernard Nicholas**) « Spierdicjk »[EC,FC,M,V] (Néerlandais, Indes Occidentales, Europe, 1663-1670). *George* (frégate), *Mary-and-Jane* (18 canons)

William Claiborne[A,B,JP] (Anglais, Virginie, 1627-1660). *Long Tayle* (pinnace), *Cockatrice* (sloop, 14 h)

Charles de la Claverie (Français, Europe, 1709). *Aspirant* (80 tx et 12 canons, 91 h), *Saint François* (230 tx, 164 h)

Capitaine Cleijnsorgh (Néerlandais, Méditerranée, 1620). Frégate

François Clémence (Français, Europe, 1795-1815). *Renard* (100 tx et 10 canons), *Emouchet* (lougre de 12 canons), *Actif* (14 canons, 80 h)

Jacques Clément des Nos (Français, Europe, 1716-1744). *Charles* (100 tx et 18 canons, 155 h), *Grenot* (100 tx et 18 canons, 150 h), *Revanche* (200 tx et 34 canons, 293 h)

Lieutenant-colonel Clive (Anglais, Indes Orientales, 1753-1764). 700h

Jean Coatanlem (ou ***Jehan Coat an Lem***) « Roi et gouverneur de la mer »[B,HR,M++,R,S+] (Français, puis au service du Portugal, Europe, 1482?-1492). Flotte de cinq navires (*Cuiller* (navire amiral, 250 tx environ), *Griffon* (150 tx environ), *Picard* (150 tx environ), *Singe* (150 tx environ), *Vigne* (150 tx environ)) et une puis de nombreuses barques de Morlaix de 50 tx environ, armée navale portugaise

Eric Cobham[C++,T+,V+] (Anglais, avec Maria Lindsey, Angleterre, Canada, 1720-1740). Cotre (14 canons)

Nathaniel Cobham (Anglais, Indes Occidentales, 1665). *Susanna* (2 canons, 30 h)

Jean Marie Cochet (Français, Europe, 1803-1812). *Dinanais* (101 tx et 4 canons, 62 h), *Atrévido* (175 tx et 18 canons, 120 h), *Fantôme, Ville de Caen* (lougre de 113 tx et 14 canons, 90 h)

Cockburn (Anglais, avec le commodore Mathews, Madagascar, Indes Orientales, 1721). *Salisbury* (40 canons)



Thomas (ou **Jeremiah**) **Cocklyn**[A,FE ou FM,Ju,V+] (Anglais, avec William Moody, avec Howell Davis et Olivier Le Vasseur, Indes Occidentales, Afrique Occidentale, 1716?-1720?). *Rising Sun* (50 canons), *Wyndham Galley* (négrier de 24 canons), *Speakwell* (sloop de 24 canons), *Courade* (brigantin de 14 canons), *Defiance* (42 canons, 250h)

John Cockram[A,HR,N,R,S+] (Anglais, avec Benjamin Hornigold, Edward Teach et John West, Indes Occidentales, 1713-172?). Canoë, pirogue, *Richard-and-John* (sloop de 14 tx)

Joseph et Philip Cockram[HR,N,R-] (Anglais, frères de John Cockram, avec John Cockram, Indes Occidentales, 1716-1718). *Richard-and-John* (sloop de 14 tx), *Bonnet* (sloop jamaïcain 6 canons)

Jean-Baptiste de Cock (Français, Europe, 1744-1763). *Comte de Maurepas* (16 canons)

Christophe Codner (Américain, Europe, Indes Occidentales, 1780-1781). *Union Américaine* (40 tx, 8 canons et 12 pierriers, 36 h)

Coeb ou ***Cobb*** (Anglais, Proche-Orient, 1635). *Roebuck* et *Samaritan*, *Roebuck*

Chevalier Alain Emmanuel de Coëtlogon de Méjusseaume[B+,M++,S+] (Français, Europe, Afrique Occidentale, Méditerranée, 1675-1712). *Arc en ciel* (deux-ponts)

« J'ai tué des hommes par centaines de mes propres mains, et je sans comment mourir. Feu ! »

ROBERTO COFRESI LORS DE SON EXÉCUTION PAR FUSILLEMENT

Roberto Cofresi y Ramirez de Arellano « El Pirata Cofresi » « Dernier pirate des Indes Occidentales »[B+,C,E,L,FP,Ju(partage son butin avec les pauvres),M+,P,R,S+(large réseau d'espions, tactiques),V++(a tué 400 non Portoricain)] (Italien, seul, avec Juan Geraldo Bey, Juan de los Reyes, José Cartagena et Francisco Ramos, avec Manuel Lamparo, avec Hernández Morales, capitaine d'Hernández Morales, Saint-Domingue, Porto Rico, 1818-1825). *El Scipión* (7 h), Caballo Blanco (petite goélette à hunier peinte en noir avec des caronnades rotatives (tir à 360°) de 24 ou 30 livres), vaisseau, une goélette et trois puis quatre sloops, 10 à 20 h chacun, *Neptune* (sloop), *Anne* (*Ana* ou *La Ana*)/*El Mosquito*(?) (sloop de 6 canons)

Jean Coffyn (Français, Europe, 1694). *Rieuse, Foudre de Dunkerque, Hirondelle, Saint Antoine de Padoue, Industrieuse, Audacieuse, Revanche*

Jean-Baptiste Coilliot (Français, Europe, 1745-1764). *Marquise de Leede, Comte de Valence, Bucque en Avant*

Jacques Coillot (Français, Europe, 1759). *Marquise de Leyde* (8 canons et 14 pierriers, 35 h), *Comte de Valence* (caïque de 70 tx, 6 canons et 4 pierriers)

John Cole[B+,FP,R-,V] (Anglais, avec Richard Worley, Indes Occidentales, 1718). *Eagle/New York Revenge's Revenge* (sloop de 6 canons)

Eloi Colaert (Français, Europe, 1580-1590). *Le Chien, Mouette, Fortune*

Jacob Collaart ou ***Jacques Colaert*** (Flamand, stationné à Dunkerque, Europe, 1584-1637). *Saint Xavier* (chaloupe, 25 h), *Crabbelcatte* (6 canons, 43 h)

Yvon Collet du Portail (Français, Europe, 1698-1707). *Conception, Intrépide* (150 tx et 16 canons), *Aimable, Brave*

Edward Collier[B,C+,EC,HR,M,R,T,V] (Anglais, Indes Occidentales, 1666-1671). *Relief* (frégate), *Oxford* (vaisseau de 34 canons, 180 h), *Satisfaction*

Thomas Collins (Anglais, Madagascar, 1696-Après 1716). « Gouverneur » pirate de Madagascar

Colombo le jeune. Cf. *Georges le Grec*

Jacques Comeux (Français, Europe, 1796-1815). *Quiproquo* (8 canons, 98 h), *Impromptu, Grand Napoléon* (lougre), *Liberté des Mers, Bon Génie*

« On pourrait penser que Compaen était un personnage singulier pour les honnêtes gens du dix-septième siècle. Comment un ancien corsaire devenu pirate comme lui – un pirate au succès immense, qui a

été jusqu'à prendre pour proie son propre peuple, qui a vécu parmi les corsaires barbaresques d'Afrique du Nord, et qui, avec ses sbires, a amené l'effroi sur les mers – peut-il retourner vivre parmi les citoyens honnêtes d'Oostzaan ? En effet, comment est-ce possible, quand la loi néerlandaise affirme de manière explicite que les actes tels que ceux de Compaen ont été criminels, impies, même mauvais, et quand la culture néerlandaise désigne les pirates comme des dépravés et des monstres des mers ? »

Capitaine Johnson, Histoire générale des plus fameux pyrates

Claes Gerritszoon Compaen[B+,HR,M++,P++,R+,S+,V] (Néerlandais, stationné à Dunkerque et Ostende, Europe, Méditerranée, Afrique du Nord, 1621-1627). Petite flotte

« À bord se trouvait un Indien qu'on dut battre, et qui, pour se venger, enferma la plupart des armes dans la cale en prévenant qu'il allait faire sauter le navire. […] Condent décida donc, un pistolet dans une main et un sabre dans l'autre, de se jeter seul à fond de cale. L'autre déchargea sur lui son arme et lui cassa le bras, mais il réussit tout de même à lui sauter dessus et à le tuer. L'équipage hacha son corps en morceaux et le canonnier alla jusqu'à l'éventrer puis arracher son cœur, qu'il fit cuire et mangea. »

Capitaine Johnson, Histoire générale des plus fameux pyrates

Christopher (ou **Edmund**) **Condent**, **Congdom** ou **Congdon « Billy One Hand »**[A,B++,C+(contre les Portugais seulement, en représaille à l'emprisonnement d'un pirate),HR,Ja,Ju,M++,P,R+,S+,V,T] (Anglais, seul, avec Edward England, Indes Occidentales, Afrique Occidentale, Brésil, Indes Orientales, 1717-1720). *Dragon* (sloop, 97 h), *Deliverance* (sloop), *Flying Dragon* (sloop de 10 canons et 150 tx), *Fiery Dragon* (goélette, corvette ou brick, 16 canons au moins), flottille (*Fiery Dragon*, *Wright* (galère négrière)), flottille (*Fiery Dragon*, *Wright* (galère négrière), frégate hollandaise (26 canons)), flottille (*Fiery Dragon*, *Wright* (galère négrière), frégate hollandaise (26 canons), marchand français (18 canons)), flottille (*Fiery Dragon*, *Wright* (galère négrière), frégate hollandaise (26 canons)), *Fiery Dragon*

Christopher Congdom ou **Congdon**. Cf. *Christopher Condent*

Jeremiah Conway[B,C,EC,T,V] (Anglais, Indes Occidentales, 1683). Petite frégate de six canons, 30 h

John Cook[B,C,EC,FM,M,T,V] (Anglais, Indes Occidentales, 1679-1684). Canot, *Revenge* (70 h), *Bachelor's Delight* (vaisseau, 70 h)

Trey Cook (Anglais, avec Jean Laffite, Indes Occidentales, 1812-1815). Goélette

Joseph Cooper (Anglais, Indes Occidentales, 1718-1725). *Night Rambler*

Josse Coots (Français, Méditerranée, 1808). *San Iago & Erfurt* (51 tx, 21 h)

Michèle Copello (Française, Méditerranée, 1809-1810). *Renard* (30 tx et 4 canons, 58 h)

Pierre Copman (Français, Europe, 1673-1676). *Bonaventure* (60 tx), *Lévrier* (40 tx), *Saint Pierre* (35 tx)

Corbet (Anglais ou Français, Indes Orientales, 1564). *John of Sandwich*

Simon de Cordes (Néerlandais, Europe, Afrique Occidentale, Mers du Sud, 1598-1600). Flotte de cinq navires (*Hope* (500 tx), *Charity* (300 tx), *Glad Tidings* (150 tx), *Faith*, *Fidelity*)

Baltazar de Cordes (Néerlandais, Europe, Mers du Sud, 1598-1601). *Trouw*

Jean Baptiste Corenwinder (Français, Europe, 1798-1808). *Ribotteur* (goélette de 24 tx et 2 canons, 31 h), *Fortune* (cotre de 80 tx et 14 canons, 50 h), *Revanche, Décidé, Optimiste* (navire 14 canons, 47 h), *Tilsitt* (70 tx et 17 canons, 98 h), *Deux Amis*

Antoine Cornelissen (Ostendais, Europe, Indes Occidentales, 1703). *Notre Dame de Montaigu* (10 canons, 75 h)

Daniel Cornelissen « de Koster » (Dunkerquois, Europe, 1594-1595). *Saint Eloi du Magistrat* (160 tx, 127 h)

Derrick Cornelissen « le Beau Derrick » (Français, Europe, Indes Occidentales, 1703). *Notre Dame du Roi*

Zieter Cornelissen (Dunkerquois, Europe, 1591). *Saint Augustin* (18 tx, 25 h)

Jan Cornelissen[B,C,EC,T,V] (Néerlandais, Indes Occidentales, 1683-1684). *Delaware Merchant* (brigantin)

John Cornelius (Irlandais, Afrique Occidentale, Madagascar, 1700). *Morning Star* (excellent navire français de 24 canons)

Charles Cornic du Chesne (Français, Europe, 1751-1792). *Agathe/Fantaisie*, *Cigogne* (corvette de 12 canons), *Félicité* (frégate de 30 canons, 210 h), *Protée* (vaisseau de 64 canons)

Philippe Cornu (Français, Europe, 1805-1808). *Vengeance* (14 canons, 46 h), *Glaneur* (lougre de 16 canons, 64 h), *Huit Frères*

Charles Robert Cornu de Lasalle (Français, Europe, 1795-1815). *Cygne, Furet* (goélette de 110 tx), *Impromptu* (67 h), *Glaneur* (lougre de 16 canons, 64 h), *Génie* (60 tx et 16 canons, 69 h), *Maraudeur* (80 tx et 18 canons, 70 h), *Princesse de Robeck* (frégate de 140 tx, 20

canons et 14 pierriers, 130 h), *Gros Thomas* (6 canons, 75 h), *Union* (45 tx et 6 canons, 49 h)

Thomas Cornwaleys (Anglais, Virginie, 1635-1636). *Saint Helen*

Heinrich Corte (Frison, avec les Vitalienbrüder, Mer Baltique, Mer du Nord, autour de 1425). Caraque rapide

Stephen James de Cossey[FP] (Anglais, avec Francis Rossoe, Indes Occidentales, 1717). Sloop

Henry Costing[B,EC,R,T,V] (Anglais, Indes Occidentales, 1664-1668). Navire de 2 canons

Jacob Cosyn ou ***Cousin*** (Français, Europe, 1688-1697). *Charlemagne* (25 tx), *Postillon, Jalousie, Saint Louis, Bonne Aventure* (50 tx et 8 canons, 50 h)

François Cottin (Français, Indes Occidentales, 1779-1781). *Marquise de Seignelay* (280 tx, 20 canons et 8 pierriers, 160 h), *Boulogne* (16 canons et 20 pierriers, 75 h)



William Courteen

Louis Claude du Couëdic de Kergoualer (Français, Europe, 1770). *Surveillante*

Etienne « le Courageux ». Cf. *Etienne de Montauban*

Courson (Français, Europe, Indes Occidentales, Indes Orientales, 1798-1800). *Alerte* (18 canons, 120 h), *Nymphe, Gloire*

Rudolph Court[B,C,EC,R,T,V] (Néerlandais, Indes Occidentales, autour de 1668). Navire inconnu

Sir William Courteen (Anglais, armateur de navires pirates, Indes Orientales, 1635-1636). Quatre navires financés

Hypolite « Courte main, court bras ». Cf. *Hypolite Mordeille*

Léonard Julien « Courtequeue ». Cf. *Léonard Julien Quirouard*

Coursic. Cf. *Johannès de Suhigaraychipi*

Stephen Courtney[R] (Anglais, avec Woodes Rogers, tour du monde, 1707-1711). *Duchess*

Cousin (Français, Europe, 1795-1815). *Hardi*

Jacques-François Couteux « Beauvais » (Français, Europe, 1793-1815). *Dragon, Jacobin* (4 tx et 2 pierriers, 15 h), *Adolphe* (40 tx et 14 canons, 40 h), *Grand Napoléon* (lougre de 150 tx, 30 h), *Vengeur* (25 h), *Jalousie* (12 h), *Petit Diable* (10 h), *Brave* (44 tx et 16 canons, 41 h), *Eglé* (18 h), *Général Dorsenne* (83 tx et 10 canons, 66 h), *Argus* (4 canons, 35 h), *Pas-de-Calais*

Sauveur Couture (Français, Europe, 1695). *Invisible* (25 tx, 42 h), *Réjouie* (50 tx et 8 canons, 50 h), *Contenant*

Robert Cowan (Anglais, futur gouverneur de Bombay, avec le commodore Mathews, Indes Orientales, 1721-1722). Petite division (HMS *Lyon* (50 canons), HMS *Salisbury* (40 canons), HMS *Exeter* (50 canons), HMS *Shoreham* (20 canons), avec 650 fantassins anglais, 40 cavaliers anglais, 1514 sepoys, 200 marins anglais, et 2 canons de 24, 2 de 18, 4 de 9 libres, 6 petits canons de campagne, 2 mortiers, mais également des troupes portugaises : 1000 fantassins, 160 cavaliers, 250 volontaires, 2400 sepoys, 6 canons de 24, 6 canons de 18, 10 canons de campagne et 8 mortiers)

William Coward[FP] (Anglais, Massachussetts, 1689-1690). *Elinor* (ketch)

James Cowley (Anglais, Indes Occidentales, Afrique Occidentale, Mers du Sud, Indes Orientales, Europe, 1683-1686). *Revenge* (8 canons, 52 h), *Nicholas*

Richard Coyle[C,FP] (Anglais, avec John Richardson, Méditerranée, 1738). Marchand

John Cox[B,C,EC,HP,M,T,V] (Anglais, Indes Occidentales, Mers du Sud, 1680-1681). *Mayflower* (100 tx)

John Coxon[B,C,EC,HC,M+,R+,T,V] (Anglais, flibustier, puis pirate et enfin corsaire, Indes Occidentales, Mers du Sud, 1669-1695). Barque, *La Trompeuse* (vaisseau), aviso (8 canons, 80 tx)

Crackers[HE,N] (Anglais, Sierra Leone (Afrique), 1721-?). Ancien pirate recevant ses confrères avec une grande hospitalité

John Cranby (Anglais, Afrique Occidentale, 1700). HMS *Poole*

William Craston[R] (Anglais, avec William Lane, Indes Occidentales, 1591). *Hopewell* (200 tx)

Michel Creton de la Maison Neuve (Français, Europe, 1694). *Espérance* (150 tx et 18 canons, 104 h)

Guillaume Creton du Pignonvert (Français, Europe, 1695). *Jean François* (200 tx et 20 canons, 122 h), *Etoile, Saint Aaron* (180 tx et 16 canons, 127 h)

Mary Crickett (Anglais, avec Edmund Williams, Indes Occidentales, 1728-1729). Navire inconnu

Jean Croesere (Français, Europe, 1547-1550). *Dragon,* 120 h

James Croft[D] (Anglais, Indes Orientales, 1696). *Josiah* (ketch)

Thomas Cronin du Val (Français, Europe, 1707). *Don du Saint Esprit* (250 tx et 26 canons, 160 h), *Minerve* (90 tx, 63 h)

Guillaume Crouin (Français, Europe, 1704). *Saint François d'Assise* (60 tx et 8 canons, 48 h), *Saint Michel*

François Crouzon (Français, Europe, 1756-1757). *Cerf* (200 tx), *Duchesse de Fitz* (300 tx), *James* (300 tx), Cerf (100 tx)

Robert Culliford[A,B,C voire C+,D+,EC,HC ou HE,M+,R+,S] (Anglais, avec William Kidd et Samuel Burgess, avec William May, seul, avec Joseph Skinner, avec John Swann, avec John Swann, Dirk Chivers et Nathaniel North, avec John Swann et Dirk Chivers, avec John Swann, avec Nathaniel North et Samuel Inless, capitaine de David Williams et James Croft, Indes Occidentales, Indes Orientales, 1690-1698). *Espérance/Horne Frigate* (frégate française), *Josiah* (ketch de la Compagnie anglaise des Indes Orientales), *Mocco-Merchant/ Résolution*, *Mocha* (galère, celle de Ralph Stout)

William Curson[B,C,EC,T,V] (Anglais, Indes Occidentales, 1670). *Betty* (sloop de 12 tx, 25 h)

Curtogoli. Cf. *Kurtoğlu Muslihiddin Reis*

Pierre Paul Tarin, sieur de Cussy[A,D,EC,M+] (Français, Indes Occidentales, 1670-1690). Flotte de flibustiers

Jean Hervé Daguenet de Hautelande (Français, Europe, 1797-1809). *Minerve* (corvette de 260 tx et 18 canons, 117 h), *Bohémienne* (29 tx et 1 canons, 25 h), *Valeur* (268 tx et 16 canons, 135 h)

Alexander Dalzeel[B+,C,M,V,S] (Écossais, avec Henry Avery, Thomas Tew, William May et Thomas Hollingsworth, puis seul, Indes Orientales, Indes Occidentales, Europe, 1695-1715). Vaisseau, galion de guerre espagnol, canoë

Florent Dambourges (Français, Europe, 1789-1799). *Horoscope* (23 tx, 22 puis 29 h), *Victoire* (brick de 300 tx et 18 canons, 112 h), *Vengeur* (30 tx et 4 pierriers, 28 h)

William Dampier[B,C,EC,HP,M-,R+,S,T,V] (Anglais, pilote flibustier et pirate, avec Bartholomew Sharpe, avec John Cook, avec Edvardt David, avec Charles Swan, avec John Read, puis à bord du même navire qu'Henry Avery, puis corsaire, puis pilote corsaire avec Woodes Rogers et Stephen Courtney, toutes les mers du globe, 1675-1707). *Bachelor's Delight*, HMS *Saint George* (26 canons, 120 h), *Roebuck* (corvette de 292 tx) à la tête d'une flotte de trois navires (*Roebuck*, *Saint George* (200 tx), *Cinque Ports* (90 tx))

Louis Paul Danycan de la Cité (Français, Europe, 1689-1713). *Phélypeaux* (48 canons, 280 h), *Deux Amis* (280 tx et 28 canons, 204 h), *Duc de Vendôme, Mars* (vaisseau de 350 tx, 541 h)

François Danckaert (Français, Europe, 1703-1704). *Volage* (2 tx, 8 h), *Marianne, Fortune* (8 tx, 2 canons et 1 pierrier, 18 h)

Daniel[B,C,EC,HR,R+,T,V] (Anglais ou Français, Indes Occidentales, 1674-1681). Frégate (7 canons, 60 h), frégate (8 canons, 80 h), ketch

Jean Léon Danglade (Français, Europe, 1757-1767?). *Aimable Française* (18 canons, 220 h), *Miquelet* (70 tx et 12 canons), *Héroine, Iéna* (mistique de 32 tx, 12 canons et 6 pierriers, 41 h)

Siemen Danziger ou **Simon le Danseur**, ou « Deli-Reis » (« le capitaine fou ») puis Simon Rais[B,EC,M,P+,R+,V] (Hollando-Flamand, puis Ottoman, seul, avec Soliman Reis, avec John Ward, Europe, Méditerranée, 1600-1611). Navire, flottille, petite flotte, flotte de navires de guerre, flotte de 4 vaisseaux de guerre

Léon Darribeau (Français, Europe, 1796-1808). *Chasseur* (brick de 90 tx, 4 canons et 4 pierriers, 63 h), *Chasseur* (70 tx, 61 h), *Fortune* (74 h), *Amiral Martin* (cotre de 165 tx et 28 canons, 111 h)

Jonathan Darwell[HR] (Anglais, avec Benjamin Hornigold, Indes Occidentales, ?-1714). Marchand, négrier, *Happy Return* (sloop de 15 tx)

Dasker « Diable ». Cf. *Simon Dauzan*

Etienne Daubas (Français, Indes Occidentales, 1795-1815). *Deux Amis*

Simon Dauzan ou ***Dasker « Diable »*** (Néerlandais, au service des Ottomans, puis des Français, Méditerranée, autour de 1608). Nef

Edvardt David[B,C,EC,HR,M,R,T,V] (Néerlandais, flibustier puis pirate, seul, avec John Eaton et Charles Swan, avec Charles Swan, William Knight et Samuel Leigh, avec Charles Swan et François Grogniet, capitaine de William Dampier, James Kelley, Indes Occidentales, Mers du Sud, Europe, Mer Rouge, 1682-1702). *Bachelor's Delight* (vaisseau, 70 h)

Jean David. Cf. *David Jan Maarten*

Davis[HE,N] (Anglais, avec Harry et Mitchel, Sierra Leone (Afrique Occidentale), 1718-1730). Sloop, ainsi que deux chaloupes, un canot et une pirogue

Arthur Davis[HC] (Anglais, Indes Occidentales, 1717-1718, corsaire par la suite). Sloop



Howell Davis

Howell Davis était *« une personne des plus généreuses et humaines (compte tenu du mode de vie dans lequel il s'était malheureusement engagé) ».*

Capitaine Snelgrave, in Terry Breverton, The book of Welsh pirates and buccaneers

« Davis […] avait demandé de faire quartier à qui le demanderait, sous peine de mort. »

Capitaine Johnson, Histoire générale des plus fameux pyrates

Howell Davis[A+,B+,FA ou FC,Ja,Ju,M++,N,R,S+,T] (Anglais, avec William Moody, seul, avec Olivier Le Vasseur et Thomas Cocklyn, seul, capitaine de Bartholomew Roberts, John Taylor, Walter Kennedy, Thomas Anstis, John Fenn, Indes Occidentales, Afrique Occidentale, 1718-1719). *Cadogan* (senau), *Buck* (corvette de 10 canons, 75 tx), *King James* (26 canons), flottille (*Rover* (32 canons et 27 pierriers) et *King James*), *Rover*

John Davis[FC] (Anglais, Indes Occidentales, Mers du Sud, Indes Orientales, 1585-1605). *Sunshine* et *Moonlight*, *Mermayde* et *North Starre*, trois navires, *Desire*, *Black Dog*

François Daviot[B,C,EC,FE,M,T,V] (Français, Indes Occidentales, 1690-1692). Flotte des navires flibustiers de Saint-Domingue, deux bâtiments, 300 h

« Dieu te damne, vieux chien, et dis-moi où se trouve ton argent. Si nous te prenons à nous mentir ne serait-ce qu'une seule fois, nous t'enverrons ainsi que ton navire en enfer. »

Le pirate Robert Deal, second de Charles Vane, in Colin Woodard, The republic of pirates

Robert Deal[C,Ja,JP,V] (Anglais, avec Charles Vane, Indes Occidentales, 1719). Sloop

John Deane[B,C,EC,HP,T,V] (Anglais, Indes Occidentales, 1675-1676). *John's Adventure*

Jacques De Bon (Français, Europe, 1795-1815). *Sorcière* (45 tx, 10 canons et 4 pierriers, 60 h), *Diligence*, *Bougainville* (138 tx et 14 canons, 193 h), *Jeune Bougainville*, *Junon* (136 tx et 16 canons, 97 h), *Glaneur*

Jacques Dechaille (Français, Europe, Indes Occidentales, 1793-1797). *Neptune* (corvette de 200 tx, 16 canons et 4 pierriers), *Marianne* (brick de 140 tx)

Jacques Decroix (Français, Europe, 1677-1694). *Saint François de Paule* (12 tx), *Notre Dame de Montaigu* (40 tx), *Fortune* (25 tx), *Deux Frères, Grand Postillon*

Dedran[B,C,EC,T,V] (Français, Indes Occidentales, autour de 1684). *Chasseur*

Santiago Dedwanies (Espagnol, Indes Occidentales, 1725). Pirogues

De Graaf. Cf. *Graaf*

Dejean. Cf. *Jean Fourmentin*

Dejeaux (Français, Europe, 1800). *Gironde* (16 canons, 140 h), *Eole*

Jacques François Delacre (Français, Europe, 1744-1763). *Princesse de Condé* (35 tx), *Marquise de Nazelle* (caïque de 35 tx, 4 canons et 6 pierriers)

Delander[B,EC,T,V] (Anglais ou Français, Indes Occidentales, 1671). Chat

Mathieu Delarüe, Sieur de Vaudoulin « Face d'Argent » (Français, Europe, Indes Occidentales, 1742-1748). *Saint Joseph* (120 tx et 16 canons, 69 h), *Thamas Koulikan* (100 tx et 16 canons)

Cornil Charles Louis Delattre (Français, Europe, 1793-1806). *Petite Victoire* (25 tx, 6 canons et 6 pierriers, 40 h), *Petit Henry, Intrépide* (brigantin de 130 tx et 16 canons, 80 h), *Renommée* (goélette de 98 tx, 5 canons et 6 pierriers, 53 h), *Chasseur* (32 tx et 2 canons, 24 h), *Persévérant* (cotre de 90 tx et 14 canons, 40 h), *Maraudeur* (cotre de 19 tx, 4 canons et 2 pierriers, 19 h), *Petit Pérou* (19 tx, 4 canons et 4 pierriers, 32 h), *Petit Pérou* (cotre de 48 tx et 8 canons, 36 h)

Delaunay[R] (Français, Indes Orientales, Indes Occidentales, 1694?-1703?). Navire avec 62 h

Delbreil (Français, Europe, 1709). *Amazone*

Gillis Delicaet « Yallahs » ou **Gil de Las Casas « Pajalarga »**[B,EC,HC,R,T,V] (Néerlandais, flibustier, puis pirate, puis corsaire au service des Espagnols, Indes Occidentales, 1660?-1673). *Port Royal* (12 canons, 50 tx, 55 h)

Adrien Delille (Français, Europe, 1748-1761). *Araignée* (8 pierriers, 25 tx, 30 h), *Duc de Penthièvre* (12 canons et 6 pierriers, 60 h), *Minerve* (6 canons, 48 h), *Fulvie* (250 tx et 20 canons, 150 h)

Deli-Reis. Cf. *Siemen Danziger*

Delisle[B,C,EC,M,R-,T,V] (Français, Indes Occidentales, 1659-1660). Flottille de 400 h

Delizuff[M] (Barbaresque, Méditerranée, autour de 1553). Flotte de 18 navires

Zachariah Delmcourt (Anglais ou Néerlandais, Indes Occidentales, 1663). *Bridget* (frégate)

Jean François Nicolas Delpierre (Français, Europe, 1795-1815). *François* (14 canons, 60 h), *Joséphine* (14 canons, 63 h)

Pierre Augustin Delpierre (Français, Europe, 1795-1815). *Etoile* (16 canons), *Vigilant* (44 h), *Rancunier* (100 tx et 16 canons), *Lion* (16 canons, 69 h)

Philippe Demesoile « Madère »[B,C,EC,FP?,R-,T,V] (Français, Mers du Sud, Indes Occidentales, 1685-1691). Brigantin de 8 canons, 66 h

Desmoulin. Cf. *Dumoulin*

Edward Dempster[B,C,EC,M,R,T,V] (Anglais, Indes Occidentales, 1667-1670). *Relief*, flotte avec 300 h

De Mutti (Français, Méditerranée, 1803). *Trois Frères*

John Derdrake « Jack de la Baltique »[C+,FP,M,R,V] (Danois, équipage composé d'Anglais, de Danois et Suédois, Baltique, 1710-1720, puis 1720-1734 sans navire). Brick rapide (aucun canon, puis 16 canons), *Sudden Death* (frégate russe)

François Dermit (Français, Europe, 1795-1815). *Invincible Napoléon* (311 tx et 14 canons, 143 h), *Jeune Henry, Gageure*

Le Dernier Viking. Cf. *Jacques Pierre*

Julien Deshayes (Français, Europe, 1742-1748). *Charles Grenot* (18 canons, 100 h), *Nymphe* (corvette de 85 tx et 10 canons, 100 h), *Revanche* (200 tx et 24 canons, 300 h)

Desmaert. Cf. *Isaac Veyret*

Desmarais. Cf. *Isaac Veyret ?*

Mathurin Desmarestz. Cf. *Isaac Veyret*

Nicolas Despiet (Français, Europe, 1796). *Blonde* (corvette de 550 tx et 30 canons, 110 h), *Brune* (16 canons, 154 h)

Jacques René Destouches de la Fresnaye (Français, Europe, 1758). *Marquis de Marigny* (180 tx et 20 canons, 171 h)

George Dew[B,C,EC,HC,R+,T,V] (Anglais, avec Michel de Grammont et François Grogniet, avec Pierre Hantot, avec Thomas Tew, seul, Mers du Sud, Indes Occidentales, 1685-1695?). Sloop bermudien

Diabolito[C+,FC,V+] (Espagnol, Golfe du Mexique, 1810?-1823). *Catalina* (goélette de 4 canons)

(Jean) Bernard Dihins ou ***Dihinx*** (Français, Europe, 1793-1797). Général Dumouriez (brick de 22 canons, 196 h), *Vengeance* (300 tx et 20 canons)

Jean Baptiste Dihins (Français, Europe, 1795-1799). *Heureux* (12 canons, 105 h), *Confiance* (corvette de 300 tx et 18 canons), *Grand Heureux, Victoire* (50 tx, 8 canons et 14 pierriers, 72 h)

Marie-Anne « Dieuleveult »[HR,R] (Française, mariée à Pierre Lelong, puis à Laurens de Graaf, Indes Occidentales, 1670-1710). *Neptune*

Pierre-Jean Dignac « Mouret » ou « Le basané » (Française, Europe, 1775-1781). *Marie*, *Vertu* (36 tx et 2 canons), *Galand* (vaisseau léger de 6 canons)

Jean Dignac « Mouret » (Française, neveu du précédent, Europe, 1791-1806). *La Réunion* (aviso), *Saint-Jean d'Arcachon*

Giovanni Dionigi Galeni, puis ***Uluç Ali Pasha*** ou ***Occhiali***[A,B,EC,HR,M+,P+,R++,S,V] (Italien, puis Ottoman, 1540-1587). Brigantin, flotte (dont 500 h d'arme), flotte de 250 galères, dont de nombreuses galéasses, escadre de l'armée turque à la bataille de Lépante

Richard Dobson[B,EC,T,V] (Anglais, Indes Occidentales, 1670). *Fortune* (6 canons, 25 tx, 35 h)

Capitaine Dominique. Cf. *Dominique You*

« [Grote Pier était] solide comme une tour, fort comme un bœuf, de teint sombre, large d'épaules et portait une longue barbe noire. Un humoriste franc de nature, qui par des circonstances infortunées fut transformé en brute affreuse. Sur le chemin de la vengeance personnelle pour la sanglante injustice qui le frappa (en 1515) avec le meurtre des siens et la destruction de sa propriété, il devint un combattant de la liberté de stature légendaire. »

Conrad Busken Huet, Studiën over de Noordnederlandsche beschaving in de zeventiende eeuw



Pier Gerlofs Donia

Pier Gerlofs Donia « Grutte Pier »[B+++,C,HR,Ju+,M++,P+,S+,T+,V+] (Néerlandais, chef de la bande de paysans révoltés Arumer Zwarte Hoop, Hollande, 1515-1520). Flotte

Andréa Doria[C,EC,M++,P+,R+,S,V] (Italien, Méditerranée, 1519-1560). Huit galères, flotte de la Sainte Ligue

Giovanni « Giannettino » Doria (Italien, Méditerranée, 1540)

Erasmo Doria[M] (Italien, Méditerranée, 1540). Flotte de 10 galères

Dogget (Anglais, Indes Orientales, 1720-1721). *Hunter-Galley*, gallivat

Pierre Dolhonde (Français, Europe, 1757). *Comtesse de Gramont* (300 tx, 18 canons et 16 pierriers, 120 h)

Jean (François) Doublet[M,R+] (Français, Indes Occidentales, Europe, 1680-1728). Barque, *Saint Jean Baptiste* (500 tx et 36 canons, 175 h), *Princesse de Conti*, *Sans Peur*, *Utile*, *Sorcière*, *Serpente*, *Profond*, *Comte de Revel* (350 tx et 38 canons), *Jeune Homme* (corvette de 160 tx et 16 canons, 125 h)

Thomas Doughty[FP(par Drake pour trahison)] (Anglais, avec Francis Drake, Indes Occidentales, 1577-1578). *Mary*, *Pélican* (vaisseau rapide de 150 tx et 18 canons), *Christopher* (caravelle)

Docteur Thomas Dover[R-] (Anglais, avec Woodes Rogers, toutes les mers du globe, 1708-1712). *Bachelor*

Giambattista Dovizi (Italien, avec Andréa Doria, 1538). Galère papale

Patrick Dowlin (Français, Europe, Indes Occidentales, 1778-1783). *Fleur de Mai* (2 canons et 16 pierriers, 37 h), *Fantaisie* (lougre de 90 tx, 78 h), *Prince Noir* (120 tx, 16 canons et 32 pierriers, 70 h)

Thady Doyle[Ja] (Anglais, Europe, 1707). Navire armé pour la course

Dragut. Cf. *Torgut Reis*

John Drake (Anglais, Indes Occidentales, 1585). Navire inconnu

Bernard Drake (Anglais, Indes Occidentales, 1585). Navire inconnu

Sir Francis Drake[A,B,EC,FM,M+++,P++,R++,S++,T+] (Anglais, avec John Hawkins, seul, avec Lord Howard of Effingham, John Hawkins, Martin Frobisher, Sir William Wynter et John Davis (flotte britannique contre l'Invincible Armada), Afrique Occidentale, Indes Occidentales, Indes Orientales, Europe, 1562-1596). *Judith, Brave* (50 tx), *Swan* (25 tx), *Dragon*, flotte de 5 navires (*Swan*, *Pascoe* (ou *Pasha*) (40 tx) et trois pinasses de 10 tx en pièces détachées (*Lion*, *Minion*, *Bear*)), *Benedict* (15 tx), *Christopher* (caravelle), flotte de 5 navires (*Pelican/Golden Hind* (vaisseau rapide de 150 tx et 18 canons), *Pelican*, *Elizabeth* (80 tx et 16 canons), *Marygold* (30 tx et

16 canons), *Swan* et une pinasse de 17 tx, 170 h au total), *Mary*, flotte de 30 navires (dont *Elisa Bonaventure* vaisseau amiral de Drake) (1000 tx), *Thomas*, capitaine Thomas Drake, *Aid*, capitaine Edward Wynter, *Primrose* (capitaine Martin Frobisher), *Francis*, auxquels s'additionnèrent en cours de route les *New Year's Gift* (vaisseau espagnol de 400 tx) et *New Hope* (200 tx)), flotte de 23 navires, *Thomas*, flotte (six galions de guerre, 60 marchands armés pour la défense, 60 flibots néerlandais et 20 pinnaces)

Thomas Drake[D] (Anglais, avec Francis Drake, Indes Occidentales, Mers du Sud, 1579-1586). *Mary*, *Thomas*

David Drouault (Français, Europe, 1795-1815). *Sans Culotte de Jemmapes* (lougre de 6 canons), *Escamoteur*

Duchesne[B,C,EC,HP,T,V] (Français, Indes Occidentales, 1681-1689). Frégate de 2 canons, 40 h

François Ducoroy (Français, Europe, 1750-1780). *Neptune, Prince de Robeck* (20 canons, 400 tx ; 198 h)

Jean Dufourcq (Français, Europe, Indes Occidentales, 1718-1719). *Bourbon* (frégate de 290 tx et 14 canons), *Victoire* (200 tx et 24 canons, 277 h)

Bertrand Dufresne du Demaine (Français, Europe, Indes Occidentales, 1698-1708). *Saint Georges, Comte de Revel* (200 tx)

Jean Duglas[B,C,EC,R,T,V] (Français, Canaries, Indes Occidentales, 1662-1668). *Saint-Jean* (4 canons), *Saint-Jean* (barque de 2 canons, 25 h), *Blue Dove* (marchand)

« Les officiers demandent relâche, conformément aux instructions royales. Mais René [Duguay-Trouin] voit en songe deux gros vaisseaux venant toutes voiles vers lui ; il propose un délai ; et, de fait, au matin, deux long-courriers apparaissent ; aisément arraisonnés, ils sont trouvés bourrés de sucre, indigo, or et argent, pour 750.000 livres. »

Jean Merrien, Histoire des Corsaires

« Ceux qui liront ces Mémoires *et qui réfléchiront sur la multitude de combats, d'abordages et de dangers de toute espèce que j'ai essuyés, me regarderont peut-être comme un homme en qui la nature souffre moins à l'approche du danger que la plupart des autres. Je conviens que mon inclination est portée à la guerre, que le bruit des fifres, des tambours, celui du canon, du fusil, enfin tout ce qui en retrace l'image m'inspire une joie martiale ; mais je suis obligé d'avouer en même temps que, dans beaucoup d'occasions, la vue d'un danger pressant m'a causé souvent des révolutions étranges, quelquefois même des tremblements involontaires dans toutes les parties du corps. Cependant, le dépit et l'honneur, surmontant ces indignes mouvements, m'ont bientôt fait recouvrer une nouvelle force dans ma plus grande faiblesse ; c'est alors que voulant me punir moi-même de m'être laissé surprendre à une frayeur si honteuse, j'ai bravé avec plus de mérites les plus grands dangers. C'est après ce combat de l'honneur et de la nature, que mes actions les plus vives ont été poussées au-delà de mes espérances… Mon style fera connaitre que ces* Mémoires *sont écrits de la main d'un soldat. »*

René Duguay-Trouin, Mémoires

« Il avait une de ces physionomies qui annonce ce que sont les hommes, et la sienne n'avait rien que de grand à annoncer. Son esprit était vif et juste ; personne ne sentait mieux que lui tout ce qui était nécessaire pour faire réussir une entreprise, […] aucune des circonstances ne lui échappait. Lorsqu'il projetait, il semblait qu'il ne comptait pour rien sa valeur, et qu'il ne dut réussir qu'à force de prudence ; lorsqu'il exécutait, il paraissait pousser la confiance jusqu'à la témérité. […] Jamais homme n'a porté les sentiments d'honneur à un plus haut point, et jamais homme n'a été d'un commerce (compagnie) plus doux. Jamais ni ses actions ni leurs succès n'ont changé ses mœurs. Dans sa plus grande élévation, il vivait avec ses amis comme par le passé. »

Nicolas Siméon, Corsaire du Roi : René Duguay-Trouin 1673-1736

René Duguay-Trouin « Barbinet »[A+,B+,EC,HR,M+++,P+++,R++,S++] (Français, Europe, Indes Occidentales, Méditerranée, 1691-1736). *Danycan* (flûte de 14 canons, 98 h), *François* (48 canons), *Héroïne*, *Eclatant* (58 canons, 527 h), *Espérance*, *Coëtguen* (frégate de 18 canons), *Lys* (1400 tx et 72 canons, 631 h), *Trinité*, *Profond* (flûte de 32 canons), *Hercule* (frégate de 28 canons), *Diligente* (frégate de 36 canons, 250 h), *François* (vaisseau de 48 canons), *Dauphine*, flottille de 2 vaisseaux et 3 frégates, flottille de 3 vaisseaux (*Saint-Jacques des Victoires* de 300 tx et 48 canons, 232 h), *Sans-Pareil* (42 canons, 200 h), *Léonore* (frégate de 16 canons)), *Jason* (1000 tx et 54 canons, 400 h), division de 6 vaisseaux, *Achille* et une division de vaisseaux, division de 15 navires (2000 soldats, 4000 h)

Jean Dulaien (Français, Europe, 172?-après 1729). Navire inconnu

Dumangle[B,C,EC,HP(par peur de représailles),R,T,V] (Français, Indes Occidentales, 1669-1671). *Diable Volant* (barque)

Sieur Dumesnil[B,C,EC,T,V] (Français, Indes Occidentales, 1684-1692). *Trompeuse* (pinque de 14 canons et 100 h)

Dumoulin, ou ***Desmoulin***, ou ***Moulin***[B,C,EC,M,T,V] (Français, Indes Occidentales, 1665-1678). Petite frégate

Patrick Dunbar[EC] (Écossais, Indes Occidentales, 1669-1670). *Adventure* (pêche), *Prosperous*

Pierre Dupont (Français, Europe, 1795-1815). *Patriote* (12 tx, 12 h), *Bougainville* (128 tx et 14 canons et 6 pierriers, 75 h), *Jeune Bougainville* (256 tx et 14 canons, 123 h), *Sorcière* (45 tx et 10 canons, 43 h), *Rôdeur, Grand Jean Bart*

Pierre Jean Dupont (Français, Europe, Indes Occidentales, 1778-1783). *Jeune Olympe* (brigantin de 100 tx, 14 canons et 18 pierriers), *Duc de Chartres* (150 tx, 24 canons et 26 pierriers, 141 h), *Flesselle* (160 tx)

Antoine Dupuis[B,C,EC,R,T,V] (Français, Indes Occidentales, 1662-1667). *Tortue* (pinque de 9 canons et 80 h), *La Poudrière*

Jacques Dupuy Fromy (Français, Europe, 1795-1815). *Jeune Emilie* (brigantin de 60 tx et 16 canons, 69 h), *Mercure* (260 tx et 16 canons, 108 h), *Général Pérignon* (14 canons, 94 h)

Jean-Maris Dutertre (Français, Indes Orientales, 1795-1811). *Modeste* (corvette de 300 tx et 20 canons, 70 h), *Heureux*, *Passe-Partout*, *Général Malartic* (12 canons et 8 pierriers, 120 h)

Louis Dutertre (Français, Europe, 1748). *Espérance*

Jeremiah Easthope (Anglais, avec Walter Brown, Indes Orientales, 1720). *Defiance* (grab)

Peter Easton[B,EC,M+,P+,R,S,V] (Anglais, Indes Occidentales, Europe, Méditerranée, 1604-1629). Flotte de 12, puis 40 petits navires, jusqu'à 1500 h

John Eaton[B,C,EC,HR,T,V] (Anglais, Indes Occidentales, Afrique Occidentale, Mers du Sud, 1682-1686). *Nicholas* (20 canons)

Pierre Egron. Cf. *Jean Hamelin*

Daniel Elfrith (Anglais, stationné à Providence Island et aux Bermudes, Indes Occidentales, Afrique Occidentale, 1607-1641). *Treasurer*, *Robert*, *Warwicke*

Larbi El Gziri (Salétin, Europe, Méditerranée, Afrique Occidentale, XVIII[e]). Aviso

Bernard Renau d'Eligarçay[1] « Petit Renau » (Français, Europe, 1689-1713). *Bon* (deux-ponts de 750 tx et 56 canons, 330 h), *Intrépide*

Mohammed el-Hâdj Candil (Salétin, Afrique Occidentale, Méditerranée, Europe, 1671-1713). Frégate (6 canons et 6 pierriers, 120 h), navire de 79 h, corvette (20 canons et 14 pierriers, 80 tx, 100 h)

'Ali el-Hâkem (Salétin, Afrique Occidentale, Méditerranée, Europe, 1671-1715). Pinque (8 canons, 120 h), *Rose Rouge* (16 canons et 14 pierriers, 78 tx, 990 h)

Ahmed el-Inglizi (Salétin, Afrique Occidentale, Méditerranée, Europe, première moitié du XVII[e] siècle). Arondelle

1. Bernard Renau d'Eligarçay est l'inventeur de la galiote à bombe.

El Loco. Cf. *Lope de Aguirre*

El Pirata Cofresi. Cf. *Roberto Cofresi y Ramirez de Arellano*

England (même que dessous ?) (Anglais, Afrique Occidentale, Indes Orientales, 1719-1720). *Fancy* et *Unity/Expedition*, *Fancy*, *Snow/Expedition*, *Victory*

« England était de ces gens qui paraissent avoir assez de raison pour bien agir. Il était d'un bon naturel, ne manquait pas de vaillance, et l'avarice qui possède ordinairement ces sortes de gens n'avait aucun empire sur lui ; il avait même de l'aversion pour les mauvais traitements que ses semblables infligent d'ordinaire aux prisonniers. »

Capitaine Johnson, Histoire générale des plus fameux pyrates

Edward England[A,B,EL,FMA,Ja,Ju,M,N,P,R+,S] (Anglais, avec Christopher Winter, avec Charles Vane, seul, avec Lane et Richard Sample, avec Thomas Cocklyn et John Taylor, avec John Taylor, capitaine de Richard Sample, Lane, James Plantain, Indes Occidentales, Afrique Occidentale, Indes Orientales, 1716-1720). Goélette, *Pearl/Royal James* (30, puis 36 canons), *Victoire* (34 canons et 300 tx) et la prise *Elizabeth*, *Fancy*

John England[HE,N] (Anglais, Sierra Leone (Afrique Occidentale), 1718-1730). Chaloupe

Don Miguel Enríquez[A,B,D,FPr,JP(défenseur des intérêts espagnols),M+,R,S+] (Espagnol, Indes Occidentales, 1701-1735). Flottille de 2 navires (100 à 200 h sur chaque), dont sucessivement *San Nicolás* (sloop), *Santa Bárbara* (sloop), *La María* (sloop), goélette, *Popa Azul*, bringatin, *Auroras*, *San Miguel*, *Los Montes*, brigantin, *Perla* (sloop), *Gloria*, quatre puis dix sloops (*Aguila*, *Perla*, *Aurora*, *Fénix*, puis également *Delfín*, *Modista*, *Pequeña Aurora*, *Nuestra Señora de Altagracia*, *Nuestra Señora del Rosario, San Miguel y las Animas*), flotte (trente navires, 500 miliciens)

Robert Ensome (Anglais, Indes Occidentales, 1664-1665). *Swallow* (ketch de 10 canons)

Pierre Eon de Ponthaye (Français, Europe, 1694). *Tigre* (150 tx et 20 canons, 160 h)

Escoffier (Français, Méditerranée, 1803-1804). *Espérance* (chebec de 150 tx et 10 canons, 54 h)

Adolphe Esmit (Danois, gouverneur ex-pirate, accueillant des flibustiers hors la loi, Indes Occidentales, 1683-1694)

Jacques Esnoul de la Livandais (Français, Europe, 1696). *Fidèle* (50 tx et 4 canons, 42 h), *Petit Renau* (150 tx), *Entreprenant* (130 tx, 114 h)

Les plus grands Flibustiers



Henry Morgan



Sir Christopher Myngs



William Dampier



Jean David Nau l'Olonnois

Cardin d'Esqueville-Bléville[B,M] (Français, avec Jean Fleury de Vatteville, Europe, Méditerranée, Afrique Occidentale, Indes Occidentales, autour de 1523). *Cigogne*

Cornelius Essex[B,C,EC,R-,T,V] (Anglais, Indes Occidentales, Mers du Sud?, 1680-1681). Canoës (300 h), *Great Dolphin* (barque)

Alexandre Estienne (Français, Europe, 1798-1802). *Mars* (500 tx et 22 canons, 180 h), *Vaillant* (400 tx et 22 canons, 120 h)

Guyon d'Estimauville[B,M] (Français, avec Jean Fleury de Vatteville, Europe, Afrique Occidentale, Indes Occidentales, 1522-1547?). *Fleur-de-Lys*, *Bandovillier*, *Rebarge*

Martin Etchebaster (Français, Europe, 1795-1815). *Indépendant* (lougre de 39 tx, 2 canons et 2 pierriers, 21 h), *Tigre* (trincadoure de 9 tx, 23 h), *Vengeance* (20 tx, 29 h)

Mohammed et-Tadj (Salétin, Afrique Occidentale, Méditerranée, Europe, 1683). Barque

F. Eude (Français, Europe, 1793-1815). *Sans Culotte* (15 tx, 20 h), *Poisson Volant*

Eustache « le moine »[B+,C,FP,M+,R,T+] (Français, Manche, 1206-1217). Flotte de 17 galères, armada du Roi de France de 800 navires, flotte de 8 navires, flotte de 70 petits bateaux

John Evans[Ju(→1722),R-] (Anglais, Indes Occidentales, 1722-1723). Canot, *Scowerer* (sloop de 4 canons), flottille (*Scowerer*, *Lucretia-and-Catherine* (200 tx), un autre sloop

Cornelis Evertsen (Néerlandais, Europe du Nord, 1617-1666). Corsaire

Evert et Pieter Evertsen (Néerlandais, Europe du Nord, 1617-1625). Corsaire

Geleyn Evertsen (Néerlandais, Europe du Nord, 1617-1627). Corsaire

Jacob Evertsen[B,C,EC,FC,HC,R+,T,V] (Néerlandais, Indes Occidentales, 1680-1695). *Boneta* (barque longue de 4 canons et 70 h), barque longue de 10 canons (100 h)

Commodore Johan Evertsen (le père) (Néerlandais, Europe du Nord, ?-1617). *Zwarte Galei*

Vice-amiral Johan Evertsen[M] (le fils) (Néerlandais, Europe du Nord, 1617-1666). Corsaire, flotte de quatre navires et 27 corsaires, trois navires, escadre, armée navale, escadre

Daniel l'Exterminateur. Cf. *Daniel Monbars*

M. d'Eyran de la Motte (Français, Europe, 1697). *Favori, Christ, Apollon*

Face d'Argent. Cf. *Mathieu Delarüe, Sieur de Vaudoulin*

Jacob Fackman[B,C,EC,R-,T,V] (Anglais, Indes Occidentales, 1662-1665). *Cagway* (corvette)

Nicolas Facio (Français, Indes Occidentales, 1805). Général Ernouf (200 tx et 16 canons, 120 h)

Jean Antoine Faillant (Français, Europe, 1746-1757). *Hasard* (48 tx, 6 canons et 10 pierriers, 63 h), *Voltigeur* (8 canons, 36 h), *Machault* (220 tx, 14 canons et 14 pierriers, 184 h)

Jean Fain[FP,M,R] (Français, avec Jean Fleury de Vatteville, Europe, Açores, 1521-1522?). *Marie*

Don Luis Fajardo de Córdoba[M,S] (Espagnol, Indes Occidentales, Méditerranée, 1605-1614). Flotte de 8 navires de guerre

William Fall (Américain, Europe, Indes Occidentales, 1778-1783). *Union Américaine* (30 tx, 8 canons et 12 pierriers, 30 h), *Mouche* (100 tx, 12 canons et 6 pierriers, 50 h), *Marquise de Castries* (210 tx et 27 canons, 263 h), *Sans Peur* (120 tx, 20 canons et 12 pierriers, 85 h)

Jean Fantin[EC,R] (Français, avec Jean Charpin, avec Isaac Veyret, capitaine de William Kidd et Robert Culliford, Indes Occidentales, Afrique Occidentale, Indes Occidentales, 1688-1690?). *Dauphin* (18 canons), brigantin

Joseph Farrell ou **Faro** (Anglais, avec Henry Avery, Thomas Wake et William Want, capitaine de Dirk Chivers, Indes Orientales, 1694-1695). *Portsmouth Adventurer*

Pierre David Fauqueux (Français, Europe, 1799-1810). *Huit Frères, Virginie, Trente et Quarante* (84 tx et 11 canons, 66 h), *Comte d'Hunnebourg* (72 tx et 14 canons, 50 h)

Jean Louis Favre (Français, Europe, Indes Occidentales, 1778-1783). *Joséphine* (220 tx, 28 canons et 14 pierriers, 276 h), *Phoenix* (100 tx et 12 canons et 12 pierriers, 100 h)

John Fenn[V] (Anglais, avec Thomas Anstis, Indes Occidentales, 1721-1723). *Morning Star* (brick de 21 puis 32 canons et 100 h), *Antelope* (frégate de 24 canons)

Abdallah Fennich. Cf. *Hajj Abdallah ben Hajj Mohamed*

Abdelhaq Fennich[HR,M,R-] (Salétin, Afrique Occidentale, Méditerranée, Europe, 1738-1757). Flotte des corsaires de Salé

Abdeslam Fennich (Salétin, Afrique Occidentale, Méditerranée, Europe, XVIII[e] siècle). Aviso

Hajj Ahmed Fennich (Salétin, Afrique Occidentale, Méditerranée, Europe, ?-1765). Aviso

Cuthbert Fenwick (Anglais, Virginie, 1635-1636). *Saint Margaret*

Anseline Feptan (Français, Europe, 1793). *Fantaisie* (150 tx)

John Ferrier (Anglais, Golfe Persique et Péninsule Arabique, 1808). HMS *Albion* (vaisseau de 74 canons)

Antony Ferry[R-] (Français, Indes Occidentales, 1708). Flottille de 3 navires

George Fetherston[C,EC,FP,Ja,R,V] (Anglais, avec Charles Vane et John Rackham, Indes Occidentales, 1717-1720). Sloop

James Fife[FN?] (Anglais, Indes Occidentales, Afrique Occidentale?, 1716-1719). Sloop

Antoine Figoli (Français, Europe, 1745-1778). *Renard* (72 tx, 12 canons et 16 pierriers, 63 h), *Figoli de Dunkerque* (16 canons, 140 h), *Revanche* (44 tx et 6 canons, 50 h)

Michel Figuri (Italo-Français, Méditerranée, 1808). *Prince Jérôme II*

Jean Fitzgerald (Irlandais, Europe, 1707-1712). *Jules César* (160 tx et 24 canons, 55 h), *Espérance* (120 tx et 20 canons, 130 h), *Fortune* (160 tx et 24 canons, 140 h), *Barentin* (120 tx et 28 canons, 80 h), *Comte Philippe* (150 tx et 26 canons, 175 h)

René Flahaut (Français, Europe, 1737-1760). *Sainte Thérèse* (120 tx et 8 canons, 130 h), *Terrible* (20 tx, 4 canons et 10 pierriers, 44 h), *Charron* (80 tx, 8 canons et 10 pierriers, 85 h), *Mauve* (6 canons et 8 pierriers, 68 h)

Jean Fleury de Vatteville[B+,FP,M++,R,S+] (Français, avec Jean Fain et Giovanni da Verrazano, Europe, Açores, 1521-1527). *Salamandre, Dieppe* et six nefs et galions

Esprit Flouest (Français, Europe, 1795-1815). *Espoir, Prosper, Duc de Dalmatie, Rôdeur*

Commodore Flowers (Anglais, Indes Occidentales, autour de 1722). Division (contenant le HMS *Hector* (aviso de 22 canons) et le HMS *Adventure* (frégate))

Thomas Flurisson (Français, Europe, 1689-1697). *Sainte Thérèse, Saint Simon* (300 tx et 14 canons)

William Fly[C+,FP,V+] (Anglais, Afrique Occidentale, Indes Occidentales, 1726). *Elizabeth/Fame's Revenge* (senau)

Jacques Cresti de La Fontaine (Français, Europe, 1696). *Notre Dame du Pilier* (140 tx)

Thimoléon Hotman, chevalier de Fontenay (Français, Méditerranée, Europe, Indes Occidentales, 1640-1654). *Louise* (frégate de 22 canons)

Thomas Foramby (Français, Europe, 1695-1697). *Jesus Maria Joseph* (40 tx et 6 canons, 41 h), *Notre Dame des Bonnes Nouvelles, Chêne Royal* (80 tx et 10 canons, 69 h)

« Au physique, M. de Forbin réunissait toutes les qualités qui distinguent l'homme de guerre ; il avait un fort grand air ; il était vif, nerveux, alerte ; sa taille souple et dégagée était élégante, et il avait singulièrement réussi dans tous les exercices d'académie ; son teint brun, ses sourcils prononcés, son œil noir fixe et hardi, sa lèvre haute et dédaigneuse cadraient merveilleusement bien avec la raideur et l'imperturbable audace de son caractère, qui loin de se modérer était plus entier que jamais ; a cette impatience naturelle, poussée jusqu'à l'exaspération par la moindre contrariété, s'était joint un sentiment incurable d'envie et de jalouse rivalité contre tous les marins de son temps, en un mot, l'orgueil le plus insultant et le plus effréné pouvait passer pour de la modestie auprès du suprême mépris que M. de Forbin témoignait aux autres officiers du corps de la marine »

Eugène Sue

Claude, chevalier de Forbin, comte de Janson et Gardanne[B+,HR,EC,HR,M+++,P+++,R++,S++,V] (Français, Indes Occidentales, Indes Orientales, 1675-1710). *Oiseau*, frégate, *Neptune*, *Perle*, *Marquis*, *Le Comte*, *Railleuse*, *Serpente* (16 canons), *Fidèle*, *Mars* (600 tx et 54 canons, 380 h), *Jeux*, escadre

George Mathieu Forestier (Français, Europe, 1744-1763). *Junon, Aigle* (40 tx, 24 canons et 14 pierriers, 357 h), *Diane* (16 canons, 192 h)

Formillon (France, Méditerranée, autour de 1530). Galère ou fuste

François Fossard de la Villauglamatz, Sieur des Marets (Français, Europe, 1690-1698). *Prudent* (400 tx et 40 canons, 250 h), *Trinité* (180 tx et 18 canons, 128 h), *Comte de Revel* (350 tx et 36 canons), *Petit Joseph*

Maurice Fortin (Jersey, Europe, autour de 1505). Navire inconnu

René Fouquet de la Fontaine « Lacouille » (Français, Afrique Occidentale, Europe, 1695-1703). *Diligente* (frégate de 36 canons), *Galerie de Guinée* (100 tx et 12 canons), *Natal* (frégate de 300 tx et 28 canons)

Louis Fouquet ou ***Fouquier*** (Français, Europe, 1706). *Catherine* (corvette de 80 tx et 12 canons)

Denis Nicolas Fourmentin « Bucaille »[B] (Français, Europe, 1795-1815). *Furet* (lougre de 14 canons, 42 h), *Deux Frères* (brick de 60 tx), *Rusé* (lougre de 75 tx et 8 canons, 55 h), *Voltigeur* (43 tx et 14 canons, 43 h), *Trois Amis*

Jacques Oudart Fourmentin « Baron Bucaille »[B,M,P+,R] (Français, Europe, 179?-1809). *Furet, Enjoleur* (péniche armée de 4 pierriers et 37 h), *Impromptu* (navire armé de 2 pierriers, 40 h), *Deux Frères, Jupiter, Adolphe* (46 tx et 14 canons, 55 h), *Etoile* (14 canons et 2 pierriers, 65 h), *Rôdeur*

Jean Fourmentin « Dejean » (Français, Europe, 1795-1815). *Escamoteur, Adolphe* (46 tx et 14 canons), *Voltigeur* (43 tx et 14 canons), *Etoile* (14 canons et 2 pierriers), *Chasseur* (48 tx et 16 canons), *Bucaille* (60 tx et 12 canons, 89 h)

Nicolas Fourmentin (Français, Europe, 1795-1815). *Voltigeur* (43 tx et 14 canons, 43 h), *Adolphe* (46 tx et 14 canons)

Nicolas Mathieu Fourny (Français, Europe, 1808-1811). *Liberté des Mers* (lougre de 14 canons, 50 h), *Victoire, Lion*

Pierre François Marie Fourny (Français, Europe, 1795-1815). *Victoire, Lion, Alexandrine II* (16 canons, 70 h)

Pierre Franc[B,EC,V] (Français, Indes Occidentales, 1650-1665). Brigantin, 26 h

Jacques de Pardieu, sieur de Franquesnay. Cf. *Jacques de Pardieu*

Francisco Francheschi (Espagol, Indes Occidentales, 1824). Unión (goélette à hunier)



Sir Martin Frobisher

George Freebourne[EC] (Anglais, Indes Occidentales, 1661-1662). *Pickero* (sloop)

Federigo Fregoso, archevêque de Salerne[M+,S] (Gênois, Méditerranée, 1516). Flotte papale (1000 soldats)

Pierre Frérard (Français, Europe, 1689-1713). *Mutine* (frégate de 200 tx et 28 canons, 280 h), *Roy d'Espagne* (45 tx et 12 canons, 77 h), *Barentin* (150 tx, 28 canons et 4 pierriers, 180 h), *Cheval Marin* (50 tx et 4 canons), *Victoire* (250 tx et 28 canons, 200 h)

Fra' Fresine[B,M,S] (Chevalier de Malte, Méditerranée, autour de 1609). *Galeona Rossa « Enfer Rouge »* (galéasse gigantesque de 90 canons)

Nicholas Fresshowe. Cf. *Nicholas Frychowe*

Jean Fresson (Français, Europe, 1795-1815). *Hirondelle, Oiseau* (70 tx et 16 canons, 60 h), *Lançon* (25 h), *Anacréon* (brick de 120 tx et 16 canons, 125 h), *Escamoteur* (45 tx et 14 canons, 50 h), *Oiseau* (70 tx et 16 canons, 60 h), *Aurélia* (navire d'un canon, 25 h), *Hirondelle*

Gilbert de Frethun (Français, Manche, 1402). Deux navires

Sir Martin Frobisher[A,FC,M++,S+] (Anglais, seul, avec Francis Drake et John Hawkins, Afrique Occidentale, Méditerranée, Indes Occidentales, Europe, 1565-1596). Négrier, flottille de 3 navires (*Gabriel* (25 tx), *Michael* (20 tx), une chaloupe (10 tx), 35 h au total), *Gabriel*, flottille (*Gabriel*, *Michael*, HMS *Aid* (aviso de 18 canons), une chaloupe, 125 h), flotte de 15 vaisseaux, quatrième escadre contre l'Invincible Armada), *Primrose* (guerre)

Froment (Français, Europe, 1793). *Trompeur* (cotre), *Vautour*

Nicholas Frychowe ou **Fresshowe**[HR] (Anglais, Europe, avant 1441-1446). *La Fleur de la Mer*, flottille (*Jesus*, *Flour*)

Antoine Fuet (Français, Méditerranée, Europe, Indes Occidentales, 1795-1815). *Thérèse, Flibustier* (goélette de 10 canons, 25 h), *Terroriste/Sans Pareil* (goélette de 6 canons, 22 h), *Flibustier* (frégate), *Insolente* (corvette)

Mathurin Gabaret (Français, Indes Occidentales, Europe, 1636-1666). *Phénix* (300 tx et 30 canons) *Française*

Nicolas Gaillard de la Cour (Français, Europe, 1745-1750). *Lys* (260 tx), *Betsy, Pucelle*

Vincenzo Gambi[B,EC,R] (Italien, avec Jean et Pierre Laffite et Dominique You, Indes Occidentales, 1813-1819). *Petit Milan* (goélette), *Philanthrope*

Michel Garat (Français, Europe, 1802?-1812?). *Invincible-Napoléon* (311 tx)

Alonso García (Espagnol, au service de la France, Europe, 1588-1598). *Saint Nicolas, Saint Laurent* (35 tx, 35 h), *Chien Noir*

Juan García (Espagnol, stationné à Ostende, Europe du Nord, 1622). Frégate

Nicolas Garcot de la Rochette « Jambe-de-bois » (Français, Europe, Indes Occidentales, 1649-1651). Léopard (vaisseau de 400 tx et 34 canons, 250 h)

Josselin Gardin de la Chesnaie (Français, Europe, 1689-1713). *Phélypeaux* (300 tx et 32 canons, 230 h), *Ville de Saint Malo* (160 tx, 129 h)

Pierre Garelon (Français, Europe, 1746-1761). *Gascon* (55 tx et 4 canons, 59 h), *Téméraire* (108 tx et 10 canons, 92 h), *Comte de Grammont* (460 tx, 36 canons et 6 pierriers, 382 h), *Zéphir* (165 tx et 10 canons)

François « Le Gascon ». Cf. *François Trébutor*

Jose Gaspar « Gasparilla » ou « Richard Cœur de Lion »[B,FS,R++,V] (Espagnol, existence hypothétique, seul et avec Henri Caesar, capitaine de Indes Occidentales, 1782-1821). *Jose Gasparilla*

Ingela Gathenhielm (Mer Baltique, avec Lars Gathenhielm, seule, Mer du Nord, 1710-1721). *Lilla Jägaren* (galion)

Lars Gathenhielm (Mer Baltique, avec Ingela Gathenhielm, Mer du Nord, 1710-1718). *Lilla Jägaren* (galion)

Guillaume Gaultier de la Lande (Français, Europe, 1746-1761). *Dauphin* (300 tx)

Vincent Gauthier (Français, Indes Occidentales, 1795-1815). *Vautour* (20 canons, 175 h), *Caye à Dupont, Tilsitt, Hirondelle*



Gerrit Gerritsen

Jose Gaspar



François Gautier ou **George Sadwell**[FP] (Français, avec Peter Heaman, Indes Occidentales, Europe, 1821). *Jane*

Jean Baptiste Gautier (Français, Europe, 1807-1811). *Bohémienne* (lougre de 29 tx et 2 canons, 26 h), *Magicien, Tilsitt* (2 canons, 55 h), *Hirondelle, Furet* (122 tx et 14 canons, 101 h)

Sir Michael Geare[B+,HR,M+,R] (Anglais, avec William Lane, puis d'autres, Indes Occidentales, 1586-1603). *Little John/Michael-and-John* (150 tx), *Neptune*, *Archangel*

Antoine de Géraldin (Français, Europe, 1689-1713). *Saint Joseph* (200 tx et 20 canons, 272 h), *Coëtquen* (150 tx), *Saint Michel* (74 canons), *Saint Nicolas* (300 tx et 24 canons, 275 h), *Saint Louis* (350 tx et 34 canons, 161 h)

Raymond Géraldin (Français, Europe, 1689). *Saint Joseph* (200 tx et 20 canons, 172 h), *Amérique, Joseph* (200 tx et 22 canons, 140 h)

Gerrit Gerritsen « Roc le Brésilien »[A,B,C++,EC,M,R+,T,V+] (Néerlandais, Indes Occidentales, Europe, 1654-1680). *Griffin*, *Sevillan*, barque

Gervais de la Marbonnais (Français, Europe, 1745). *Griffon* (150 tx)

Gianni Barbe-en-fume. Cf. *Johany*

Charles Gibbs ou **James D. Jeffers**[C+,FP,T,V+] (Américain, Indes Occidentales, 1819-1827). *Maria*, *John*, *Hitty* (brick), flotte de 4 navires, *Vineyard* (brick)

Richard Giffard (Anglais, Méditerranée, ?-1610). *Fortune*



« Les chats morts ne miaulent pas. Vous savez quoi faire. »

Don Pedro Gilbert

Don Pedro Gilbert[C+,FP,T,V+] (Français, Indes Occidentales, 1832-1834). *Panda* (goélette)

James Gilliam. Cf. *James Kelley*

Alexis Girard (Français, Europe, 1760). *Heureux Malouin* (200 tx)

Jacques Girard (Français, Europe, 1711-1713). *Marie François, Françoise* (70 tx, 75 h)

François Chenard de la Giraudais (Français, Europe, 1756-1762). *Le Pour et Le Contre, Fortune, Arlequin* (brigantin de 50 tx et 63 canons), *Scaramouche* (35 tx et 2 canons, 44 h)

Michel Giraudel (Français, Méditerranée, 1744-1746). *Chasseur* (190 tx et 18 canons, 194 h)

Benoît Giron de la Masière (Français, Europe, 1793-1810). *Furet* (lougre de 14 canons et 10 pierriers, 75 h), *Belliqueuse* (brick de 280 tx et 20 canons, 132 h), *Heureux* (143 tx et 14 canons, 78 h), *Gazelle* (172 tx et 4 canons, 26 h), *Brocanteur* (172 tx et 16 canons, 170 h)

Harry Glasby[N,R-] (Anglais, avec Bartholomew Roberts, Indes Occidentales, 1720). *Royal Fortune*

Jacques Glasson (Français, Europe, 1689-1709). *Coq Hardi, Bonne Aventure* (50 tx, 10 canons et 4 pierriers, 75 h), *Duc de Vendôme* (150 tx, 18 puis 24 canons, 70 puis 185 h)

Pierre Glasson (Français, Europe, 1689-1707). *Demoiselle Alexandrine* (6 canons, 50 h), *Sauvage, Morieni, Deux Frères* (40 tx et 6 canons, 50 h), *Demi Lune* (150 tx et 16 canons, 100 h), *Chasseur, Renard, Etoile* (50 tx et 10 canons, 70 h), *Saint François* (20 tx, 4 canons et 2 pierriers, 51 h), *Saint Pierre* (40 tx et 10 canons, 68 h), *Sirène* (30 canons, 225 h), *Vipère* (40 tx, 10 canons et 4 pierriers, 68 h)

Robert Glover (Anglais, capitaine de Dirk Chivers, Indes Occidentales, Afrique Occidentale, 1690?-1696). *Résolution* (aviso de 18 canons et 150 h)

Robert Glynn[HE,N] (Anglais, avec Norton et Richard Warren, Sierra Leone (Afrique Occidentale), 1718-1730). Chaloupe

Pierre Louis Godde (Français, Europe, 1778-1793). *Calonne* (80 tx, 12 canons et 10 pierriers, 70 h), *Prince de Robecq, Maraudeur* (lougre de 12 tx, 20 h)

Pierre Godefroy[B,EC,M,HR,R++,V] (Français, Indes Occidentales, 1684-1697). *La Serpente*

Alexandre Godfrey (Anglais, Indes Occidentales, 1791?-1803). *Rover* (navire, 55 h)

Christopher Goffe[EC,HP] (Anglais, ancien pirate reconverti chasseur de pirate, avec Thomas Handley, Massachusetts, 1684-1691). *Swan*

Thomas Goldsmith (Anglais, Indes Occidentales, Europe, 1710-1714). *Snap Dragon*

Binot Paulmier de Gonneville (Français, Indes Orientales, 1503-1505). *Espoir* (120 tx, 60 h)

John Goodale (Anglais au service des Barbaresques, Méditerranée, autour de 1621). *Exchange*

William Goodlad[EC,V] (Anglais, Indes Occidentales, 1662-1663). *Blessing* (frégate), pinque de 6 canons (60 h)

Goodly (Anglais, Indes Occidentales, autour de 1663). Sorte de jonque de 6 canons et 60 h

Nathaniel Gordon (Anglais, négrier illégal, Afrique Occidentale, Indes Occidentales, 1861-1862). *Erie* (brick négrier)

Pierre Gouin[C,EC,FC?,V] (Français, Indes Occidentales, 1678-1683). Barque

John Gow. Cf. *John Smith*

Laurens Cornelis Baldewynszoon de Graaf, puis **Laurens de Graaf**[A,B+,EC,HR,M+++,P,R++,S+,V] (Néerlandais, puis Français, Indes Occidentales, 1672-1704). Barque, petit navire, *Le Tigre* (frégate de 28 ou 30 canons et 200 h), *Princesa/Francesca* (vaisseau), *San Francisco*/Fortune/*Neptune* (vaisseau de 48 canons), chaloupe, barque espagnole, petit navire

Graham[EC] (Anglais, Indes Occidentales, 1685). Chaloupe de 14 h

Bennett Grahame ou **Benito Bonito « Bloody Sword »** (Anglais, avec Horatio Nelson, puis seul, Mers du Sud, 1818-1821). *Relampago*

Michel de Grammont (ou **de Grandmont**) **de la Motte**[A,B+,C,EC,FN,M++,R+,T,V+] (Français, Indes Occidentales, 1675-1687). *Saint-Nicolas* (frégate corsaire), 50 canons, flotte de 6 navires, un total de 700 flibustiers, *Le Hardi* (vaisseau de 50 canons, 300 h), flotte de 17 navires portant 328 canons et 1900 flibustiers au total

Barthélémy Gramont (Français, Europe, 1779). *Maréchal de Mouchy* (628 tx)

Adrien Grandidier (Français, Europe, 1799). *Vengeance* (corvette de 300 tx et 16 canons, 164 h)

Thomas Hamel Grandpré (Français, Europe, Indes Occidentales, ?-1763). *Françoise*, *Letourneur*

Major General William Grant Keir (Anglais, Indes Orientales, 1819-1820). Trois vaisseaux de ligne, 3000 h

Alexis Grassin (Français, Europe, Indes Occidentales, 1795-1815). *Brillant, Général Ernouf* (brick de 14 canons, 115 h), *Dame Ernouf/Diligent* (brick de 185 tx et 6 canons, 115 h), *Revanche*

Nicolas Graton de Villogé (Français, Europe, 1703-1707). *Dryade* (500 tx, 47 canons et 8 pierriers, 330 h), *Cheval Volant* (35 tx, 4 canons et 2 pierriers, 31 h)

Capitaine Graves (Anglais, Indes Occidentales, 1720). Galère (20 canons)

Herbert de Graves (Néerlandais, Europe du Nord, 1669-1676). Chaloupe, divers navires de prise, brûlot, chaloupe

Etienne Grave de Boutteville (Français, Europe, 1703-1706). *Paix* (300 tx et 30 canons, 120 h), *François Desmarets* (250 tx et 26 canons, 157 h), *Intrépide*

Alexandre Grave du Château (Français, Europe, 1705-1708). *Intrépide* (100 tx, 134 h), *Neptune, Intrépide* (160 tx et 11 canons, 119 h)

Greaves « Red Legs »[A,B,EC,HR,N] (Irlandais ou Écossais, Indes Occidentales, 1664-1675). Flibot

Georges le Grec « Archipirate » « Colombo le jeune » (Français, Europe, 1476). Nef

Thomas Gregge[B,EC,V] (Anglais, Indes Occidentales, 1659-1660). *Aim*

Grenezé. Cf. *Nicolas Amon*

« Il [Sir Richard Grenville] était d'un caractère si dur que alors qu'il était parmi les capitaines espagnols, alors qu'ils étaient en train de dîner ou de souper avec lui, il a déjà englouti trois ou quatre verres de vin, et courageusement, a pris les vers entre ses dents, et les a écrasés en morceaux et avalé, de telle manière que souvent, le sang s'écoulait de sa bouche, sans que cela lui fasse le moindre mal. »

John Huyghen Van Linschoten

À propos du dernier combat du Revenge, jusqu'à la mort, à un galion contre cinquante trois : « jusqu'à ce que toute la poudre du Revenge, jusqu'au dernier baril, soit désormais utilisée, toute ses piques brisées, quarante de ses meilleurs hommes tués, et la plupart des autres blessés. »

Walter Raleigh

« Coule-moi le navire, maître canonnier ! Coule-le ! Fends-le en deux ! … Tomber dans les mains de Dieu, pas dans celles de l'Espagne !

Sir Richard Grenville, in Alfred, Lord Tennyson, The Revenge: A Ballad of the Fleet

Sir Richard Grenville[B++,EC,FC(seul contre 53 galions),M+++,V++] (Anglais, Europe, Indes Occidentales, 1585-1591). Flotte de colons pour la colonie Roanoke, *Revenge* (meilleur galion au monde en 1591)



Richard Grenville

Les plus grands Gueux de mers et Amiraux néerlandais



Willem II van der Marck Lumey



Piet Pieterszoon Heyn



Michiel de Ruyter



Maarten Tromp

William Griffin[B,EC,V] (Irlandais, Indes Occidentales, 1668-1675). *Petit-Nicolas*

Pierre Gris du Colombier (Français, Europe, 1696). *Paix* (400 tx et 28 canons, 222 h), *Saint Esprit* (200 tx et 18 canons)

Alain Gris du Val (Français, Europe, 1691). *Coetquen* (60 tx), *Paix*

François Grogniet « Cachemarée »[B,C,EC,FC,M+,R+,S,T,V] (Français, Indes Occidentales, Mers du Sud, 1681-1687). *Saint-François* (6 canons, 70 h), *Sainte Rose* (petit navire espagnol)

Jean Grout de Bellesme (Français, Europe, 1692). *Reine des Anges* (300 tx)

Bertrand Du Guesclin (Français, Europe, après 1360). Deux navires de commerce rochelais

Nicolas Guidelou (Français, Europe, 1795-1815). *Monsieur* (475 tx, 40 canons et 12 pierriers, 404 h), *Duchesse de Polignac* (450 tx et 36 canons), *Guidelou* (250 tx et 20 canons, 142 h)

Guillaume II de la Marck[A,B,C,EC,JP+,JR,M++,S+,T,V+] (Néerlandais, Mer du Nord, 1568-1578). Flotte des Gueux de Mer

Jacques Guillaumier ou ***Guillermier*** (Français, Europe, 1778). *Ville de la Ciotat* (frégate de 24 canons)

Jambe-de-bois. Cf. *François Le Clerc* ou *Nicolas Garcot de la Rochette*

Francisco Guilfuchi (Espagnol, avec Luis Sánchez, Indes Occidentales, 1824). Chaloupe

Jean Guillebeau (Français, Europe, 1795-1810). *Bougainville*, *Spéculateur* (50 tx et 5 canons, 73 h), *Comte d'Hunebourg* (lougre de 80 tx et 4 canons, 53 h)

Jean Baptiste Guillemin (Français, Europe, 1795-1815). *Juste* (95 tx et 3 canons, 70 h), *Télégraphe* (136 tx et 14 canons, 91 h), *Petite Quinola* (40 tx, 30 h)

Joseph Guimont (Français, Europe, 1703). *François de la Paix*, *François d'Assise*

Guinimer « l'archi-pirate » (Français, Manche, Mediterranée, autour de 1097). Flottille

Lewis ou **Louis Guittar**[C+,FP,T] (Français, Indes Occidentales, 1699-1700). *La Paix* (pinque anglaise de 20 canons et 8 pierriers), flottille (*La Paix*, *Baltimore* (pinque sans canons de 100 tx, 60 h))

Gümüş Kol (Bras-d'Argent). Cf. *Aruj Reis*

Richard Guy[B,EC,R-,T] (Anglais, Indes Occidentales, 1659-1670). *Hopewell Adventure*, *America* (frégate)

Pierre Nicolas Guyot du Clos (Français, Europe, Indes Occidentales, 1757). *Victoire* (150 tx et 18 canons), *Providence* (35 tx), *Aigle*, *Boudeuse*, *Belle Poule*, *America*

Capitaine Gwatkins (Anglais, Caroline, 1722). *Amy*

Jacques Habel (Français, Europe, Indes Occidentales, 1703). *Grand Passe Partout* (75 tx, 10 canons et 6 pierriers, 112 h)

Charles Hadsell[B,EC,M,T,V] (Anglais, Indes Occidentales, 1666-1675). Flotte de sept navires, 400 h

Sidi Ahmed Hajji[B,EC,Ju,M,P,R,S,T] (Salétin, Afrique Occidentale, Europe, Méditerranée, 1640-1691). Navires variés, flottille

Ali Hakam[M] (Salétin, Afrique Occidentale, Europe, Méditerranée, fin XVII[e] -début XVIII[e]). Frégate

Nathan Haley (Américain, Europe, Indes Occidentales, 1793-1813). *Entreprenant*, *Bruno*, *True Blooded Yankee* (16 canons, 160 h)

Fayrer Hall (Anglais, Carolines, 1718). *Sea Nymph* (sloop de 8 canons, 60 h)

Jacob Hall (peut-être Jacob Evertsen, Anglais, Indes Occidentales, 1683). Corvette

« L'arrivée du brigantin du capitaine Halsey marqua la fin du séjour de North [et de l'utopie créée par lui] […]. Mécontent de son commandement à la suite d'un voyage médiocre, l'équipage du brigantin pria North de se mettre à sa tête, offre qu'il déclina en déclarant que Halsey était à tous égards compétent et qu'il lui était difficile de déposer un homme auquel il ne pouvait reprocher ni lâcheté ni même erreur dans ses façons d'agir, et qu'il avait pour principe de ne se porter candidat à un poste que si celui qui l'occupait méritait vraiment d'en être démis, ce qui n'était pas le cas. »

Capitaine Johnson, Histoire générale des plus fameux pyrates

John Halsey[A,B,FM,FMA(sauvé par North),M,N,R] (Anglais, capitaine de Nathaniel North, de Thomas White, et de David Williams, Indes Occidentales, Indes Orientales, 1704-1708). *Charles* (brigantin de 10 canons, 40 h), puissante flottille (dont *Charles*, *Neptune*)

John Ham « Catch me if you can » (Anglais, probablement un ancien pirate, Bahamas, ?-1720). *William* (sloop de 6 canons et 12 tx, le plus rapide des Bahamas)

Jean Hamelin, ou **Pierre Egron**[B,C,EC,HR,P,T,V] (Français, Indes Occidentales, Afrique Occidentale, 1682-1696). *La Trompeuse* (frégate de 32 canons et 6 pierriers), *La Nouvelle Trompeuse* (barque), *Résolution*

Alexander Hamilton (Anglais, Indes Orientales, autour de 1717). *Morning Star*, *Morning* Star, 5 gallivats et un sloop, avec 1000, puis 2250 h

George Hammond (Français, Europe, 1796-1804). *Epervier* (12 tx, 2 canons et 4 pierriers, 4 h), *Lynx* (lougre de 53 tx, 34 h), *Hussard* (66 tx et 8 canons, 50 h), *Enjoleur* (12 tx, 2 canons et 2 pierriers, 19 h), *Hasard*

James Hampton (Anglais, avec John Lovell, Europe, Afrique Occidentale, Indes Occidentales, 1566-1567). *Paul*

John Hand[FE] (Anglais, Océan Indien, 1683). *Bristol*

Hansel[EC,M] (Anglais ou Néerlandais, Indes Occidentales, 1669). Flotte de 4 navires

Thomas Handley[EC,M] (Anglais, Indes Occidentales, 1684-1685). *Resolution*, flotte de 7 navires

Israel Hands « Basilica Hand »[A,B+,D,EC ou EE,HP,Ja,M,N,P,R,S] (Anglais, avec Edward Teach, Indes Occidentales, 1718). *Adventure* (sloop de 9 canons)

Pierre Hantot « le Picard »[B,C,EC,HP,M,R+,T,V+] (Français, Indes Occidentales, Mers du Sud, 1668-1690). Brigantin, *Cascarille* (vaisseau, 87 h), brigantin

Hardouin. Cf. *Pierre Antoine Joseph Sauvage*

Augustin Harismendy (Français, Europe, Indes Occidentales, 1760-1798). *Labourt/Triton*, *Heureux*, *Huron* (300 tx et 18 canons, 130 h),

Pierre Etienne Harismendy (Français, Europe, Indes Occidentales, 1757-1798). *Mars* (15 canons, 200 h), *Minerve* (50 tx et 4 canons), *Rose*, *Huron*, *Aigle* (80 tx et 10 canons, 61 h), *Poisson Volant* (160 tx et 16 canons, 63 h)



William Henry Hayes « Bully »

Contre-amiral John Harman (Anglais, Indes Occidentales, autour de 1667-1668). Division de 9 vaisseaux

Jan Harmensen[B,C,EC,FE,R,T,V] (Néerlandais, Indes Occidentales, 1662-1673). *Saint John* (frégate de 10 canons), *Santa Maria/Saint John*, *Endeavour* (petit bâtiment)

Marsan de Harnadère (Français, Europe, 1711). *Jupiter* (36 canons)

Charles Harris[C++] (Anglais, avec Edward Low, Indes Occidentales, Europe, 1722-1723). *Ranger* (brigantin de 6 canons)

Peter Harris[B,C,EC,FC,R,T,V] (Anglais, oncle du suivant, Indes Occidentales, Mers du Sud, 1677-1680). Flibot

Peter Harris[B,C,EC,HR?,R+,T,V] (Anglais, neveu du précédent, Indes Occidentales, Mers du Sud, 1677-1680). Navire, barque et pirogue, barque

Thomas Harris[B,C,EC,FE,M,R,T,V] (Anglais, Indes Occidentales, 1670-1674). *Mary* (frégate), Fortune (brigantin)

John Harrisson (Anglais, Massachussets, 1717). *Mary Free Love* (sloop)

Harry[HE,N] (Anglais, avec Davis et Mitchel, Sierra Leone (Afrique Occidentale), 1718-1730). Sloop, ainsi que deux chaloupes, un canot et une pirogue

Thomas et Mary Harvey (Anglais, Indes Occidentales, 1725-1726). Navire inconnu

Hawkins[C+,FD(par Greaves),V] (Anglais, Indes Occidentales, ?-1664). Flibot

Sir John Hawkins[A,B,EC,FM,HR,M++,R,S++,V] (Anglais, fils de William Hawkins, le père, avec Francis Draker et Martin Frobisher, Afrique Occidentale, Indes Occidentales, Europe, 1555-1595). Flotte de 4 navires (dont le *Salomon* (140 tx), *Swallow* (40 tx), *Jonas* (30 tx), *Jesus of Lubeck* (700 tx), *Tiger* (50 tx), flotte de 7 navires (dont *Jesus-of-Lubeck*, *Minion* (300 tx), *Swallow* (180 tx), *William-and-John*, *Judith*, *Angel*), *Victory*, flotte de 5 navires (*Non Pareil* (500 tx et 44 gros canons), *Golden Lion* (54 canons), *Revenge* (52 canons), *Hope* (50 canons) et Tremontana (48 canons)), *Dainty*

Richard Hawkins (Anglais, fils de Sir John Hawkins, Indes Occidentales, Mers du Sud, 1568-1622). *Swallow* (galiote), *Dainty*

William Hawkins[M] (père de John Hawkins, Anglais, Europe, Afrique Occidentale, Indes Occidentales, 1530-1532). *Paul* (250 tx)

William Hawkins[M] (le fils de John Hawkins, Anglais, Europe, Afrique Occidentale, Indes Occidentales, 1530-1532). Flotte de trois navires (dont le *Swan* et le *Dragon*)

Sir William Hawkins (le petit fils de John Hawkins, Anglais, Indes Orientales, 1608-1609). *Hector*

John Hawley[B,M] (Anglais, Europe, 1383-1404). Nef, flotte de corsaires/pirates

John Hawley Jr[B] (Anglais, Europe, 1405-1406). Flotte

Jacques des Hays (Français, Europe, 1695-1702). *Aigle Volant* (150 tx et 16 canons, 104 h), *Duc du Maine*, *Valincourt* (80 tx, 95 h)

William Henry Hayes « Bully »[C,D,EC,FA ou FC,T,V+] (Américain, Mers du Sud, 1848 ou 1853-1877). *Bradley*, *Orestes*, *Ellenita* (brick de 318 tx), *Black Diamond*, *Rona*, *Samoa* (brigantin), *Atlantic* (goélette), *Pioneer/Leonora* (brick de 250 tx), canot, *Arabia* (goélette), *Lotus* (goélette)

Pierre le Bonhomme de Hazais (Français, Europe, 1708-1712). *Duchesse Anne* (100 tx et 16 canons, 117 h), *Bonne Aventure* (40 tx et 10 canons, 53 h)

John Headland (Anglais, Nouvelle Angleterre, 1722). Sloop (8 canons et 2 pierriers, 70 h)

Peter Heaman (Français, Indes Occidentales, 1821-1822). *Jane* (goélette)

Hector (Français, Manche, autour de 1400). *Grue*

Heidon (Anglais ou Français, Europe, 1563-1564). *John of Sandwich*

Magnus Heinason[M] (Danois, Mer Baltique, Mer du Nord, 1563-1589). Marchand, petite flotte

Comte d'Hennequin (Français, Europe, 1705-1708). *Jersey* (30 canons, 257 h), *Thétis*, *Ludlow*, *Fidèle* (56 canons, 381 h)

Joseph-François Hénon (Français, Europe, 1795-1815). *Président*, *Tilsitt*, *Hirondelle*, *Furet*

Moses Cohen Henriques[B,C,EC,HR,R++,S,T,V] (Portugais, puis Néerlandais, avec Piet Heyn, seul Indes Occidentales, 1628-1654). Sloop

Henriques l'Anglais. Cf. *Henry Johnson*

Thomas Henry (Français, Europe, 1793-1805). *Mélanie*, *Henriette* (242 tx et 20 canons), *Ami du Commerce*

Klein Henszlein[M] (Allemand, Mer du Nord, 1560-1573). Petite flotte

Jacques Héraud (Français, Europe, 1778-1798). *Duc de Choiseul* (350 tx et 14 canons, 87 h), *Eugénie* (trois-mâts de 216 tx et 16 canons, 107 h), *Nouvelle Eugénie*

Herdman (Anglais, avec Chaloner Ogle, à la recherche de Bartholomew Roberts, Afrique Occidentale, 1720-1722). HMS *Weymouth* (vaisseau de 2nd rang : deux-ponts de 50 canons de 18, 9 et 6 livres)

Herdue[EC] (Français, Indes Occidentales, 1663). Corvette de 4 canons (40 h)

Herring (Anglais, Indes Orientales, 1720-1721). Yatch, gallivat

Hewet[B,C,EC,M,R-,T,V] (Anglais, avec George Reaves, Indes Occidentales, 1675-1677). Flottille de 300 h



Hewetson[C,EC,T,V+] (Anglais, avec William Kidd, Indes Occidentales, autour de 1690). *Lion* (frégate de 40 canons), Flottille (*Lion*, *Blessed William* (20 canons), *Speedwell* (10 canons), et sloops allèges *Barbuda* et *Hope*)

Pieter (ou ***Piet***) ***Pieterzoon Heyn***[A,B,HR,M+++,P,R++,S++] (Néerlandais, Indes Orientales, Indes Occidentales, 1607-1629). Flotte de 32 navires portant au total 700 canons, 3500 h

Stephen Heynes[M] (Anglais, membre du Gang de Purbeck, Europe, autour de 1592). Flottile pirate

Peter Heywood (Anglais, Jamaïque, 1678-1679, 1680-1682). HMS *Success*, puis HMS *Norwich*

Albert W. Hicks ou **William Johnson** (Américain, Indes Occidentales, 1860). *A.E. Johnson* (sloop huitrier), yatch

Israel Hind ou **Hynd** (Anglais, Jamaïque, 1698-1699). *Providence Frigate*

Jean Hiriard (Français, Europe, 1797-1815). *Vengeur* (30 tx et 4 pierriers, 28 h), *Gageure* (trincadoure de 12 tx, 1 canon et 4 pierriers, 12 h), *Cantabre* (brick de 120 tx et 14 canons, 43 h), *Revanche* (70 tx et 14 canons, 52 h), *Précurseur*

Laurent de Hirigoyen (Français, Europe, 1746-1757). *Heureuse Rencontre*, *Saint Jean Baptiste* (60 h), *Aventure*

John Hoar[B,FA,R-,] (Anglais, avec Dirk Chivers, Indes Occidentales, Indes Orientales, 1695-1697). *John-and-Rebecca*

Chevalier d'Étampes d'Hocquincourt (Français, Méditerranée, autour 1666). Frégate

Honoré de Monchy d'Hocquincourt (Français, avec Anne Hilarion de Costentin, comte de Tourville, Méditerranée, 1664-1666). Frégate de 36 canons, 300 h

Jean François Hodoul (Français, Indes Orientales, 1793-1815). *Apollon* (200 tx et 16 canons, 70 h), *Castor*, *Pichegru*, *Uni* (cotre de 28 canons et 6 pierriers, 216 h)

Capitaine Hoen (Néerlandais, Méditerranée, 1620). Frégate

Thomas Hollingsworth (Anglais, avec Henry Avery, Thomas Tew, William May et Alexander Dalzeel, avec William Kidd, Henry Avery, William May, Joseph Farrell et Thomas Wake, avec Henry Avery et William May, Indes Occidentales, Europe, 1696). *Isaac* (sloop de 30 tx, 33 h)

Sir Robert Holmes[M+++,P+,S+] (Anglais, Europe, Afrique Occidentale, Indes Occidentales, 1648-1688). Navire de guerre, flotille (HMS *Sophia*, HMS *Amity*, HMS *Griffin*, HMS *Kinsale*), HMS *Defiance* (64 canons), escadrille du Red Squadron (à bord du HMS *Henry* (72 canons)), Saint Michael (vaisseau de ligne de 1er rang de 90 canons), escadrille anti-flibustiers



Cornelis de Houtman

Willem Pietersen Hoppesack (Français, Europe, 1588-1595). *Saint Jean*, *Sainte Elisabeth*, *Boucq de Norvège*

Humphrey Horme (Anglais, Indes Occidentales, autour de 1722). HMS *Winchelsea* (corvette de 24 canons)

« Le capitaine Hornigold a prouvé qu'il était honnête, s'opposant à ses anciens amis… distinguant les personnes [celles susceptibles d'aider Rogers ou au contraire de lui nuire] et me rendant plus fort que ce à quoi je m'attendais. […]

Je suis heureux que le capitaine Hornigold ait permis au monde d'oublier que son nom fût jadis associé à de telles infamies, bien que même en évoquant ses actes de piraterie, la plupart des gens louent sa générosité. »

Woodes Rogers, Lettre de Woodes Rogers au Conseil du Commerce

Benjamin Hornigold[A+,B,FN,HR,M++,N,P+,Pa,R+,S++] (Anglais, chef du Flying Gang, avec John Cockram et James West, avec Samuel Bellamy, avec Samuel Bellamy et Olivier Le Vasseur, avec Edward Teach, Samuel Bellamy et Olivier Le Vasseur, avec Edward Teach, capitaine d'Edward Teach, Samuel Bellamy, Paulsgrave Williams, Zacheus Darwell, Daniel Stilwell et Ralph Blackenshire, Indes Occidentales, 1690-1719). Pirogue, *Ranger*, *Happy Return* (sloop 15 tx), petit navire non ponté, chaloupe (2 h), *Mary* (sloop Jamaïcain 40 tx, 6 canons, 100 h), *Benjamin* (aviso armé pour la guerre, 10 canons, 200 h), *Adventure* (sloop de 20 tx, 6 canons), *Bonnet* (aviso jamaïcain, 10 canons), flotte de trois navires (*Bonnet*, *Younge Abraham* (36 canons), navire hollandais de 26 canons), *Bonnet* (aviso jamaïcain, 10 canons)

Commodore Hough (Anglais, Indes Orientales, 1746?-1747?). *Restoration* (75 h et 30 soldats), *Bombay* (grab)

Cornelis de Houtman[C(viols),M] (Néerlandais, Indes Orientales, 1595-1599). Flotte de trois navires (*Amsterdam*, *Hollandia* et *Mauritius*) et un yatch (*Duyfken*)

Herman Howeupe (Frison, avec les Vitalienbrüder, Mer Baltique, Mer du Nord, autour de 1425). Caraque rapide

Gouverneur Charles Howard, comte de Carlisle (Anglais, Jamaïque, 1680). Sur le HMS *Hunter* (sloop de 4 canons)

« Ils se mêlèrent aux naturels, parmi lesquels [Thomas] Howard prit femme. Doué d'un caractère iras-

cible et morose, il la persécutait : il mourut assassiné par quelqu'un de sa parentèle. »

Capitaine Johnson, Histoire générale des plus fameux pyrates

Thomas Howard[R+,S,V] (Anglais, avec John Bowen, capitaine de Johnson, Thomas White, David Williams Indes Occidentales, Afrique Occidentale, Indes Orientales, 1698-1703)

- En tant que quartier-maître (capitaines James, puis Johnson). Embarcation (5h, puis 20 h), sloop pêcheur de tortue (20 h), brigantin (30 h), sloop (6 canons, 50 h), brigantin (10 canons, 80 h), galère (24 canons, 100 h), *Alexandre* (trois-ponts, 36 puis 60 canons, 180 h), petit 60 tx
- En tant que capitaine. Brigantin, *Fortuné/Prosperous* (36 canons, 70 h)

Henry Hudson (Anglais, Indes Occidentales, 1608). *Hopewell*, *Half Moon*, *Discovery*

Nicolas Hugon des Demaines (Français, Europe, 1791). *Paix* (200 tx, 16 canons et 2 pierriers)

François Hugon du Prey (Français, Europe, 1748). *Revanche* (corvette de 200 tx et 37 canons, 257 h), *Aimable Grenot* (390 tx et 40 canons, 379 h)

Edward Hull (Anglais, Indes Occidentales, Europe, 1653). *Swallow* (un pont et demi)

Guillaume Huret (Français, Europe, 1795-1815). *Furet* (60 tx, 6 canons et 5 pierriers, 79 h), *Etoile*

Jean Augustin Huret « Paquette » (Français, Europe, 1795-1815). *Surveillante* (5 tx), *Requin*, *Diable Volant*, *Furet* (12 tx, 31 h), *Requin*, *Tonnerre*, *Industrie* (8 canons et 4 pierriers, 60 h), *Furet* (15 h), *Espiègle* (10 canons, 34 h), *Sophie* (28 tx, 36 h), *Vengeur* (44 tx, 32 h), *Grand Napoléon* (6 canons), *Prosper*

Jean Gabriel Huret (Français, Europe, 1793-1809). *Tempête Républicaine*, *Prosper*, *Rôdeur*, *Grand Rôdeur* (16 canons, 89 h), *Petit Rodeur*, *Revanche*

Joseph Huret (Français, Europe, 1798-1809). *Tonnerre*, *Revanche*, *Rôdeur*

Hurtibiliaut (Français, Manche, autour de 1400). *Sirène*

Inchbird (Anglais, Indes Orientales, 1739-1740). *Halifax*, *Futteh Dowlet* (grab), *Triumph*, *Phram*, *Robert* (galère)

Samuel Inless[D] (Anglais, avec Robert Culliford, Dirk Chivers et Nathaniel North, avec capitaine de Nathaniel North, Indes Orientales, 1699). *Dolphin* (petit navire)

Lieutenant William Inman (Anglais, membre de la division anti pirate du Commodore David Porter, Indes Occidentales, 1820?-1825). USS *Mosquito* (barge : goélette légère)

John Ireland[V] (Anglais, Indes Occidentales, autour de 1695). Navire

François d'Isque (Français, Europe, 1706-1747). *Duchesse de Villequier* (18 tx, 4 canons et 6 pierriers), *Duchesse d'Aumont* (dogre de 25 tx, 10 canons et 4 pierriers, 75 h), *Dauphine*

Instrope (Français, Europe, 1795-1815). *Marsouin*, *Rancune*, *Moissonneur*

William Irish[R] (Anglais, avec William Lane, 1591). *Burr* (barque de 130 tx)

Vincent d'Irrumberry de Salaberry de Béneville (Français, Europe, 1689-1713). *Adroit*, *Alcyon*, *Dauphine*

Pieter Andriaanszoon Ita[A,M++,P++,R,S+] (Néerlandais, Indes Occidentales, 162?-1630). *Walcheren*, flotte de navires, dont de nombreux sloops (probablement des flibots étant donné l'époque)

Jack de la Baltique. Cf. *John Derdrake*

Jackman[B,C,EC,T,V] (Anglais, Indes Occidentales, 1665-1666). Flibots, canoës

William Jackson[B,EC,M+,R-,V] (Anglais, stationné à Providence Island, Indes Occidentales, 1639-1645). Flottille (3 navires de flibuste, 1000 h), flotte (13 navires pirates, 1500 h)

Jules Jacobs (Français, Europe, 1809-1810). *Sans Souci*, *Dunkerquois*, *Wagram*

Alexandre Jacobsen (Français, Europe, 1677-1688). *Dauphine*, *Notre Dame des Anges* (16 canons, 150 h), *Levrette*, *Dauphin* (100 tx), *Armes de Dunkerque*, *Alexandre*, *Pouponne*, *Querelleuse*, *Saint Winnock*, *Tartare*

Charles Jacobsen (Français, Europe, 1688-1692). *Saint Charles*, *Sirène* (180 tx et 20 canons, 128 h), *Neptune* (100 tx et 18 canons, 120 h), *Union*, *Entreprise*, *Fée*, *Mercure*, *Morien*, *Jeux*

Jan Jacobsen (Flamand, arrière grand-père de Jean Bart, stationné à Ostende, Europe du Nord, 1554-1623). *Etalon de Middlebourg*, *Cygne d'Ostende*, *Saint-Vincent* (frégate, 170 h)

Michel Jacobsen « Renard de la Mer » (Français, Europe, 1563-1632). *Mouette*

Willem Jacobszoon (Néerlandais, Indes Occidentales, 1624-1625). *Hoop* (24 canons)

Jacpier. Cf. *Jacques Pierre*

Chevalier de la Jaille (Français, Europe, 1707-1711). *Gloire* (480 tx et 38 canons, 341 h), *Glorieuse*, *Paon* (20 canons)

Henri Robert Jallot, chevalier de Ranto et sieur de Saint-Martin (Français, Europe du Nord, 1702-171?). *Belle-Anne*, *Suzanne* (30 canons)

Pierre Jallot, Sieur de Rantot (Français, Europe, 1672). *Françoise* (80 tx et 3 canons, 55 h), *Suzanne* (30 canons)

Jacques Jamain (Français, Europe, 1694-1712). *Aurore*, *Railleuse* (150 tx et 16 canons, 130 h), *Hautaine*, *Audacieuse* (12 canons et 4 pierriers, 81 h), *Dryade* (500 tx, 46 canons et 8 pierriers, 223 h)

« Le capitaine [John James] était de stature moyenne, large d'épaules, aux fortes articulations, maigre, vraiment défiguré par la petite vérole, au langage grossier, aux lèvres larges, un défaut à l'œil gauche, mais courtois. »

Richard Burgess, in David Marley, Pirates of the Americas

John James[A,C,V+] (Gallois, avec Ort Van Tyle, capitaine de Thomas Miller, George Booth, John Bowen, Thomas White et David Williams, Indes Occidentales, Afrique Occidentale, Afrique Orientale, 1698-1709). Embarcation (5h, puis 20 h), sloop pêcheur de tortue (20 h), brigantin (30 h), sloop (6 canons, 50 h), brigantin (10 canons, 80 h), galère (24 canons, 100 h), *Providence/Alexandre* (trois-ponts, 36 puis 60 canons, 180 h), brigantin

William James[A,B] (Anglais, Indes Orientales, 1751-1755). *Guardian* (sloop de guerre), escadron de navires, *Revenge* (400 h), *Protector* (40 canons), Swallow (16 canons), *Viper* (galiote à bombe), *Triumph* (prame), *Protector* (40 canons)

William James[B,C,EC,HR,R,T,V] (Anglais, Indes Occidentales, 1658-1663). *Hopeful Adventure*, *James*, *America* (frégate de 6 canons, 70 h), *Seafare* (frégate)

Jamisson. Cf. *Inckola Monacre*

Mynheer Jansen. Cf. *Minor Johnson*

Pieter Jansen[B,EC,FP,T,V] (Néerlandais, Indes Occidentales, 1671-1672). Navire espagnol de 14 canons

Hillebrandt Janszoon (Néerlandais, Indes Occidentales, 1624-1625). *Eendracht* (14 canons)

Gérard Jaspart (Français, Europe, 1674). Adroite (35 tx et 4 canons, 40 h)

Jean Louis Jean (Français, Europe, 1756-1758). *Fourmie*, *Voltigeur*, *Marquise de Leede*

Jenkins (Anglais, Indes Orientales, autour de 1739). *Harrington*

« Le commandement de l'un des corsaires du gouverneur Hamilton, le Barsheba*, un sloop de 40 tonneaux, fut confié à Henry Jennings. Le* Barsheba *portait 8 canons et 80 hommes. Les investisseurs qui possédaient le navire choisirent Jennings en raison de sa réputation : un vétéran de la marine marchande avec une expérience des périodes de guerre, et possédant un domaine en Jamaïque qui lui rapportait 400£ par an, bien plus que ce qu'il gagnait en mer. Fiable, expérimenté et intrépide, Jennings était tout à fait le genre d'homme qu'ils voulaient à la tête de leurs navires de guerre. »*

Colin Woodard, The republic of pirates

Henry Jennings[A,B,C,Ja,HR,M+,Pa,R+,S,V] (Gallois, avec John Wills, avec John Wills, Leigh Ashworth, Samuel Liddell, James Carnegie, avec Leigh Ashworth et John Wills, avec Leigh Ashworth, capitaine de Charles Vane et Allen Bernard, Indes Occidentales, 1696-1717). *Barsheba* (sloop de 40 tx et 8 canons, 80 h), *Diamond* (sloop de 4 canons), *Sainte-Marie* (frégate française de 32 canons), *Barsheba* (sloop de 40 tx, 8 canons, 80 h, puis 100 h, puis 15 h)

Jocard (Français, Indes Occidentales, autour de 1684). *Hirondelle* (18 canons, 120 h)

Cornelis Corneliszoon Jol « Pie de Palo » ou « El Pirata »[B,FM,M++,R,S,V] (Néerlandais, Indes Occidentales, Afrique Occidentale, 1626-1641). Flotte de 10 navires, flotte de 7 navires

Johany « Gianni Barbe-en-fume » (Américain, Indes Occidentales, 1814). *Misère* (brigantin)

Johnness. Cf. *Dominique You*

Johnson[EC,V] (Anglais, Indes Occidentales, 1670). Navire de 10 puis 100 h

Johnson (Anglais, avec John Plantain, capitaine de Thomas Howard, Afrique Occidentale, Indes Orientales, 1700-1701 (en mer), 1701-1719 (à terre)). *Unity*/*Expedition*

Ben Johnson[B,M,V] (Anglais au service du Sultan d'Ormuz, Mer Rouge, Golfe Persique, 1750-?). Flotte de 14 navires, chebec

Daniel Johnson « Daniel la Terreur »[B+,C,EC,FP,M,R+,S,T+,V+] (Anglais, Indes Occidentales, 1659-après 1675). Brick de 24 canons, brick espagnol de 15 canons

George Johnson[EC] (Anglais, Indes Occidentales, 1692). Vaisseau de 35 à 40 canons, 180 h

Henry Johnson « Henriques l'Anglais »[B+,M,R-,V+(pas de quartier)] (Irlandais, mais équipage espagnol, avec Pedro Poleas, Indes Occidentales, longue carrière autour de 1730). *Two Brothers* (sloop, 18 canons, 50 h)

Minor Johnson (ou ***Mynheer Jansen***)[B,C,EC,R,T,V] (Anglais ou Néerlandais, Indes Occidentales, 1662-1663). *Baracoa*

Peter Johnson[B,C,EC,FP,T,V+] (Anglais, Indes Occidentales, 1671-1672). Sloop

Sir Robert Johnson (Anglais, avec le commodore Mathews, Indes Orientales, Madagascar, 1721-1722). *Exeter* (50 canons)

William Johnson. Cf. *Albert W. Hicks*

« Remember the Caroline ! »[1]

Bill Johnston, incendiant le Sir Robert Peal

Bill Johnston[JP] (Anglais, Fleuve Saint Laurent, 1812-1841). Goélette, canoë, gig,

Dominique Joly (Français, Europe, 1793-1810). *Petit Sans Culotte* (10 tx, 10 h), *Entreprenant*, *Calaisien* (lougre de 50 tx et 14 canons, 51 h), *Petit Dunkerque*, *Troubadour* (5 tx et 2 canons, 17 h), *Vigilant* (56 h)

Jonchéry Dubois (Français, Europe, 1717). *Saint Michel*

Jones[B,EC,T,V] (Anglais, Indes Occidentales, autour de 1672). *Fortune* (brigantin)

Achen Jones (Gallois, capitaine de David Williams, Indes Orientales, 1699-1705). *Bedford Galley* (galère)

John Paul Jones[A,B,Ju,M+,S] (Écossais, Américain et Français, Indes Occidentales, Europe, Mer Noire, 1773-1788). *Alfred* (frégate), *Ranger*, *La Providence* (sloop), flottille de quatre navires, dont le *Bonhomme Richard* (frégate de 42 canons, 370 h) et l'*Alliance*, *Alliance*, *Ariel*, *Monsieur*, *Pallas*, flotte russe de la Mer Noire

Jonnia (Espagnol, Indes Occidentales, 1821). Goélette rapide, deux caronades et 40 h

John Jupe (Anglais, Indes Occidentales, autour de 1619). *White Lion*

Edward Jordan (Irlandais, Nouvelle-Écosse, 1809). *Three Sisters* (goélette)

Robert Jordan[B,EC,V] (Anglais, Indes Occidentales, 1662-1663). *Anthony* (frégate)

Jørgen Jørgensen (Danois, Europe du Nord, Australie, 1807-1826). *Admiral Juul* (corvette)

Joseph[B,C,EC,R,T,V] (Français, Indes Occidentales, 1670-1671). *Cerf* (barque de 2 canons, 40 h)

Jacques Jourdan de Grand Clos (Français, Europe, 1686-1697). Débonnaire (frégate), *Espérance*, *Hirondelle* (80 tx)

Juin. Cf. *Pierre Lefebvre*

Charles Jure (Français, Méditerranée, 1711). *Hirondelle*, *Terrible*

Lieutenant-Admiral Justinus of Nassau (Zélandais, Europe, 1588). Flotte de trente flibots

Abdelhaq ben Tahar Kahkahni (Salétin, Afrique Occidentale, Europe, Méditerranée, autour de 1813). Aviso



Jacques Kanon ou ***Canon*** (Français, Europe, 1758-1762). Valeur (frégate de 20 canons), *Machault* (500 tx et 30 canons), *Intrépide*

Commodore Lawrence Kearny[B,M+,S] (Américan, Indes Occidentales, Indes Orientales, 1807-1861). USS *Enterprise* (brick de 135 tx de 12 canons de 6 livres), USS *Constellation* (frégate) et USS *Boston* (sloop)

James Kelley (ou **Kelly** ou **Gilliam**)[B,EC,FP,M,P+R++,V] (Anglais, avec John Swann, avec Ralph Stout et John Swann, avec Robert Culliford et John Swann, capitaine de Ralph Stout, Indes Occidentales, Afrique Occidentale, Indes Orientales, 1681-1701). *Bachelor's Delight*, sloop, *Bachelor's Delight*, *Mocha* (East Indianman de 36 canons et 350 tx)

Cornelius Kelly[B,C,EC,R,T,V] (Irlandais, Indes Occidentales, 1686-1702). Sloop

John Kelly (Anglais, puis Français, Europe, 1686-1697). *Chardon* (20 canons, 120 h), *Antibriton* (250 tx et 22 canons, 162 h)

Roger Kelly (Anglais, Indes Occidentales, 1663-1671). *Free Gift* (barque de 4 canons, 40 h)

Kemal Reis « Camali »[B,EC,M++,P++,R++,S,T] (Ottoman, Méditerranée, 1487-1511). Flotte du sanjak bey d'Eubée, flotte (5 galères, 5 fustes, 1 barque et 1 petit navire), flottile (2 barques et 3 fustes), flottile (2 galères, 2 barques et 3 fustes), flotte (6 galères, 12 fustes, 4 barques et 4 petits navires), flotte (5 galères, 6 fustes

1. « Souvenez-vous de l'affaire du Caroline ». Les forces britaniques ont abordé le Caroline, dirigé par le rebel canadien William Lyon Mackenzie, ont tué une personne et ont précipité le navire vers les cutes du Niagara. Cet événement de 1837 a déclenché une crise diplomatique entre USA et Grande Bretagne.

et 2 barques), flotte (10 galères et 4 autres navires), flotte ottomane (67 galères, 20 galiotes et 200 autres navires), flotte (36 galères et fustes), flotte de 60 navires, flotte (8 galiotes et 13 fustes), flotte (5 galiotes et 14 fustes), flotte (3 galères et 13 fustes), flotte de 50 navires, flotte (3 galères et 17 fustes), flotte (8 galiotes et fustes, 500 h), flotte (22 navires dont 3 galères et 11 fustes), flottille (3 galères et 2 fustes), flotte (15 galères et 25 fustes), flotte (2 galères, 3 barques et de nombreuses fustes), flotte de 13 navires, flotte de 20 navires (4 galères, 1 galéasse, 2 galiotes, 3 barques et 10 fustes), flottille (1 galère, 2 galiotes et quelques fustes)

Walter Kennedy[A,EL,F,HG,Ju,N] (celui de l'équipage de Martel, Anglais, Indes Occidentales, 1716-1717). Flotte (*John-and-Martha*, *Dauphin* de 20 canons, sloop de 20 canons, sloop)

« Le détachement était commandé par un certain [Walter] Kennedy, gaillard aventureux mais cruel et dépravé. »

Capitaine Johnson, Histoire générale des plus fameux pyrates

« Kennedy avait servi dans la Royal Navy durant la Guerre de Succession, où il «avait eu l'occasion d'entendre les exploits des pirates… depuis l'époque de Sir Henry Morgan… jusqu'aux exploits plus récents du capitaine Avery à Madagascar». Inspiré par ces histoires, Kennedy pensait «qu'il pouvait peut-être devenir une grande figure [de l'histoire de la piraterie] comme l'un de ces forbans héros» ».

Colin Woodard, The republic of pirates

Walter Kennedy[B,D,EA,FP,Ju,V] (celui de l'équipage de Roberts, Irlandais, Indes Occidentales, Europe, 1718-1721). *Rover* (32 canons et 27 pierriers), *Santiago*

Yves Joseph de Kerguelen, seigneur de Trémarec[A,HR,M,S] (Français, Europe, Indes Occidentales, Océan Indien, 1761-1796). *Sage* (1100 tx et 56 canons, 450 h), *Folle* (frégate de 500 tx et 32 canons, 237 h), *Hirondelle* (corvette), *Berrier* (vaisseau), *Fortune* (flûte) et *Gros Ventre* (gabare), flottille de deux navires (le *Roland* (flûte de 36 canons, 417 h) et l'*Oiseau* (frégate)) à laquelle se joint la *Dauphine* (senau), *Comtesse de Brionne* (corvette de 300 tx et 20 canons, 240 h)

André Kernolles (Français, Europe, 1710). *Couronne* (200 tx et 26 canons, 180 h), *Duc d'Aumont* (180 tx et 22 canons, 148 h)

Pierre Simon Malo Joseph de Kerpoisson (Français, Europe, 1793-1797). Custine (9 tx, 23 h), *Baalgade* (166 tx, 69 h), *Revanche* (15 tx)

Hervé de Kersauzon (Français, Europe, 1694-1702). *Saint Jean Baptiste, Dorothée* (30 tx et 4 canons)

Charles de Keyser (Français, Europe, 1672-1691). *Armes de Dunkerque, Empereur, Grand Louis* (frégate de 20 canons, 150 h), *Saint François de Paule, Joueur de Paume*

« C'est à ce moment, en 1553, que Soliman se rappela de Khayr ad-Din. Il n'y avait pas de meilleur marin, pas de combattant plus féroce, il n'y avait pas d'homme aussi renommé de l'ouest à l'est de la Méditerranée, que celui du roi corsaire qui était vassal de la Porte Sublime. […]

Khayr ad-Din, au nombre de ses qualités, possédait au plus haut degré celle de la mise en scène. Aucun des récits qu'il a entrepris de ses aventures n'avait de chance de manquer d'impact ni de dramatique. »

E. Hamilton Currey, Sea-wolves of the Mediterranean

Khizir Reis, puis **Khayr ad-Din « Barberousse »**[A,B,C,EC,HR,Ju,M+++,P++,R+++,S+,T+,V] (Grec, puis Ottoman, pirate seul, avec Aruj Reis, avec Aruj Reis, Salih Reis et Kurtoğlu Muslihiddin Reis, avec Aruj Reis, Ishaq et Salih Reis, avec Dragut et Salih Reis (1520-1525), Méditerranée, 1505-1556). 3 navires corsaires, 17 galères, puissante flotte, flotte de Méditerranée de l'Empire Ottoman (210 navires)

« Quand éclata la guerre du roi Guillaume [Guerre de la Ligue d'Augsbourg], le capitaine Kid commandait un bâtiment corsaire aux Antilles. Plusieurs initiatives audacieuses lui acquirent une réputation de brave en même temps que de marin hors pair. […]

Selon le témoin [le colonel Hewson], Kid était un personnage de premier plan ; lui-même avait servi sous les ordres de l'accusé et combattu deux fois les Français avec lui, qui s'y était montré les deux fois d'une bravoure sans égale. Il ajouta que son navire et celui de Kid étaient seuls à s'opposer à celui de Mr du Casse, commandant une escadre de six bâtiments et qu'ils les avaient vaincus à eux deux. »

Capitaine Johnson, Histoire générale des plus fameux pyrates

William Kidd[B+,C,FP,M+,R-,S,V+] (Écossais, avec Hewetson et Perry, avec Samuel Burgess et Robert Culliford, avec Thomas Tew, avec Henry Avery, William May, Joseph Farrell, Thomas Hollingsworth et Thomas Wake (1696), avec James Kelley, capitaine de William May, Samuel Burgess, Robert Culliford, Indes Orientales, Indes Occidentales, 1689-1701 (pendu en 1706)). *Sainte Rose/Blessed William* (20 canons), *Antigua*,

Adventure Galley (26 canons et 8 pierriers, 400 tx, 80 h, puis 155 h), *Quedah Merchant/Adventure Prize* (34 canons, 400 tx, 40 h), *San Antonio*

Nicolas Kieken (Français, Afrique Occidentale, Europe, 1682-1694). *Bonne Espérance* (60 tx et 6 canons, 50 h), *Revanche, Saint Jacques* (16 tx et 2 canons), *Neuf Frères* (60 tx et 10 canons, 70 h)

Kirby (Anglais, avec le capitaine Mackra, Indes Orientales, 1720). *Greenwich* (vaisseau)

Michael Klariman (Danois, Indes Occidentales, 1824). *Santa Cruz* (brigantin de 16 canons)

Jean Daniel Klimrth (Français, Europe, 1810-1813). *Claude, Sédiman*

William Knight[B,C,EC,HR,R,T,V] (Anglais, avec Edward Davis, Indes Occidentales, Mers du Sud, 1684-1686). Navire de 60 flibustiers

De Koster. Cf. *Daniel Cornelissen*

Kurtoğlu Muslihiddin Reis « Curtogoli »[B,EC,HR,Ju,M++,P++,R++,S,V] (Ottoman, Méditerranée, avec Aruj Reis, Khayr ad-Din et Salih Reis, 1508-1535). Flotte (30 navires, 6000 h), flotte de 17 navires, neuf fustes, six fustes, flotte de 20 navires, 4 galiotes et 18 fustes, flotte de 15 navires, flotte (4 galères, 3 galiotes, 6 fustes et 4 autres navires), flotte de 22 navires, flotte de 30 navires, flotte de 35 navires, flotte de 170 navires, flotte de 25 navires, flotte de 30 galères et 50 fustes, flotte de 30 galères, flotte (1 galère, 2 galiotes et 15 fustes), 3 vaisseaux et 10 galères, 10 galères, flotte (4 galères, 3 fustes et un brigantin), 36 galères, 30 galères, 25 navires, 2 galiotes et 2 brigantins, 40 navires

William Kyd[B,HR,M,T,S] (Anglais, seul, avec William Aleyn, Angleterre, pirate : 1430-1453, armateur pirate : 1453-148?). *Trinité* (balinger), flotte de 9 barques et balingers

Kuo-hsing Yeh (Seigneur au surnom impérial). Cf. *Prince Zheng Chenggong*

Koxinga (Kuo-hsing Yeh pour les Européens). Cf. *Prince Zheng Chenggong*

Mohamed ben Mohamed Laâlou (Salétin, Afrique Occidentale, Europe, Méditerranée, autour de 1813). Aviso

Jean Baptiste Labat (Français, Europe, Indes Occidentales, 1696). *Espérance*

Olivier La Bouche. Cf. *Olivier Le Vasseur*

Olivier Labous ou **La Bouse**. Cf. *Olivier Le Vasseur*

Olivier La Buse. Cf. *Olivier Le Vasseur*

Lacouille. Cf. *René Fouquet de la Fontaine*

Martin Lafargue (Français, Europe, Indes Occidentales, 1747-1761). *Vigilant* (80 tx, 4 canons et 10 pierriers), *Lion, Aigle* (400 tx, 24 canons et 14 pierriers, 419 h), *Heureux Biscayen* (270 tx et 22 canons, 191 h)

Frédéric Laffite ou **Lafitte**. Cf. Dominique You

Jean Laffite ou **Lafitte**[B+,EC,HC et HR,M+++,R+++,S+] (Français, frère de Pierre Laffite, avec Pierre Laffite, Dominique You et Renato Beluche, Indes Orientales, Indes Occidentales, 1780-1823). Goélette, flottille (goélette, *Dorada* (brick goélette négrier)), flottille (goélette, *Dorada*, *Diligente* (goélette 12 canons de 14 livres)), flottille (goélette, *Dorada*, *Petit Milan* (goélette au moins 12 canons)), *Diligente* (brick goélette), *Jupiter, Fierté,* flotte de 50 vaisseaux

Pierre Laffite ou **Lafitte**[B+,EC,HC et HR,M++,R+++,S+] (Français, frère de Jean Laffite, Indes Occidentales, 179?-1821). Brick négrier

Gatien Lafont (Français, Europe, 1796-1810). *Actif* (brick de 14 canons et 12 pierriers, 96 h), *Papillon* (brick de 100 tx et 12 canons, 96 h), *Austerlitz* (14 canons, 96 h), *Jeune Louise* (goélette de 14 canons, 60 h)

Jacques Cresti de La Fontaine (Français, Europe, 1696). *Notre Dame du Pilier* (180 tx)

Jean François de La Fontaine (Français, Europe, 1696). *Hirondelle* (140 tx et 14 canons, 86 h)

Pierre Lagarde[B,C,EC,R-,T,V] (Français, Indes Occidentales, Açores?, 1684). *Subtile* (esquif de 2 canons, 30 h), *Galant* (brigantin)

Jacques Henry Lagarigue (Français, Europe, 1811). Rôdeur II (même navire que le *Rôdeur* de J. M. Lagarigue)



William Kidd

Jean Marie Lagarigue (Français, Europe, 1810). Rôdeur (16 canons, 120 h), *Gascon* (18 canons, 120 h)

Guillaume Laigle[R] (Français, Méditerranée, Europe, 1706-). *Diligent* (frégate)

Félix Louis Lallemand (Français, Europe, 1796-1808). *Sphinx* (46 tx et 4 canons, 28 h), *Léger* (lougre de 38 tx et 4 canons, 34 h), *Guerrier* (cotre de 80 tx et 14 canons, 45 h), *Trois Amis, Pommereul* (103 tx et 16 canons, 60 h)

François La Luzerne de Bricqueville (Français, Europe, 1703-1705). *Amphitrite* (vaisseau de 3e rang de 550 tx et 50 canons, 323 h), *Fendant, Maure*

Patrick Lambert de la Motte (Français, Europe, Indes Occidentales, 1686-1697). *Providence* (140 tx, 60 h), *Prince de Condé* (260 tx et 18 canons), *Melfort* (60 tx)

Antoine Lamy (Français, Europe, 1746-1779). *Louis XV* (45 tx, 4 canons et 6 pierriers, 49 h), *Suzanne* (75 tx, 8 canons et 10 pierriers, 67 h), *Procureur* (30 tx, 4 canons et 6 pierriers, 50 h), *Smogler, Vulcain* (45 tx et 10 canons, 55 h)

Sir James Lancaster[M] (Anglais, Indes Orientales, Afrique Occidentale, Mers du Sud, 1591-1618). Flotte de 3 navires, puis 2 navires, *Red Dragon* (38 canons et 600 à 800 tx) et la première flotte de l'EIC

Lane[Ja,Ju] (Anglais, avec Edwad England, Robert Sample, avec Robert Sample, seul, Afrique Occidentale, Brésil, Indes Occidentales, 1719-?). *Queen Anne's Revenge* (sloop de 6 canons)

William Lane[HR,R,S] (Anglais, Indes Occidentales, 1591). *Centaur* (120 tx), Flotte du blocus de l'ouest de Cuba (*Centaur*, *Little John* (150 tx), *Pegasus* (80 tx), *Fifth Part* (pinnace), *Margaret* (60 tx), *Prudence* (50 tx), *Hopewell* (200 tx), *Burr* (barque de 130 tx), *Swallow* (35 tx), *Content* (30 tx))

Joseph Andrault, marquis de Langeron (Français, Afrique Occidentale, Europe, Méditerranée, 1672-1707). *Le Sage* (deux-ponts)

Auguste Langlais (Français, Europe, 1795-1815). *Jeune Caroline* (10 tx, 10 h), *Surprise, Sarde Hoche, Edouard*

Eugène Langlois (Français, Europe, 1798-1800). *Courageux* (trois-mâts de 420 tx et 26 canons, 220 h), *Minerve, Proserpine* (200 tx et 16 canons, 100 h)

Commodore Langworth (Anglais, Indes Orientales, 1740). *Pulteney*, *Trial*, *Neptune's Prize*, une galiote à bombe et 4 grands gallivats

Louis Pierre François Hercule Lantonne (Français, Europe, 1793-1815). *Poisson Volant* (chasse-marée, 25 h), *Rancune* (2 canons, 20 h), *Poisson Volant* (navire armé de 6 pierriers, 24 h), *Vrai Décidé, Intrépide* (3 canons, 40 h)

Gérard Lapointe (Français, Indes Occidentales, 1804-1805). *Lilly/Général Ernouf* (brick de 200 tx et 16 canons, 160 h)

Laques[B,EC,V] (Anglais, Indes Occidentales, 1660). Barque

Thomas Larimore (Anglais, avec John Quelch, Indes Occidentales, Brésil, 1704). *Larimore Galley*

Jacob Laroche (Français, Europe, 1759-1760). *Saint Jean Baptiste* (10 tx armé de 4 pierriers)

Michel Larréguy (Français, Europe, 1784-1997). *Hyène* (corvette de 400 tx, 22 canons et 6 pierriers, 234 h), *Coro, Flibustier* (8 canons, 40 h)

Sieur de La Ronde (Français, Indes Occidentales, 1660). Barque

Antoine de Laruë (Français, Europe, 1744-1763). *Tigre* (140 tx et 12 canons), *Galère, Américain, Vautour*

Denis Guillaume Cornu de Lasalle (Français, Europe, 1809-1811). *Bon Marcel* (70 tx et 16 canons, 60 h), *Roi de Naples, Roi de Rome*

Gil de Las Casas. Cf. *Gillis Delicaet*

Lassonde. Cf. *Jean Bernanos* ou *Michiel Andriessen*

Pierre Lassy (Français, Europe, 1673-1679). *Ange Gardien* (130 tx), *Laurier, Sainte Thérèse, Jules César, Palme* (120 tx et 16 canons)

Latouche Forée (Français, Europe, 1689-1713). *François d'Assise*

François Thomas Jean Godefroy Latruitte (Français, Europe, 1808-1812). Lézard (14 canons, 56 h), *Fantôme* (316 tx et 12 canons, 59 h), *Blaize, Amélie*

Laubé (Français, Indes Occidentales, 1721-1723). Frégate (18 canons, 80 h)

Pierre Laugerac (Français, Europe, 1798). *Heureux Décidé*

François Lauzuc (Français, Europe, 1793-1809). *Bonaparte* (trinquadoure de 75 tx, 15 h), *Épervier* (10 tx et 4 pierriers, 30 h), *Espérance* (20 tx et 4 canons, 33 h), *Joséphine* (110 tx et 8 canons)

Guillaume Lavernis (Français, Europe, 1744-1763). *Aurore* (180 tx et 16 canons, 198 h), *Triomphante* (corvette de 160 tx et 14 canons, 160 h), *Marquise de Gesvres* (120 tx, 10 canons et 12 pierriers), *Comte de Gramont* (250 tx)

Chevalier de La Verrüe (Français, avec Gabriel d'Abos de Théméricourt, Méditerranée, autour de 1668). Escorteur léger

Francis Lawrance (Français, Europe, Méditerranée, 1708-1713). *Heureux Retour, Saint Pierre* (40 tx, 6 canons et 4 pierriers, 75 h), *Maquereau* (40 tx et 4 canons, 32 h)

Lawrence (Néerlandais, Indes Occidentales, 1690-1693). Sloop français


Christopher Condent
William Kidd
Olivier Le Vasseur
Les plus grands pirates européens
de l'Océan Indien
Thomas Tew
Henry Avery

Laws (Anglais, Indes Occidentales, 1721). *Happy* (sloop)

John Leadstone[HE,N] (Anglais, Sierra Leone (Afrique Occidentale), 1718-1730). Trois canots et une pirogue

Thomas Leake (Anglais, Indes Orientales, 1749). *Resolution* (75h et 30 soldats)

Olivier Le Bar. Cf. *Olivier Le Vasseur*

Toussaint Denis Lebeau (Français, Europe, 1797-1801). *Furet, Enjôleur* (péniche, 33 h), *Tippo Saïd* (40 tx, 6 canons et 4 pierriers, 50 h), *Capricieux* (14 canons et 4 pierriers, 60 h)

Antoine Jean Lebedel (Français, Europe, 1795-1815). César (153 tx et 16 canons, 79 h), *Jeune Emilie* (brigantin de 60 tx et 16 canons, 60 h)

Thomas Leblanc (Français, Europe, 1799-1811). *Grand Quinola* (cotre de 72 tx et 14 canons, 43 h), *Marsouin* (goélette de 55 tx et 2 canons, 60 h), *Tilsitt* (lougre de 48 tx et 2 canons, 53 h), *Gazelle* (brick de 172 tx et 4 canons, 22 h)

Louis Le Bour ou **Louis de Bourre** (parfois confondu, à tort ou à raison, avec Olivier Le Vasseur, Français, Indes Occidentales, 1716-1718?). *Blanco* (sloop de 8 canons, 80 h)

Pierre Marie Lebozec (Français, Europe, 1793-1798). *Jean Bart* (corvette de 300 tx, 18 canons et 2 pierriers, 125 h), *Vaillante, Républicain* (corvette de 538 tx et 21 canons, 270 h)

Louis Lebray (Français, Europe, 1756-1759). *Amiral Saint Pierre* (6 tx et 4 pierriers, 16 h), *Romain* (frégate de 200 tx, 250 h), *Marquis de Villequier, Marquise de Nazelle* (35 tx)

Jacques Lebreton (Français, Europe, 1797-1798). *Oiseau* (brick de 16 canons, 100 h)

Auguste Le Chosel (Français, Europe, 1797). *Hardy* (16 tx, 28 h), *Crocodile* (cotre de 21 tx et 2 pierriers, 22 h)

François Le Clerc « Jambe-de-bois »[B,C,FC,Ju,M+,P,R+,S,V+,T+] (Français, avec Jacques de Sores et Robert Blundel, avec Robert Blundel, puis seul, Europe, Indes Occidentales, Canaries, 1549-1563). Flotte (6 galions, 8 caravelles et 4 pataches, 800 h), *Claude*, flotte de 12 puis 14 navires dont trois navires de guerre (*Claude, Espérance*, *Adventure*, *Françon*, etc., 700 h), flotte de 8 vaisseaux

Jacques François Leclerc (Français, Europe, 1779-1798). *Fleur de Mer* (80 tx, 19 canons et 12 pierriers, 79 h), *Ruine d'Angleterre/Epervier* (lougre de 12 tx et 2 canons, 18 h), *Flibustier/Lion*

Robert Leclercq (Français, Europe, 1747-1768). *Marquise de Vozelle, Claudine* (16 tx), *Comte de Maurepas* (lougre de 12 canons)

Jacques le Clerq. Cf. *Jacques l'Hermite*

François Leconte (Français, Europe, 1795-1807). *Jean Bart* (lougre, 10 h), *Tartare* (96 tx, 50 h), *Baalgade* (166 tx et 14 canons, 115 h), *Pérignon* (14 canons, 94 h), *Aquilon* (60 tx et 3 canons, 63 h)

Pierre Le Crosnier (Français, Europe, 1748). *Jean Joseph* (70 tx), *Marquis de Marigny* (180 tx et 20 canons)

Jacques Ledos (Français, Europe, Indes Occidentales, 1778). *Duc de Mortemart* (90 tx et 16 canons, 130 h)

Alexandre Leduc (Français, Europe, 1795-1815). *Incomparable, Incorruptible* (38 canons, 271 h), *Embuscade*

Ralph Lee[R] (Anglais, avec William Lane, 1591). *Swallow* (35 tx)

Antoine Lefebvre (Français, Europe, 1748-1779). *Aventurier* (18 tx, 2 canons et 6 pierriers, 28 h), *Harmonie, Comtesse d'Artois* (150 tx et 14 canons, 120 h)

Jean Michel Lefebvre (Français, Europe, 1793-1815). *Custine* (sloop), *Cartouche* (goélette, 50 h), *Friponne, Enjôleur* (47 h), *Mouche* (20 canons, 145 h), *Pourvoyeur, Furet* (43 tx, 14 canons et 4 pierriers, 55 h), *Hasard, Fortune, Poisson Volant* (30 h), *Deux Frères*

Pierre Lefebvre « Juin » (Français, Europe, 1744-1761). *Sainte Anne* (50 tx, 6 canons et 6 pierriers, 72 h), *Royale* (180 tx et 20 canons, 207 h), *Comte de Lowendal* (frégate de 300 tx, 20 canons et 18 pierriers, 200 h), *Duchesse de Penthièvre* (180 tx, 22 canons et 4 pierriers, 164 h), *Charmante* (300 tx), *Danger* (80 tx)

Pierre Lefebvre (fils) (Français, Europe, 1744-1758). *Saint Michel* (60 tx, 6 canons et 7 pierriers, 60 h), *Marsouin* (20 tx), *Mouche, Ressource, Marquise du Barail, Bigot, Harmonie* (frégate de 400 tx et 35 canons, 250 h)

Nicolas Le Fée[B,C,EC,T,V] (Français, Indes Occidentales, 1678). Brûlot

François Le Fer du Pin (Français, Europe, Indes Occidentales, 1689-1692). *Esprit* (170 tx et 22 canons), *Etoile* (180 tx et 22 canons), *Soleil* (130 tx et 16 canons, 90 h), *Hirondelle* (80 tx et 6 canons, 60 h), *Plastron*

François Lefort (Français, Europe, 1798-1807). *Papillon* (brick de 12 canons), *Vengeance* (14 canons, 40 h), *Rôdeur* (24 canons, 54 h), *Zéphir*

Capitaine Leftock (Anglais, Europe, autour de 1717). *Panthère*

Jean Le Gascon[B,C,EC,HR?,R,T,V] (Français, Indes Occidentales, 1666-1678). 18 canons, *Gallardena* (navire espagnol)

Jacques Léger[R] (Français, Indes Occidentales, Afrique Occidentale, 1694-1695). Navire de 130 h, brigantin de 6 canons et 60 h

Nicolas Legonidec (Français, Europe, 1795-1815). *Coursier* (10 canons, 54 h), *Furet* (14 canons, 83 h), *Célie, Venteux*

Pierre Le Goux de La Fontaine (Français, Europe, 1672-1792). *Grenedan* (frégate de 300 tx et 28 canons, 200 h), *Reine des Anges* (130 tx et 16 canons, 138 h)

Pierre Le Grand[B,EC,R-,T,V] (Français, Indes Occidentales, 1634-1666). Frégate

Jacques Le Guay de l'Isle de Champlore (Français, Europe, 1704). *Jeune Homme* (120 tx et 14 canons, 86 h)

Nicolas Julien Legué (Français, Europe, 1793-1811). *Minerve* (260 tx, 125 h), *Duguay Trouin* (450 tx, 222 h), *Duguay Trouin* (frégate de 360 tx et 24 canons, 172 h), *Courrier de Terre-Neuve* (4 canons, 50 h), *Amélie*

Samuel Leigh[B,C,EC,R,T,V] (Anglais, Mers du Sud, 1683-1693). Petit navire espagnol

Pierre Lelong[B,C,EC,HR,R++,M,T,V] (Français, Indes Occidentales, Mers du Sud, 1670-1697). Barque

Lemaire (Français, Europe, 1795-1815). *Hasard* (31 tx)

Charles Lemaire[B,EC,T,V] (Français, Indes Occidentales, 1670-1694). *Lion* (barque de 3 canons)

Jean Lemaire[B,C,EC,T,V] (Français, Indes Occidentales, autour de 1666). Navire inconnu

Henri Pierre Michel Lemaître (Français, Europe, 1795-1804). *Jean Bart* (lougre), *Laure* (goélette de 85 tx et 14 canons, 65 h), *Duguay Trouin* (16 canons, 99 h)

Louis Le Mel[R] (Français, Europe, 1695-1709). Quatre barques de pêche, *Subtile* (barque longue de 20 tx et 4 canons, 30 h), *Bonne Espérance* (60 tx, 8 canons et 6 pierriers, 60 h), *Neptune* (10 canons, 88 h), *Audacieuse,* chaloupe, *Le Furet* (10 canons, 98 h), *Ecureuil* (160 tx et 26 canons, 180 h)

François Thomas Le Même[B,M+,R+,S+] (Français, Europe, Indes Orientales, 1793-1808). *Hirondelle* (brick de 12 canons, 110 h), *Ville de Bordeaux, Amphitrite* (frégate de 238 tx et 36 canons, 400 h), *Uni, Avantageux, Clarisse* (cotre de 200 tx et 16 canons), *Grande Hirondelle* (cotre), *Fortune* (corvette de 360 tx et 12 canons, 160 h), *Ville de Bordeaux* (frégate de 500 tx, 32 canons et 10 pierriers, 200 h), *Hirondelle* (brick de 12 canons, 110 h)

Bernard Lemoigne (Français, Europe, Indes Occidentales, 166?-168?). Navire inconnu

Le Moullec (Français, Europe, Indes Occidentales, 1793-1814). *Prince Jérôme* (cotre de 14, 60 h)

Louis Pierre Le Pelley du Manoir (Français, Europe, Indes Occidentales, 1781). *Duc de Mortemart* (90 tx et 16 canons, 94 h)

Le Prieur (Français, Indes Occidentales, 1804-1806). *Jeune Adèle* (14 canons, 61 h)

Basilique Leray (Français, Europe, 1797-1799). *Constance* (12 canons et 4 pierriers, 96 h), *Confiance* (corvette de 300 tx et 18 canons, 145 h)

Luc Julien Le Redde (Français, Europe, 1793-1810). *Liberté* (60 tx et 12 canons, 55 h), *Furie* (25 tx, 26 h), *Jean Bart, Comtesse de Montalivet* (brick de 90 tx et 14 canons, 55 h)

Anne Le Roux[B,R,EC,R-,T,V] (Français, Indes Occidentales, autour de 1659-1660). Navire inconnu

Jean Leroux (Français, Europe, 1806-1813). *Mutin* (6 tx, 13 h), *Dorade, Coursier* (14 canons, 69 h), *Renard* (cotre de 60 tx et 14 canons, 50 h)

François Le Sage[B,C,EC,FC,R+,T,V] (Néerlandais, Indes Occidentales, Afrique Occidentale, 1664-1687). Barque longue, petit navire espagnol, *Tigre* (30 canons, 130 h)

François Lescuyer[FA ou FC] (Français, Indes Occidentales, 1684-1685). Petit 6 canons

Francis Lesley ou **Leslie**[Pa] (Anglais, Indes Occidentales, 1716?-1718). Sloop

Pierre Leroy (Français, Europe, 1805-1809). *Coursier de Saint Malo, Vengeur* (11 tx, 15 h)

Henry Lesne de la Chesnaye (Français, Europe, 1711). *Intrépide* (180 tx et 22 canons, 140 h)

Guillaume Le Testu[FC] (Français, Indes Occidentales, 1551-1572). Navire de guerre de 80 tx et 70 h

Louis Levaillant (Français, Indes Orientales, 1794-1798). *Île de France/Modeste* (corvette de 300 tx et 40 canons), *Apollon* (200 tx et 16 canons, 70 h)

François Levasseur, seigneur de René-de-Bondouflet et des Lettres[B,C,FA,JR,V] (Français, Indes Occidentales, 1620-1652). *Sea King*

« [En 1724 sur Madagascar où Le Vasseur s'est installé] La Buse qui d'ailleurs s'était plus habilement défendu que les autres [pirates] contre eux [les Malgaches] et leur avait tué avec ses partisans plus de trois mille hommes […] est revenu ainsi dans son établissement [à 50 lieues du Royaume de Massaly] d'où ils l'avaient chassé. Il ne doit plus craindre une guerre ouverte mais bien des trahisons et des empoisonnements »

Olivier Le Vasseur « Le bar », « La Bouche » ou « **de la Bouche** » ou « La Buse » (du fait de sa rapidité à fondre sur ses prises), ou **Olivier Labous** ou **La Bouse**[B+,C(1720→),E?,FP,M+,N(→1716),P,R+++,S,V+(1720→),T] (Français,

Indes Occidentales, avec Benjamin Hornigold, Samuel Bellamy et Paulsgrave Williams, Benjamin Hornigold, Edward Teach, Samuel Bellamy et Paulsgrave Williams, avec Samuel Bellamy et Paulsgrave Williams, avec Joseph Thomson, seul, Afrique Occidentale, avec Cocklyn et Davis, avec Cocklyn et Taylor, avec England et Taylor, avec Seagar et Taylor, avec Taylor, seul, capitaine de Paulsgrave Williams, Indes Orientales, 1715-1730). *Postillion* (sloop de 8 canons, 80 h), trois-mâts (20 puis 26 canons, 250 tx, 150 h, puis 170 h, puis 200 h), sloop agile, *Duke of Ormond* (vaisseau de William Moody de 42 canons, 200 h), *Courade/Victoire* (brigantin de 14 canons), *Defiance/Reine-des-Indes* (galère de 24 puis 28 canons, 250 tx, 90 h), *Victorieux* (36 canons, 200 h), le *Victorieux* et la *Vierge du Cap* (navire du vice-roi de Goa, 72 canons, 800 tx, 200 h), *Royale-Rangère*

Pierre François Leveilley (Français, Indes Occidentales, Europe, 1795-1801). *Cap Français, Vengeance* (cotre de 220 tx et 15 canons), *Coureur* (6 canons, 30 h), *Papillon* (brick de 100 tx et 14 canons, 123 h), *Psyché* (frégate de 750 tx et 38 canons, 250 h), *Eveillé* (200 tx et 16 canons, 95 h)

Jean Levesque de Beaubriand (Français, Europe, Indes Occidentales, Afrique Occidentale, Indes Orientales, 1690-1746). *Fortuné* (vaisseau de 56 canons, 350 h), *Jean de Grâce* (200 tx et 22 canons, 145 h), *François, Juste*

André Levesque de la Souctière (Français, Europe, 1691-1692). *Jeune Homme* (130 tx et 16 canons, 100 h), *Jean de Grâce* (200 tx, 22 canons et 8 pierriers, 150 h)

Jean Baptiste Benjamin Levillain (Français, Europe, 1795-1815). *Enjôleur* (30 tx, 39 h), *Furet*

Lewis (Anglais, Indes Orientales, 1721). *Decoy* (grab)

William Lewis[FA,Ju,P,R] (Gallois ou Français, avec Le Barre, capitaine de John Cornelius, Le Barre, Indes Occidentales, 1687-1700 (ou 1727)). Goélette, corvette française (24 canons), Canot (6h, puis 9 h), péniche, sloop pêcheur de tortue (49 h), sloop bermudien (12 canons, 90 tx), *Morning Star* (excellent navire français de 24 canons, 200 h)

William Lewis[FP] (Anglais, avec John Auger, Indes Occidentales, 1718). Navire inconnu

Pierre Lhermitte (Français, Europe, Indes Occidentales, 1775-1783). *Gloire*, *Courrier de Dunkerque*

Amiral Jacques l'Hermite ou ***Jacques le Clerq***[A,FM,M] (Nerlandais, tour du monde, 1623-1624). *Flotte de Nassau* (*Amsterdam* (42 canons, 800 tx, 237 h) commandé par Leendert Jacobszoon Stolck (amiral), *Delft* (40 canons, 800 tx, 242 h) commandé par Witte Cornelis de Witte, *Orangien* (32 canons, 700 tx, 216 h) commandé par Laurens Janszoon Quirijnen, *Hollandia* (34 canons, 600 tx, 182 h) commandé par Adriaen Tol, *Eendracht* (32 canons, 600 tx, 170 h) commandé par Jan Ijsbrantszoon, *Mauritius* (32 canons, 560 tx, 169 h) commandé par Jacob Adriaenszoon, *Arendt* (28 canons, 400 tx, 144 h) commandé par Meyndert Egbertszoon, *Hollandia* (34 canons, 600 tx, 182 h) commandé par Adriaen Tol, *Konig David* (16 canons, 360 tx, 79 h) commandé par Jan Thomaszoon, *Griffioen* (14 canons, 320 tx, 78 h) commandé par Pieter Corneliszoon Hardloop, *Hoop* (14 canons, 260 tx, 80 h) commandé par Pieter Harmanszoon Slobbe, *Hazewind* (4 canons, 60 tx, 20 h) commandé par Salomon Willemszoon)

Contre Amiral Pierre Louis Lhermitte, Baron d'Empire (Français, Europe, Indes Orientales, 1791-1815). *Gloire, Constitution* (10 canons), *Tamise, Vertu, Breton, Alexandre, Vengeur*

Louis Libert (Français, Europe, 1757-1768). *Duc d'Aumont* (150 tx, 16 canons et 8 pierriers, 78 h), *Union, Fulvie*

Samuel Liddel (Anglais, Indes Occidentales, 1715-1716). *Cocoa Nut*

Eustache Limbert (Français, Europe, 1708-1713). *Saint Georges* (15 tx, 9 h), *Geneviève de l'Espérance* (14 tx et 3 canons, 39 h), *Etoile* (15 tx et 4 canons, 42 h), *Vendôme* (10 tx et 4 canons, 32 h), *Téméraire* (8 tx, 20 h)

Jean Limouzin (Français, Europe, 1796-1812). *Aventure, Heureux, Vengeance* (corvette de 300 tx et 20 canons, 79 h), *Grand Heureux, Eugénie* (30 canons), *Vénus, Phénix, Tamerlan*

Jean Linaux[B,C,EC,R,T,V] (Français, Indes Occidentales, 1670). *Sainte-Marie* (4 canons, 30 tx, 30 h)

Maria Lindsey (Anglais, avec Eric Cobham, Angleterre, Canada, 1720-1740). Cotre (14 canons)

William Ling[FP] (Anglais, avec John Augur, Dennis Macarthy et George Roundsivel, Bahamas, 1717-1718). Sloop

Ahmed Linquillo (Salétin, Afrique Occidentale, Europe, Méditerranée, XVII[e] siècle). Navire de 12 canons et 14 pierriers, 100 h

Pieter Esaiasz de Lint (Néerlandais, Mers du Sud, 1600). *Hendrick Frederick*

Gaspard Lion (Français, Europe, 1757-1762). *Hirondelle* (25 tx, 4 canons et 6 pierriers, 50 h), *Vengeur* (12 canons, 114 h), *Duc de Mazarin* (125 tx et 14 canons, 120 h), *Franche Maçonnerie* (140 tx, 16 canons et 6 pierriers, 107 h)

Lion de Gibraltar. Cf. *Joseph Bavastro*

Commodore Lisle[M] (Anglais, Indes Orientales, 1750-1753). Division (HMS *Vigilant*, HMS *Tartar*, HMS *Ruby*, HMS *Syren*)

Nicholas Lisle[R] (Anglais, Indes Occidentales, 1591). *Content* (30 tx)

William Lithgow (Anglais, Bahamas, 1717-1718). Sloop

Commodore James Littleton (Anglais, Indes Orientales pour la destruction des pirates de Madagascar, 1699-1700). HMS *Anglesea* (deux-ponts de 50 canons), division (HMS *Anglesea* (deux-ponts de 50 canons), HMS *Hastings* (frégate de 32 canons), HMS *Lizard* (corvette de 24 canons))

Hon-Cho Lo[C,P,R-] (Chinoise, Chine, 1921-1922). Flotte de 60 jonques

Arthur Loan (Anglais, Caroline, Virginie, 1718). *Mediterranean* (galley, 130 h)

James Logan (Anglais, Europe, autour de 1540). *Flying Ghost*

Pierre Long (Français, Europe, Indes Occidentales, 1695-1815). *Sans Culotte* (30 tx, 4 canons et 8 pierriers, 35 h)

Samuel Hall Lord[A,C,D,HR,R] (Anglais, La Barbade, 1811-1844). Naufrageur à La Barbade, chaloupe

Lormel[B,R,EC,R-,T,V] (Français, Indes Occidentales, autour de 1659-1660). Navire inconnu

Diego de Los Reyes « Diego Lucifer » ou « El Mulato »[B,C,EA,FP,M,T,V] (esclave des Espagnols, Indes Occidentales, 1620-1673). Vaisseau, brigantin, *Saint-Jean* (frégate), vaisseau de 15 canons

Louis (Français, Indes Occidentales, 1666). Frégate

Peter Love ou **Peter Lowe**[FP,R] (Anglais, seul, avec Neil MacLeod et Torquil Blair, Europe du Nord, ?-1610). *Priam*

John Lovell[M] (Anglais au service de John Hawkins, Europe, Afrique Occidentale, Indes Occidentales, 1566-1567). Flotte de 4 navires (*Swallow* (180 tx), *Salomon*, commandé par James Raunse, *Paul*, commandé par James Hampton, *Pascoe*, commandé par Robert Bolton)

« L'un des bandits, qui tailladait de son coutelas un prisonnier, manqua son coup et atteignit le capitaine Low, tout proche de la bagarre, qui se retrouva avec un maxillaire mis à nu ; le chirurgien, appelé, entrepris de recoudre, mais comme Low lui reprochait sa maladresse (à juste titre, car l'autre avait manifestement son plumet), il lui décocha un tel coup de poing que tout ce qu'il avait suturé se déchira, en même temps qu'il lui criait d'aller se recoudre lui-même. Low offrait un visage dévasté, et longtemps après, on pouvait y voir encore les traces de cette mésaventure. […]

De tous les pirates dont l'histoire a gardé le nom, aucun ne se montra aussi barbare que Low. Gai ou furieux, les cris, les plaintes de ses prisonniers le remplissaient d'aise. Son équipage et lui tuaient aussi souvent par excès de bonne humeur que par colère, ou ressentiment. L'infortuné tombé entre leurs mains n'était jamais en sûreté : leur sourire pouvait signifier la mort. »

CAPITAINE JOHNSON, *HISTOIRE GÉNÉRALE DES PLUS FAMEUX PYRATES*

Edward Low « Boucher des mers »[B+,C++,D,M,P+,R,T++,V++] (Anglais, avec George Lowther, seul, avec Charles Harris, seul, capitaine de Charles Harris, Nicholas Lewis, Francis Spriggs, Philip Lyne, Indes Occidentales, Afrique Occidentale, Europe, 1722-1724). Chaloupe, sloop, *Ranger* (sloop de 2 canons et 4 pierriers), *Rebecca* (brigantin de 6 canons donné ensuite à Charles Harris), *Fancy*/*Good Fortune* (goélette de 10 canons et 80 tx), *Rose* (pinque française armée pour la guerre, environ 45 canons), flotte de 3 navires (*Rose*, *Fancy*, sloop), flotte de 2 navires (*Rose*, *Fancy*, 100 h), *Fancy* (goélette de 10 canons et 80 tx, 100 h), flotte (*Fortune* (sloop), *Ranger* (sloop)), *Fortune* (sloop), flotte (vaisseau français (22 canons), *Fortune*), flotte (*Merry Christmas* (vaisseau de 34 canons), vaisseau français (22 canons), *Fortune*), flotte (*Merry Christmas* (vaisseau de 34 canons), vaisseau



Edward Low



français (22 canons), *Delight* commandé par Francis Spriggs (brick de 16 canons, 60 h), *Fortune*)

Matthew Low (Anglais, Bahamas, 1713-1718). Equipages divers

Peter Lowe. Cf. *Peter Love*

Lowering[FM] (Anglais, avec Nathaniel North, Indes Occidentales, 1695-1696). Barque longue espagnole (10 canons)

George Lowther[C,FS,Ja,R] (Anglais, avec Edward Low, capitaine de John Massey, d'Edward Low, Nicholas Lewis, Francis Spriggs et Philip Lyne, Afrique Occidentale, Indes Occidentales, 1721-1723). *Gambia Castle/Delivery/Happy-Delivery* (brick négrier de 16 canons, 50 h), trois navires (*Happy-Delivery*, un grand sloop de 100 tx armé de 8 canons et 10 pierriers et un sloop), *Ranger* (un grand sloop de 100 tx armé de 8 canons et 10 pierriers, 88 h puis 44 h) et un petit sloop, *Ranger* (un grand sloop de 100 tx armé de 8 canons et 10 pierriers, 12 h)

Mathieu Loyson de La Rondinière (Français, Europe, Indes Occidentale, 1744-1764). *Saint-Malô* (175 tx et 16 canons et 187 h), *Sultane* (300 tx et 30 canons, 279 h), *Digoville* (120 tx et 14 canons, 119 h)

Diego Lucifer. Cf. *Diego de Los Reyes*

Hendrick Jacobszoon Lucifer[M,R] (Néerlandais, Indes Occidentales, 1627). Flotte de 3 navires

Richard Ludbury[B,C,EC,R,T,V] (Anglais, Indes Occidentales, 1669-1670). *Fortune* (6 canons, 40 tx, 40 h)

François Lugeol (Français, Europe, 1790-1800). *Heureuse Sophie, Diable à Quatre* (350 tx), *Ferrailleur, Moucheron* (250 tx et 16 canons, 130 h), *Fortuné*

Matthew Luke (Italien, Indes Occidentales, ?-1722). *Vengence*

Lushigham (Irlandais, Irlande, ?-1564). Esquif

Philip Lyne[C+,FP,P,T,V+] (Anglais, avec Francis Spriggs, Indes Occidentales, ?-1726). *Sea Nymph* (sloop de 10 canons et 16 pierriers)

Charles Le Lyonnais. Cf. *Charles Tavernier*

Abdelkader Maâninou[HR,M,R-] (Salétin, Afrique Occidentale, Méditerranée, Europe, autour de 1664). Flotte des corsaires de Salé

Ali Maâninou (Salétin, Afrique Occidentale, Méditerranée, Europe, autour de 1625). Esquif

« Alors qu'ils se trouvaient encore à l'embouchure du fleuve [Nicaragua], quelques cinq cents hommes armés surgirent, mais les flibustiers les repoussèrent fermement à coups de canon. À leur grande honte, les Espagnols les virent partir avec leur prise : quatre-vingt flibustiers avaient osé débarquer et s'introduire dans une ville située à quarante lieues de la mer, et plus de huit cents hommes de garnison n'avaient pu les empêcher de se saisir d'un tel butin en si peu de temps. Ils avaient pris plus de quarante mille pières de huit, de l'argent ciselé et des bijoux. »

Alexandre Olivier Esquemelin, Réal Ouellet, Patrick Villiers, Histoire des aventuriers flibustiers

David Jan Maarten ou **David Marten**[B,HP,M,R,S,V]. Cf. (Néerlandais, Indes Occidentales, 1651-1672). Probablement un flibot (90 h), trois canots (80 h), probablement un flibot (90 h), *Charity* (barque de 25 tx, 43 h), deux navires (dont *Charity*, 160 h)

Dennis Macarthy ou **McCarthy**[A,FP] (Anglais, avec John Augur, William Ling et George Roundsivel, Bahamas, 1716-1718). Sloop

Edward Mac Catter (Américain, Europe, Indes Occidentales, 1778-1783). *Princesse Noire* (120 tx, 20 canons et 22 pierriers, 110 h)

Thomas Macket ou **Maggott**[B,C,EC,R-,T,V] (Anglais, Indes Occidentales, 1679-1680). Barque de 14 tx et 20 h

Mackra (Anglais, Indes Orientales, 1720). *Cassandra* (vaisseau)

Ruaraidh MacKenzie[S+] (Écossais, Europe, 1613). Navire inconnu

Calum Garbh MacLeod (Écossais, Écosse, 1518-?). Flottille de navires

Neil MacLeod[B,P,R-,S] (Écossais, avec Torquil Blair et également avec Peter Love, Écosse, 1598-1613). Chaloupes

Ruari Og MacNeil « Le Tatar »[B+,C+,D+,FP,Ja,M,P,R,S] (Écossais, Écosse, autour de 1579). Flottille

Madère. Cf. *Philippe Demesoile*

Thomas Maggott. Cf. *Thomas Macket*

Jacob Mahu[FM] (Néerlandais, Afrique Occidentale, 1598). Flotte de cinq navires (*Hope* (500 tx), *Charity* (300 tx), *Glad Tidings* (150 tx), *Faith*, *Fidelity*)

Maine (Anglais, avec le commodore Mathews, Indes Orientales, 1718-1721). *Shoreham* (20 canons)

Joseph Maingard (Français, Europe, 1744). *Comte de Maurepas* (150 tx)

Charles François d'Angennes, marquis de Maintenon[A,EC,HR,M,R-,S] (Français, flibustier, puis chasseur de pirate, puis officier de la Royale, Indes Occidentales, 1672-1691). *Sybille* (aviso), *Fontaine d'or* (24 canons), flotte de 10 navires (800 flibustiers), *Sorcière*

Sir Henry Mainwaring[A,B,EC,HC,M+,P,R-] (Anglais, Europe, Méditerranée, Terre-Neuve, 1610-1616). HMS *Resistance*, flotte de huit navires

Sergent Major Antonio Maldonado de Texeda (Espagnol, Indes Occidentales, 1640). Flotte de 700h (*Black Robin* et 12 autres navires)

Abraham Malherbe[B,EC,V] (Français, Indes Occidentales, 1665-1666). Galiote portant un canon

Mathieu Mallenx (Français, Europe, 1799). Légère (83 tx et 14 canons, 53 h)

Jean François Malroux ou ***Mallerousse du Bac*** (Français, Europe, 1793-1799). *Lafayette, Modeste, Amphytrite, Iphigénie* (18 canons, 160 h)

Meïze « le Brave »[B+,M+] (Salétin, Afrique Occidentale, Méditerranée, Europe, 1691-1693). Navire de 9 canons et 70 h

Edvardt Mansveldt ou ***Edward Mansfield***[B,EC,FP,M+,R,T,V] (Néerlandais, Indes Occidentales, 1660-1665). Brigantin (4 canons), flotte des flibustiers de la Jamaïque

Jean Margollet (Français, Europe, 1689-1695). *Saint Nicolas, Subtil* (barque de 20 tx), *Diligente/Boulonnaise* (barque longue de 25 tx)

Jean Marant[M,P,R] (Français, Manche, 1340-1346). Flotte de 30 navires corsaires

Pierre Jean Baptiste Margolle (Français, Europe, 1795-1815). *Voltigeur* (8 canons, 34 h), *Joséphine* (14 canons), *Voltigeur* (43 tx), *Vengeur, Polycarpe* (16 canons, 72 h)

Maringouin[A(français),C+(autres),FS,M,V+] (Français, Indes Occidentales, Afrique Occidentale, avant 1700-après 1718). Vaisseau de 16 canons

Macé Marion-Dufresne (Français, Europe, 1745). *Catin* (100 tx), *Prince de Conti* (180 tx et 30 canons, 200 h)

John Markham[B,EC,T,V] (Anglais, Mers du Sud, Indes Occidentales, 1680-1687). Sloop, 6 canons, 40 h

Pierre Alexandre Marraud (Français, Europe, 1808-1810). *Rodeur II* (14 canons, 60 puis 102 h), *Nouvelle Gironde* (brick de 120 tx et 10 canons, 150 h), *Vengador* (goélette de 100 tx et 14 canons), *Charles*

« Martel, […] à ce qui me fut conté, avait si mal supporté l'arrogance d'un navire chargé de vin de Madère qui lui avait fait perdre un peu de temps en lui lâchant une bordée de ses deux canons de chasse avant d'amener les voiles, qu'il fit égorger tout l'équipage. »

Capitaine Johnson, Histoire générale des plus fameux pyrates

John Martel[B,C,D,EC,M,R-,V+,T] (Anglais, avec Walter Kennedy, capitaine de Walter Kennedy, Indes Occidentales, 1714-1717). Sloop (20 canons, 90 h), *John-and-Martha* (ou *John-and-Marshal*) (galère de 22 canons, 90 h) et un sloop (8 canons, 25 h), flotte de six navires (dont *John-and-Martha*, *Dauphin* de 20 canons, brigantin, sloop de 20 canons, sloop), sloop (19 h)

David Marten. Cf. *David Jan Maarten*

Robert Martin[D,V] (Français, Indes Occidentales, Europe, 1648-166?). Frégate

Samuel Mason ou **Meason** (Anglais, rivières Ohio et Mississipi, 1791-1803). Canot

François Massertie[B,C,EC,T,V] (Français, Indes Occidentales, Mers du Sud, Europe, 1686-1694). *Saint-Nicolas* (navire néerlandais)

Frédéric Masset (Français, Europe, 1795-1815). *Curieux, Hasard* (20 h)

John Massey (Anglais, pirate avec George Lowther, puis chasseur de pirate à la recherche de George Lowther, Afrique Occidentale, Indes Occidentales, 1721-1723). *Gambia Castle*, sloop

John Masters (Anglais, Carolines, 1718). *Henry* (sloop de 8 canons, 70 h)

Commodore Thomas Matthews[M+] (Anglais, Madagascar, Indes Orientales, 1718-1721). *Kent*. *Lyon* (50 canons), *Salisbury* (40 canons), *Exeter* (50 canons), *Shoreham* (20 canons), ainsi que le *Grantham* de la Compagnie des Indes Orientales. *Lyon* (50 canons), *Salisbury* (40 canons), *Exeter* (50 canons),

Shoreham (20 canons). *Lyon* (50 canons), *Shoreham* (20 canons)

Mathieu[B,C,EC,T,V] (Français, Indes Occidentales, autour de 1678). Navire inconnu

Mauger (Français, Europe, 1706). *Sainte Trinité* (7 canons avec 46 h)

Prince Maurice du Rhin[M] (Allemand, avec son frère Prince Rupert du Rhin, Indes Occidentales, 1648-1653). Vaisseau de la flotte de la faction royaliste

William May[B,D,EC,HR,M,P,R+,S] (ou **Mace**, **Maze**, **Mason** ou encore **Maise**) (Anglais, avec Samuel Burgess et Robert Culliford, seul, avec Henry Avery, Thomas Tew, Thomas Hollingsworth, Alexander Dalzeel, avec William Kidd, Henry Avery, Joseph Farrell, Thomas Hollingsworth et Thomas Wake, avec William Kidd, Henry Avery, Joseph Farrell et Thomas Hollingsworth, avec Henry Avery et Thomas Hollingworth, capitaine de Samuel Burgess, Robert Culliford, Indes Occidentales, Indes Orientales, 1690-1697). *Blessed William* (18 canons), *Jacob, Pearl* (16 canons, 200 tx)

Richard May (Anglais, Caraïbes, autour de 1683). HMS *Ruby* (frégate)

Lieutenant Robert Maynard[B+,M,S] (Anglais, Virginie, Caroline du Nord, 1718). *Ranger* (aviso sans canon, 35 h) et *Jane* (aviso sans canon commandé par l'aspirant Edmund Hyde, 25 h)



Prince Maurice du Rhin

Dennis McCarthy. Cf. *Dennis Macarthy*

Samuel Meason. Cf. *Samuel Mason*

Amrou Mellah (Salétin, Afrique Occidentale, Europe, Méditerranée, autour de 1813). Aviso

Melon (Français, Europe, Indes Occidentales, 1781-1782). *Marquise d'Aubeterre* (cotre de 40 tx, 4 canons et 12 pierriers, 51 h), *Tartare* (cotre de 160 tx et 10 canons, 27 h), *Comte de la Motte Picquet* (cotre de 60 tx et 8 canons), *Chardon* (goélette de 20 tx, 4 canons et 12 pierriers), *Marquise d'Aubeterre/Puce* (40 tx et 8 canons, 51 h)

José Pérez Mendoza (Espagnol, Indes Occidentales, 1824). *Avispa* (esquif, 8 h)

Pedro Menéndez de Avilés. Cf. *Avilés*

El Hachemi Mestari (Salétin, Afrique Occidentale, Europe, Méditerranée, XVIII[e] siècle). Aviso

Jean Meulenaer (Français, Europe, Indes Occidentales, 1758-1800). *Hardi Mendiant* (70 tx, 8 canons et 6 pierriers, 54 h), *Hardi* (120 tx, 22 canons et 6 pierriers, 78 h), *Comtesse de Brionne* (300 tx et 20 canons, 240 h), *Jeune Dunkerquoise* (90 tx et 9 canons, 45 h), *Subtil* (14 canons), *Hasard* (22 tx, 2 canons et 2 pierriers, 21 h), *Bonaparte* (10 canons, 24 h), *Sans Pareil* (8 canons, 39 h)

Gottfried Michaelsen (Allemand, un des chefs du groupe de corsaires puis pirates Vitalienbrüder, Mer du Nord, Mer Baltique, ?-1402). Navire très rapide pour l'époque

Michel d'Artigny. Cf. *Artigny*

Jean Michel (Français, Europe, 1795-1814). *Milan* (cotre de 86 tx, 59 h), *Parisienne* (280 tx), *Amiral Decres* (110 tx et 14 canons, 76 h), *Renard* (lougre de 65 tx et 14 canons, 46 h)

Alexandre Middleton[HE,N] (Anglais, Sierra Leone (Afrique Occidentale), 1718-1730). Chaloupe

David Middleton (Anglais, Indes Occidentales, Méditerranée, Indes Orientales, 1601-1615). *James* (pinnace)

Don Miguel (Espagnol, Açores, 1828-1831). Flotte d'esquifs

Thomas Miller[A,B,D,EC ou EE,FC,HP,Ja,N] (Anglais, quartier-maître d'Edward Teach, 1718). Avec Teach

Martin Minbielle (Français, Europe, 1748). *Marie, Victoire* (450 tx, 28 canons et 14 pierriers, 400 h), *Comte de Halweil* (24 canons, 100 h), *Cyclope* (14 canons)

Thomas Auguste Miniac de la Moinerie (Français, Europe, 1680-1700). *Saint Louis, Auguste* (300 tx, 54 puis 28

canons, 400 puis 177 h), *Fidèle* (vaisseau de 800 tx et 66 canons, 486 h)

Thomas Miniac de la Monnerie (Français, fils de Thomas Auguste Miniac de la Monnerie, Europe, 1696-1709). *Saint Louis* (400 tx et 40 canons, 220 h), *Auguste* (24 canons, 78 h), *Maure* (frégate de 650 tx et 50 canons, 377 h), *Superbe* (56 canons)

« Ainsi s'était déroulé la bataille [cinq vaisseaux de guerre portugais contre des batteries côtières de 200 canons et deux frégates pirates de la Libertalia de Misson] contre les pirates qui fit si grand bruit dans la Gazette de Lisbonne *; et tels furent les hommes que les Anglais, dans leur ignorance, prirent pour Avery et sa bande, dont tout Londres savait [à tort] qu'il avait une flottille de trente-deux vaisseaux de guerre et s'était arrogé le titre et la pompe d'un roi. »*

Capitaine Johnson, Histoire générale des plus fameux pyrates

Frédéric Misson[A+,B,EL,FA,M+,N,R+,S] (Français, existence hypothétique, avec Caraccioli d'Aubigny, avec Caraccioli d'Aubigny et Thomas Tew, Indes Occidentales, Indes Orientales, 1692-1695). *Victoire* (frégate de 30 canons sur 40 sabords, 235 h, puis 216 h), flottille (*Victoire*, *Nieuwstadt* (marchand de 18 canons)), flottille (*Victoire*, *Bijou* (marchand de 32 canons), marchand portugais (60 canons)), flottille (*Victoire* (30 canons), *Bijou* (32 canons), marchand portugais (60 canons)), flottille (*Victoire* (40 canons), *Bijou*), *Victoire* (40 canons, 160 h, puis 104 h), flottille (*Victoire* (40 canons), *Bijou*, *Enfance* (8 canons, 80 tx), *Liberté* (8 canons, 80 tx)), flottille (*Victoire*, *Bijou*), *Enfance*, *Enfance* et *Liberté*

Mitchell[HE,N] (Anglais, avec Davis et Harry, Sierra Leone (Afrique Occidentale), 1718-1730). Sloop, ainsi que deux chaloupes, un canot et une pirogue

Stephen Michell[R] (Anglais, avec William Lane, Indes Occidentales, 1591). *Pegasus* (80 tx)

Capitaine Mitchell (Anglais, Grandes Antilles, autour de 1685). HMS *Ruby* (frégate de 40 canons)

Adrian Mitchell[B,EC,R,V] (Néerlandais, Indes Occidentales, 1662-1670). *Blessing*

John et Mark Mixtow (Anglais, seuls, avec Clays Stephen et James Aldey, Europe, 1429-1433). *Edward* (200 h)

Peter M'Kinlie[C+,FP,R,V] (Irlandais, Canaries, Europe, 1765). Marchand, grand canot du marchand

Moïse (Anglais, avec North, Indes Occidentales, 1690-1693). *Neptune* (sloop corsaire)

Kassem Molato (Salétin, neveu d'Abdelkader Berbich, Afrique Occidentale, Europe, Méditerranée, fin XVII[e] siècle-début XVIII[e] siècle). Arondelle

Joseph Molinari (Français, Europe, Méditerranée, 1793). *Sans Culotte Nantais* (100 tx et 20 canons), *Sans Culotte Marseillois* (100 tx et 10 canons et 8 pierriers, 86 h)

Inckola Monacre « Jamisson » (Écossais, Indes Occidentales, 1821-1822). *Exertion* (goélette)

Daniel Monbars « l'Exterminateur »[B,C+,Ju,EL,M,S,T+,V+] (Français, existence hypothétique, Indes Occidentales, 1660-1670). Navire de guerre, flibot

Hugo de Moncade[A,FC,M,S] (Catalan, Méditerranée, 1495-1528). Flotte (trente vaisseaux, huit galères, quelques brigantins), flotte de 17 galères, escadre

Pierre de Mondragon[M] (Français, Europe, Indes Orientales, Afrique Occidentale, 1506-1509). Flotte de 4 navires

Jean-Baptiste Morange (Français, Europe, 1779). *Utile*

Etienne de Montauban « le Courageux »[B+,M,R+] (Français, Europe, Indes Occidentales, 1680-1695). Néron, Trois Frères (30 canons, 200 tx et 180 h), *Machine* (30 canons, 180 h), *Loup* (24 canons)

François Fidel Ripeau de Montaudevert (Français, Europe, Indes Orientales, 1791-1815). *Volcan* (100 tx et 16 canons, 148 h) *Diligente, Petit Volcan* (148 h), *Laurette* (4 canons, 52 h), *Créole, Mercure, Courrier des Îles*

Monsieur de Montauzin (Français, Méditerranée, autour de 1695). *Glorieux Saint-Joseph*

Jean François, Chevalier de Montazeau (Français, Europe, 1778). *Vengeance, Mouche le Cherche Bruit*

Montigny la Palisse (ou **la Palice**)[C,P+,R,V] (Français, seul, avec Bartholomew Roberts, seul, Indes Occidentales, plus de 200 prises en quelques années, 1713-1718). Navire, frégate de 24 canons, *Pierre Auguste* (24 canons)

William Moody[A,FMA,M,V] (Anglais, avec Joseph Thomson, avec Joseph Thomson et Edward England, capitaine de Thomas Cocklyn, Olivier Le Vasseur et John Taylor, Indes Occidentales, 1717?-1719). *Rising Sun* (50 canons, 200 h)

Walter Moore (Anglais, de la Compagnie des Mers du Sud, Indes Occidentales, 1723). HMS *Eagle* (brûlot ou sloop, 35 h)

« Campechano » Hernández Morales (Espagnol, avec Roberto Cofresi, Indes Occidentales, 1824-1825). Sloop

Jean Moreau[B,FC(FP pour son équipage),EC,V] (Français, Indes Occidentales, 1664-1665). *Saint-Louis* (frégate)

Hypolite Mordeille « Courte main, court bras » (Français, Méditerranée, 1795-1815). Révolution (brick), *République Française* (380 tx), *Espérance de Marseille, Dromedario*


Bartholomew Roberts
Jean Laffite
Plus grands pirates européens des Caraïbes
Samuel Bellamy
Edward Teach "Barbe Noire"

Gilles Morel des Huperies (Français, Europe, 1696). *Revanche* (96 tx)

Colonel Edward Morgan[FM,M+] (Anglais, Europe, Indes Occidentales, 1648-1666). Flotte corsaire et flibustière de la Jamaïque

Henry Morgan[A,B,C+,D,EC,HR,R+,M+++,S++,T+,V+] (Anglais, Indes Occidentales, 1655-1682). *Satisfaction*, *Oxford*, flotte de flibustiers (12 navires puis des canoës, 500 h), flotte de flibustiers (10 navires, 800 h), *Jamaica Merchant*

Jean Vincent Morice (Français, Indes Orientales, 1779). *Marguerite* (180 tx, 10 pierriers, 32 h)

Pierre Morpain (Français, Indes Occidentales, autour de 1707). *Biche* (frégate)

John Morris[B,C,EC,FE,HC,R,T,V] (Gallois, Indes Occidentales, 1662-1675). *Virgin Queen, Dolphin* (10 canons, 60 tx et 60 h), *Dolphin* et *San Pedro*, *Lilly* (50 tx et 10 canons)

Lewis Morris (Anglais, avec William Jackson, Indes Occidentales, 1642-1645). Navire inconnu

Thomas Morris[FN] (Anglais, avec John Auger, Indes Occidentales, 1717-1719). Brigantin

Richard Morton[FN] (Anglais, Mers du Sud, Europe, Indes Occidentales, Afrique Occidentale, 1682-1684). Barque portugaise

Pierre Mory (Français, Europe, 1788-1799). *Vigilant* (12 canons), *Sans Peur* (cotre de 26 tx et 6 canons, 28 h)

Samuel Mosely (Anglais, Indes Occidentales, 1675). Frégate

Ahmed Mostaganmi (Salétin, Europe, Méditerranée, Afrique Occidentale, XVIII[e]). Aviso

Balthazar de Moucheron (Français, avec Cornelis de Houtman, au service des Provinces-Unies, Indes Orientales, 1597-1604). *De Leeuw*

Moulin. Cf. *Dumoulin*

John Moultson (Américain, Europe, Indes Occidentales, 1780-1801). *Subtile* (35 tx, 6 canons et 16 pierriers, 40 h), *Victoire* (150 tx), *Sophie* (70 tx et 14 canons, 114 h), *Tribune, Société* (80 tx et 14 canons, 36 h)

Mouret. Cf. *Pierre-Jean Dignac* ou *Jean Dignac*

Moustapha[EC,M,V] (Ottoman, Méditerranée, autour de 1558). Flotte de 140 navires

Milner Mugford[B,EC,FP?,T,V] (Anglais, Indes Occidentales, 1663). Ketch

El Mulato. Cf. *Diego de Los Reyes*

John Mullowny (Américain, Indes Occidentales, 1799-1800). USS *Ganges* (24 canons de 9 en bordée et 2 canons de 6 en chasse, 512 tx, 220 h)

Robert Munden[EC] (Anglais, Indes Occidentales, 1662-1664). *Charles* (frégate)

Murat Reis **(l'Ancien)**[B,EC,FC,M,P+,R++,V] (Ottoman, Méditerranée, Indes Orientales, Canaries, 1534-1609). Escadre de galères, flotte de 26 galères et plusieurs petits navires, flotte de 18 galères, flotte de 25 galères

Murat Reis (le Jeune). Cf. *Jan Janszoon Van Haarlem*

Sir Christopher Myngs[A,EC,M+,R+] (Anglais, Indes Occidentales, Europe, 1656-1666). HMS *Marston Moor* (vaisseau de 44 canons), flotte de flibustiers (1300 h, puis 1000 h), *Centurion*

Napin[B,M,S] (Anglais, avec Thomas Nichols, membre du Flying Gang, Indes Occidentales, 1716-1718). Sloop

« Les tourments qu'il fit souffrir à ses prisonniers sont les plus cruels qui se puissent imaginer. S'ils ne lui enseignoient pas le chemin à son gré, ou les endroits où les plus riches s'étoient réfugiés, il les fendoit avec son sabre. »

Alexandre-Olivier Œxmelin, Histoire d'aventuriers qui se sont signalés dans les Indes

Jean-David Nau l'Olonnais (ou ***François l'Olonnais*** du fait de sa nationalité et de sa ville d'origine) « Fléau des Espagnols »[B,C++,EL,FC,Ju,M+,R+,S,T+,V+] (Français, Indes Occidentales, 1655-1669). Flibot de 9 canons, *Saint Jean* (flûte espagnole de 26 canons), flotte de flibustiers, *Cacaoyère*, flotte de flibustiers, *Dauphin*

Pierre Née du Jardin (Français, Europe, 1692). *Charles François* (80 tx et 8 canons), *Ville Bague* (180 tx et 14 canons, 43 h)

François Guillaume Néel (Français, Europe, 1796-1815). *Amphibie, Espiègle, Incomparable* (lougre), *Patriote*

G. Néel (Français, Europe, 1798-1812). *Jeune Malouin* (60 tx, 59 h), *Sorcier* (4 canons, 60 h), *Incomparable* (lougre de 2 canons, 45 h)

Benett Negus (Américain, Europe, Indes Occidentales, 1778-1783). *Princesse Noire, Civilité* (100 tx et 16 canons, 78 h), *Francklin* (280 tx et 22 canons, 170 h), *Marquise de Morbecq*

Ahmed ben Hajj Ibrahim Nejjar (Salétin, Afrique Occidentale, Europe, Méditerranée, autour de 1733). Aviso

John (ou ***Edward***) ***Neville***[B,C,EC,M,T,V] (Anglais, Indes Occidentales, 1674-1680). Petit navire, deux navires (environ 100 h)

Christopher Newport[FM,M++,R+,S] (Anglais, avec William Lane au début, Afrique Occidentale, Indes Occidentales, Indes Orientales, 1590-1614). *Little John*, *Margaret* (60 tx), *Golden Dragon*, *Susan Constant*, flottille de colons (*Susan Constant*, *Godspeed*, *Discovery*)

John Thomas Newton (Américain, Indes Occidentales, 1824-1825). *USS Beagle* (goélette de 3 canons)

Bernard Nicholas[FA] (Néerlandais, Indes Occidentales, 1663-1670). *George*, *Mary and Jane*

Thomas Nichols[B,M,S] (Anglais, avec Napin, membre du Flying Gang, Indes Occidentales, 1716?-1718). Sloop

Dom Pero Niño (Espagnol au service de la France, France, Angleterre, 1405-1406). Galère ***Nicolas Noets*** (Français, Europe, 1677-1689). Barque longue, *Soleil Doré, Saint Pierre* (60 tx), *Roue de Fortune* (15 tx), *Adroit* (4 canons, 20 h)

Richard Noland[A,EE,Ju,N,R,T] (Anglais, avec Samuel Bellamy et Paulsgrave Williams, avec Samuel Bellamy, Paulsgrave Williams, John Brown et Simon Van Vorst, seul, avec Paulsgrave Williams, Indes Occidentales, 1717-1722). *Ann Galley* (senau de 100 tx)

Richard Norman[B,C,EC,M,R+,T,V] (Anglais, Indes Occidentales, 1668-1671). *Lily* (frégate de 50 tx et 10 canons, 50 h), garnison de 200 h

« Ils résolurent de s'installer à leur aise […]. Quant aux indigènes au milieu desquels ils s'étaient établis, ils étaient fréquemment divisés par des guerres et autres querelles intestines : nos pirates s'interposaient, tâchant d'apaiser les différends. Il revenait souvent à North de régler leurs conflits avec une telle impartialité et un tel souci de la justice distributive (il était du reste unanimement reconnu pour être d'un naturel remarquable) qu'il renvoyait toujours satisfaites les deux parties. […]

Le goût qu'avaient nos pirates pour la paix, l'exemple qu'ils donnaient d'une bonne entente, en personnes soucieuses d'éviter soigneusement les disputes, et qui étaient convenues de rapporter tout motif de mésentente devant North et un aréopage de douze d'entre eux, tout cela impressionnait grandement les indigènes, auparavant fort critiques envers les Blancs. En vérité, ils montraient une telle rigueur dans le maintien de l'harmonie que si l'un d'entre eux venait à parler sur le ton de la colère ou d'un air maussade, surtout si cela arrivait en présence d'un indigène, fût-il un esclave, il était vertement tancé par toute la compagnie. On estimait en effet chez eux, à juste titre, qu'unité et concorde étaient les seuls moyens de garantir la sécurité. […] North ne manquait pas de le leur rappeler souvent, de même qu'il leur faisait observer l'effet de leur unité, le grand respect et la déférence qu'on leur manifestait. »

Capitaine Johnson, Histoire générale des plus fameux pyrates

Nathaniel North[A+,B+,EC,FA,Ju+,M++,R+,S++,V] (Anglais, sur les corsaires de Reesby, Moïse et Lowering, avec David Williams (1698), avec Robert Culliford, John Swann et Dirk Chivers (1698), avec Robert Culliford, Dirk Chivers et Samuel Inless (1699), capitaine de George Booth, Thomas White et David Williams, Indes Occidentales, Indes Orientales, 1689-1709). Brigantin, *Pelican* (brigantin 18 canons, 100 h, puis 500 h), *Dolphin* (26 canons), canot du *Dolphin*, *Charles* (brigantin de 10 canons, 40 h), esquif (15 tx), sloop, *Defiant* (frégate de 56 canons)

Norton[HE,N] (Anglais, avec Richard Warren et Robert Glynn, Sierra Leone (Afrique Occidentale), 1718-1730). Chaloupe

Tobie Nosten (Français, Europe, 1797-1801). *Bon Ordre* (100 tx et 16 canons, 61 h), *Tonnerre* (lougre de 70 tx, 45 h), *Jupiter* (16 canons et 4 pierriers, 70 h)

Radford Nunn (Anglais, Indes Orientales, 1734). Escadron de navires

John Nutt[A,B,M,S] (Anglais, Terre-Neuve, Angleterre, Acadie, 1620-1623). Chaloupe

Occhiali. Cf. *Giovanni Dionigi Galeni*

Samuel Odell[B,HP] (Anglais, seul, avec Edward Teach, seul, Pamlico River, écoulerait le butin d'Edward Teach, 1718). Sloop

Bertrand Denis d'Ogeron, sieur de la Brouërre (Français, Indes Occidentales, 1657-1675). Flotte de flibustiers

Benjamin l'Olivier (Français, Europe, 1806-1811). *Chasseur* (32 tx et 2 canons, 23 h), *Eglé* (20 canons), *Diable à Quatre*, *Aimable Julie* (46 tx et 8 canons, 47 h)

L'Olonnais. Cf. *Nau l'Olonnais*

Chaloner Ogle (Anglais, a vaincu Bartholomew Roberts, Afrique Occidentale, 1720-1722). HMS *Swallow* (vaisseau de 2nd rang : deux-ponts de 50 canons de 18, 9 et 6 livres)

Ahmed Oham (Salétin, Afrique Occidentale, Méditerranée, Europe, XVIIe siècle). Frégate (18 canons, 120 tx, 250 h)

Grace O'Malley ou **Gráinne Ní Mháille « Reine de la mer de Connaught »** (Irlandais, Irlande, 1560-1593). Flotte de navires (200 h)

Orme (Anglais, Indes Occidentales, autour de 1723). HMS *Winchelsea* (36 canons)

Bernardino d'Ornesan (Italien, Méditerranée, 1516). Deux galions

Oruç Reis. Cf. *Aruj Reis*

John Outlaw[B,EC] (Anglais, avec Edward Morgan, Indes Occidentales, 1665-1698). *Olive Branch* (petit navire de 6 canons, 96 h), *Lucy*, *Success*, *Mary*, *Boufonne* (frégate)



John Oxenham[FP(exécution pour hérésie)] (Anglais, Indes Occidentales, Mers du Sud, 1572-1594). Pinasse

Michel François René Pagelet (Français, Europe, Indes Occidentales, 1795-1813). *Quinola* (lougre de 72 tx et 8 canons, 44 h), *Laure* (85 tx), *Providence* (50 tx, 66 h), *Brave* (18 canons, 137 h), *Junon, Miquelonaise*

Peter Pain[FP] (Anglais, indes Occidentales, 1680-1682). *La Trompeuse*

Thomas Paine[B,C,EC,HR,M,R-,T,V] (Anglais, Indes Occidentales, 1676-1706). *Saint David* (14 canons), navire de 6 canons, *Pearl* (barque de 8 canons, 60 h)

Pajalarga. Cf. *Gillis Delicaet*

Jean Papin (Français, Europe, Indes Occidentales, 1747-1757). *Marquise de Bevinghem, Trompeur*

Paquette. Cf. *Jean Augustin Huret*

Pardal (**Manuel Ribeiro**). Cf. *Ribeiro Pardal*

Jacques de Pardieu, sieur de Franquesnay (Français, Indes Occidentales, 1668-1685). *Marin*

William Parker[M] (Anglais, Europe, Indes Occidentales, 1587-1617). Caravelle, vaisseau de guerre

Jean Parmentier[S] (Français, Indes Orientales, 1529-1530). *Sacre* (120 tx)

Raoul Parmentier[S] (Français, avec Jean Parmentier, Indes Orientales, 1529-1530). *Pensée* (120 tx)

Francesco Pasqualigo (Italien, Méditerranée, 1539). Douze galères vénitiennes

William Passenger (Anglais, Virginie, 1700-1725). HMS *Shoreham* (frégate de 32, puis 28, puis 30 canons)

Pierre Patard (Français, Europe, 1696). *Jeune Phélipeaux* (120 tx et 16 canons, 90 h)

Levrier Marie Patard de Launay (Français, Europe, 1697). *Jeune Phélipeaux* (même navire que celui de Pierre Patard)

Commodore Daniel Todd Patterson (Américain, Europe, Indes Occidentales, 1799-1839). USS *Carolina* (goélette de 12 caronades de 12 livres et de trois canons de chasse et de fuite de 9 livres), escadrille (USS *Carolina*, 6 canonnières et une allège)

Chevalier de Paul (Français, Méditerranée, 1630?-1664). *Vierge* (brigantin), *Hercule*, escadre de navires de guerre, *Neptune*

Antoine des Escalins des Aimars « Paulin de la Garde »[M+] (Français, amiral de France, avec Khayr ad-Din, Méditerranée, 1544). Flotte du Royaume de France

« [Harry] Pay a autant terrifié l'Espagne que Drake presque deux cents ans plus tard. »

Charles L. Kingsford, Prejudice and Promise in Fifteenth Century England

Harry Pay[B+,C,M++,P+,R,V,T] (Anglais, Europe, 1395-1406). Flotte de 15 navires

Eustace Peacock (Anglais, Indes Orientales, 1721). *Morrice*

Vincent Pearse (Anglais, Indes Occidentales, 1715-1725). HMS *Phoenix* (corvette de 26 canons, 273 tx, 90 h)

Jacques Pednau[B,EC,T,V] (Français, Indes Occidentales, 1680-1684). *Diligent* (brigantin), navire de 15 canons (120 h), *Chasseur* (vaisseau de 20 canons, 120 h)

Charles Pégasse du Pré (Français, Europe, 1702-1705). *Saint Michel* (50 tx et 6 canons, 49 h), *Saint François* (240 tx et 26 canons, 141 h), *Duc de Bretagne* (250 tx)

Fleetwood Pellew (Anglais, Indes Orientales, 1808-1812). HMS *Phaeton* (frétage de 38 canons)

Etienne Pellot « le Renard Basque » (Français, Europe, 1797-1805). Général Augereau (162 tx et 12 canons, 74 h), *Flibustier* (8 canons, 40 h), cotre, *Deux Amis* (50 tx et 12 canons, 51 h), *Effronté*

Major Penner[FA ou FC ou FE] (Anglais, Indes Occidentales, 1715-1719). Sloop

Thomas Pépin de Belle-Isle (Français, Europe, 1689-1713). *Aigle Noir* (300 tx et 26 canons, 200 h), *Saint Isidore* (300 tx et 30 canons, 220 h), *Paix* (400 tx et 36 canons, 247 h)

Capitaine Peralta (Espagnol, Nouvelle Espagne, avant 1670-après 1680). Frégate

Philippe Pérard (Français, Europe, 1808-1810). *Curieux* (14 canons), *Epervier*

Abdelkader Perez[HR,M,R-] (Salétin, Afrique Occidentale, Méditerranée, Europe, seconde moitié du XVIII[e] siècle). Flotte des corsaires de Salé

Jean Jacques Perré (Français, Europe, 1752-1759). *Gros Thomas, Marquis de Villequier, Coureuse* (35 tx)

Jean Perrée du Hamel (Français, Europe, 1686-1697). *Jeune Homme* (150 tx et 14 canons)

Pierre Perrée du Coudray Sieur de la Villestreux (Français, Europe, Mers du Sud, 1689-1708). *Président Grenedan, Beaulieu* (250 tx et 30 canons, 185 h), *Natal* (300 tx et 36 canons, 110 h), *Comte de la Bédoyère* (250 tx et 24 canons, 68 h), *Saint Charles* (frégate de 450 tx et 40 canons, 124 h)

Jacques François Perroud (Français, Europe, Indes Orientales, 1795-1811). Général Pichegru (10 canons, 34 h), *Hasard, Bellone* (frégate de 500 tx et 34 canons, 190 h), *Curieux* (brick de 80 tx et 10 canons, 58 h), *Confiance* (700 tx et 14 canons, 137 h), *Confiance* (canonnière)

Perry (Anglais, avec William Kidd, Indes Occidentales, autour de 1690). *Speedwell* (10 canons)

Giacomo Pesaro (Vénitien, Méditerranée, 1502). Treize galères papales

Jan Petersen (Danois, Indes Occidentales, 1659-1660). *Castle* (4 canons, 30 h)

George Peterson[B,EC,M,R,T,V] (Anglais, Indes Occidentales, Afrique Occidentale, 1688-1689). Barque longue, 10 canons, 70 puis 120 h

Petit (Français, Indes Occidentales, autour de 1634). *Rusé* (4 canons, 40 h)

Gilles Petit (Français, Europe, Indes Occidentales, 1680-1695). *Deux Frères* (brigantin)

Petit Renau. Cf. *Bernard Renau d'Eligarçay*

Peyrusset (Français, Europe, 1798-1815). *Tigre* (brick de 150 tx et 14 canons, 86 h), *Adèle* (12 canons, 200 h)

Frederick Phillips[S] (Anglais, avec Samuel Burgess, capitaine de Samuel Burgess, également armateur, Indes Occidentales, Indes Orientales, Indes Occidentales, 1693-1698)

John Phillips (Anglais, Indes Occidentales, Europe, 1723-1724). *Barbara*, *Revenge*

Sir William Phips ou **Phipps**[R] (Anglais, Indes Occidentales, 1683-1687). HMS *Rose of Algiers* (frégate de 20 canons)

Piali Pasha[EC,M+] (Ottoman, Méditerranée, 1553-1573). Flotte ottomane

Pie de Palo. Cf. *Cornelis Corneliszoon Jol*

Pierre Le Picard. Cf. *Pierre Hantot*

Jean Picart « Champagne »[FA] (Français, Indes Occidentales, 1659-1680). *Fortune* (frégate, 35 h), *Caraoyère*, flibot (40 h)

Pinkentham (Anglais, ancien ami de Teach en 1702-1713, Indes Occidentales, 1702-1717). Sloop rapide (8 canons, 160 h, puis 18 h)

Charles Pickering (Anglais, avec William Dampier, Europe, Indes Occidentales, 1703). *Cinque Ports* (galère de 16 canons, 63 h)

Louis Picquendaire (Français, Europe, 1805-1813). *Epervier, Rôdeur, Victoire,* navire de 50 h, *Lion II, Génie* (60 tx)

Etienne Piednoir de la Villeneuve (Français, Europe, 1705). *Diligent* (250 tx et 22 canons, 148 h)

Etienne Piednoir du Tertre (Français, Europe, 1689-1713). *Trinité* (180 tx et 18 canons, 180 h)

John Pierce[HE,N] (Anglais, Sierra Leone (Afrique Occidentale), 1718-1730). Chaloupe

Jacques Pierre « Jacpier » (Français, pour le compte des Chevaliers de Malte, Méditerranée, 1608-1618). *Saint-Jean-Baptiste* (galion)

Pierre Le Grand (Français, Indes Occidentales, 1634-1666). Chaloupe

Pierre Pilloquin (Français, Méditerranée, 1756). *Heureuse Thérèse* (brick de 200 tx et 28 canons, 200 h)

Fray José Diaz Pimienta[FP(par l'inquisition pour conversion au judaïsme)] (Espagnol, Indes Occidentales, 1715-1720). Navire inconnu

Noël Pinou des Prairies (Français, Europe, 1747-1748). *Sultane* (250 tx), *Dauphin* (200 tx), *Saint Michel* (123 tx)

Bernard Piquessary (Français, Europe, 1748-1760). *Lion* (frégate, 272 h), *Machault* (frégate de 550 tx, 24 canons et 8 pierriers, 400 h)

El Pirata. Cf. *Cornelis Corneliszoon Jol*

Piri ibn Haji Mehmed ou ***Piri Reis***[A,EC,FP,M+,P,R++,S,V] (Ottoman, avec Kemal Reis, son oncle, Méditerranée, Indes Orientales, 1501-1553). Flottille de galère, flotte d'Égypte basée à Suez (60 navires)

James (John ?) Plantain[A,B,EC,HP,M,T] (Anglais, canonnier d'Avery, puis de Conajee Angria, puis d'Edward England, Madagascar, 1694-1728). Roi de Ranter Bay, « gouverneur » pirate de Madagascar, sloop, navire, *Bombay* (galère), flotte de grabs et de gallivats

Antoine Sébastien Plassiard (Français, Europe, Méditerranée, 1798-1813). *Mouche* (corvette de 20 tx, 170 h), *Egyptienne* (550 tx et 36 canons, 248 h), *Charles* (14 canons, 90 h), *Jason* (14 canons, 86 h)

Pedro de la Plesa (Espagnol, stationné à Dunkerque, Europe du Nord, 1622). *Archiducs* (frégate)

Philippe du Plessis (Français, Europe, Indes Occidentales, 1666?-1668). Frégate de 30 canons, *Ruby* (barque canonnière de 6 canons, 130 h)

Georges-René Pléville le Pelley (Français, Europe, Méditerranée, Indes Occidentales, 1756-1770). *Brillant*, *Colibri* (corvette de 140 tx et 12 canons, 120 h), *Hirondelle* (14 canons, 80 h), *Chevalier de Fitz James* (1000 tx)

Pierre Edouard Pluckett « Tulki » (Français, Europe, 1792-1815). *Sans Culotte de Jemmappes, Patriote de Brest* (brick de 150 tx, 18 canons et 6 pierriers, 140 h), *Jalouse* (corvette de 12 canons, 150 h), *Résolue de Calais* (14 canons, 103 h), *Poursuivante*

Maurice, Henry, Yves et Guillaume Plusquelec[M] (Français, France, Angleterre, 1420?-1430?). Flotte de navires corsaires

Félix Podesta (Français, Méditerranée, 1798-1799). *Patriote* (frégate de 550 tx)

Pedro Poleas[C] (Espagnol, avec Henry Johnson, Indes Occidentales, autour de 1730-1731). *Two Brothers* (sloop, 18 canons)

Jean-Bernard Louis de Saint Jean, baron de Pointis[D,M+,R++,S] (Français, Europe, Méditerranée, Indes Occidentales, 1680-1705). Flotte de 7 vaisseaux, flotte de 3 frégates et plusieurs avisos, 1200 soldats et 650 flibustiers, commandée par le *Sceptre* (vaisseau de 1er rang de 1900 tonneaux et 78 canons, 724 h)

Germain Poitevin de la Pommeraie (Français, Europe, 1703). *Heureux* (130 tx et 14 canons, 78 h), *Heureuse* (50 tx et 8 canons, 46 h)

Joachim Poitevin de la Vallée (Français, Europe, 1690-1711). *Sainte Marie, Solon* (200 tx, 153 h), *Vierge Immaculée, Marguerite* (180 tx et 22 canons, 140 h), *Volace, Subtile* (100 tx et 14 canons, 97 h), *Saint Nicolas, Beringhen* (200 tx et 22 canons, 180 h), *Saint Martin* (160 tx et 16 canons, 120 h)

Jean-Baptiste Pollet (Français, Europe, 1795-1815). *Sauvage* (30 h), *Jupiter* (lougre de 90 tx, 14 canons et un pierrier, 55 h), *Bonaparte* (46 h), *Cygne, Sept Frères* (2 canons, 30 h), *Wimereux* (14 canons et 4 pierriers, 101 h), *Eglé, Sauvage* (14 canons, 50 h), *Cinq Amis* (4 canons et 4 pierriers, 78 h), *Persévérant*

Nicolas Porée de la Chesnais (Français, Europe, 1687). *Lion* (35 tx et 6 canons, 47 h), *Audacieuse* (25 tx)

Alain Porée du Breil[R+] (Français, Europe, Mers du Sud, 1695-1710). Deux petits navires, *François de la Paix* (150 tx et 16 canons, 91 h), *Saint-Esprit* (350 tx et 32 canons, 215 h), *Notre Dame de l'Assomption*

Charles Porée de la Touche (Français, avec Alain Porée (son père), Europe, 1695-1702). *François d'Assise* (350 tx), *Saint Esprit* (frégate de 300 tx et 36 canons), *Notre Dame de l'Assomption, François d'Assise*

Jehan Porée du Hamel (Français, Europe, 1690-1703). *Fortune* (300 tx et 22 canons, 128 h)

Porter (Anglais, avec Tuckerman, Indes Occidentales, 1720). Sloop

Commodore David Porter[B,M+,S] (Anglais, Indes Occidentales, 1822-1825). *Division anti-pirates* (USS *Macedonian* (frégate), USS *Congress* (frégate), USS *Cyane* (corvette) USS *John Adams* (corvette), USS *Hornet* (aviso), USS *Peacock* (aviso), USS *Spark* (brick), USS *Enterprise* (brick), USS *Grampus* (goélette), USS *Alligator* (goélette), USS *Shark* (goélette), USS *Porpoise* (goélette) et deux canonnières)

Pierre Charles Herbert de la Port Barre (Français, Europe, 1710). *Prince* (130 tx et 14 canons, 99 h)

Hervé de Portz-Moguer ou ***de Primauguet*** (Français, Manche, autour de 1510). *Marie la Cordelière* et les nefs de la Duchesse de Bretagne



David Porter

Robert Potier de la Dorbelais (Français, Europe, 1744-1779). *Heureux, Sartine*

Pottier (Français, Europe, 1757). *Jean Bart* (40 tx et 4 canons, 50 h), *Emerillon* (62 tx et 6 canons)

Poulhariez (Français, Méditerranée, Indes Occidentales, Europe, 1757). *Marie Désirée*

Thomas Pound (Anglais, Indes Occidentales, 1689-1690). Sloop, *Goodspeed* (sloop)

M Poupeville de Boudeville (Français, Europe, 1795-1814). *Cotentin* (cotre de 36 tx et 2 pierriers, 27 h), *Rancune* (2 canons et 2 pierriers, 21 h), *Moissonneur* (lougre), *Egyptien*

Jean Pour ou ***Poer*** (Français, Europe, 1701-1712). *Fortune, Cheval Marin* (70 tx, 10 canons et 4 pierriers, 67 h), *Perle, Barentin* (150 tx et 28 canons, 180 h)

Richard Powell (Anglais, avec Henry Morgan, 1670-1671). *Lamb* (barque de la Jamaïque de 30 tx et 4 canons), *Rivera Pardal* (navire espagnol)

John Power « Winn »[C,V+] (Anglais, Afrique Occidentale, Indes Occidentales, ?-1768). *Bravo*

Joseph Prader-Niquet (Français, Europe, Indes Orientales, 1800-1816). *Renard II* (10 canons, 45 h), *Spéculateur* (lougre de 50 tx et 5 canons, 73 h), *Spéculateur* (214 tx et 4 canons, 24 h), *Actif* (2 canons, 24 h), *Junon* (goélette de 126 tx et 16 canons), *Miquelonaise, Eliza* (71 tx, 66 h)

Prenne (Français, mulâtre, Indes Occidentales, 1791-1799). *Petite Baleine*

Antonio Joseph Preira Valadare Balidar (Français, Europe, 1808-1810). *Point du Jour* (lougre de 12 canons et 2 pierriers, 33 h), *Embuscade* (89 h), *Granville, John Bull* (10 canons), *Pourvoyeur* (lougre, armé de 2 pierriers, 80 h)

William Presgrove[HE,N] (Anglais, Sierra Leone (Afrique Occidentale), 1718-1730). Canot

Charles Lucien de Boissi Prevost (Français, Méditerranée, 1809). *Lucien Charles* (bombarde de 3 canons, 54 h)

Hervé de Primauguet. Cf. *Hervé de Portz-Moguer*

Jean Prinier. Cf. *John Springer*

Laurens Prins ou ***Lawrence Prince***[B,C,EC,HR,M,R,T,V] (Néerlandais ou Anglais, Indes Occidentales, 1664-1681). *Cagway* (frégate), *Pearl* (12 canons et 50 tx, 70 h), *Whydah* (galère)

John Proud (Anglais, de la Compagnie des Indes Orientales, Indes Orientales, autour de 1635). *Swan* (East Indianman)

Capitaine Pudnor (Anglais, Indes Occidentales, autour de 1692). HMS *Kingston* (frégate)

John Pulling (Anglais, avec William Dampier, Europe, Indes Occidentales, 1703). *Fame*

Ramajee Punt (Moghol (Mahratta), Empire Moghol, 1755). Sept grabs et onze gallivats

John Purdue (Anglais, avec Sir Christopher Myngs, Indes Occidentales, 1662-1663). *Purdue* (frégate de 4 canons, 40 h)

John Pyne (Anglais, avec Henry Morgan, Indes Occidentales, 1669-1670). *John* (marchand de 70 tx et 6 canons)

Mohamed Aouad Qandil as-Saghir (Salétin, Afrique Occidentale, Méditerranée, Europe, autour de 1758). Aviso

Quail (Anglais, Mer Rouge, 1630-1633). *Seahorse*

« Ils devraient faire attention à la manière dont ils amènent en Nouvelle-Angleterre de l'or pour lequel on se fait pendre. »

John Quelch avant son exécution, in Philip Gosse, The Pirates' Who's Who Giving Particulars Of The Lives and Deaths Of The Pirates And Buccaneers

- **John Quelch**[FP,R-] (Anglais, avec Thomas Larimore, Indes Occidentales, Brésil, 1703-1704). *Charles* (brigantin de 80 tx)
- **Sebastian Quevedo** (Espagnol, Indes Occidentales, 1825). *Esperanza* (esquif)
- **Charles Quint**[M+++,S+] (Espagnol, Méditerrannée, 1535). Flotte (412 navires et 27000 h)
- ***Léonard Julien Quirouard « Courtequeue »*** (Français, Europe, 1792-1798). *Confiance* (trois-mâts de 300 tx, 16 canons et 6 pierriers, 145 h), *Deux Frères* (frégate de 300 tx et 22 canons, 120 h)
- ***Frédéric Joseph Quoniam*** (Français, Europe, 1794-1815). *Souris* (canonnière), *Souffleur* (26 h), *Vendangeur* (14 canons, 70 h), *Glaneur* (dogre de 60 tx et 14 canons, 68 h), *Téméraire, Vendémiaire*
- ***Louis-Joseph Quoniam*** (Français, Europe, 1795-1815). *Heureux Spéculateur* (61 tx et 14 canons, 90 h), *Représaille* (goélette de 60 tx et 14 canons, 74 h), *King George/Brave* (trois-mâts de 175 tx et 18 canons, 120 h), *Napoléon* (trois-mâts de 150 tx et 14 canons, 130 h), *Glaneur* (dogre de 60 tx et 14 canons, 68 h), *Glaneuse* (dogre de 60 tx et 16 canons, 78 h)
- ***Jean Rabel*** (Français, Indes Occidentales, 1797). *Aimable Rose, Eclatant, Petite Daurade, Fine, Enfant Trouvé, Maîtresse, Truguet, Aimable Louise, Ami de l'Homme, Vengeance, Friponne, Vengeur de Saint Marc, Ville de Paris*

« Rackham ne manquait pas de courage, mais peut-être de jugement. […] Malgré la présence de son amante

Les plus grands Sea Dogs



à bord, il conserva sa stratégie téméraire. Il passa la plus grande partie d'octobre à longer la Jamaïque [siège de la Royal Navy aux Amériques], allant de port en port, pillant de petits navires et recrutant des hommes supplémentaires. »

Colin Woodard, The republic of pirates

John Rackham « Rackham-le-Rouge » ou « Calicot Jack »[A,B,EC,FP,Ja,R,S,V] (Anglais, avec Charles Vane, capitaine de George Fetherston, Ann Bonny, Mary Read, Indes Occidentales, 1718-1720). *Ranger* (brigantin négrier de 12 canons, 75 h), *Kingston* (grand navire), deux canots et un canoë, barque, *Adventure* (sloop de 40 tx), *William* (sloop de 6 canons et 12 tx, le plus rapide des Bahamas), sloop

Rafetti (Français, Méditerranée, 1808). *Hercule* (37 tx, 4 canons et 8 pierriers, 57 h)

Rajah Raga[B,C,EC,M+,P+,S] (Illanoo, Indonésie, 1813-1830). Formidable flotte, qui attaque en escadrilles de 50 à 100 praos

Pierre Honoré Raguideau (Français, Europe, 1793-1797). Républicain (corvette de 300 tx et 18 canons, 200 h), *Victorine* (goélette de 16 canons, 82 h), *Pacifique* (70 tx et 8 canons)

Rahmah ibn Jabir al-Jalahimah[A,B,C,M+,R,T+,V+] (Arabe, considéré comme un pirate par les Anglais et par Al Kalifah, mais pas forcément par les autres, Indes Orientales, vers 1790-1826). Vaisseau (*al-Ghatroushah*)

Sir Walter Raleigh (Anglais, Indes Occidentales, Europe, 1584-1618). *Ark Raleigh/Ark Royal*

Claude Raoul (Français, Europe, 1689-1713). *Joyeuse* (frégate de 200 tx et 22 canons, 130 h), *Polastron* (300 tx et 30 canons, 204 h), *Saint Esprit*

Raphaelina[C,M,R,V] (Espagnol, Indes Occidentales, autour de 1822). Flotte de navires pirates

Rasmus. Cf. *Jan Erasmus Reyning*

James Raunse (Anglais, avec John Lovell, Europe, Afrique Occidentale, Indes Occidentales, 1566-1567). *Salomon*

Jacques Raveneau de Lussan[R+] (Français, Indes Occidentales, 1679-1688). *La Foudre*, *Neptune*

« Au moment où Rackham et Bonny décidèrent de pirater ensemble, non seulement Mary Read était avec eux, mais son identité et son sexe étaient connus du gouverneur Rogers, qui identifiait nommément les deux femmes dans une proclamation officielle parue dans les journaux de Boston. […]

Lorsqu'elles étaient à proximité d'un navire, lui donnaient la chasse ou attaquaient, elles portaient des vêtements d'hommes. […] À d'autres moments, elles portaient des vêtements de femmes. » […]

Dorothy Thomas, une femme pêcheur retenue prisonnière par les pirates sur la côte nord de la Jamaïque, témoigna que les deux femmes «portaient des vestes d'hommes, de longs pantalons et des mouchoirs attachés autour de leur tête […], proféraient des jurons, une machette et un pistolet à la main, et promettaient […] qu'elles la tueraient pour l'empêcher de témoigner contre elles». Elle ajouta que la seule raison qui lui permit de savoir qu'elles étaient des femmes était leur poitrine. […]

Le capitaine du navire nota […] qu'elles étaient toutes les deux très extravagantes, jurant à tire-larigot, et à la fois aptes et volontaires pour n'importe quelle tâche à bord. »

Colin Woodard, The republic of pirates

« Lorsqu'ils [les hommes de Rackham] trouvaient à bord soit un homme de l'art, soit une personne susceptible de leur rendre service, ils l'enrôlaient de gré ou



Mary Read

de force. Dans le nombre se trouvait un jeune homme d'apparence engageante, du moins aux yeux de Mary Read. […]

Il advint que le jeune homme eut une querelle avec l'un des pirates. […]

Elle avait, il est vrai, déjà combattu. Ce n'était pas la première fois qu'elle était insultée par l'un de ces malandrins. Mais cette fois, elle se battait pour son amant : force lui était de se placer entre la mort et lui, puis qu'elle ne pouvait vivre sans lui. S'il n'avait pas déjà existé des liens entre eux, cette action eût suffi à l'attacher à elle pour toujours, mais la passion mutuelle qui les animait excluait tout autre sentiment. Ils s'étaient juré fidélité éternelle, ce qui, selon Mary, était l'équivalent d'un mariage célébré par le ministre à l'église. »

Capitaine Johnson, Histoire générale des plus fameux pyrates

Mary Read[A,B+,FPr et FM,V] (Anglaise, à bord du navire de John Rackham, Indes Occidentales, 1706-1720). Sur un navire de guerre, sur un navire pirate, sur le navire de Charles Vane?, sur le navire de John Rackham

William Read[FM] (Anglais, capitaine de John James, John Bowen, Thomas White, Indes Orientales, ?-1700). Brigantin (60 tx, 40 h)

Jonas Reekes[B,C,EC,R,T,V] (Anglais, Indes Occidentales, 1669-1671). *Fortune* (3 canons et 16 tx, 30 h)

George Reaves[B,C,EC,M,R-,T,V] (Anglais, avec Hewet, Indes Occidentales, 1675-1677). Navire inconnu

Red Legs. Cf. *Greaves*

Cornelis Reers (Zélandais, au service de l'Électeur de Brandebourg, Indes Occidentales, 1680-1681). Quatre navires, dont le *Kurprinz* (32 canons, 140 h)

Reesby (Anglais, avec North, Indes Occidentales, 1691-1693). Brigantin corsaire-négrier

Nicolas Rehault du Mauvrais (Français, Europe, 1692-1707). *Foudroyant* (40 tx et 6 canons), *Concorde* (60 tx), *Phélipeaux, Marquise de Beringhem, Empereur* (120 tx)

James Reiskimmer (Anglais, Indes Occidentales, 1639-?). *Warwick*

Renard de la Mer. Cf. *Michel Jacobsen*

Renau d'Eliçagaray « Petit-Renau » (Français, Europe, 1694). *Bon* (vaisseau long et fin de 750 tx et 56 canons, 330 h)

Louis François Renaudeau (Français, Europe, 1798). *Heureux Spéculateur* (60 tx et 14 canons, 90 h), *Hussard*

Robert Reneger[R] (Anglais, Europe, autour de 1545). Marchand

Reynaud (Français, Indes Orientales, 1793). *Isle de France, Aventure*

Jan Erasmus Reyning « Rasmus »[B,C,EC,R,T,V] (Néerlandais, Indes Occidentales, 1660-1685). *Sevillan* (80 tx et 10 canons, 70 h), brigantin, *Fortuin*, *Précieux*

Colonel William Rhett[B,M,S] (Anglais, Carolines, 1706-1718). Flottille de 2 navires (le *Henry*, un sloop de 8 canons et 70 h commandé par John Masters), et la *Sea Nymph*, un sloop de 8 canons et 60 h commandé par Fayrer Hall)

John Rhoades[EC,FP,V] (Néerlandais, avec Jurriaen Aernouts, Indes Occidentales, 1674-1675). *Flying Horse*

André Ribault (Français, avec George Reaves à partir de 1677, Indes Occidentales, 1672-1690). Petite frégate de 3 canons, 35 h

Amiral Don Diego de la Ribera (Espagnol, Indes Occidentales, autour de 1591). *Flotte de Terre Ferme* (*Nuestra Señora del Rosario* (galion de 700 tx), *Magdalena* (galion de 650 tx), deux galions, *San Agustín* (galère de 100 tx), *Brava* (galère de 100 tx))

Richards[EC ou EE,FP,H,Ja,N,P,R] (Anglais, avec Edward Teach et Israel Hands, avec Stede Bonnet, seul, Indes Occidentales, 1717-1718). *Revenge*

Commodore Richards (Anglais, Indes Orientales, 1702). HMS *Severn* (vaisseau de 50 canons)

John Richardson (Anglais, avec Richard Coyle, Méditerranée, 1738). Marchand

Richard Richardson[HE,N] (Anglais, Sierra Leone (Afrique Occidentale), 1718-1730). Chaloupe

Willem Riet (Néerlandais, Indes Occidentales, 1682?-1684?). *Tyger*

Bernard Gratien Rigal (Français, Europe, 1793-1797). *Citoyenne Française* (frégate de 411 tx, 26 canons et 6 pierriers, 250 h), *Victoire, Mercure* (corvette de 18 canons, 132 h)

Basil Ringrose[R,S] (Anglais, Indes Occidentales, Mers du Sud, 1679-1686). *San Pedro*

Nicolas Riou[FA] (Français, Indes Occidentales, 1662-1663). *Fortune* (barque)

François Fidèle Ripaud de Montaudevert (Français, Indes Occidentales, Indes Orientales, Europe, 1793-1814). *Petit Volcan* (avec 148 h), *Perle* (600 tx et 16 canons, 54 h), *Laurette* (4 canons, 52 h), *Créole, Etonnant, Sapho*

William Ripner (Américain, Europe, Indes Occidentales, 1778-1801). *Serpent, Prince Noir* (120 tx et 16 canons), *Mouche* (40 tx, 12 canons et 6 pierriers, 48 h), *Sans Peur* (25 tx), *Petit Diable* (cotre de 33 tx et 8 canons, 44 h), *Marsouin* (lougre de 93 tx et 14 canons, 55 h), *Désirée* (8 canons, 70 h)

Manuel Ribeiro Pardal[C,FC,M,V] (Portugais, Indes Occidentales, 1669-1670). *San Pedro*, flotte de 5 navires (dont *San Pedro*, 200 h)

J. C. Rivière (Français, Indes Occidentales, 1795-1815). *Adélaïde*

Robert le Turc (Français, Europe, autour de 1745). *Etoile du Roy* (trois-mâts de 310 tx et 20 canons, 240 h)

Charles Francois Robert (Français, Europe, 1757-1793). *Comtesse de Serre* (300 tx et 22 canons, 209 h), *Terpsichore* (frégate de 180 tx et 28 canons, 70 h), *Jeune Madeleine* (45 tx et 2 canons, 35 h), *Poisson Volant* (81 tx et 10 canons, 64 h)

Roberts (Anglais, Afrique Occidentale, Indes Orientales, 1719-1720). *Defiance* (300 tx et 30 canons)

« Roberts était de haute taille et très brun. Il n'avait pas encore quarante ans. […] Il brillait par une grande bravoure, et par une foule de qualités qu'il gâcha dans de basses œuvres fort dommageables à une réputation d'honnête homme ; trop souvent il avait levé son verre pour «maudire tous ceux qui avaient assez vécu pour porter des chaussons de lisières». […] Il ne pouvait se justifier en alléguant la misère ou le chômage ; ce ne furent ni la lâcheté ni la paresse qui le poussèrent à l'abîme. Pour tout dire, il ne supportait qu'avec impatience la discipline, aimait le changement, étant enclin aux aventures. «Dans le service courant, l'entendait-on dire, la solde est médiocre et le travail écrasant. Pirate, je vis dans l'abondance et le plaisir ; je dispose de la force et de la liberté ; qui ne ferait comme moi, sachant qu'il ne risque qu'un mauvais moment, celui du nœud coulant qui vous chatouille la gorge ? Non, courte et bonne, voilà ma devise.» […] Régalé chaque jour de musique, de beuverie, de la gaieté et des diversions des camarades, il ne tarda point à renforcer ses inclinations dépravées. […]

Capitaine Johnson, Histoire générale des plus fameux pyrates

Bartholomew Roberts « Black Bart »[A,B+,C,EA?,FC,Ju,M+++,R,S+,T+,V] (Anglais, seul, avec Montigny la Palisse, seul,avec Porter, Tuckerman, seul, avec Thomas Anstis, avec James Skyrme, capitaine de Walter Kennedy, William Ingram, Brigstock Weaver, Thomas Anstis et James Skyrme, Indes Occidentales, Afrique Occidentale, 1719-1722). *Rover* (32 canons et 27 pierriers), *Ranger* (sloop de 10 canons puis aucun, 40 h puis 53 h), galère (16 canons, 53 h), *Fortune* (26 canons) et un sloop, *Banker* (barque), *Royal Fortune* (26 canons, 124 h), *Good Fortune* (brigantin de 18 canons, 70 h), *Royal Rover* (corvette de 32 canons), *Onslow/Royal Fortune* (frégate de 40 canons, 157 h), flottille de trois navires (*Royal Fortune*, *Ranger* et *Little Ranger* ou *Sea King*)

John Robinson (Américain, Indes Occidentales, Europe, 1799-1800). *Furet,* 35 h

Roc le Brésilien. Cf. *Gerrit Gerritsen*

Roche (Français, Europe, 1781). *Seraphis*

Phillip Roche (Irlandais, Europe, Terre-Neuve, 1721-1723). *Mary* (senau)

Peter Roderigo (Néerlandais, Indes Occidentales, 1674). *Edward and Thomas*

Jean Roelofsen (Français, Europe, 1588-1609). *Croix Saincte, Victoire/Victoria* (60 tx, 50 h)

Vincent Roff (Français, Europe, 1588-1607). *Saint Raphaël, Saint Philippe* (45 tx, 40 h), *Saint Antoine*

Charles Rogerie (Français, Europe, 1795-1814). *Surprise, Sophie* (35 tx et 4 canons, 20 h), *Espoir II* (6 canons, 62 h), *Général Junot* (50 tx et un canon, 60 h), *Harpalos*

Thomas Rogers[B,C,EC,R,T,V] (Anglais, Indes Occidentales, 1669-1675). *Gift* (12 canons et 14 tx, 60 h), *Forlorn*, *Jamaica Merchant*

Capitaine Rogers (Anglais, Indes Occidentales, 1720). Galère de ving canons

Woodes Rogers (père) (Anglais, Indes Occidentales, 1690-1707). Navires divers

« » Le jeune marchand de Bristol [Woodes Rogers] était grand et d'une carrure imposante, avec des cheveux noirs, un nez proéminent et un fort menton. Rogers était courageux, désintéressé et, de manière surprenante, patriotique, dévoué en toute abnégation à son roi et à son pays. Alors que de nombreux gouverneurs se remplissaient les poches aux frais de la couronne, Rogers vidait les siennes pour soutenir des projets dont il pensait qu'ils serviraient le bien commun et le jeune empire britannique. »

Colin Woodard, The republic of pirates

Woodes Rogers[A+,B,EC,HC,M+,Pa+,R+,S+] (Anglais, avec Stephen Courtney et William Dampier, tour du monde, Afrique Occidentale, Europe, Indes Orientales, Indes Occidentales, 1707-1730). *Whetstone Galley* (négrier, 130 tx, 16 canons), *Eugene Prize* (corsaire de 100 tx et 8 canons, 20 h), flotte de deux navires (*Duke*, capitaine Rogers, *Duchess*, commandé par Stephen Courtney), flotte de 4 navires (*Delicea* (460 tx), *Buck* (corvette de 70 tx et 6 canons), *Samuel* (135 tx et 6 canons), *Willing Mind* (marchand de 300 tx et 20 canons)

Roi de la Mer. Cf. *Jean de Coatanlem*

Jacques Aymard de Roquefeuil (Français, Europe, 1703). *Ludlow* (30 canons, 180 h), *Protée* (48 canons, 438 h), *Dauphine* (700 tx et 56 canons, 390 h)



Jean Rose[B,C,EC,HC,T,V] (Français, Indes Occidentales, Mers du Sud, 1680-1688). Petit brigantin, petite barque longue, barque de 60 h

A. Rosier (Français, Europe, 1796-1798). *Jeune Agathe*

Charles Rosse (Français, Europe, 1789-1801). *Passe Partout* (15 tx, 2 canons et 2 pierriers, 22 h)

René Noël Rosse (Français, Europe, 1795-1815). *Passe-Partout* (15 tx, 2 canons et 2 pierriers), *Providence* (50 tx et 16 canons, 80 h), *Héros* (brigantin de 49 tx et 14 canons, 67 h), *Bougainville* (138 tx et 14 canons, 116 h), *Seratu* (brick de 200 tx et 22 canons, 130 h), *Incomparable* (lougre de 90 tx et 8 canons), *Seralu* (14 canons, 100 h), *Général Pérignon* (14 canons, 94 h), *Sans Souci*

Francis Rossoe (Anglais, avec Stephen James de Cossey, Indes Occidentales, 1717). Sloop

Franz Rools (Anglais, Indes Orientales, 1687-1689). Sloop

Roumier (Français, Méditerranée, 1795-1815). *Redoutable*

George Roundsivel[FP] (Anglais, avec John Augur, Dennis Macarthy et William Ling, Indes Occidentales, 1717-1718). Brigantin

William Rous (Anglais, avec William Jackson, stationné à Providence Island, Indes Occidentales, 1636-1645). *Blessing*

Ramdan Roussay ou **Roussay Reis** (Salétin, Afrique Occidentale, Méditerranée, Europe, 1693-1696). Vaisseau de 14 canons et 100 h

Philippe Roussel (Français, Manche, Angleterre, 1538). *Pourrie* (barque de 50 tx)

Ohte Rover (Frison, avec les Vitalienbrüder, Mer Baltique, Mer du Nord, autour de 1425). Caraque rapide

(Simon?) Rowe ou **Rowen**[B,R] (Anglais, capitaine de Myers, Nathaniel North, Samuel Hérault, John Bowen, Thomas White, Thomas Howard et David Williams, Indes Orientales, Indes Occidentales, 1705-1706). *Buffalo* (sloop)

Jean-Baptiste Royer (Français, Europe, Méditerranée, 1776-1780). *Maurepas* (cotre de 40 tx et 4 canons, 37 h), *Commandant de Dunkerque* (cotre de 100 tx et 12 canons, 87 h), *Rohan Soubise* (400 tx et 20 canons, 203 h), flottille (ketch, quatre frégates et un cotre)

Capitaine Rumsey (Anglais, Indes Orientales, 1699-1701). HMS *Lizard* (corvette de 24 canons)

Prince Rupert du Rhin



Rupert von der Pfalz ou **Prince Rupert du Rhin**[A,M+,S+] (Allemand, avec Prince Maurice du Rhin, Indes Occidentales, 1648-1653). Flotte de la faction des royalistes (plusieurs vaisseaux (HMS *Constant Reformation*, HMS *Convertine*, HMS *Swallow*, HMS *Defiance*) et quatre avisos, tous manquant de marins et d'artilleurs), puis même flotte plus quatre navires

Pieter Ruskin (Français, Europe, 1624). Escadrille

Luc Ryan (Irlandais, au service de la France, Europe, 1778-1783). *Sans Peur* (18 canons et 12 pierriers, 100 h), *Calonne* (350 tx, 27 canons et 6 pierriers, 216 h), *Prince Noir*

Ali Sabounji (Salétin, Afrique Occidentale, Europe, Méditerranée, XVIII[e] siècle). Aviso

George Sadwell. Cf. *François Gautier*

Nicolas Saillard (Français, Europe, 1799-1801). *Vrai Décidé* (35 tx, 14 canons et 4 pierriers, 38 h), *Intrépide* (lougre de 200 tx et 16 canons, 80 h), *Vengeance* (10 canons, 43 h)

Jean Saint-Faust (Français, Europe, 1803-1805). *Union* (4 canons), *Unie, Eer, Daugh*

Saint-Léger (Suédois, Europe, ?-1717). Sloop (10 canons, 72 h)

George Saint Lo (Anglais, Indes Occidentales, 1687). HMS *Darmouth* (corvette de 22 canons)

Marc-Antoine, Chevalier de Saint-Pol Hécourt (Français, Europe, Méditerranée, 1681-1705). *Mignon* (frégate de 44 canons), *Gerzé*, *Adroit* (frégate de 350 tx et 42 canons, 294 h), *Salisbury* (450 tx, 50 canons et 2 pierriers, 416 h)

Comte Waleran de Saint-Pol[M] (Français, Manche, autour de 1400). Flotte de 29 barges

Salih Reis[B,C,EC,M,FM,HR,M+,P+,R,S,V] (Ottoman, pirate avec Aruj Reis, Khayr ad-Din, Ishaq et Kurtoğlu Muslihiddin Reis, puis avec Khayr ad-Din et Dragut, Méditerranée, 1529-1568). Flotte de 14 galliotes, galère, flotte de galères, escadre de 24 galères, flotte de 20 galères, flotte de 20 galères et 3 galiotes, flotte de 18 navires, puis 12, flotte de 22 galères, flotte de 30 galères portant 10000 soldats, flotte portant 15000 soldats

Francisco de Sant Clement (Ordre de Malte, Méditerranée, 1570). Cinq galères

Simon de Saint-Jean (Français, avec Jacques Pierre, pour le compte des Chevaliers de Malte, Méditerranée, 1608). *Saint-François* (galion)

Jean Salle (Français, Europe, 1744-1763). *Duchesse de Penthièvre* (180 tx, 22 canons et 4 pierriers, 164 h)

Thomas Salter[B,C,EC,R,T,V] (Anglais, Indes Occidentales, 1667-1669). *George* (frégate)

Richard Sample (Anglais, Indes Occidentales, 1716-1718). Sloop

Robert Sample[FP,Ja,Ju,N,V] (Anglais, avec Edward England et Lane, avec Lane, Afrique Occidentale, Indes Occidentales, Brésil, 1719). *Flying King* (sloop de 4 canons)

Robert Sample[HE,N] (Anglais, Sierra Leone (Afrique Occidentale), 1718-1730). Chaloupe

Luis Sánchez (Espanol, avec Francisco Guilfuchi, Indes Occidentales, 1824). Sloop

Fra' Claude de la Sengle[B+,M+,S+] (Français, grand-maître de l'Ordre de Malte, Méditerranée, 1553-1557). Flotte des chevaliers de Malte

Sansot (Français, Europe, 1795-1815). *Hasard*

Hervé des Saudrais du Fresne (Français, Europe, 1689-1700). *Comte de Revel* (350 tx et 35 canons), *Comte de Toulouse* (450 tx et 40 canons, 290 h), *Faluère* (300 tx et 28 canons, 200 h), *Petite Faluère*

Saunier (Français, Indes Occidentales, 1806). *Rencontre*

« Flamand sans aucun extérieur mais qui excelle en deux choses : qu'il n'aime pas la rade et qu'il n'est pas pillard »

Louis II Phélypeaux de Pontchartrain, Ministre de la Marine de Louis XIV

Cornil Saus[R] (Français, Europe, 1689-1713). *Dauphin* (50 tx), *Victoire* (180 tx et 24 canons, 150 h), *Sorlingues* (200 tx et 28 canons, 160 h), *Grafton* (700 tx et 68 canons, 570 h)

Auguste le Muet de la Saugavère (Français, Europe, 1709-1710). *Intrépide* (150 tx et 28 canons, 153 h)

Jacques Sauvage (Français, Europe, 1795-1815). *Tonnerre, Impromptu* (4 canons et 4 pierriers, 45 h), *Vengeur* (36 h), *Père de Famille* (14 canons), *Alexandrine* (103 h), *Rôdeur* (16 canons), *Veilleuse, Curieux* (14 canons, 66 h), *Somnanbule* (20 h)

Pierre Antoine Joseph Sauvage « Hardouin » (Français, Europe, 1793-1810). *Egalité* (4 tx, 13 h), *Espoir* (lougre de 2 canons, 20 h), *Revanche, Huit Frères* (16 h), *Franklin, Père de Famille* (14 canons, 60 h), *Somnanbule* (chasse-marée de 18 canons, 56 h)

Pierre Sauvé (Français, Europe, 1757-1762). Général Lully, Prince de Soubise, Maréchal Duc de Noailles (130 tx, 14 canons et 12 pierriers, 120 h)

Joseph Sauvestre (Français, Europe, 1797-1814). *Faune* (430 tx et 16 canons, 150 h), *Joseph, Marie Jeanne*

Jean Baptiste Sauveur (Français, Europe, 1810-1813). *Brestois* (220 tx et 14 canons, 106 h), *Courageux* (2 canons, 23 h), *Renard* (65 tx et 14 canons, 50 h)

Parfait Aimable Sauveur (Français, Europe, 1809-1813). *Eléonore* (14 canons, 53 h), *Requin, Renard* (lougre de 70 tx et 14 canons, 60 h), *Brestois, Courageux*

Charles de Savoisy (Français, avec Dom Pero Niño, France, Angleterre, 1405-?). Deux galères

Richard Sawkins[B,EC,FC,M+,R,S,V] (Anglais, Indes Occidentales, Mers du Sud, 1679-1680). Navire de 16 tx, 1 canon et 35 h

Capitaine Schaeff (Néerlandais, Méditerranée, 1620). Frégate

Henri Alexis Scorssery (Français, Europe, 1793-1801). *Ami des Lois* (cotre de 40 tx, 8 canons et 8 pierriers, 40 h), *Résolue, Antechrist* (14 canons, 61 h)

Lieutenant-colonel Scott (Anglais, Indes Orientales, 1755). 700h

Kempo Sebada[B,EC] (Néerlandais, Indes Occidentales, 1630-1658). *Hunter*

Jasper Seagar (Anglais, seul, avec Edward England, John Taylor, avec John Taylor, capitaine de Olivier Le Vasseur et Paulsgrave Williams, Indes Orientales, 1720-1721). Navire inconnu, *Cassandra* (38 canons)

Robert Searle[B,C,EC,FD,M,R+,T,V] (Anglais, Indes Occidentales, 1662-1671). *Biam, Hopeful Adventure, Pearl, Cagway* (70 h), barque espagnole

Kempo Sebada. Cf. *Kempo Syjbada*

Hajj Abdellah ben Abdeslam Sedrati (Salétin, Afrique Occidentale, Méditerranée, Europe, autour de 1794). Aviso

John ou **Hankyn Seelander** ou **Zeland**[B,T+] (Anglais, seul ou avec Nicholas Frychowe, Europe, 1436-1456). Un grand bâtiment et deux balinger, *Le Palmer* (barge)

Pieter Segaert (Français, Europe, 1693-1697). *Prince, Bonne Espérance* (60 tx et 8 canons, 62 h), *Laurier* (30 tx et 6 canons, 43 h), *Hirondelle* (60 tx et 10 canons), *Aventurier* (70 tx et 12 canons, 84 h)

Selnove[B,EC,M,V] (Néerlandais, Indes Occidentales, 1663). Trois petits navires (en tout 100 h)

Augustin Séminel (Français, Europe, 1793). *Catherine Rose, Joséphine* (lougre de 66 tx et 14 canons, 43 h)

Mohammed Semmar (Salétin, Afrique Occidentale, Europe, Méditerranée, XVII[e] siècle). Aviso

Jean Sepé (Français, Europe, 1761-1778). *Aimable Gabrielle, Blonde* (frégate de 300 tx et 32 canons), *Grognard, Audacieuse* (350 tx, 20 canons et 4 pierriers, 200 h)

Vice-Amiral Gheen Huygen Schapenham[A,M] (Néerlandais, avec Jacques l'Hermite et Julius Wilhelm Van Verschoor). *Delft* (40 canons, 800 tx, 242 h) commandé par Witte Cornelis de Witte, *Flotte de Nassau* (Cf. *Jacques l'Hermite*)

Shap Ng-tsai[B,C,HR,M+,P+,R,T+,V+] (Chinois, avec Chui A-Poo, Mer de Chine, 1845-1859). Flotte de 70 jonques portant en tout plus de 1200 canons et 3400 h

Bartholomew Sharpe ou **Sharp**[B,C,EC,FPr,M+,R+,S,T,V] (Anglais, Indes Occidentales, Mers du Sud, Europe, 1660-1700). *Most Holy Trinity* (flûte de 70 h), pirogue

John Shepherd (Anglais, Indes Occidentales, 1669-1670). *Recovery* (3 canons, 18 tx, 30 h)

Shipton[C,R-,V] (Anglais, avec Francis Farrington Spriggs, Indes Occidentales, 1725). Sloop, canot

Shirahama Kenki[FP?] (Japonais, Japon, Tonkin, avant 1585-1599). Flottille de 5 navires, flottille de 3 navires

Sir Anthony Shirley (Anglais, Afrique, Indes Occidentales, 1596-1605). Navire, puis flotte espagnole du Levant

Sir Thomas Shoreley (Anglais, Méditerranée, 1609). Escadre de navires de guerre

Pieter Shouten[M] (Néerlandais, Indes Occidentales, 1624-1625). Flotte de 3 navires (le *Hoop* de 24 canons, l'*Eendracht* de 14 canons et le *Trouwe* de 8 canons)

Medina Sidonia (Espagnol, Europe, 1588). *Invincible Armada* (flotte de 130 navires, surtout des galions, 10000 h, 20000 soldats)

Jean Simoens (Français, Europe, 1694-1709). *Saint François de Paule, Chasseur Doré* (150 tx et 20 canons, 96 h), *Mignon, Marquise de Bernières* (150 tx, 24 canons et 8 pierriers, 176 h), *Fidèle, Sirène*

Louis Simon (Français, Méditerranée, 1760). *Modeste* (corvette de 120 tx)

Simon le Danseur, puis **Simon Rais**. Cf. *Siemen Danziger*

Benjamin Sims (Anglais, seul ou avec Benjamin Hornigold, James West ou John Cockram, Bahamas, 1613-1718). Sloop

Sinada[C,M,P,V] (Illanoo, Indonésie, autour de 1827). Flotte de 45 praos



Sinan Reis[B,M,EC,P,R+,S] (Juif Sépharade d'Espagne, puis Ottoman, Méditerranée, Indes Orientales, ?-1546). Galères et fustes

Sinanüddin Yusuf Pasha[A,EC,M,P+,R] (Ottoman, Méditerranée, 1510-1550). Armée navale

Mohammed Sinchouli (Salétin, Afrique Occidentale, Méditerranée, Europe, XVIII[e] siècle). Galiote

Joseph Skinner[R-] (Anglais, avec Ralph Stout, avec Robert Culliford, Indes Orientales, 1696-1697). *Charming Mary* (16 canons, 200 tx), *Moka* (East Indianman de 40 canons)

James Skyrme (Anglais, avec Bartholomew Roberts, Roberts, Afrique Occidentale, 1721-1722). *Ranger*

Gustav Adolf Skytte de Duderhoff (Suédois, Mer Baltique, 1657-1663). Navire hollandais

John Drake Sloat (Américain, Indes Occidentales, 1824-1825). USS *Grampus* (goélette de 8 caronades de 24 en bordée et 2 pièces de 9 en chasse), flottille (USS *Grampus*, *San José y Las Animas*, un sloop et un quatrième navire)

« Personne jusque-là [avant John Smith en 1724] n'avait été assez intrépide pour venir s'abriter dans un port du royaume (après avoir commis en mer autant de forfaits !), où il était inévitable qu'il périt à la première incartade ou à la première maladresse. »

Capitaine Johnson, Histoire générale des plus fameux pyrates

John Smith (ou **Gow**)[B,C,V] (Anglais, Europe, 1724-1725). *George/Revenge* (marchand de 20 canons, 200 tx)

Thomas Smith (Anglais, avec William Claiborne, Virginie, 1634). *Long Tayle* (pinnace)

Brás Sodré (Portugais, oncle de Vasco da Gama, avec son frère Vicente Sodré, Océan Indien, Mer Rouge, Océan Indien, 1502-1503). Un navire de guerre

Vicente Sodré (Portugais, oncle de Vasco da Gama, Océan Indien, Mer Rouge, Océan Indien, 1502-1503). Escadrille de 5 ou 6 navires de guerre, dont l'un est commandé par son frère Brás Sodré

Guillaume Sohier de Vaucouleurs (Français, Europe, 1745-1760). *Comte de Clermont* (240 tx), *Cigale* (150 tx), *Duchesse de Grammont* (180 tx)

Peter Solgard (Anglais, Côte Est d'Amérique du Nord, Europe, 1723-1725). HMS *Greyhound* (40 canons, 120 h)

Soliman Reis. Cf. *Ivan Dirkie de Veenboer*

Jacques de Sores « L'Ange Exterminateur »[B,C++,JR+,M++,P+,R++,S,T+,V++] (Français, avec François Le Clerc et Robert Blundel, seul, avec François Le Clerc, Europe, Indes Occidentales, 1550-1575). Flotte (3 navires, 300 h), *Espérance,* flotte de 20 navires, flotte de 13 navires, flotte protestante de France (34 navires)

Benito de Soto[C+,FP,P,V+] (Espagnol, Afrique Occidentale, Indes, Europe, 1827-1832). *Morning Star, Burla Negra* (*Black Joke*)

Jacques Antoine Soubitez (Français, Europe, 1757-1812). *Anti-Anglican* (4 canons et 6 pierriers, 32 h), *Ami des Lois* (8 tx), *Joséphine* (4 canons, 27 h), *Fortunée, Génie* (60 tx et 16 canons, 60 h)

Pierre Soustra (Français, Europe, 1793-1799). Réfléchi (68 h), *Atalante, Bayonnaise*, *Gironde* (corvette de 200 tx et 20 canons)

« À dix-huit ans, timonier à bord du Formidable, *il est pris une première fois ; échangé, il subit une terrible traversée de dix jours – dix jours pour aller de Portsmouth à Brest, dans le mauvais temps, au fond d'un horrible entrepôt, sans vivres ni air, où plusieurs de ses camarades se suicident ; pour que des prisonniers libérés se donnent la mort, il faut vraiment que le confort manque.*

[…] On dort sous de maigres couvertures, si serrés qui faut se retourner ensemble. […] Pour pouvoir travailler la nuit, on fait des lampes en coquille d'huitre, où l'on brûle la graisse économisée sur la viande, pourtant rare.

A propos de Tom Souville, Jean Merrien, Histoire des corsaires

Thomas Souville « Tom le sauveteur »[A,B,HR,M++,R+,S+] (Français, Europe, 1794-1815). Deux cotres, *Actif* (cotre de 8 canons, 40 h), bateau pilote (30 h), plusieurs chaloupes, *Furet* (lougre de 14 tx, 56 h), *Renard* (41 tx, 25 h), *Glaneur* (16 tx, 25 h), *Vengeur* (25 h), *Adroit, Général Paris* (cotre de 3 canons, 35 h), navire (8 h)

Victor Sparrow (Américain, Indes Occidentales, 1800-1809). *Imprenable* (86 tx et 14 canons, 52 h), *Espoir* (16 canons, 32 h), *Clairvoyant* (45 tx et 14 canons, 58 h), *Ribotteur* (goélette de 4 canons, 26 h), *Intrépide*

Spierdijck. Cf. *Bernard Claesen*

Capitaine Thomas Spragg (Anglais, Grandes Antilles, autour de 1686). HMS *Drake* (aviso de 16 canons)

John Springer ou **Jean Prinier**[B,EC,T,V] (Français, Indes Occidentales, 1670-1680). Brigantin (2 canons et 30 h), *Dolphin* (frégate de 8 canons, 60 h)

« Spriggs […] faisait partie de ceux qui, sous le commandement de Low, dont il était le quartier-maître, se séparèrent de Lowther. […]

Ils [les pirates de Spriggs] se rendirent entre les deux ponts, où ils formèrent un premier cercle de chandelles allumées autour du mât de misaine, se postant eux-mêmes en un second, tout autour, brandissant à la main canifs, fourchettes et autres instruments pointus ; les Portugais devaient l'un après l'autre pénétrer entre les deux cercles, et courir autour du mât au son d'une détestable musique pendant une bonne dizaine de minutes, tandis que les pirates les piquaient continuellement avec leurs instruments. »

Capitaine Johnson, Histoire générale des plus fameux pyrates

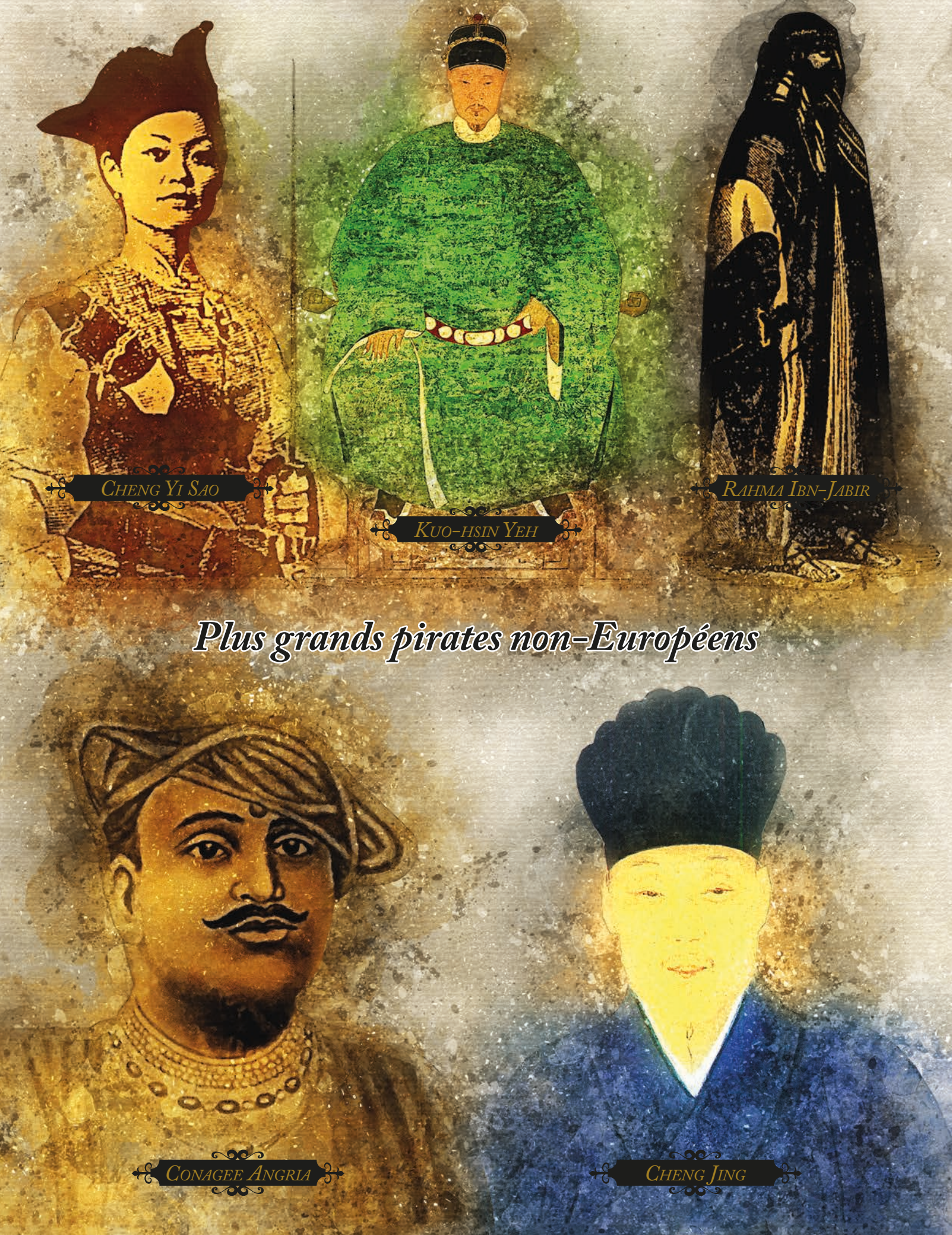
Francis Farrington Spriggs[C++,D,P,R] (Anglais, avec Edward Low, avec Philip Lyne, capitaine de Philip Lyne, Afrique Occidentale, Indes Occidentales, 1724-1725). *Delight* (brick de guerre de 16 canons, 60 h), *Delight/Squirrel* (22 canons), *Elizabeth*

George Spurre[B,C,EC,FP,R+,T,V] (Anglais, Indes Occidentale, 1678-1683). Sloop jamaïcain (60 h)

Gaspard Stafford (Français, Europe, 1690-1694). Bénédiction, Notre Dame de Bonne Nouvelle (70 tx), *Surprenant* (80 tx et 10 canons, 17 h)



Thomas Souville


Cheng Yi Sao
Kuo-hsin Yeh
Rahma Ibn-Jabir
Plus grands pirates non-Européens
Conagee Angria
Cheng Jing

Jacques Stafford (Français, Europe, 1704-1705). *Rusée* (50 tx, 46 h), *Sirène* (90 tx, 88 h)

Capitaine Stanley (Anglais, Grandes Antilles, autour de 1685). HMS *Boneta* (sloop de 4 canons)

Stanton (Anglais, Indes Orientales, 1722). 11 gallivats

Stedman[B,EC,FP,V] (Anglais, Indes Occidentales, autour de 1665). Navire inconnu

John Stel[B,C,EC,F,V] (Anglais, Indes Occidentales, autour de 1678). Navire inconnu

John Steel[HP] (Anglais, Indes Orientales, Europe, 1694-1700). *Ruby* (frégate)

Daniel Stillwell[Pa] (Anglais, avec Benjamin Hornigold, Bahamas, 1713-1718). Pirogue, *Happy Return* (celui d'Hornigold)

Johan Stortebeker (Frison, avec les Vitalienbrüder, Mer Baltique, Mer du Nord, autour de 1425). Caraque rapide

Ralph Stout[C+,FA,R-] (Anglais, avec Joseph Skinner, avec James Kelley, John Swann, capitaine de Robert Culliford, Indes Orientales, 1692-1697). *Mocha/Defense* (East Indianman de 40 canons)

Johannès ou ***Joannis de Suhigaraychipi « Coursic »***[B,FA ou FE ou FM,M++,R,S] (Français, Europe, 1689-1694). *Saint-Laurent-de-Gramont*, *Légère* (frégate de 250 tx, 24 puis 44 canons et 24 h), flottille de cinq corsaires, *Aigle*

Nicolas Surcouf (Français, Europe, Indes Orientales, 1800-1814). *Adèle*, *Caroline* (130 tx et 18 canons, 93 h), *Gustave*

« Napoléon Bonaparte : Je suis heureux, monsieur Surcouf, de voir le mortel ennemi de l'Angleterre. […]

« Napoléon Bonaparte : Monsieur Surcouf, vous connaissez mieux que personne la guerre maritime. Quel est votre avis ?

Robert Surcouf : Vous me demandez là, général, une chose bien grave, répondit le corsaire [Surcouf], mais le Lloyd me fournit la manière dont je dois juger. De 1793 à 1797, l'Angleterre a perdu 800 navires de plus que nous. J'en conclus, puisque nos flottes ont subi des désastres, que ce sont les corsaires qui ont établi la différence en faveur de notre nation. Depuis six ans, le chiffre des prises anglaises a suivi les proportions précédentes ; celui des nôtres a triplé.

Napoléon Bonaparte, avec impatience : Eh bien ! que concluez-vous ?

Robert Surcouf : Si j'avais l'honneur d'être comme vous à la tête du gouvernement de la France reprit le corsaire, je laisserais dans les port tous mes vaisseaux de ligne ; je ne livrerais jamais de combats aux flottes et aux escadres britanniques, mais je lancerais sur toutes les mers une multitude de frégate et de bateaux légers, qui auraient bientôt anéanti le commerce de l'Angleterre et la mettraient à votre discrétion ».

Napoléon Bonaparte : Ce que vous me dites là est bien grave, Monsieur ; cependant, vous devez avoir raison, puisque les chiffres sont là, mais je ne puis, pour l'honneur de la France, anéantir sa marine militaire. Continuez à servir dignement la patrie »

Discussion entre Robert Surcouf et Napoléon Bonaparte

« Un jour, il [Robert Surcouf] cherche à acheter un consul et un capitaine neutres, dont les renseignements l'aideront. Ceux-ci font des manières, jouent le jeu. Mais notre breton n'a rien d'un Oriental :

– Bon Dieu ! explose-t-il. J'ai besoin d'un traître et d'un espion. Monsieur le Consul, voulez-vous être mon traître ? Capitaine, voulez-vous être mon espion ? Oui ou non ? Si c'est non, bonsoir ! »

Jean Merrien, Histoire des Corsaires

Robert Surcouf « Robert le Diable »[B+,EL,HR,M+++,P+,R+++,S++,V] (Français, Indes Orientales, Europe, 1793-1813). Marchand armé (18 h), *Clarisse* (brick de 250 tx, 14 canons et 4 pierriers, 190 h), goélette, *Confiance* (200 tx et 18 canons, 159 h), *Revenant* (trois-mâts de 300 tx et 20 canons, 192 h), *Charles* (frégate de 600 tx), *Modeste/Emilie* (180 tx et 4 canons, 30 h), *Cartier* (brick de 150 tx et 4 canons, 23 h), *La Fayette*

Robert Surcouf (l'ancêtre) de la Maisonneuve (Français, Europe, 1689-1713). *Danycan*, *Comte de Toulouse* (220 tx et 24 canons, 178 h)

Pierre Surville (Français, Europe, 1703-1708). Légère (40 tx), *Aimée* (120 tx et 16 canons, 110 h), *Renée* (18 tx, un canon et 4 pierriers, 30 h), *Comtesse d'Evreux* (150 tx)

Thomas Swain (Anglais, au service de la France, Europe, 1795-1815). *Vigilant*, *Petite Revanche* (10 tx), *Daniel de la Fosse aux Lions*

Charles Swan[B,C,EC,FMA,M,R,T,V] (Anglais, Indes Occidentales, Europe, Mers du Sud, 1769-1689). *Carlisle*, *Cygnet*, *Nicholas*

François Xavier Swardroff (Français, Europe, 1808-1810). *Catherine*, *Brave* (85 tx, 58 h), *Comte d'Empire Vandamme* (59 tx et 4 canons, 30 h)

Adrian Swart ou ***Swaert*** ou ***Adriaen Van Diemen*** (Anglais, Indes Occidentales, 1662-1666). *Griffin* (frégate de 14 canons, 60 h)

Kempo Syjbada ou ***Sebada*** (Néerlandais, Indes Occidentales, 1630-1658). *Tabasco* (barque espagnole), *Hunter* (petit navire de guerre)

Clement Symons (Anglais, avec Henry Morgan, Indes Occidentales, 1670). *Fortune* (ketch)

Mohamed Taj (Salétin, neveu d'Abdelkader Berbich, Afrique Occidentale, Europe, Méditerranée, fin XVII[e] siècle-début XVIII[e] siècle). Arondelle

Charles Talbot (Anglais, Grandes Antilles, autour de 1686) HMS *Falcon* (frégate de 36 canons)

Yves Tanguy (Français, Indes Orientales, 1779-1793). Sérieuse, Lévrier/*Hirondelle* (brick de 140 tx et 12 canons)

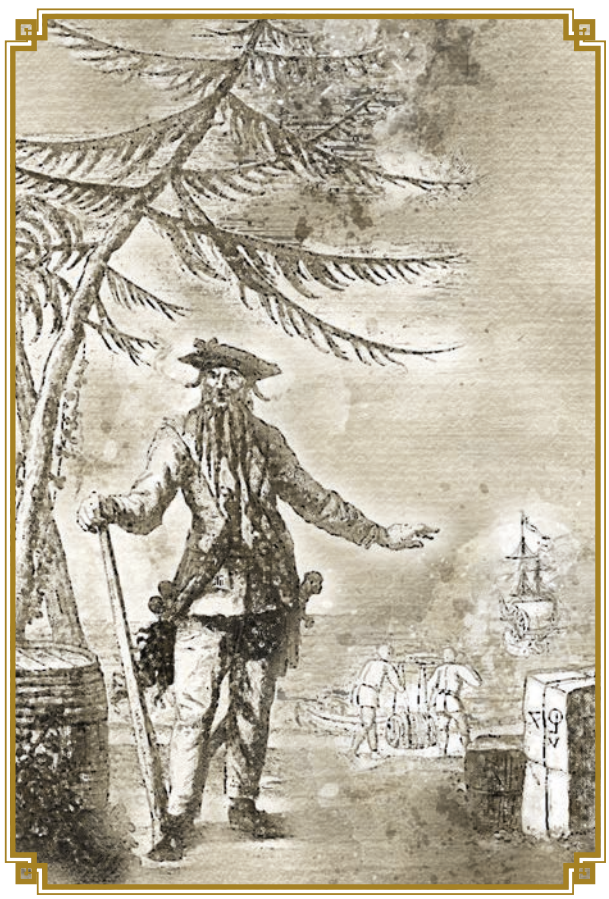
Jean Tanquerel (Français, Europe, 1712). *Hardy-Guépin* (140 tx et 26 canons), *Canadienne* (lougre de 6 canons)

Charles Tavernier « Le Lyonnais » (Français, Indes Occidentales, 1664-1673). *Perle* (12 canons), *Tigre*

« Il fut sauvagement battu par le quartier-maître, le capitaine Taylor n'étant pas en état de le faire, ayant les mains passablement estropiées. »

Capitaine Johnson, Histoire générale des plus fameux pyrates

John (ou **Richard**) **Taylor**[B-(mains estropiées),C voire C+,HC,Ja,M,P,R+++,S,V+,T+] (Anglais, sur les navires de Davis puis Cocklyn, avec Cocklyn et Le Vasseur, avec Jasper Seagar, avec Le Vasseur, puis corsaire pour l'Espagne dans les Indes Occidentales, Indes Orientales, Indes Occidentales, 1719-1723). *Speakwell* (sloop de 24 canons), *Elisabeth* (30 canons), *Cassandra/Fantasy* (38 canons, 150 h, puis 280 h), *Fancy/Victory* (frégate de 34 canons), navire de guerre de la Royale espagnole



Edward Teach

Richard Taylor[B,C,EC,R,T,V] (Anglais, Indes Occidentales, 1670). *Sacrifice of Abraham* (pinque de 4 canons, 60 tx, 40 h)

Roger (ou **Robert**) **Taylor**[B,C,EC,R,T,V] (Anglais, Indes Occidentales, 1661-1672). *Gift* (12 canons, 60 h), *Bonavdenture* (20 tx, 25 h)

« Thatch [Barbe Noire] était intelligent, compétent et charismatique, des qualités qui l'ont aidé à gravir rapidement les échelons sur les navires marchands ou de guerre où il a servi. Ce faisant, il a acquis les compétences nécessaires pour manœuvrer de grands vaisseaux puissamment armés : manœuvres des voiles, artillerie, tactiques de combat, et, plus important encore, navigation. […]

De toute manière, c'était le regard «féroce et sauvage» de Thatch [Teach], et non sa barbe, qui imposait le respect à ses hommes et semait la peur dans le cœur de ses ennemis. »

Colin Woodard, The republic of pirates

Edward Teach ou **Thatch** ou **Drummond** « Barbe Noire »[A,B++,D,EC ou EE,FC,Ja,M+++,N,P+,R+,S++,V,T+] (Anglais, avec Benjamin Hornigold, avec Benjamin Hornigold, Samuel Bellamy, Paulsgrave Williams, Olivier Le Vasseur et James Carnegie, avec Stede Bonnet, seul, avec Israel Hands, avec Israel Hands et Richards, avec Israel Hands, Richards et David Herriot, avec Stede Bonnet, Israel Hands et Richards, avec Israel Hands, seul, avec Charles Vane, seul, capitaine d'Israel Hands, Richards, William Howard, Thomas Miller, Black Caesar et John Howell, Indes Occidentales, 1702-1718). Corsaire, *Mary Anne* (en tant qu'homme d'équipage), *Revenge* (sloop de Stede Bonnet de 30 tx et 12 canons, 150 h), *Revenge* et un sloop bermudien (8 canons, 40 tx, 30 h), *La Concorde/Queen Anne's Revenge* (négrier français de construction néerlandaise de 32 canons de 2 et 6 livres, puis 36 de 2 et 6 livres, puis 42 canons, 150 h) avec le *Revenge* de Bonnet, avec un grand brigantin (10 canons), flotte de cinq navires (*Queen Anne's Revenge*, *Revenge*, et trois sloops), flotte de quatre navires (*Queen Anne's Revenge*, *Adventure* (sloop de 9 canons, 80 tx) et deux sloops), flotte de cinq navires (*Queen Anne's Revenge*, *Revenge*, *Adventure*, et trois sloops, 700 h), *Adventure* (sloop de 9 canons, 80 tx, 80 h, puis 15 h)

P. Tenguy (Français, Indes Occidentales, 1762). *Thamas Koulikam* (brigantin)

Thomas Terril (Anglais, Indes Occidentales, 1714-1718). Pirogue, sloop

Daniel René du Tertre (Français, Europe, 1690-1711). *François Auguste* (60 tx et 14 canons, 100 h), *Brilhac* (300 tx et 36 canons, 260 h), *Chasseur* (300 tx et 26 canons, 200 h)

Jean Tessier (Français, Indes Occidentales, 1795-1815). *Lyonnaise*

« Et assurément Tew, sous le rapport de la bravoure, ne le cède à personne. »

Capitaine Johnson, Histoire générale des plus fameux pyrates

Thomas Tew[A,B+,EL?,FC,Ju,M+,R+,S+] (Anglais, avec Frederic Misson?, avec William May, Thomas Wake et William Want, avec Henry Avery, William May, Thomas Hollingsworth, Thomas Wake et William Want, avec Henry Avery et Joseph Farrell, avec Henry Avery, Thomas Tew, William May, Thomas Hollingsworth et Alexander Dalzeel, Indes Occidentales, Indes Orientales, 1692-1695). *Liberty* (sloop de 8 canons et 80 tx), *Bijou* (32 canons, 200 h, hypothétique), *Amity* (sloop de 16 canons), *Victoire* (40 canons, 300 h, hypothétique), *Liberté* (hypothétique), *Amity* (sloop de 16 canons)

Gabriel d'Abos de Thémericourt (Français, Méditerranée, autour de 1665). Frégate

Thibault (Français, Indes Occidentales, Europe, 1654-166?). Frégate

Rolland Thiercelin, Sieur de la Jaredière (Français, Europe, 1744-1763). *Bellone* (frégate de 350 tx, 36 canons et 10 pierriers, 350 h), *Nymphe, Mars*

John Thomas (Anglais, avec Francis Drake, Indes Occidentales, Mers du Sud, 1577-1580). *Marygold* (30 tx et 16 canons)

Joseph Thomson ou **Thompson** (Anglais, avec William Moody, seul, Indes Occidentales, avant 1718-après 1719). *Eagle* (sloop)

François Thurot[FC,M+,P+,R,S] (Français, Europe, 1744-1763). *Cerf Volant* (lougre de 4 canons, 28 h), *Levrette* (chaloupe de 6 tx), *Friponne* (frégate de 400 tx et 24 canons), *Maréchal de Belle-Isle* (frégate de 600 tx et 46 canons, 200 h) ainsi qu'une flotte (*Blonde* (frégate de 550 tx, 36 canons et 257 h), *Terpsichore* (frégate de 200 tx, 24 canons, et 100 h), *Amaranthe* (frégate), frégate et cotre)

Humphrey Thurston[B,C,EC,R,T,V] (Anglais, Indes Occidentales, 1669-1671). *Port Royal* (30 tx), *San Tomás/Jamaica* (navire espagnol de 60 tx)

Joseph Thwaites[C+,FE,HR,V+] (Anglais, puis Barbaresque, Méditerranée, Indes Occidentales, 1763-1796). Frégate de 44 canons

Pierre Thomas Tierce (Français, Europe, 1793-1815). *Custine* (40 tx et 6 canons, 46 h), *Heureux Spéculateur, Deux Frères, Epervier, Glaneur* (6 canons, 32 h), *Custine*

Jean Tilly (Français, Europe, 1703-1712). *Industrie* (2 tx, 9 h), *Petit Dauphin* (30 tx et 6 canons, 47 h), *Demoiselle Isabelle* (10 tx, 26 h), *Morien, Chevalier Bart* (barque longue de 29 tx et 8 canons, 58 h), *Pomme Couronnée* (6 tx et 1 canon, 22 h), *Aventurier* (10 tx), *Petite Découverte* (18 tx, 41 h), *Hardi* (20 tx, 32 h), *Saint Pierre* (20 tx, 28 h)

Jean Tocard[B,C,EC,HR,M,R+,T,V] (Anglo-Normand, Indes Occidentales, 1676-1685). Brigantin (6 canons), brigantin (70 h), barque longue, *Padarame/Hirondelle* (18 canons, 110 h), petit vaisseau (40 h)

Barthélémy Torant de Lepinay (Français, Europe, 1704-1705). *Marie, Opiniâtre* (120 tx et 14 canons), *Magdeleine* (120 tx et 20 canons, 123 h)

René Torant des Lauriers (Français, Europe, 1691). *Amitié* (160 tx et 22 canons, 144 h)

Torgut Reis « Dragut »[A,B,EC,HR,M+,P+++,R+++,S+,T+,V] (Grec, puis Ottoman, avec Khayr-ad-Din et Salih Reis, Méditerranée, 1534-1565). Brigantin, galiote, flotte de 12 galiotes, flotte de 4 fustes et 18 barques, flotte de 20 galères et 10 galiotes, flotte de 36 galères et galiotes, flotte de 2 galères et 13 galiotes, flotte de 15 galères et galiotes, flotte de 23 galères et galiotes, flotte de 21 galères, flotte de 36 galères, flotte (112 galères et 2 galéasses, 10000 h), flotte de 40 galères, flotte de 60 galères, flotte de 35 galères, flotte de 20 galères, flotte de 28 galères, flotte (13 galères et 2 galiotes, 1600 h)

Norbert Tormein (Français, Europe, 1690-1704). *Demoiselle Alexandrine* (50 tx et 6 canons), *Soleil Doré, Trois Frères* (40 tx et 6 canons), *Petit Soleil* (100 tx et 16 canons, 140 h)

Anne Hilarion de Costentin, comte de Tourville (Français, Méditerranée, Europe, Indes Occidentales, 1656-1701). Frégate de 36 canons (300 h), vaisseau de ligne, armée navale française

Francis Townley[B,C,EC,FM,R-,T,V] (Anglais, Mers du Sud, 1685-1686). Brigantin

François Trébutor « Le Gascon »[B,C,EC,FC,R,T,V+] (Français, Indes Occidentales, 1669-1674). *Sainte-Catherine* (frégate), barque

Julien Tréhouart des Chesnais (Français, Europe, Indes Orientales, 1795-1804). *Psyché* (frégate de 613 tx et 32 canons, 278 h), *Sans Culotte, Consolateur, Coureur, Cybèle, Duguay Trouin* (frégate de 700 tx et 34 canons, 403 h)

Tregomain (Français, Europe, 1803-1809). *Fanny* (2 canons, 28 h), *Incomparable*

Nicolas Trébouart de la Jannais (Français, Europe, 1690-1694). *Marguerite, Amitié* (200 tx)

Jean Tristan[B,C,EC,FA(après avoir été capturé),R+,T,V] (Français, Indes Occidentales, 1680-1688). Barque, patache, petit navire, smogleur, barque longue (14 h)

(Futur Amiral) Kristoffer Throndsen[D,HR,M+,S] (Norvégien, avec Olaf Lang, Mer du Nord, 1527-1542). Flotte de 3 navires

Salem Trabelsi (Salétin, Europe, Méditerranée, Afrique Occidentale, autour de 1766). Vaisseau de 45 canons et 330 h

Amera Tripolini (Salétin, Europe, Méditerranée, Afrique Occidentale, autour de 1772). Galiotes

Juseph Tripolini, puis **Yussef Trabelsi** (Salétin, Europe, Méditerranée, Afrique Occidentale, XVIII[e]). Chebec de 12 canons, vaisseau de 24 canons

Capitaine Tudor Trevor (Anglais, Indes Occidentales, autour de 1692). HMS *Severn* (frégate), HMS *Sheerness* (frégate)

Henry Dundas Trotter (Écossais, Europe, Indes Orientales, Afrique Occidentale, Indes Occidentales, 1818-1857). *Britomart* (sloop), *Curlew* (brick-goélette), *Albert* (navire à vapeur)

Luc Trouin de la Bardinais (Français, Europe, 1670-1682). *Vierge Sans Macule, Trois Maries*

Trucquet (Français, Europe, 1807-1811). *Dauphin, Génie* (60 tx), *Lynx*



Jean Baptiste Chevalier de Valbelle

François Noël Trupin (Français, Europe, 1793-1799). *Patriote* (50 tx et 12 canons, 90 h), *Furet de Calais* (16 tx, 36 h), *Lynx*

Tucker (Français, Europe, 1795-1815). *Guillotine, Renard, Dauphine, Dauphin*

Tuckerman (Anglais, avec Porter, Indes Occidentales, 1720). Sloop

Jean Tuin (Français, Manche, autour de 1400). *Qui-s'en-groigne*

Tulki. Cf. *Pierre Edouard Pluckett*

Ahmed Turki (Salétin, Afrique Occidentale, Europe, Méditerranée, XVIII[e] siècle). Arondelle

Uluç Ali Pasha. Cf. *Giovanni Dionigi Galeni*

Capitaine Upton (Anglais, avec Walter Brown, Indes Orientales, 1720). *London*

« Valbelle ne s'inquiète ni du nombre, ni de la force des Anglais; il ne voit que l'honneur du pavillon qui lui est confié, et sans balancer, se décide à périr plutôt que de le sacrifier un instant. Le valeureux chevalier s'engage dans une lutte d'un contre quatre, dont chacun est beaucoup plus fort que lui. Son habileté, son courage qui sont partout, à la manœuvre et au canon, la font durer un temps presque incroyable. Les quatre vaisseaux anglais lui tirent leurs bordées sans trêve ni répit; il ne se lasse pas de leur répondre. Son vaisseau est criblé de coups ; les mâts s'écroulent, toutes les voiles sont en lambeaux, toutes les manœuvres hachées; une nouvelle bordée emporte sa poupe ; il ne reste plus à Valbelle qu'un débris de bâtiment qu'il dispute encore et sur lequel il continue à combattre, digne fils de Valbelle l'Ancien. Voyant à la fin que c'en est fait de lui, mais décidé à donner la victoire aux écueils plutôt qu'aux Anglais et à tenir sauf jusqu'au bout l'honneur du pavillon, il alla s'échouer sur un banc de sable, résolu à y vendre chèrement ce qui lui restait de vie. Tant d'héroïsme fait éclater l'admiration de ceux-là mêmes qui l'ont attaqué ; ils déploient des signes de paix, renoncent au salut, détachent un de leurs canots vers Valbelle, et lui font savoir qu'ils le mettent à sa disposition pour se retirer en France avec ceux des siens qui ont survécu. Ainsi fit l'intrépide capitaine, dont la barque fut saluée à son entrée à Marseille par des transports d'enthousiasme. Les cent bouches de la renommée retentirent de cet exploit. Voilà comment nos pères répondaient, même en temps de paix, aux insolentes exigences de l'Anglais ; et Louis XIV leur applaudissait. »

Léon Guérin, Les marins illustres de la France

Jean Baptiste Chevalier de Valbelle « le Tigre »[A,B,EC,FM,M++ ou M+++,R+,S+] (Français, Europe, 1647-1679). *Persée*

Vallanueva (Espagnol, Indes Occidentales, 1831). *General Morazan* (goélette, un canon de 8 livres, 44 h)

M de la Vallée (Français, Europe, 1694). *Saint Louis*

Mathieu Van Acker (Français, Europe, 1673). *Saint François de Paule* (60 tx et 5 canons), *Renommée, Trop Vite*

Jean Van Cattendyck (Français, Europe, 1677-1697). *Saint Louis, Fortune, Sainte Marie, Effroyable, Dragon, Dragon Vert, Saint Jacob, Solide* (110 tx et 14 canons, 89 h), *Nécessaire* (60 tx et 10 canons, 70 h)

Joris Van Crombrugghe « Terreur flessinguois » (Français, Europe, 1688-1711). *Duc de Berry* (200 tx), *Hirondelle, Charmante Fée, Friponne, Alcyon, Audacieux, Tigre/Driade* (350 tx et 40 canons, 70 h), *Fidèle* (160 tx et 27 canons, 174 h), *Zéphir* (24 canons, 220 h)

Anthonius van den Houte, seigneur de Vleteren (Hollandais, Europe, 1517-1518). Flotte de navires de guerre des états de Hollande

Adriaen Van Diemen. Cf. *Adrian Swart*

« Pendant que ces pirates [compagnons de Vane] buvaient et carénaient leur navire dans un repaire retiré et secret des Bahamas, un autre navire [de Nicholas Woodall] arriva avec des provisions pour eux, plus «des nouvelles à propos des lieux où croisaient d'autres pirates et à propos de navires de guerre en mer à leurs recherche». On entendit le capitaine [Vane] se vanter «que s'il venait deux navires de guerre pour l'attaquer, il les combattrait et, s'il ne pouvait pas s'échapper, irait dans la soute aux poudres pour faire sauter son navire, envoyant ceux qui l'avaient abordé en enfer avec lui. »

COLIN WOODARD, THE REPUBLIC OF PIRATES

– Savez-vous qui est celui que vous avez ici à bord ?

– Quoi ? dit le capitaine, c'est un homme que j'ai embarqué sur une île, où il s'est trouvé jeté par le naufrage d'un sloop marchand ; il paraît d'ailleurs fort habile homme.

– Et moi je vous dis, répliqua Holford, que cet habile homme n'est autre que Vane, ce pirate si fameux.

CAPITAINE JOHNSON, HISTOIRE GÉNÉRALE DES PLUS FAMEUX PYRATES

Charles Vane[B,C+,EC,FMA puis FPJaJP+,M+,P,R,S+,V+,T+] (Anglais, seul, avec Charles Yeats, seul, avec Edward Teach, seul, avec John Rackham, capitaine de Edward England, John Rackham, Robert Deal, Mary Read?, Indes Occidentales, 1708?-1720). *Treasure*, *Lark/Ranger* (6 canons, 16 h), deux canots (40 h), un sloop jamaïquain, *Lark* (6 canons, 40 h, puis 75 h), un grand trois-mâts français (22 canons puis 30 canons, 250 tx), une flotte de 4 navires (le navire français, une goélette commandée par Edward England, le *Saint-Martin* (brigantin français de 12 canons, 90 h) et le *Richard-and-John* pris à Joseph Cockram (sloop de 14 tx)), flotte de 9 navires (les précédents, plus 5 petits navires de commerce (*Drake*, *Ulster*, *Eagle*, *Dove*, *Lancaster*)), le *Katherine* de Yeats (sloop bermudien rapide de 10 ou 12 canons), flotte de deux navires (*Katherine*, et le sloop *Revenge* commandé par Yeats), *Ranger* (brigantin négrier de 12 canons, 90 h), flotte de 3 navires (*Ranger*, Neptune (300 tx), Emperor (60 tx)), *Ranger* (brigantin négrier de 12 canons, 90 h), deux navires (*Ranger* et un sloop), sloop (15 h), deux sloops

Nicolaes Van Hoorn[B,C,EC,FD,M++,R++,S,T,V] (Zélandais, au service de la France, Europe, Afrique Occidentale, Indes Occidentales, 1672-1683). Esquif (25 h), *Saint-Nicolas* (vaisseau, 40 canons, 200 h), flotte des flibustiers pour la prise de Vera Cruz

François Van Reischotte (Français, Europe, 1703-1711). *Saint Eloi* (200 tx et 3 canons, 64 h), *Petite Sirène* (100 tx, 18 canons et 13 pierriers, 100 h), *Marquis de Bernières* (150 tx), *Sainte Marie* (50 tx et 4 canons, 50 h)

Pierre Jean Van Stabel (Français, Europe, Indes Occidentales, 1779-1783). *Dunkerquoise* (180 tx et 20 canons, 133 h), *Rohan Soubise* (300 tx, 160 h), *Robecq* (300 tx, 20 canons et 6 pierriers, 205 h), *Thétis*

Michel Van Stable (Français, Europe, 1704-1712). *Jalousie* (80 tx et 12 canons, 80 h), galère, *Galère Volante* (galère de 200 tx et 28 canons), *Mercure* (70 tx et 10 canons, 70 h), *Comte de Toulouse* (150 tx et 28 canons, 182 h)

Antoine Vanderheyke (Français, Europe, 1673-1677). *Saint Louis, Sainte Thérèse* (50 tx), *Armes de Dunkerque, Lévrier*

Jean Baptiste Léonard Vandezande (Français, Europe, 1797-1799). *Prodige* (corvette de 111 tx et 14 canons, 88 h), *Vandezande* (lougre), *Subtil, Aigle*

Jan Janszoon Van Haarlem, puis **Murat Reis (le Jeune)**[B,EC,HR,M+,P+,R,S,V] (Néerlandais, avec John Ward, avec Siemen Danziger, avec John Ward et Siemen Danziger, avec Soliman Reis et Mustapha Reis, avec Siemen Danziger, Soliman Reis et Mustapha Reis, puis Ottoman, Europe, Méditerranée, 1600-1641). Flotte des corsaires de Salé

Hans Van Meghlyn (Néerlandais, Europe, 1639). Navire de 45 tx peint en noir, 30 h

Joris Van Spilbergen



Olivier Van Noort[B,M+,P,R-,S,V] (Néerlandais, toutes les mers du monde, 1598-1601). Flotte de quatre navires, puis deux, puis un (248 h), *Mauritius* (45 h)

Joris Van Spilbergen[A,B,EC,FM,M+,R,S] (Néerlandais, autour du monde, 1596-1617). Flottille de l'expédition de Moucheron (*Ram*, *Schaap*, *Lam*, puis seulement *Schaap* et *Lam*), *Aeolus* (navire de guerre), flottille (*Aeolus*, *Zon*, Maan, *Jager*, *Meeuw*, *Morgenster*, 750 h)

Ort Van Tyle[C,D+(meurtre de Misson),V(esclavage par vengeance)] (Néerlandais, seul, avec John James, seul, Madagascar, 1693-1709). Sloop

Contre-Amiral Julius Wilhelm Van Verschoor (Néerlandais, avec Jacques l'Hermite et Gheen Huygen Schapenham). *Orangien* (32 canons, 700 tx, 216 h) commandé par Laurens Janszoon Quirijnen

Simon Van Vorst[EE,FN,Ju,N,R-,T] (Néerlandais, avec Samuel Bellamy, Paulsgrave Williams, Richard Noland et John Brown, avec Samuel Bellamy et John Brown Massachussetts, 1717). *Mary Anne*

Johannes Van Walbeeck[A,M,S] (Néerlandais, toutes les mers du monde, 1634-1642). Flotte de 4 navires, 180 h et 250 soldats

Mathieu Delarüe, Sieur de Vaudoulin. Cf. *Mathieu Delarüe*

Thomas Vaughan (Anglais jacobite, Europe, 1691-1696). *Saint Joseph* (250 tx), *Danycan* (98 h), *Grenadan*, *Fidèle* (10 tx)

Moïse Vauquelin[B,C,EC ou EL,HR,R+,T+,V+] (Français, avec l'Olonnais, Indes Occidentales, 1666-1670). Brigantin, frégate de 30 canons

Thomas Veale[FE,R-] (Anglais, Nouvelle-Angleterre, ?-1658). Petite barque

Ivan Dirkie de Veenboer, puis **Soliman Reis**[FC,M+,R+] (Néerlandais, avec Siemen Danziger, avec Siemen Danziger et John Ward, avec Murat Reis (le jeune) et Mustapha Reis, seul, Europe, Méditerranée, Afrique Occidentale, 1606-1620). Flotte de plus en plus puissante, jusqu'à un maximum de 50 navires de guerre, flotte de 8 navires

Jan Velhove (Frison, avec les Vitalienbrüder, Mer Baltique, Mer du Nord, autour de 1425). Caraque rapide

Jean Gaspard de Vence[R] (Français, Afrique Occidentale, Indes Occidentales, Europe, Méditerranée, 1775-1803). *Tigre* (14 canons, 120 h), *Auguste*, *Victoire* (chebec), *Heureux*, *Duquesne*

Vent-en-Panne[B,EC,FC,V] (Français, Indes Occidentales, 1665-1672). Caravelle

Gaud-Olivier Verbois (Français, Europe, 1798). *Vengeance, Grand Indien*

Jean Verges (Français, Europe, 1757). *Diligent* (6 canons, 90 h)

Jean Vermerec (Français, Europe, 1711). *Fidèle* (frégate de 26 canons)

Sir Francis Verney[R,V] (Anglais, puis Ottoman, avec John Ward, Méditerranée, Europe, 1611-1615). Vaisseau

Giovanni da Verrazano (Florentin, avec Thomas Aubert, avec Jean Fleury de Vatteville, Guyon d'Estimauville, Michel Ferré, Nicolas de Croismare, Sylvestre Billes, avec Guyon d'Estimauville, seul, Europe, Afrique Occidentale, Indes Occidentales, 1524-1528). *Dauphine* (caravelle), *Flamengue*

Jean François Verron (Français, Europe, Indes Orientales, 1795-1815). *Confiance* (70 tx et 2, puis 6 canons, 24 puis 70 h), *Gustave*

Jean Jaham de Vertpré (Français, Indes Occidentales, 1683-1684). *Postillion* (2 canons, 35 h)

Paolo Vettori (Italien, Méditerranée, 1516). Trois galères et deux brigantins

Veven. Cf. *La Vivon*

Bernard Veyres (Français, Europe, 1711-1740). *Marie Sarah* (150 tx et 18 canons, 40 h), *Saint Bernard*, *Heureuse*

Isaac Veyret « Desmaert » ou « Desmarais », ou **Mathurin Desmarestz**[C,EC,HR,R+,V] (Français, avec Jean Fantin, avec Jean Baptiste du Casse et Jean Fantin, seul, Indes Occidentales, Afrique Occidentale, Empire Mogol, Océan Indien, Afrique Orientale,

1689-1697). *Machine* (flûte), *Balestrelle* (trois-ponts), *Saint François*, barque

Jean Baptiste Videau (Français, Europe, 1796-1799). *Surveillant, Heureux Premier* (12 canons, 100 h), *Surveillant*

Vidal (Français, Indes Occidentales, 1807-1808). *Revanche*

Jean Vié (Français, Europe, 1689-1713). *Beaulieu* (50 tx, 8 canons et 6 pierriers, 50 h), *Lusançay* (200 tx et 22 canons, 233 h), *Illustre* (frégate), *Hermine* (200 tx, 18 canons et 10 pierriers, 200 h), *Cygne, Damas Thianges* (26 canons), *Cheval Marin*

Pierre Guillaume de la Vigne Buisson (Français, Europe, 1689-1713). *Comte de Tessé* (70 tx et 8 canons, 52 h), *Comte de Tessé* (brigantin de 260 tx, 175 h), *Notre Dame de Règle, Gentille*

Vigneron[B,C,EC,T,V] (Français, Indes Occidentales, 1684-1694). *Louise* (barque de 4 canons, 30 h)

Villa Rise[M] (Ottoman, Méditerranée et la côte mauritanienne, autour de 1621). Flotte de 4 navires

Julien Nicolas de la Villecollet (Français, Indes Orientales, 1781-1782). *Philippine* (150 tx et 8 canons, 36 h)

George Guillaume de la Villehuchet (Français, Europe, 1703-1704). *Saint François* (300 tx, 172 h), *Sincère* (100 tx), *Faucon* (150 tx et 18 canons, 114 h), *Duc d'Orléans* (300 tx et 34 canons, 119 h)

Pierre Villenave (Français, Europe, 1795-1815). *Vigilant, Intrépide* (80 tx, 10 canons et 2 pierriers, 90 h), *Hirondelle* (60 tx et 10 canons, 59 h), *Intrépide* (le même)

René de Gousabats, sieur de Villepars (Français, Indes Occidentales, 1669-1671). *Tigre* (vaisseau), *Mazarin/Bon* (vaisseau)

La Vivon ou **Veven** ou **Vivion** ou **Vivien**[HP] (Français, Indes Occidentales, 1668). *Cour Volant* (ou *Cerf-Volant*) (frégate, 45 h)

Pierre Voisin de la Vigne (Français, Europe, 1695-1706). *Rossignol* (80 tx et 12 canons, 60 h), *Prophète Daniel* (200 tx et 18 canons, 200 h), *Diligent* (200 tx et 26 canons, 101 h), *Royal Saint Jacques, Duc de Bretagne* (frégate de 350 tx et 38 canons, 265 h)

Henri Laurent de Vrieze (Français, Europe, 1666). *Renard Doré*

Cornil Wackernie (Français, Europe, 1677-1703). *Renommée, Hermine, Trois Fleurs de Lys* (250 tx et 24 canons, 40 h), *Palme Dorée* (50 tx), *Murmurante* (150 tx, 16 canons et 6 pierriers, 67 h)

François Wackernie (Français, Europe, 1696-1709). *Saint Louis* (80 tx et 12 canons, 83 h), *Baron de Pointis* (40 tx et 6 canons, 63 h), *Fortune, Galère Volante* (galère), *Comte de Montal* (40 tx et 6 canons, 42 h)

Wade[B,EC,V] (Anglais, Indes Occidentales, 1660). *Sea Horse*

John Waitling (ou **Watling**)[B,C,EC,FC,M,R+,T,V] (Anglais, Indes Occidentales, Mers du Sud, 1660-1681). *Santísima Trinidad* (ou *Most Holy Trinity*) : celle de Bartholomew Sharpe

William Waits[HE,N] (Anglais, Sierra Leone (Afrique Occidentale), 1718-1730). Canot

Thomas Wake (Anglais, seul (1694), avec Henry Avery et Joseph Farrell, avec Henry Avery, Thomas Tew, William May, Thomas Hollingsworth et William Want, avec Henry Avery, William May, Thomas Hollingsworth, Thomas Wake, William Want, Joseph Farrell, avec William Kidd, Henry Avery, William May, Joseph Farrell et Thomas Hollingsworth Indes Orientales, 1696-?). *Susanna* (barque)

Neal Walker (Anglais, fils de l'anti-pirate Thomas Walker, receleur écoulant les marchandises des pirates de Nassau, Indes Occidentales, 1716-1718). *Dolphin* (sloop)

Thomas Walker (Anglais, Bahamas, 1702-1720). *Navire d'emprunt*

Rachel Wall[R-] (Anglaise, Nouvelle-Angleterre, 1775-1789). Esquif de pêche

Peter Wallace (Écossais, ancien lieutenant de Walter Raleigh, Indes Occidentales, 1634-après 1638). *Swallow*

George Wallis (Anglais, Indes Orientales, 1696). *Elizabeth* (schoner)

Philip Walsh (Irlandais jacobite, puis Français, Europe, Indes Orientales, 1693-1708). *Curieux*, *Rubis* (56 canons), *Diligent* (50 canons), *Amitié* (200 tx, 155 h), *Espion, Jacques, Revanche, Saint Sulpice*

Wang Zhi[A,B,C,M++,R,S] (Chinois, Japon, Chine, 1639-1655). Petite flotte de jonques, flotte de plusieurs centaines de jonques (20000 h)

William Want[B,M,R+] (Anglais, seul, avec Thomas Tew, William May et Thomas Wake, avec Henry Avery, Thomas Tew, William May, Thomas Hollingsworth, Thomas Wake, William Want, avec Henry Avery, William May, Joseph Farrell et Thomas Wake, Indes Orientales, 1693-1695). *Dolphin*

John (ou **Jack**) **Ward « Birdy »**, puis ***Yusuf Reis***[A,B+,EC,FM,HR,M++,R+,S,V] (Anglais, puis Ottoman, seul, avec Siemen Danziger et Soliman Reis, avec Murat Reis (le jeune), avec Siemen Danziger, avec Siemen Danziger et Soliman Reis, Méditerranée, Europe, 1603-1622). Barque (25 tx), *Violet*, *Gift* (guerre de 32 canons), *Little John* (petit navire français), flotte de 500 h (musulmans et chrétiens), flotte de navires barbaresques dont un vaisseau (60 canons)

Richard Warren[HE,N] (Anglais, avec Norton et Robert Glynn, Sierra Leone (Afrique Occidentale), 1718-1730). Chaloupe

Pierre Marie Wasselin (Français, Europe, 1799-1815). *Grand Napoléon II* (10 canons, 54 h), *Grand Napoléon III* (68 h), *Joséphine* (83 tx et 16 canons, 70 h), *Neptune*

John Watkinson (Anglais, Carolines, Virginie, 1718). *King-William* (130 h)

Commodore Watson (Anglais, Indes Orientales, 1755). Escadron de 4 navires de guerre et de 4 arondelles, dont le *Bridgewater*, le *Kingfisher* et le *Revenge*, puis également 18 navires (14 canons au total, 200 h au total), 20 bateaux de pêche armés de pierriers, le tout portant des troupes de 800 Européens et 600 natifs

Lieutenant William H. Watson (Anglais, membre de la division anti pirate du Commodore David Porter, Indes Occidentales, 1820?-1825). USS *Gallinipper* (barge : goélette légère)

Elias Watts (Anglais, gouverneur de La Tortue, 1656-1659). Flottille de flibustiers

Francis Weatherborn ou **Witherborn**[B,EC,FP?] (Anglais, Indes Occidentales, 1671-1672). *Charity* (25 h)

Brigstock Weaver[A,M,P,S] (Anglais, avec Thomas Anstis, Indes Occidentales, 1721-1723). *Good Fortune* (brigantin de 18 canons)

John Weddell (Anglais, pour le compte de Sir William Courteen, Indes Orientales, 1635-1636). Quatre navires

Commandeur Weekes (Anglais, pour le gouverneur Boone, Indes Orientales, 1717). *Britannia* (18 canons), *Fame* (16 canons), *Fame* et *Revenge* (16 canons)

Henry Wells (Anglais, Indes Occidentales, 1668-1671). *Prosperous* (brigantin de 16 tx et 4 canons, 35 h)

John Wentworth (Anglais, Indes Occidentales, 1663-1671). *Campechana*

John West[A,N,HR,Pa,R] (Anglais, seul ou avec Benjamin Hornigold et/ou John Cockram, Indes Occidentales, 1713-1714?). Canoë, sloop

Sir Thomas Whetstone (ou ***Whitstone***) (Anglais, Indes Occidentales, 1663-1666). Navire espagnol de 6 canons et 60 h

Capitaine White (Anglais, Indes Orientales, 1699-1701). HMS *Hastings* (frégate de 32 canons)

Thomas White (Français, Europe, 1691). *Concorde* (130 tx et 18 canons, 120 h), *Trinité* (180 tx)

Thomas White[A,B,FM,R] (Anglais, capitaine de Samuel Hérault et David Williams, Madagascar, 1698-1707). *Marrygold* (en tant que négrier) (brigantin), chaloupe, barque, navire français (6 canons, 50 tx), *Degrave* (East Indianman, 65 h), *Malabar* (vaisseau de 1000 tx), *Dorothée*

William Whiting (Anglais, Indes Occidentales, 1663-1670). *Recovery*, *Blessing*

Sir Thomas Whitstone. Cf. *Sir Thomas Whetstone*

Wicker (Français, Indes Orientales, 1777). *Représailles*

Commodore James Wigston (Anglais, Indes Occidentales, 1822-1823). HMS *Scout* (brick de 16 caronades de 32 livres et 2 canons de chasses de 6 livres)

David Wilkie (Anglais, Indes Orientales, autour de 1721). *Victory* (frégate)

Jacob Willekens[A,B,EC,M++,S] (Néerlandais, avec Piet Heyn, qui est son vice-amiral, Indes Occidentales, 1623-1626). Flotte de navires de la Compagnie des Indes Occidentales néerlandaise

« [David] Williams fut une fois de plus fait prisonnier. On l'amena devant le vainqueur, qui avait été témoin de sa bravoure au cours du combat, pendant lequel notre héros avait tué nombre d'hommes avec son arme et s'était remarquablement comporté. […]

La réputation de bravoure de Williams et le bruit de son succès s'étendirent par tout le pays, au point que la seule mention de son nom suffit bientôt à dérouter l'ennemi. […]

D'une humeur morose, revêche et insociable, il [David Williams] était en outre fort colérique, s'offensant de choses qu'un individu plus élégant et de plus d'expérience aurait simplement ignorées. Mais il était dépourvu de cruauté et ne s'était fait pirate ni par perversité, ni par cupidité. »

Capitaine Johnson, Histoire générale des plus fameux pyrates

David (ou **Samuel**) **Williams**[B++,FA,N,R,T] (Anglais, avec Nathaniel North, seul, avec John Pro, seul, capitaine de Samuel Burgess, Nathaniel North et Thomas White, Madagascar, 1695?-1708). Canot, sloop

Edmund Williams (Anglais, avec Mary Crickett, Indes Occidentales, 1728-1729). Navire inconnu

John Williams[B,EC,FPr?] (Anglais, Indes Occidentales, 1681-1683). Petite barque longue, ketch

John Williams[FP,R-] (Anglais, Indes Occidentales, Afrique Occidentale, 1816-1819). *Terrible* (sloop), *Terrible* et *Defiance* (300 tx et 30 canons)

Morris (ou **Maurice**) **Williams**[B,EC,FPr,R-,V] (Anglais, Indes Occidentales, 1659-1669). *Jamaica* (frégate espagnole), *Santo Christo de Burgos/Speaker* (patache)

Paul (ou **Palgrave** ou **Paulsgrave**) **Williams**[A,EE,HR,Ja,Ju,N,P+,R++,T] (Anglais, avec Samuel Bellamy, avec Samuel Bellamy et Benjamin Hornigold, avec Samuel Bellamy, Benjamin Hornigold et Olivier Le Vasseur, avec Samuel Bellamy, Benjamin Hornigold, Edward Teach et Olivier Le Vasseur, Samuel Bellamy et Olivier Le

Vasseur, avec Samuel Bellamy, avec Samuel Bellamy et Richard Noland, avec Samuel Bellamy, Richard Noland, John Brown et Simon Van Vorst, seul, avec Richard Noland, sur le navire de Le Vasseur, capitaine de John Fletcher, durant un moment à bord du *Benjamin* de Hornigold, avec Olivier Le Vasseur « La Bouche », Indes Occidentales, Afrique Occidentale, Indes Orientales, 1715-1720). Sloop, pirogue chargée de coupeurs de bois de Bélize, *Marianne* (sloop), puis sur le navire de La Bouche

Thomas Williams (Anglais, Indes Occidentales, 1702-1735). Navire inconnu

Jan Willems « Yankey »[B,C,EC,FM,R+,T,V] (Néerlandais, Indes Occidentales, Mers du Sud, 1681-1687). *Dauphin* (barque longue), *Dauphin, Padre Ramos* (excellent navire), *Francesca* (galiote de 28 canons), *Dauphin* (vaisseau de 30 canons)

John Wills[C,E,HC,Ja,Pa,R,V] (Anglais, avec Jennings, Indes Occidentales, 1715-1717). *Eagle* (sloop de 35 tx et 12 canons, 100 h)

Winn. Cf. *John Power*

Jean Winnaert (Français, Europe, 1690). *Hirondelle* (25 tx et 6 canons), *Vainqueur* (12 canons)

Paul Winnaert (Français, Europe, 1694-1696). *Concorde* (100 tx), *Victorieuse Angélique* (150 tx et 22 canons, 140 h), *Gentille* (60 tx et 12 canons, 60 h)

Christopher Winter[Ja,HP?] (Anglais, Indes Occidentales, 1715-1726). Brigantin, *Revenge* (sloop)

Gaspard With « le Blanc » (Français, Indes Occidentales, 1697). *Favori*

Nicholas Woodall[A,FP] (Anglais, seul, avec Charles Vane, Indes Occidentales, 1718-1719). *Wolf* (sloop de 30 tx)

Thomas Woodriffe (Anglais, Indes Occidentales, 1670-1689). Sloop

Woodward (Anglais, avec Walter Brown, Indes Orientales, 1720). *Revenge* (grab)

Thomas Woollerly. Cf. *Thomas Handley*

Richard Worley[B+,FC,R] (Anglais, seul, avec John Cole, Indes Occidentales, 1718). Chaloupe, *Eagle* (sloop de 6, puis 8 canons), vaisseau de 50 canons?[1]

Pierre Wormhoudt (Français, Europe, 1703-1710). *Revanche, Bonne Aventure, Diane* (12 canons, 60 h), *Entreprenante* (80 tx et 16 canons, 110 h), *Espérance*

Hendrick Worst (Néerlandais, Indes Occidentales, 1624-1625). *Trouwe* (8 canons)

William Wright[B,C,EC,HR,M,R-,T,V] (Anglais au service de la France, Indes Occidentales, 1675-1682). Barque de 4 canons, Yallah 40 h

Mathieu de Wulf (Français, Europe, 1703-1711). *Revanche* (100 tx et 16 canons, 93 h), *Jeune Jean* (barque longue de 30 tx et 6 canons, 55 h), *Barentin* (frégate de 200 tx, 28 canons et 4 pierriers, 185 h), *Comte de Toulouse* (200 tx et 28 canons, 217 h), *Hamptoncourt, Auguste, Mathieu* (200 tx et 28 canons, 190 h)

Emmanuel Wynne (Français, Afrique Occidentale, Indes Occidentales, autour de 1700). *Aventure*

Edward Wynter (Anglais, fils de Sir William Wynter, Indes Occidentales, 1585-1586). *Aid*

John Wynter (Anglais, fils de William Wynter, avec Francis Drake, Europe, Indes Occidentales, 1577-1578). *Elizabeth*

Amiral Sir William Wynter (Anglais, Europe, 1544-1589). HMS *Lyon* (vaisseau), Flotte (12 navires de guerre (dont HMS *Lyon*, HMS *Antelope*, HMS *Swallow*, HMS *Falcon*, HMS *Jerfalcon*) et deux allèges (*Bull*, *Salter*)), Flotte (9 navires de guerre (dont HMS *Lyon*, HMS *Antelope*) et deux allèges (*Bull*, *Salter*))

Giovanni Ximenes[M+] (Italien, Méditerranée, 1544). Flotte des chevaliers de l'Ordre de Malte

Yallahs. Cf. *Gillis Delicaet*

Yankey. Cf. *Jan Willems*

Charles Yeats[C?,D,EC,HP,V] (Anglais, seul, avec Charles Vane, seul, Indes Occidentales, 1717-1718). *Katherine* (sloop bermudien de 8 canons, 20 h), *Revenge* (sloop de 25 h)

« Intrépide guerrier, sur la terre et sur l'onde
Il sut, dans cent combats, signaler sa valeur
Et ce nouveau Bayard, sans reproche et sans peur
Aurait pu sans trembler, voir s'écrouler le monde »

Épitaphe de Dominique You

Dominique You ou **Frédéric Laffite** ou « Capitaine Dominique » ou « Johnness »[B+,EC,HC et HR,M++,R+,S+] (Français, demi-frère de Jean et Pierre Laffite, avec Jean et Pierre Laffite et Renato Beluche, Indes Occidentales, 1802-1830). *Babiole* (goélette), *Pandoure*

John Zeland. Cf. *John Seelander*

Jean Zépert (Français, Europe, 1795-1799). *Fine* (10 tx, 10 h), *Amitié* (goélette de 60 tx et 14 canons, 60 h), *Aventurier* (119 tx et 18 canons, 100 h)

1. NdlA : il s'agit soit de lui, soit du Rising Sun de William Moody

Le Cotre

Annexe

A

Équipage détaillé du Cotre

État-major

- *Capitaine commandant (lieutenant de vaisseau)* (navire de guerre) : 1
- *Capitaine commandant (capitaine marchand)* (navire de commerce) : 1
- *Capitaine en second (lieutenant de vaisseau)* (navire de guerre français) : 1
- *Capitaine en second (lieutenant)* (navire de commerce français) : 1
- *Lieutenant (lieutenant de vaisseau)* (navire de guerre anglais) : 1
- *Lieutenant (enseigne de vaisseau)* (navire de guerre français) : 1
- *Lieutenant* (navire de commerce) : 1

Équipage

- *Maître charpentier* : 1
- *Aides-charpentiers* : 2
- *Maître calfat* : 1
- *Aides-calfats* : 2
- *Maître voilier* : 1
- *Aides-voiliers* : 2
- *Premier pilote* : 1
- *Second pilote* : 1
- *Aide-pilote* (navire français) : 1
- *Pilotin* : 1
- *Maître d'équipage* : 1
- *Contremaître* (navire français) : 1
- *Bossemans* : 2
- *Patron de chaloupe* : 1
- *Quartiers-maîtres* : 3
- *Maître canonnier* (si le navire compte des canons) : 1
- *Second canonnier* (si le navire compte des canons) : 1
- *Chefs de pièces* : Autant que de pièces de bordée sur un bord + autant que de pièces de chasse + autant que de canons de muraille
- *Gardien de la fosse aux lions* (navire anglais) : 1
- *Gardien de la Sainte Barbe* (navire anglais) : 1
- *Caporal d'armes* (navire de guerre anglais) : 1
- *Maître armurier* : 1
- *Aide-armurier* : 1
- *Timoniers* : 2
- *Aides-timoniers* : 2
- *Gabiers* : 3
- *Matelots (haute paye)* : Un tiers du nombre indiqué (dans *À feu et à sang*) page 218
- *Matelots (moyenne paye)* : Un tiers du nombre indiqué (dans *À feu et à sang*) page 218
- *Matelots (basse paye)* : Un tiers du nombre indiqué (dans *À feu et à sang*) page 218
- *Novices* : 3 (navire de guerre) ou 2 (navire de commerce)
- *Mousses* : 3 (navire de guerre) ou 2 (navire de commerce)

Surnuméraires

- *Chirurgien ordinaire* : 1
- *Aide-chirurgien* (navire français) : 1
- *Second chirurgien* (navire anglais) : 1
- *Subrécargue* (navire de commerce) : 1
- *Secrétaire* (navire de guerre) : 1
- *Maître d'école* (navire de guerre anglais) : 1
- *Premier commis aux vivres* : 1
- *Maître valet* : 1
- *Tonnelier* (navire de guerre) : 1
- *Coq* : 1
- *Boulanger* (navire français) : 1
- *Valets* : 2 + ceux du capitaine

VOILES

A. Grand foc
B. Foc volant
C. Trinquette
D. Fortune carrée
E. Hunier
F. Perroquet
G. Grand-voile (ou brigantine)
H. flèche-en-cul

MANŒUVRES DORMANTES

a. Sous-barbe de beaupré
b. Étai de flèche
c. Étai de mât de hune
d. Draille de grand foc
e. Étai de bas-mât
f. Haubans et enfléchures
g. Galhauban de hune
h. Drisse de vergue de hunier
i. Palan d'armement
j. Haubans de hune
k. Galhauban volant

PARTIES DU NAVIRE

A. Proue
B. Gaillard d'avant
C. Carène (ou œuvres vives)
D. Œuvres mortes
E. Gaillard d'arrière
F. Dunette
G. Poupe

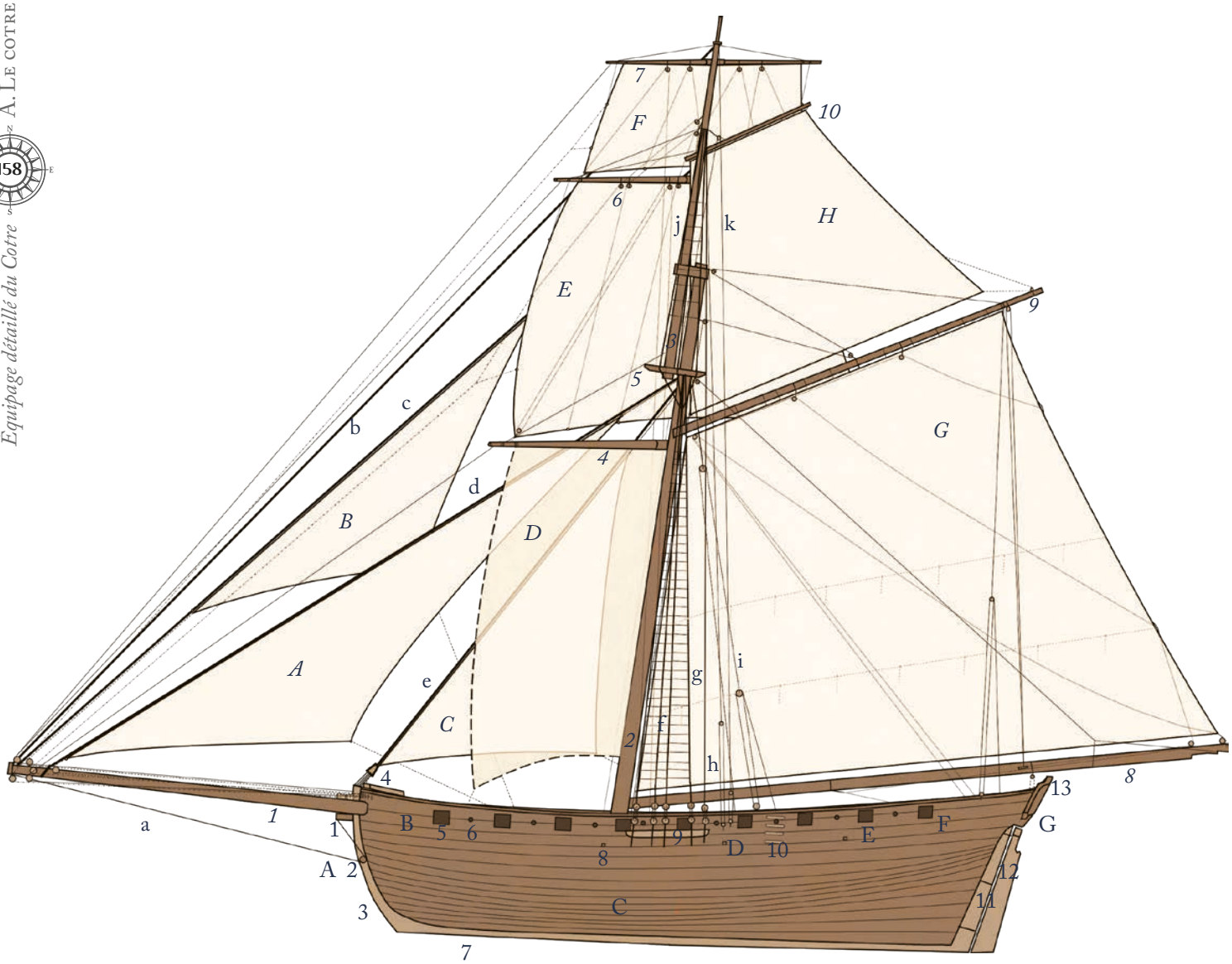
PIÈCES DE LA COQUE

1. Flèche
2. Taille-mer
3. Étrave
4. Bossoir
5. Sabord
6. Sabord d'aviron
7. Quille
8. Dalot (pour le passage de l'eau)

9. Porte haubans de grand mât
10. Échelle de muraille
11. Étambot
12. Gouvernail
13. Tableau

PIÈCES DE MÂTURE

1. Beaupré
2. Grand mât
3. Mât de hune
4. Vergue de fortune
5. Hune
6. Vergue de hunier
7. Vergue de perroquet
8. Bôme (ou gui) de grand-voile
9. Corne de grand-voile
10. Corne de flèche-en-cul



MANŒUVRES COURANTES (ESPARS)

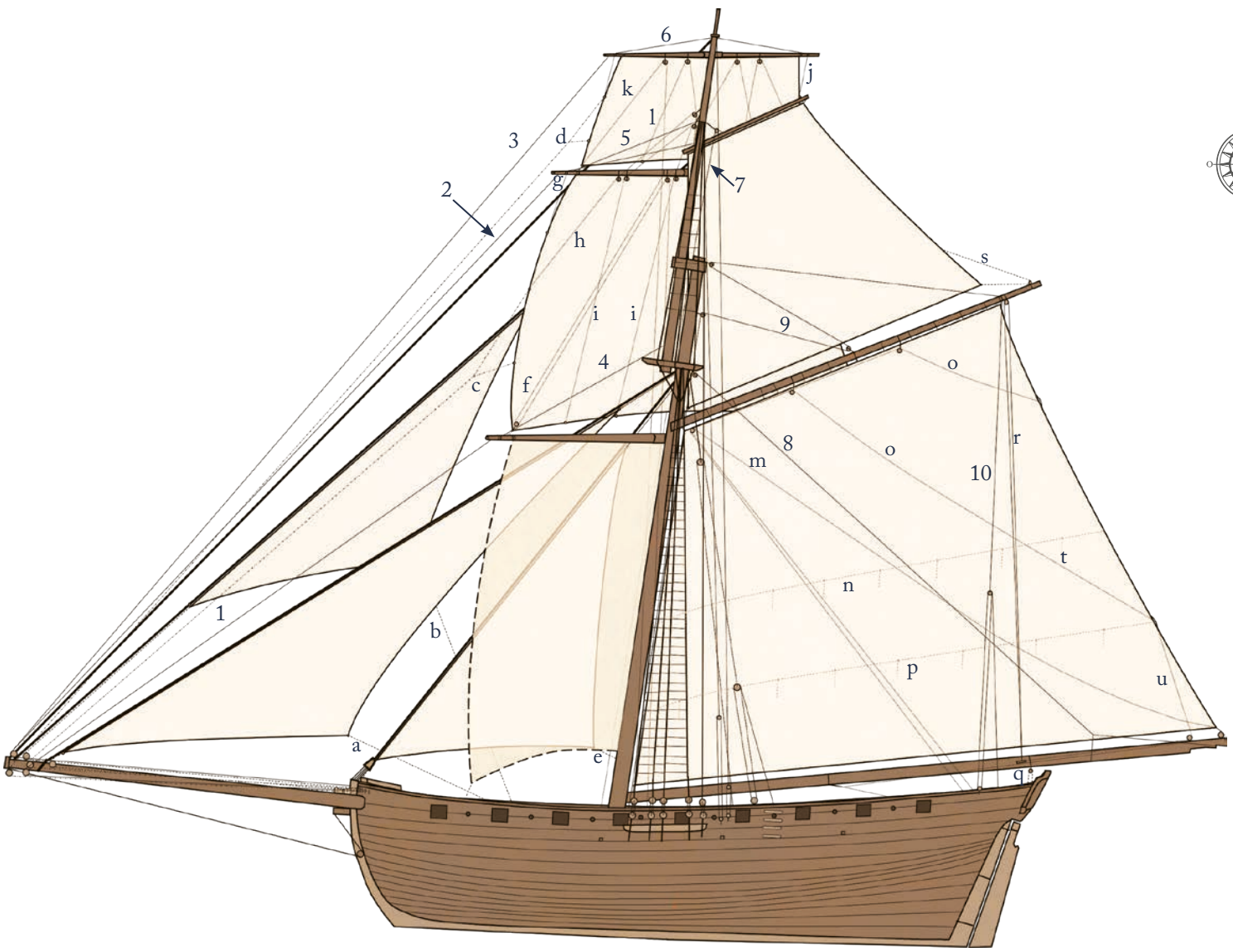
1. Bras de grand-vergue
2. Bras de vergue de hunier
3. Bras de vergue de perroquet
4. Balancine de grand-vergue
5. Balancine de hunier
6. Balancine de perroquet
7. Drisse de corne de flèche
8. Balancine de gui
9. Balancine de corne
10. Bras de corne

MANŒUVRES COURANTES (VOILES ET PAVILLONS)

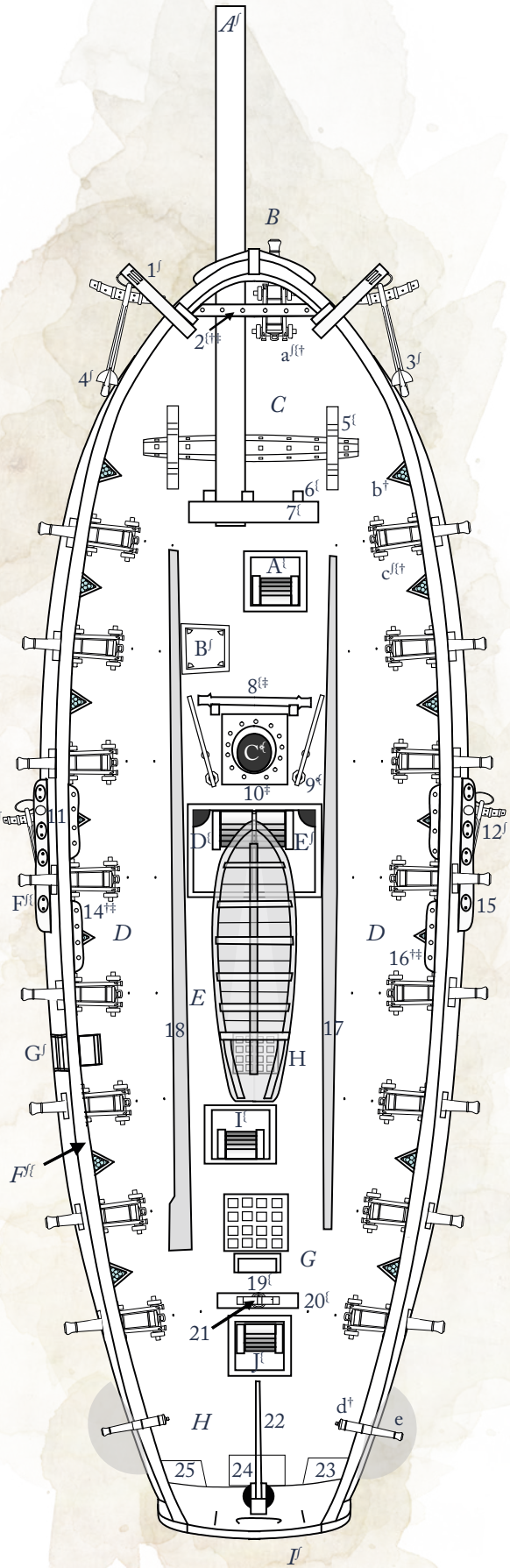
a. Écoute de grand foc
b. Écoute de foc volant
c. Bouline de hunier
d. Bouline de perroquet
e. Écoute de trinquette
f. Cargue-point de hunier
g. Palanquin de hunier
h. Cargue-bouline de hunier
i. Cargues-fonds de hunier
j. Palanquin de perroquet
k. Cargue-point de perroquet
l. Cargue-fond de perroquet
m. Cargue-point de brigantine
n. Bande de second ris
o. Cargue de brigantine
p. Bande de premier ris
q. Écoute de grand-voile
r. Drisse de pavillon de flèche
s. Écoute de flèche-en-cul
t. Garcette de ris
u. Palanquin de ris de brigantine

——— Étais, haubans
——— Bras et balancines de vergues, drisses
- - - - - - - Écoutes, amures
..... Bosses de cargue et bosses de ris
-·-·-·-·- Boulines
– – – – – – – Garcettes de ris

Note : Les espars sont normalement invisibles car sur l'avant de la voile. Elles sont représentées sur le schéma uniquement à des fins explicatives.



Pont



PARTIES DU NAVIRE

- *A* Beaupré
- *B* Proue
- *C* Gaillard d'avant
- *D* Passavants
- *C&D* Tillac
- *E* Annexe (Chaloupe)
- *F* Bastingage
- *G* Gaillard d'arrière
- *H* Dunette
- *I* Poupe

MÂTS, PLATEFORMES ET OUVERTURES

- A Panneau du poste d'équipage
- B Écoutille aux vivres
- C Grand mât
- D Grande échelle (: quand ouverte)
- E Grand panneau (: quand ouvert)
- F Porte-haubans de grand mât
- G Échelle de muraille
- H Clairevoies
- I Panneau de l'échelle de l'état-major
- J Écoutille aux voiles

ÉLÉMENTS DE PONT

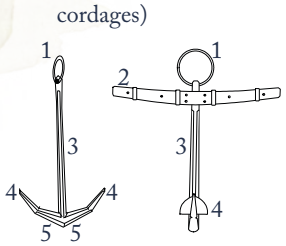
- 1 Bossoir (pour porter l'ancre)
- 2 Râtelier de beaupré (pour amarrage des cordages) (†: cabillots, ‡: cordages)
- 3 Grande ancre de bossoir
- 4 Ancre d'affourche (secondaire)
- 5 Guindeau (pour remonter l'ancre)
- 6 Grande bitte (pour amarrage du câble d'ancre)
- 7 Traverse d'étambrai (passage du beaupré dans le pont)
- 8 Biton de drisse et d'écoutes de hunier (pour amarrage) (‡: cordages)
- 9 Pompe (à eau)
- 10 ‡ Râtelier de pied de mât (pour amarrage des cordages) (‡: cordages)
- 11 Tantines (latrines)
- 12 Ancre de touée (mouillée à distance par la chaloupe)
- 13 Ancre de secours
- 14 †‡ Râtelier avant de grand mât (pour amarrage des cordages) (†: cabillots, ‡: cordages)
- 15 Poulie cap de mouton (pour raidir un hauban)
- 16 †‡ Râtelier arrière de grand mât (pour amarrage des cordages) (†: cabillots, ‡: cordages)
- 17 Drôme : vergue de rechange
- 18 Drôme : mât de hune de rechange
- 19 Banc de quart (pour l'officier de quart)
- 20 Habitacle (contient la boussole et les sabliers)
- 21 Cloche de commandement
- 22 Barre franche (reliée au gouvernail)
- 23 Latrines pour l'état-major (une échelle y descend)
- 24 Caisson pour rangements divers
- 25 Main de fer (pour l'écoute de grand-voile)

CANONS

- a † Canon de chasse
- b † Parc à boulets
- c † Canon de bordée
- d † Pierrier
- e Angle de tir du pierrier

- † Arme
- ‡ Gêne
- Cache debout
- Cache en s'accroupissant
- Cache en se suspendant
- ¬ Cache en s'allongeant

Dans une salle, ces signes signifient que la salle contient des objets permettant de telles actions.



ANCRE

- 1 Organeau
- 2 Jas
- 3 Verge
- 4 Bec
- 5 Bras

Entrepont

Note : Vous remarquerez le cloisonnement de l'entrepont. Les appartements des officiers ne sont accessibles qu'à partir du pont. La soute aux poudres, quant à elle, n'est accessible que depuis la salle du conseil. Aucun passage n'existe au niveau de l'entrepont. De la même manière, on ne peut accéder à la soute aux voiles que depuis le pont.

Sur les navires pirates

Les privilèges n'ont pas lieu d'être sur les navires pirates. En conséquence, les pirates suppriment les marques de privilège comme le mobilier, les cabines ou les armoires personnelles. Nombre de cloisons deviennent alors superflues et sont abattues. Cette opération peut être réalisée immédiatement ou progressivement, quand on se plaint de l'attitude ou des privilèges du commandement. Les trois maîtres n'ont pas plus droit à leurs couchettes personnelles, même s'ils conservent leurs ateliers. Les cloisons sont abattues généralement dans cet ordre :

- les cloisons séparant 13, 17, 20, 18, 16, 18 et les cloisons séparant 21, 22, 24, 25, 26 et 27, ainsi que les armoires correspondantes. La salle du conseil et le carré des officiers sont alors inversés, pour donner plus de place au capitaine.
- la cloison séparant le nouveau carré des officiers des quartiers de l'équipage en passant par la cambuse 14,
- la cloison séparant l'ex carré des officiers et la salle du conseil.

MÂTS, OUVERTURES ET ÉCHELLES

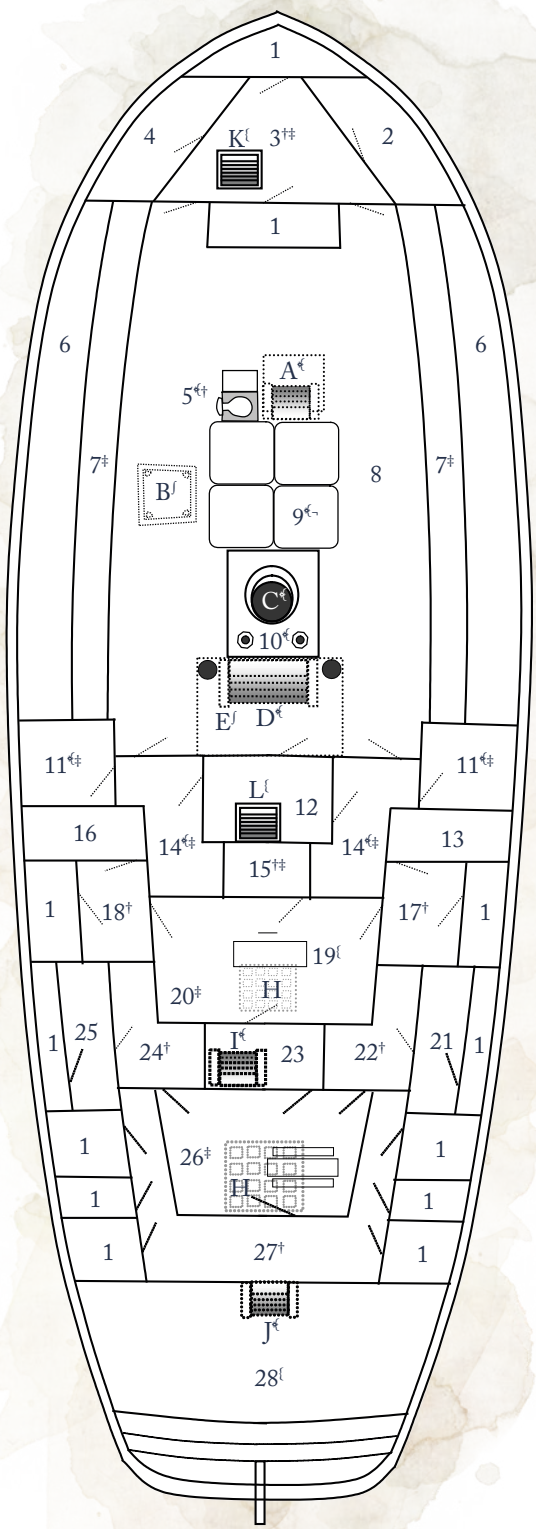
A⸸ Panneau du poste d'équipage et passage des câbles d'ancre
B⸢ Écoutille aux vivres
C⸸ Grand mât
D⸸ Grande échelle
E⸢ Grand panneau
F⸢⸢ Porte-haubans de grand mât
H Clairevoie du carré de l'état-major (panneau à vitres)
I⸸ Panneau de l'échelle de l'état-major
J⸸ Écoutille aux voiles
K⸢ Écoutille des maîtres
L⸢ Échelle de la cambuse

PIÈCES

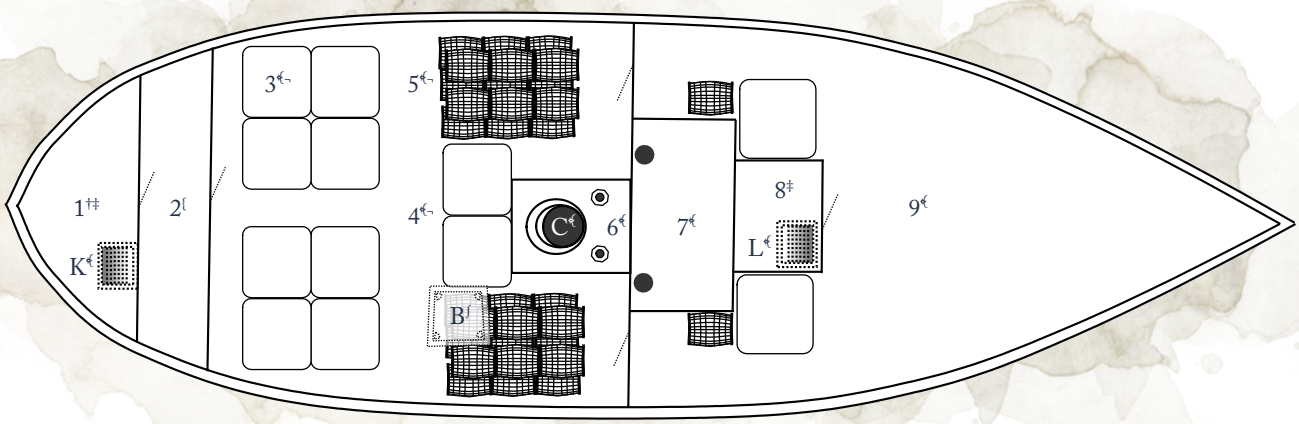
1 Armoires
2 Couchette du maître charpentier
3†‡ Poste du maître charpentier (†: hache, herminette, ‡: outils et pièces de bois)
4 Couchette du maître calfat
5⸸† Cuisine et four à pain (†: couteaux)
6 Caisson
7‡ Bastingage de l'équipage (‡: coffres et sacs)
8 Quartiers de l'équipage
9⸸¬ Ballots de marchandise (marchands seulement) (¬: au-dessus)
10⸸ Pompe
11⸸‡ Soute à légumes (‡: caisses et tonneaux)
12 Cambuse
13 Couchette du capitaine
14⸸‡ Soute à légumes secs (‡: tonneaux)
15†‡ Soute aux poudres (†,‡: tonnelets et gargousses de poudre, grenades, écouvillons, refouloirs, dégorgeoirs)
16 Couchette des serviteurs du capitaine
17† Cabine du capitaine (†: épée et pistolet)
18† Office du capitaine (†: couteaux)
19⸢ Bureau du capitaine
20‡ Salle du conseil (‡: vaisselle, livres, bouteilles)
21 Couchette du second
22† Cabine du second (†: épée et pistolet)
23 Dôme
24† Cabine des lieutenants (†: épée et pistolet)
25 Couchette des lieutenants
26‡ Carré des officiers (‡: vaisselle, livres, bouteilles)
27† Office des officiers (†: couteaux)
28⸢ Soute aux voiles et poste du maître voilier

† Arme
‡ Gêne
⸸ Cache debout
⸢ Cache en s'accroupissant
⸣ Cache en se suspendant
¬ Cache en s'allongeant

Dans une salle, ces signes signifient que la salle contient des objets permettant de telles actions.



Cale



OUVERTURES ET ÉCHELLES

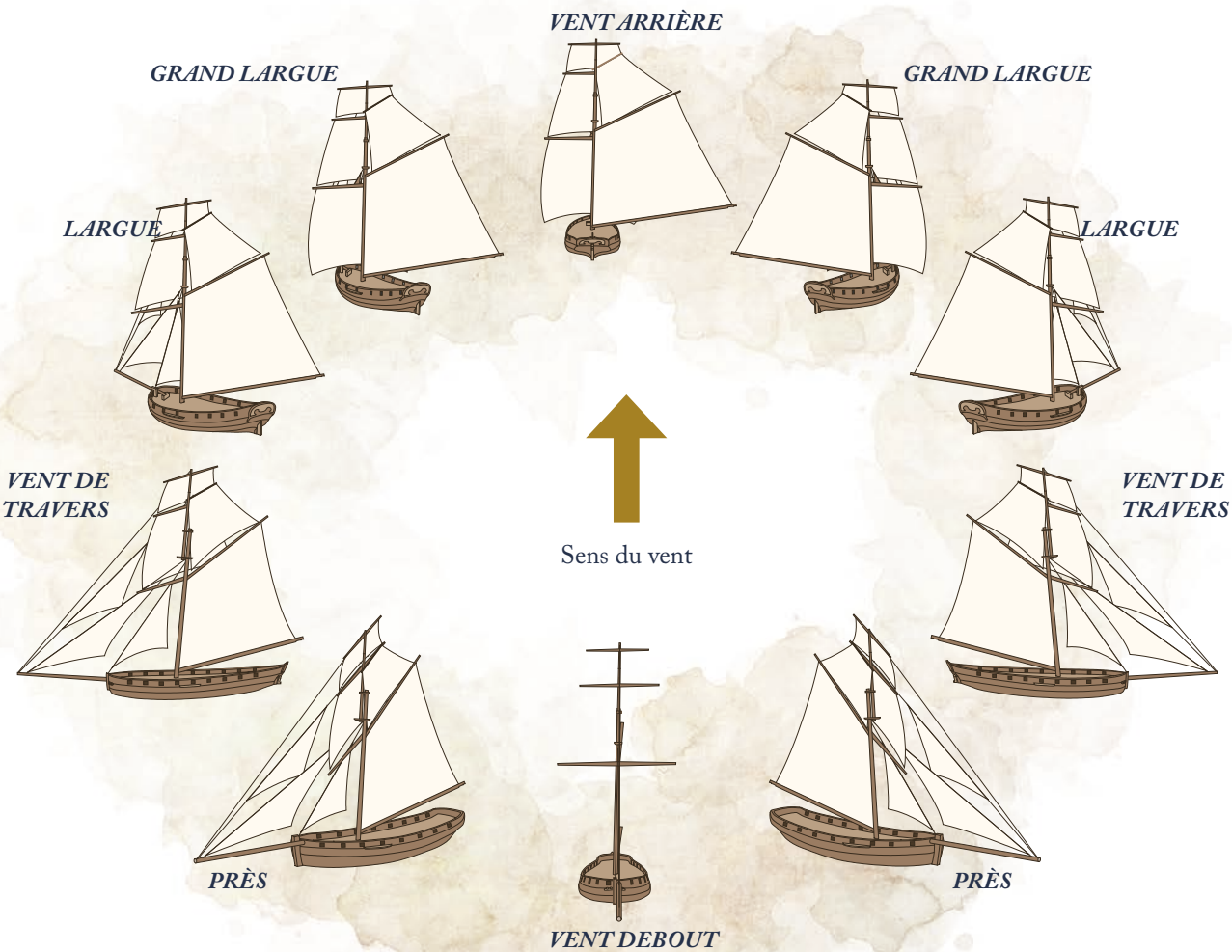
B∫ Écoutille aux vivres
C¶ Grand mât
K¶ Écoutille des maîtres
L¶ Échelle de cambuse

PIÈCES

1†‡ Poste du maître calfat (†: bec de corbin, ‡: outils)
2{ Soute des maîtres calfat et charpentier
3¶¬ Ballot de marchandises (marchands seulement, sinon tonneaux) (¬: au-dessus)
4¶¬ Cale (¬: sur les antennes de tonneaux)
5¶¬ Tonneaux de vivres en saumure (¬: au-dessus)
6¶ Pompe
7¶ Salle des ancres
8‡ Cambuse (‡: outils)
9¶ Soute au biscuit

† Arme
‡ Gêne
¶ Cache debout
{ Cache en s'accroupissant
∫ Cache en se suspendant
¬ Cache en s'allongeant

Dans une salle, ces signes signifient que la salle contient des objets permettant de telles actions.



Les voiles du cotre

De part leur voilure simple et facile à manœuvrer, le cotre et le sloop sont des navires qu'il est impossible de rattraper au près avec un navire à voiles carrées, et pour lesquels des manœuvres comme le virement de bord sont immédiates.

Les voiles du navire au près

Le navire porte, de l'avant à l'arrière et de bas en haut :

- le grand foc (a), le foc volant (b), la trinquette (c) sur le beaupré
- la fortune carrée (d), qui se hisse à la place de la trinquette, le hunier (e), le perroquet (f), la perruche volante (g)
- la grand-voile aurique (h) et sa flèche (i).

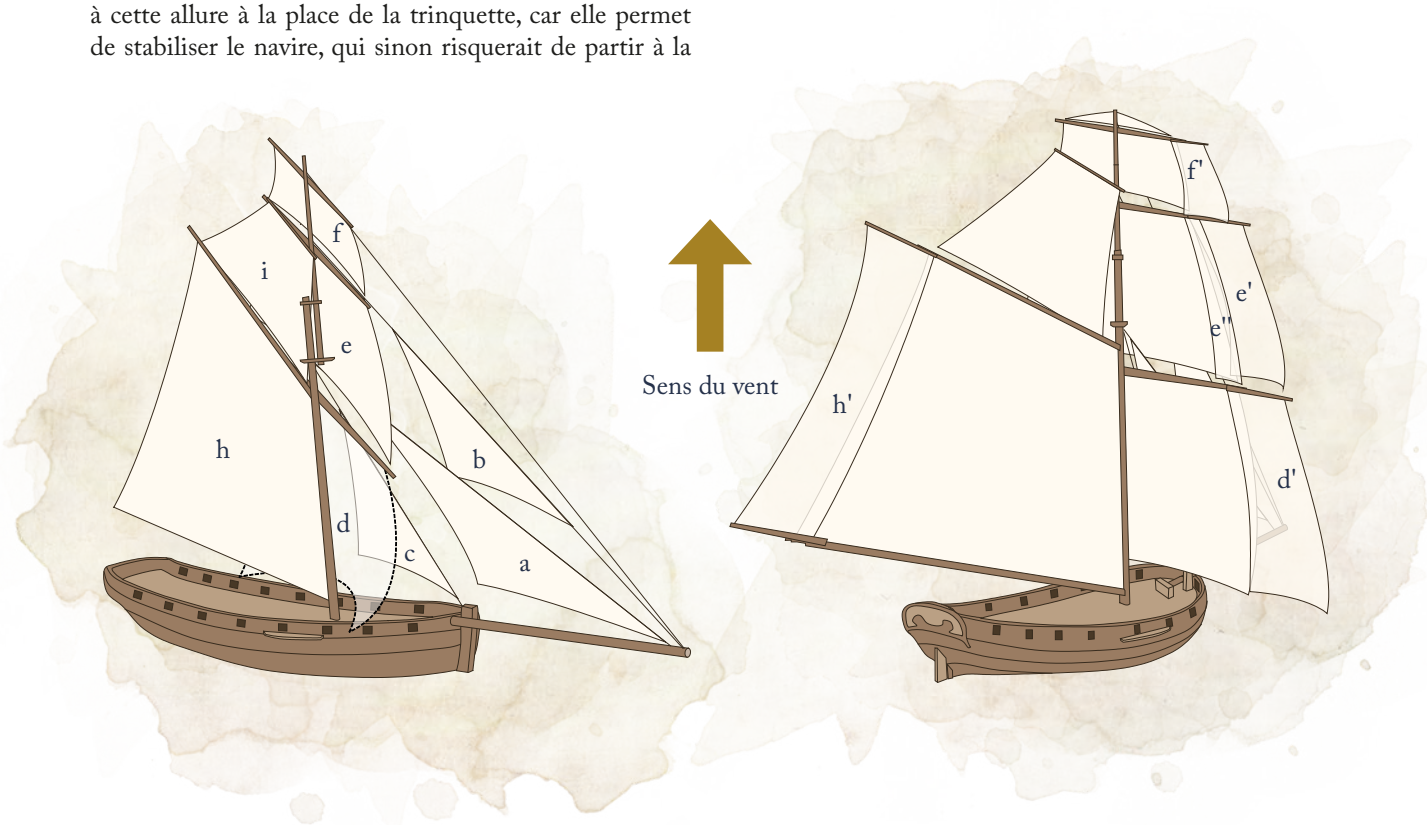
Les bonnettes au largue, grand largue et vent arrière

Dans les allures portantes, le vent vient de l'arrière, si bien que le vent apparent pour le navire est plus faible que le vent réel. La gîte étant moindre, on peut allonger les voiles au moyen des bonnettes.

Nous ne montrons ici que les bonnettes, qui sont spécifiques aux allures portantes (largue, grand largue et vent arrière). Les autres voiles sont établies comme au près. Les bonnettes portent le nom des voiles qu'elles agrandissent, et les bonnettes situées au vent sont appelées contre-bonnettes. La fortune carrée est en général hissée à cette allure à la place de la trinquette, car elle permet de stabiliser le navire, qui sinon risquerait de partir à la gîte. Les contre-bonnettes (les bonnettes qui sont hissées au vent de la voile) permettent d'améliorer encore cette stabilité. Les bonnettes (celles qui sont hissées sous le vent), qui aggraveraient la gîte, ne sont hissées qu'au vent arrière sur les longues distances. La brigantine est alors carguée, et le centre de voilure ainsi déplacé vers l'avant stabilise le navire.

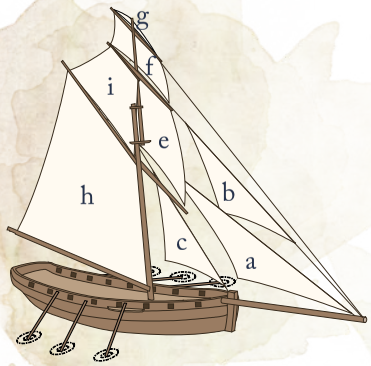
Lorsque les contre-bonnettes sont sorties, elles masquent les focs, qui sont donc serrés pour éviter de battre inutilement sans prendre le vent.

D'avant en arrière et de bas en haut, nous avons : les bonnettes de fortune carrée (d'), les bonnettes de hunier (e'), les lèchefrites (e") et les bonnettes de perroquet (f'), la bonnette de grand-voile (h').



Cotre au près

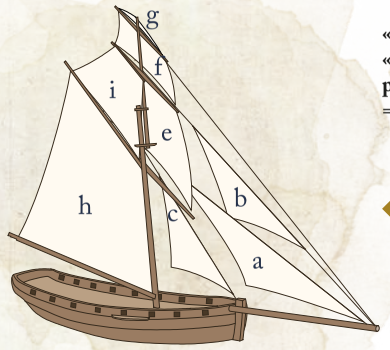
Lorsque le navire est au près, on ne se sert pas des bonnettes qui accentueraient trop la gîte du navire. Si vous voulez un navire surtoilé, décalez-vous d'une figure vers la gauche. Pour charrier de la toile, décalez-vous de deux figures vers la gauche. Si au contraire vous préférez un navire sous-toilé, décalez-vous d'une ou deux figures vers la droite.



Vent calme

Le vent est trop faible pour gonfler les voiles. Le navire est alors tracté par la chaloupe, voire aussi par le petit canot.

« Rentre avirons ! » (1 min**
(Action instantanée))

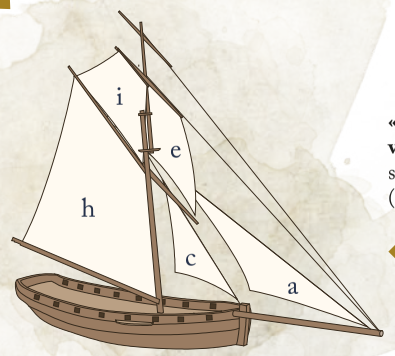


Petit temps*

Le petit temps ne suffit pas à remplir les voiles, qui portent en revanche dans la brise. Le navire porte toutes ses voiles.

« Arme avirons ! »
(1 min)

« Affale perruche volante ! » « Serre foc volant ! » « Cargue perroquet ! » (14 min (AL : UT = 2 TCN))

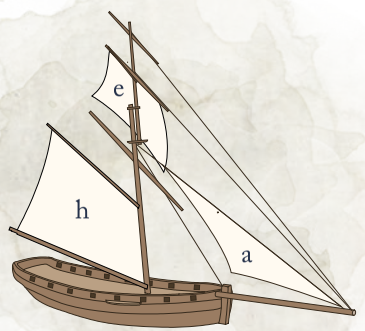


Vent établi

Le vent souffle bien, ce qui permet de tirer le meilleur parti des voiles.

« Hisse perroquet de tape-cul ! » « Hisse petit perroquet volant, perroquet volant et perruche de fougue volante ! » « Hisse foc volant ! » « Borde ! »
(11 min (AL : UT = 1 TCN))

« Un ris dans le hunier et dans la grand-voile ! » « Amène flèche de grand-voile ! » Et si nécessaire : **« Serre trinquette ! »** (15 min (AL : UT = 2 TCN))



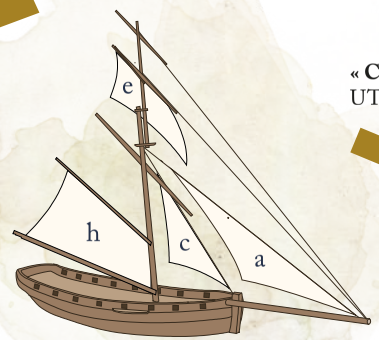
Vent frais

Le vent commence à faire forcer la mâture.

« Hisse hunier, petit hunier et dragon ! » « Borde ! » (11 min (AL : UT = 1 TCN))

Note : Pour simplifier, nous n'avons donné que les ordres généraux. Voyez pages 31 à 52 les détails sur la manière d'envoyer ou de carguer une voile carrée, de serrer ou de hisser un foc et de prendre un ris dans une voile aurique ou carrée.
* L'impact correspondant sur le navire est donné dans *À feu et à sang* page 198.
** Un TCN = 2 minutes et un TC = 12 secondes
AL : action longue, AC : action courte, UT : unité de temps

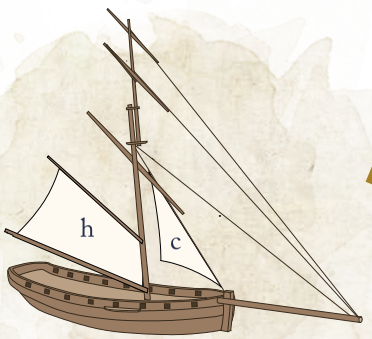
« Deux ris dans le hunier ! » « Deux ris dans la grand-voile ! » « Serre grand foc ! » « Hisse trinquette ! » (15 min** (AL : UT = 2 TCN))



Vent grand frais*

Le vent souffle fort et la mer est très agitée.

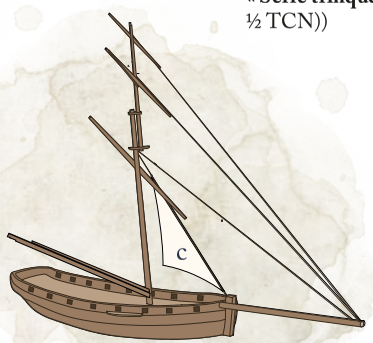
« Cargue hunier ! » (14 min (AL : UT = 2 TCN))



Coup de vent

Le navire se lève et s'abat violemment, embarquant de gros paquets de mer qui traversent dangereusement le pont.

« Amène grand-voile ! » (1 min (Action instantanée))



Tempête

Le navire est en posture difficile, si le vent monte trop, on le met à la cape : la trinquette est alors bordée à contre et la grand-voile avec deux ris est bordée au maximum.

« Timonier, la barre dessus, cap au <direction correspondant au vent arrière> ! » « Serre trinquette ! » (2 min, (AC : UT = ½ TCN))



Forte tempête & ouragan

C'est la survie, le navire file à sec de toile plein vent arrière, roulant d'une trentaine de degrés bord sur bord. La mâture souffre fortement dans la tempête et menace de se briser lors d'un coup de roulis. Une ancre flottante peut être traînée pour limiter la vitesse du navire et le stabiliser.

« Hisse trinquette ! » « Timonier, la barre dessous, cap au <route que le navire désire suivre> ! » (3 min (AC : UT = 1 TCN))

« Envoie la grand-voile ! » « Borde ! » (1 min (Action instantanée))

« Envoie le hunier ! » « Borde ! » (9 min (AL : UT = 1 TCN))

« Envoie le second ris ! » « Serre petit foc ! » « Hisse grand foc ! » « Borde ! » (12 min (AL : UT = 1½ TCN))

* L'impact correspondant sur le navire est donné dans *À feu et à sang* page 198.
** Un TCN = 2 minutes et un TC = 12 secondes

Cotre au largue, grand largue et vent arrière

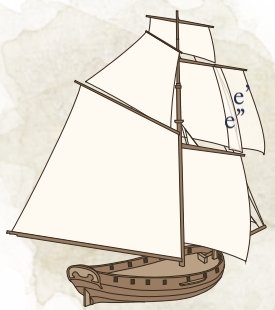
Lorsque le vent est grand frais ou au-delà, toutes les bonnettes sont rentrées. Les ordres du commandement pour changer la toile sont donc les mêmes qu'au près, excepté pour la fortune carrée. Celle-ci offre au navire une excellente stabilité et est donc conservée jusqu'au grand frais.

« Un ris dans le hunier ! » « Un ris dans la grand-voile ! » (15 min (AL : UT = 2 TCN))

« Serre trinquette ! » « Amène contre-bonnettes et lèchefrites de hunier ! » « Amène flèche de grand-voile ! » « Cargue perroquet ! » (14 min (AL : UT = 2 TCN))

« Affale perruche volante ! » « Serre foc volant ! » « Amène contre-bonnettes de perroquet, de fortune carrée et de grand-voile ! » (4 min (AC : UT = 1 TCN))

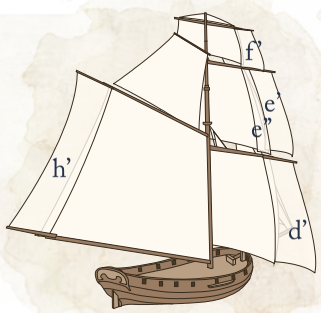
« Hisse grand-voile, flèche-en-cul, grand foc, fortune carrée et bonnettes de grand-voile ! » « Envoie hunier et perroquet ! » « Hisse perruche volante ! » « Rentre avirons ! » (14 min** (AL : UT = 2 TCN))



Vent frais

Le vent commence à faire forcer la mâture.





Vent établi

Le vent souffle bien, ce qui permet de tirer le meilleur parti des voiles.

« Envoie le premier ris dans le hunier et dans la grand-voile ! » « Borde ! » (12 min (AL : UT = 1½ TCN))

« Envoie perroquet ! » « Hisse la flèche de grand-voile ! » « Hisse contre-bonnettes et lèchefrites de hunier ! » « Hisse trinquette ! » « Borde ! » (9 min (AL : UT = 1 TCN))



Petit temps*

Le petit temps ne suffit pas à remplir les voiles, qui portent en revanche dans la brise. Le navire porte toutes ses voiles, sauf la trinquette et le petit foc, qui sont remplacés par la fortune carrée.

« Hisse contre-bonnettes de fortune carrée, de perroquet et de grand-voile ! » « Borde ! » « Hisse perruche volante et foc volant ! » (4 min (AC : UT = 1 TCN))

Vent calme

Le vent est trop faible pour gonfler les voiles. Le navire est alors manœuvré à l'aviron, voire tracté par la chaloupe. Les voiles sont carguées ou serrées car elles gênent l'avancement du navire.

« Arme avirons ! » « Amène perruche volante ! » « Cargue hunier et perroquet ! » « Amène grand-voile, flèche-en-cul, grand foc, fortune carrée et bonnettes de grand-voile ! » (14 min (AL : UT = 2 TCN))

* L'impact correspondant sur le navire est donné dans *À feu et à sang* page 198.
** Un TCN = 2 minutes et un TC = 12 secondes

« Timonier, cap au <direction correspondant au vent arrière> ! » et si le vent est trop fort : **« Serre trinquette ! »** (2 min (AC : UT = ½ TCN))



Forte tempête & ouragan

C'est la survie, le navire file à sec de toile plein vent arrière, roulant d'une trentaine de degrés bord sur bord. La mâture souffre fortement dans la tempête et menace de se briser sur un coup de roulis. Une ancre flottante peut être traînée pour limiter la vitesse du navire et le stabiliser.

« Hisse trinquette ! » « Timonier, la barre dessous, cap au <route que le navire désire suivre> ! » (2 min 30s (AC : UT = ½ TCN))

Tempête

Le navire est en posture difficile, si le vent monte trop, on le met à la cape : la trinquette est alors bordée à contre et la grand-voile avec deux ris est bordée au maximum.

« Envoie fortune carrée ! » « Borde ! » (9 min (AL : UT = 1 TCN))

Coup de vent

Le navire se lève et s'abat violemment, embarquant de gros paquets de mer qui traversent dangereusement le pont.

« Envoie hunier ! » « Hisse grand-voile ! » « Borde ! » (9 min (AL : UT = 1 TCN))

Vent grand frais*

Le vent souffle fort et la mer est très agitée.

« Cargue hunier ! » « Amène grand-voile ! » (14 min** (AL : UT = 2 TCN))

« Serre grand foc ! » « Hisse trinquette ! » « Cargue fortune carrée ! » (14 min (AL : UT = 2 TCN))



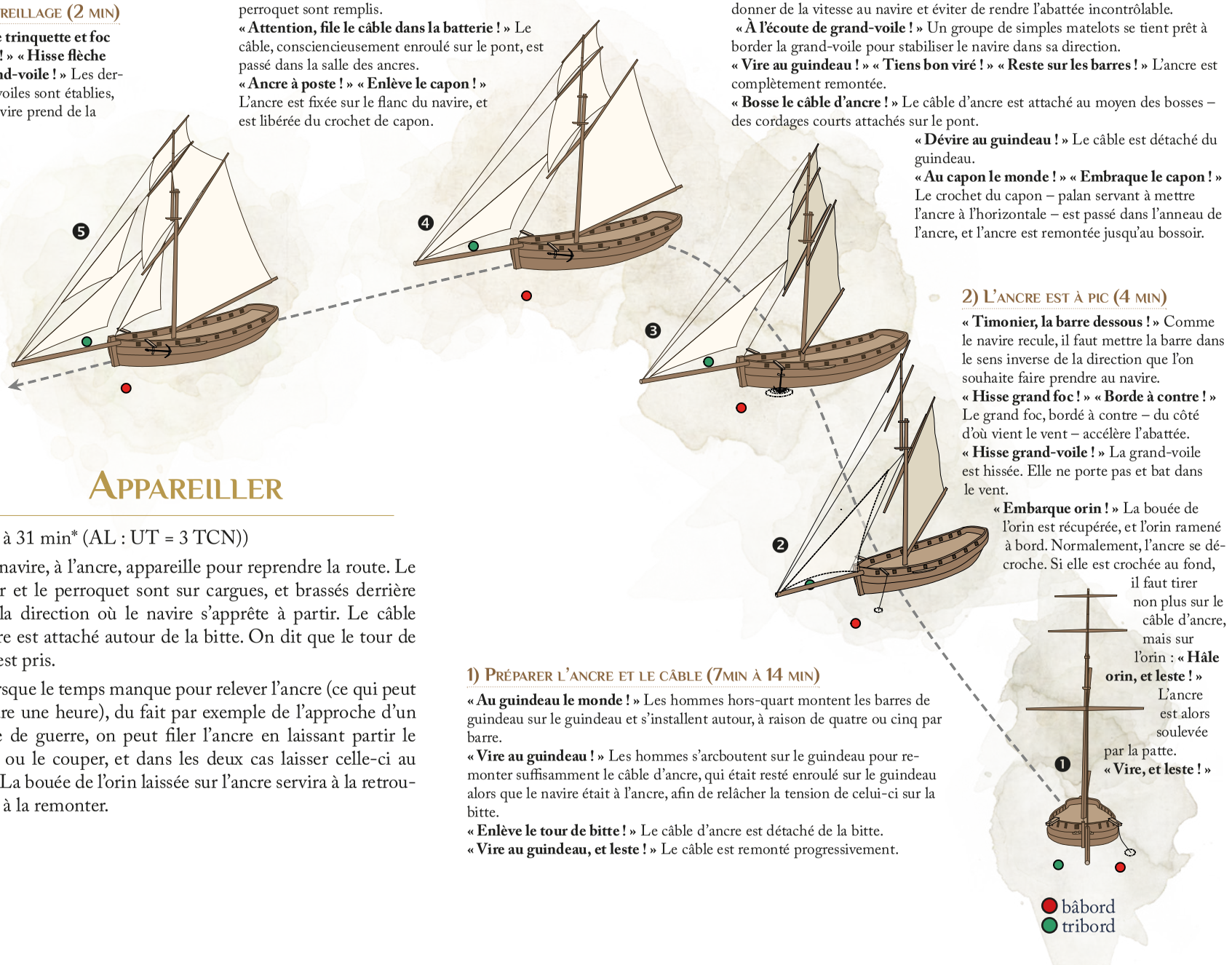
* L'impact correspondant sur le navire est donné dans *À feu et à sang* page 198.
** Un TCN = 2 minutes et un TC = 12 secondes

Appareiller

(24 à 31 min* (AL : UT = 3 TCN))

Le navire, à l'ancre, appareille pour reprendre la route. Le hunier et le perroquet sont sur cargues, et brassés derrière dans la direction où le navire s'apprête à partir. Le câble d'ancre est attaché autour de la bitte. On dit que le tour de bitte est pris.

Lorsque le temps manque pour relever l'ancre (ce qui peut prendre une heure), du fait par exemple de l'approche d'un navire de guerre, on peut filer l'ancre en laissant partir le câble, ou le couper, et dans les deux cas laisser celle-ci au fond. La bouée de l'orin laissée sur l'ancre servira à la retrouver et à la remonter.



1) Préparer l'ancre et le câble (7min à 14 min)

« Au guindeau le monde ! » Les hommes hors-quart montent les barres de guindeau sur le guindeau et s'installent autour, à raison de quatre ou cinq par barre.
« Vire au guindeau ! » Les hommes s'arcboutent sur le guindeau pour remonter suffisamment le câble d'ancre, qui était resté enroulé sur le guindeau alors que le navire était à l'ancre, afin de relâcher la tension de celui-ci sur la bitte.
« Enlève le tour de bitte ! » Le câble d'ancre est détaché de la bitte.
« Vire au guindeau, et leste ! » Le câble est remonté progressivement.

2) L'ancre est à pic (4 min)

« Timonier, la barre dessous ! » Comme le navire recule, il faut mettre la barre dans le sens inverse de la direction que l'on souhaite faire prendre au navire.
« Hisse grand foc ! » « Borde à contre ! » Le grand foc, bordé à contre – du côté d'où vient le vent – accélère l'abattée.
« Hisse grand-voile ! » La grand-voile est hissée. Elle ne porte pas et bat dans le vent.
« Embarque orin ! » La bouée de l'orin est récupérée, et l'orin ramené à bord. Normalement, l'ancre se décroche. Si elle est crochée au fond, il faut tirer non plus sur le câble d'ancre, mais sur l'orin : **« Hâle orin, et leste ! »** L'ancre est alors soulevée par la patte. **« Vire, et leste ! »**

3) Abattée (4 min)

« Envoie hunier et perroquet ! » Les voiles carrées sont envoyées. Comme elles sont en ralingue, elles n'ont pas d'effet.
« Passe grand foc ! » « Borde ! » Le grand foc est passé sur le bon bord, pour donner de la vitesse au navire et éviter de rendre l'abattée incontrôlable.
« À l'écoute de grand-voile ! » Un groupe de simples matelots se tient prêt à border la grand-voile pour stabiliser le navire dans sa direction.
« Vire au guindeau ! » « Tiens bon viré ! » « Reste sur les barres ! » L'ancre est complètement remontée.
« Bosse le câble d'ancre ! » Le câble d'ancre est attaché au moyen des bosses – des cordages courts attachés sur le pont.
« Dévire au guindeau ! » Le câble est détaché du guindeau.
« Au capon le monde ! » « Embraque le capon ! » Le crochet du capon – palan servant à mettre l'ancre à l'horizontale – est passé dans l'anneau de l'ancre, et l'ancre est remontée jusqu'au bossoir.

4) Caponner l'ancre (7 min)

Le navire est dans la bonne direction et commence à avancer :
« Timonier, redresse la barre ! »
« Aux bras des vergues ! » « Brasse derrière ! » Le hunier et le perroquet sont remplis.
« Attention, file le câble dans la batterie ! » Le câble, consciencieusement enroulé sur le pont, est passé dans la salle des ancres.
« Ancre à poste ! » « Enlève le capon ! » L'ancre est fixée sur le flanc du navire, et est libérée du crochet de capon.

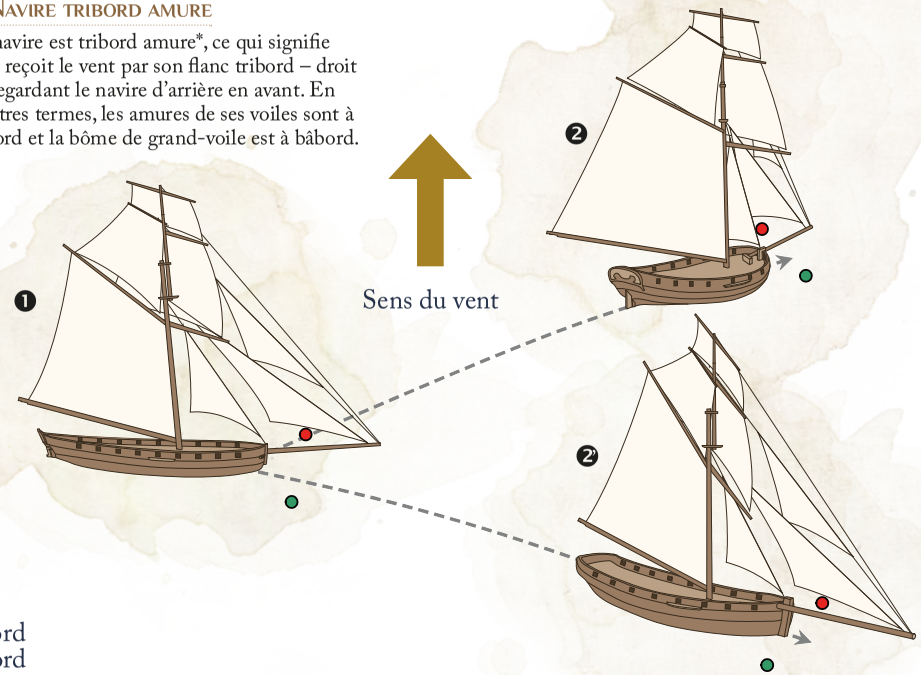
5) Fin de l'appareillage (2 min)

« Hisse trinquette et foc volant ! » « Hisse flèche de grand-voile ! » Les dernières voiles sont établies, et le navire prend de la vitesse.

Changement de direction

1) Navire tribord amure

Le navire est tribord amure*, ce qui signifie qu'il reçoit le vent par son flanc tribord – droit en regardant le navire d'arrière en avant. En d'autres termes, les amures de ses voiles sont à tribord et la bôme de grand-voile est à bâbord.



bâbord
tribord

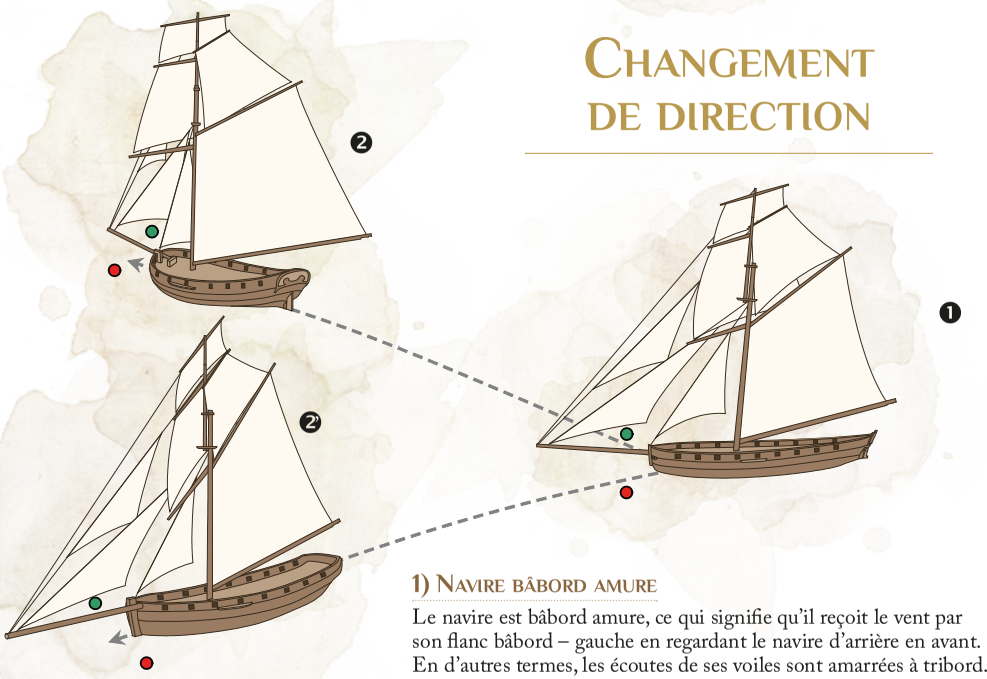
* Un TCN = 2 minutes et un TC = 12 secondes

2) Abattre (1min 30s avec les huniers (AC : UT = ½ TCN), 15s sans, 6min s'il faut hisser les bonnettes** (Action instantanée))

Le navire abat, c'est-à-dire tourne en direction du vent arrière.
« Aux bras de vergues ! » Les simples matelots se saisissent des bras de vergues au vent et sous le vent qui sont renvoyés depuis les vergues vers l'extrémité du beaupré et reviennent vers la proue. Des chefs de plat sont aux chevillots des bras de vergues au vent et sous le vent, prêts à les libérer.
« Affale les balancines, drosses, boulines, palans de roulis ! » Les manœuvres (cordages) qui gêneraient la rotation de la vergue sont relâchées.
Si la fortune carrée est établie : **« Lève le lof de fortune carrée ! »** Chaque chef de plat enlève l'amure de fortune carrée de son chevillot, car il faudra l'avancer pour permettre de border la voile. **« Décroche écoute de fortune carrée ! »** Idem pour l'écoute, qui devra être relâchée pour que la voile puisse revenir dans l'axe de la vergue après la manœuvre.
« Timonier, la barre dessus ! » Le timonier fait tourner la barre franche de manière à faire abattre le navire.
« Attention ! » « Brasse devant ! » Au fur et à mesure que le navire tourne, les gabiers et matelots font pivoter les vergues de hunier et de perroquet autour du mât au moyen des bras de vergues pour qu'elles conservent un angle idéal pour la nouvelle allure du navire.
« File écoutes de foc et de grand-voile ! » On donne du mou – laisse filer un peu de cordage – dans les écoutes de foc et de grand-voile, jusqu'à ce que les voiles soient tout juste pleines, car des voiles trop bordées ne propulsent pas bien.
Si la fortune carrée est établie : **« Recule amure de fortune carrée ! » « Choque écoute de fortune carrée ! »** C'est au tour des amures – permettant de raidir le bord d'attaque – d'être bordées – raidies – et des écoutes – permettant de raidir le bord de chute – d'être choquées – relâchées. **« Vire écoute aux chevillots ! » « Amure aux crocs de lof ! »** Les écoutes et amures sont attachées sur le bastingage.
« Embraque balancines, drosses et palans de roulis ! » Les manœuvres qui risquaient de gêner la rotation de la voile sont de nouveau étarquées – raidies.
« Étarque boulines ! » Les boulines sont étarquées de manière à raidir le bord d'attaque des voiles carrées tout en leur donnant un creux qui leur confère de la puissance.

2') Lofer tribord amure (2 min avec les huniers (AC : UT = ½ TCN), 30s sans (Action instantanée), 5min s'il faut amener les bonnettes (AC : UT = 1 TCN))

« Aux bras de vergues ! » Un premier groupe de simples matelots prend en main le bras au vent de la vergue de fortune carrée, et le chef de plat est au chevillot, prêt à libérer le bras. Un autre groupe, à l'avant, prend en main les bras sous le vent des vergues des voiles hautes, qui sont renvoyées au bout du beaupré et reviennent à travers la poupe.
« Affale les balancines, drosses, palans de roulis ! » « Lève le lof de fortune carrée ! » « Décroche écoutes ! » (Cf. 2)
« Timonier, la barre dessous ! » Le timonier fait tourner la barre franche de manière à faire lofer le navire.
« Attention ! » « Brasse derrière ! » (Cf. 2)
Si la fortune carrée est établie : **« Borde écoutes de foc, de voiles d'étai et de brigantine ! »** (pour les navire à foc). On reprend – on raccourcit le cordage – les écoutes de foc, de voiles d'étai et de brigantine pour qu'elles restent pleines.
« Avance amure de fortune carrée ! » « Borde écoute de fortune carrée ! » C'est au tour des amures – permettant de raidir le bord d'attaque – d'être avancées, et des écoutes – permettant de raidir le bord de chute – d'être raidies.
Si la fortune carrée est établie : **« Vire écoute aux chevillots ! » « Amure au croc de lof ! »** (Cf. 2)
« Embraque balancines, drosses et palans de roulis ! » « Étarque boulines ! » (Cf. 2)



1) Navire bâbord amure

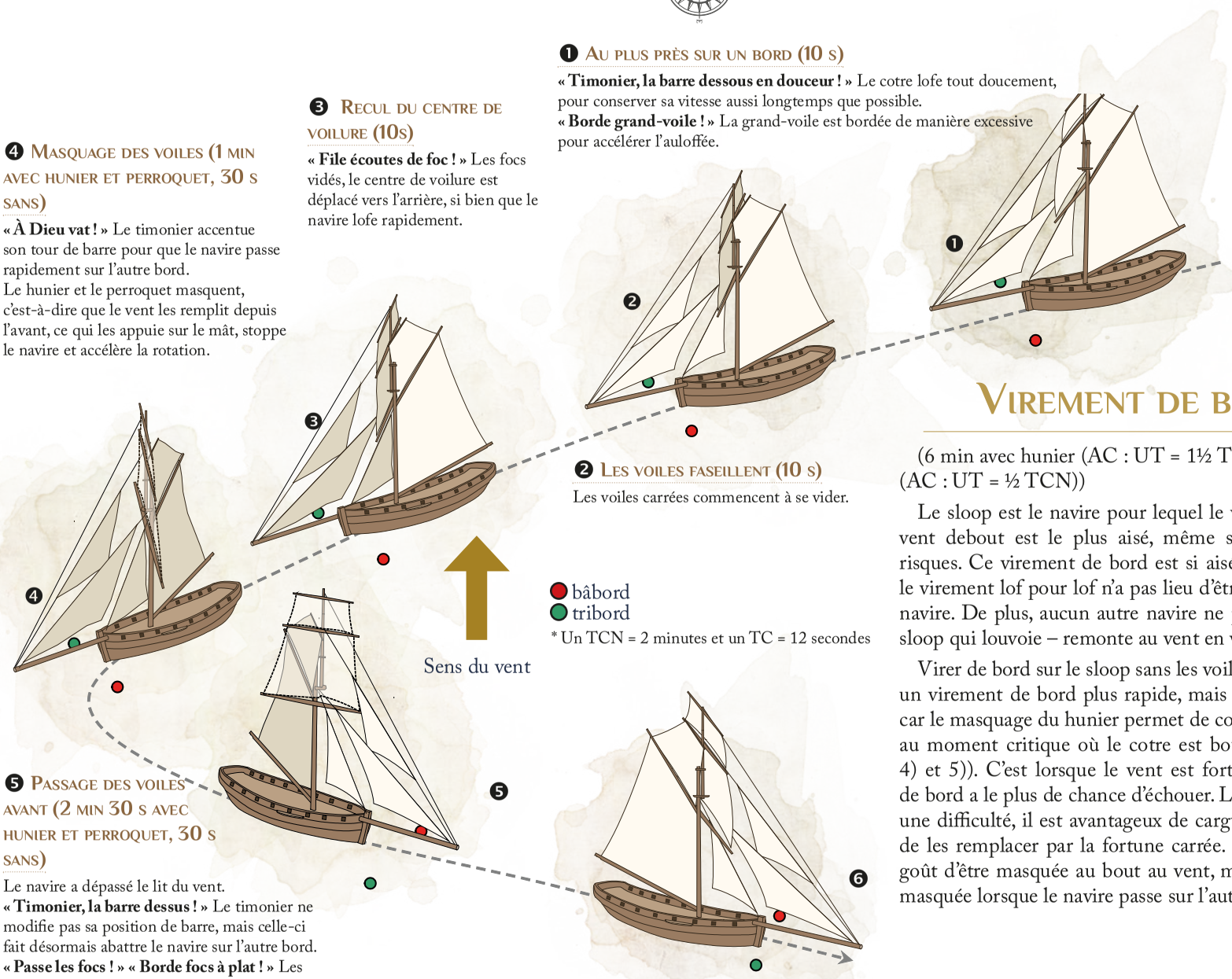
Le navire est bâbord amure, ce qui signifie qu'il reçoit le vent par son flanc bâbord – gauche en regardant le navire d'arrière en avant. En d'autres termes, les écoutes de ses voiles sont amarrées à tribord.

Virement de bord

(6 min avec hunier (AC : UT = 1½ TCN), 2 min sans* (AC : UT = ½ TCN))

Le sloop est le navire pour lequel le virement de bord vent debout est le plus aisé, même s'il comporte des risques. Ce virement de bord est si aisé et si rapide que le virement lof pour lof n'a pas lieu d'être avec ce type de navire. De plus, aucun autre navire ne peut rattraper un sloop qui louvoie – remonte au vent en virant de bord.

Virer de bord sur le sloop sans les voiles carrées permet un virement de bord plus rapide, mais aussi plus risqué, car le masquage du hunier permet de continuer à tourner au moment critique où le cotre est bout au vent (entre 4) et 5)). C'est lorsque le vent est fort que le virement de bord a le plus de chance d'échouer. Lorsqu'on pressent une difficulté, il est avantageux de carguer les huniers et de les remplacer par la fortune carrée. Celle-ci a le bon goût d'être masquée au bout au vent, mais d'être à demi masquée lorsque le navire passe sur l'autre bord.



* Un TCN = 2 minutes et un TC = 12 secondes

❶ Au plus près sur un bord (10 s)

« Timonier, la barre dessous en douceur ! » Le cotre lofe tout doucement, pour conserver sa vitesse aussi longtemps que possible.
« Borde grand-voile ! » La grand-voile est bordée de manière excessive pour accélérer l'auloffée.

❷ Les voiles faseillent (10 s)

Les voiles carrées commencent à se vider.

❸ Recul du centre de voilure (10s)

« File écoutes de foc ! » Les focs vidés, le centre de voilure est déplacé vers l'arrière, si bien que le navire lofe rapidement.

❹ Masquage des voiles (1 min avec hunier et perroquet, 30 s sans)

« À Dieu vat ! » Le timonier accentue son tour de barre pour que le navire passe rapidement sur l'autre bord.
Le hunier et le perroquet masquent, c'est-à-dire que le vent les remplit depuis l'avant, ce qui les appuie sur le mât, stoppe le navire et accélère la rotation.

❺ Passage des voiles avant (2 min 30 s avec hunier et perroquet, 30 s sans)

Le navire a dépassé le lit du vent.
« Timonier, la barre dessus ! » Le timonier ne modifie pas sa position de barre, mais celle-ci fait désormais abattre le navire sur l'autre bord.
« Passe les focs ! » « Borde focs à plat ! » Les focs, quant à eux, sont passés sur l'autre bord et bordés à plat. Ils permettent d'assurer l'abattée, même si le navire est arrêté par les voiles carrées masquées.

❻ Au plus près sur l'autre bord (2 min avec hunier et perroquet, 30 s sans)

« Aux bras de hunier et de perroquet ! »
« Brasse derrière, et leste ! » Les voiles carrées sont passées très rapidement de l'autre côté pour éviter que le navire ne subisse une violente abattée.
« Timonier, redresse la barre ! » Le virement de bord est terminé.
« Borde grand-voile ! » L'action de la grand-voile permet d'aider le timonier à stopper l'abattée du navire.
« Choque les focs ! » Les trois focs sont réglés une fois le virement de bord terminé de manière à être tout juste pleins.

Mettre en panne (près)

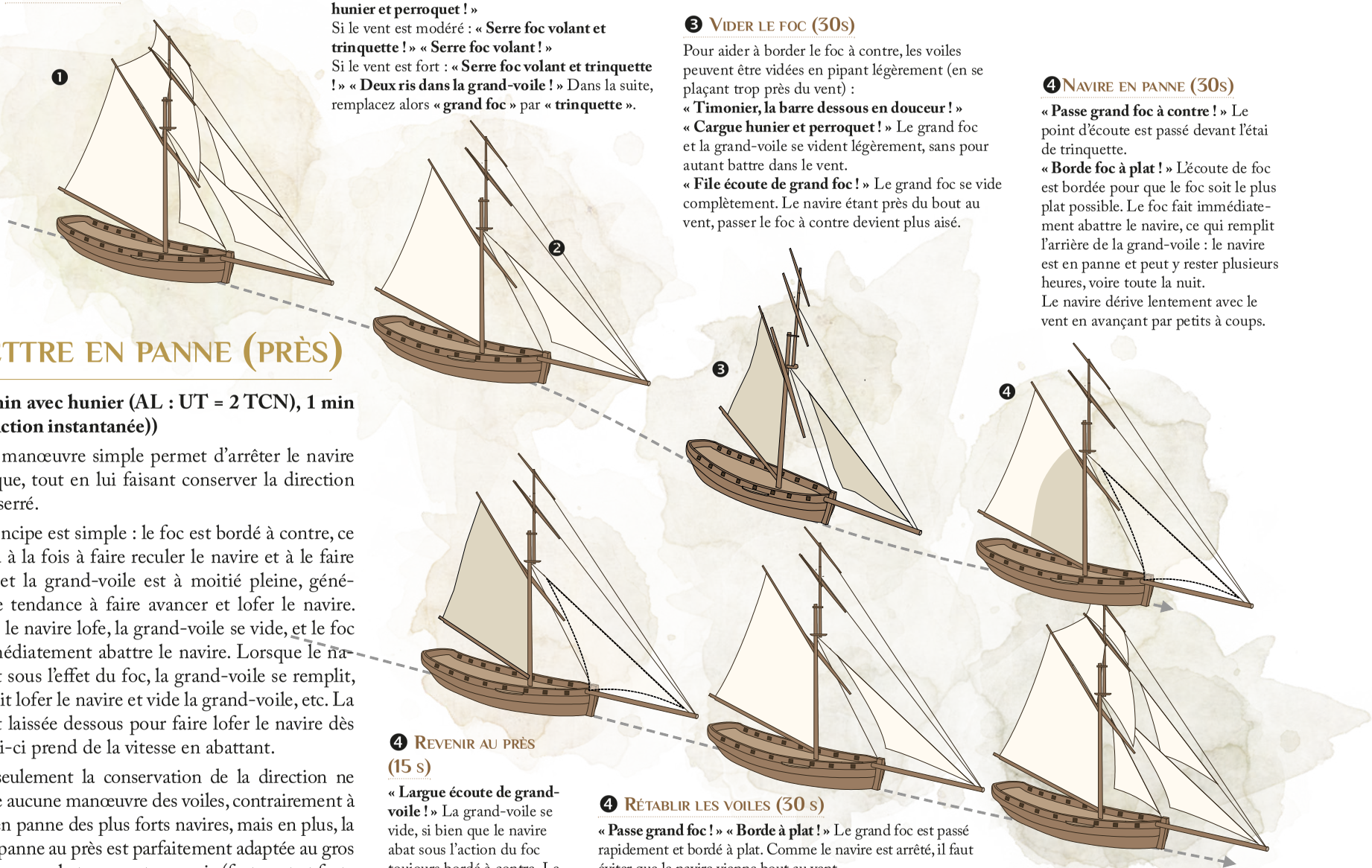
(15 min avec hunier (AL : UT = 2 TCN), 1 min sans* (Action instantanée))

Cette manœuvre simple permet d'arrêter le navire ou presque, tout en lui faisant conserver la direction du près serré.

Le principe est simple : le foc est bordé à contre, ce qui tend à la fois à faire reculer le navire et à le faire abattre, et la grand-voile est à moitié pleine, générant une tendance à faire avancer et lofer le navire. Lorsque le navire lofe, la grand-voile se vide, et le foc fait immédiatement abattre le navire. Lorsque le navire abat sous l'effet du foc, la grand-voile se remplit, ce qui fait lofer le navire et vide la grand-voile, etc. La barre est laissée dessous pour faire lofer le navire dès que celui-ci prend de la vitesse en abattant.

Non seulement la conservation de la direction ne nécessite aucune manœuvre des voiles, contrairement à la mise en panne des plus forts navires, mais en plus, la mise en panne au près est parfaitement adaptée au gros temps. Lorsque le temps est mauvais (fort vent et forte vague) on borde la trinquette à contre plutôt que le grand foc et on prend des ris dans la grand-voile. Si le vent tourne, le navire tourne tout seul et reste en panne.

* Un TCN = 2 minutes et un TC = 12 secondes



❶ Le navire est toutes voiles dehors au près

❷ Réduction de la toile (14 min)

« Amène flèche de grand-voile ! » « Cargue hunier et perroquet ! »
Si le vent est modéré : **« Serre foc volant et trinquette ! » « Serre foc volant ! »**
Si le vent est fort : **« Serre foc volant et trinquette ! » « Deux ris dans la grand-voile ! »** Dans la suite, remplacez alors **« grand foc »** par **« trinquette »**.

❸ Vider le foc (30s)

Pour aider à border le foc à contre, les voiles peuvent être vidées en pipant légèrement (en se plaçant trop près du vent) :
« Timonier, la barre dessous en douceur ! »
« Cargue hunier et perroquet ! » Le grand foc et la grand-voile se vident légèrement, sans pour autant battre dans le vent.
« File écoute de grand foc ! » Le grand foc se vide complètement. Le navire étant près du bout au vent, passer le foc à contre devient plus aisé.

❹ Navire en panne (30s)

« Passe grand foc à contre ! » Le point d'écoute est passé devant l'étai de trinquette.
« Borde foc à plat ! » L'écoute de foc est bordée pour que le foc soit le plus plat possible. Le foc fait immédiatement abattre le navire, ce qui remplit l'arrière de la grand-voile : le navire est en panne et peut y rester plusieurs heures, voire toute la nuit.
Le navire dérive lentement avec le vent en avançant par petits à coups.

❹ Revenir au près (15 s)

« Largue écoute de grand-voile ! » La grand-voile se vide, si bien que le navire abat sous l'action du foc toujours bordé à contre. Le timonier n'a pas à tourner la barre, car le gouvernail n'a pour l'instant aucun effet sur le navire arrêté.

❹ Rétablir les voiles (30 s)

« Passe grand foc ! » « Borde à plat ! » Le grand foc est passé rapidement et bordé à plat. Comme le navire est arrêté, il faut éviter que le navire vienne bout au vent.
Lorsque le navire reprend de la vitesse :
« Borde grand-voile à plat ! » La grand-voile est bordée rapidement à plat, car si elle n'était pas bien pleine, elle ne prendrait le vent qu'à l'arrière, ce qui ferait lofer le navire.

❹ Envoyer la toile (9 min)

« Envoie hunier et perroquet ! » « Hisse trinquette et foc volant ! » « Hisse flèche de grand-voile ! » Le navire est de nouveau toutes voiles dehors au près.

Mettre en panne (largue)

(2 à 4 min* (AC : UT = 1 TCN))

Il est beaucoup plus facile et plus sûr, notamment pendant la nuit, de mettre un cotre ou un sloop en panne au près plutôt qu'au largue. Cependant, cette dernière mise en panne a pour avantage de placer le navire vent de travers, à la limite largue. Si le vent monte, il devient préférable de mettre le cotre ou le sloop en panne au près.

Pour que le navire reste à l'arrêt, le hunier et éventuellement le perroquet sont masqués pour contrer l'effet du vent sur le grand foc et sur la grand-voile, qui doit être légèrement vidée. Il est également possible de faire avancer, reculer ou pivoter le navire en bordant sélectivement la grand-voile, le foc et la trinquette.

Le sloop, comme il ne dispose que d'un seul foc, doit jouer sur le remplissage de son foc (vide, légèrement rempli ou plein) pour gérer l'avancée et la rotation du navire.

❶ Au vent de travers

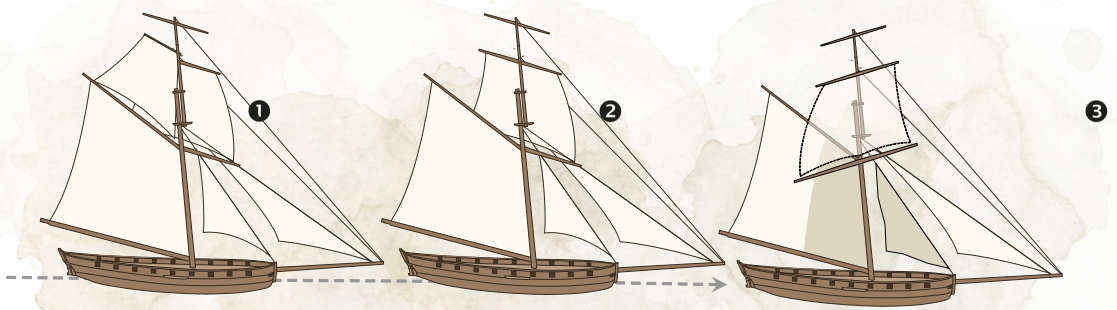
Les voiles du navire qui sont établies dépendent de la force du vent. Nous considérons ici que le vent est établi. Le navire avance à pleine vitesse.

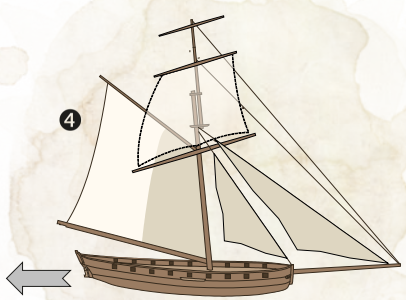
❷ Réduction de la voilure pour permettre une manœuvre aisée (2 min)

« Amène flèche de grand-voile ! » Si le navire compte plus de voiles, les voiles excédentaires sont amenées, carguées ou serrées.

❸ Mettre en panne (2 min)

« Aux bras de hunier ! » « Brasse devant, et leste ! » Le hunier masque, c'est-à-dire prend le vent à l'envers. Son action tend à faire reculer le navire, alors que les autres voiles tendent à le faire avancer. **« Choque écoute de grand-voile ! »** Du mou est donné dans l'écoute de grand-voile, pour faire faseiller l'avant de la grand-voile.
Si le navire doit rapidement manœuvrer :
« Largue écoutes de trinquette ! »
Si le navire doit rester longtemps en panne :
« Serre trinquette ! » De cette manière, la trinquette (qui est une voile résistante) ne s'abîmera pas en battant dans le vent.



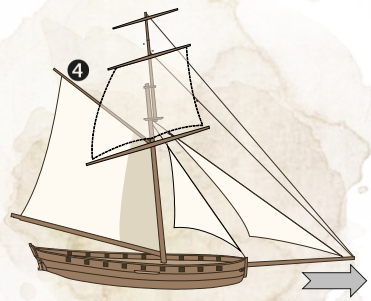


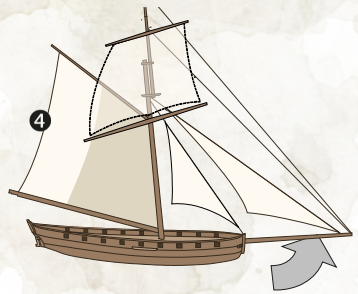
❹a Faire (re)culer le navire (1 min 30 s)

« Aux écoutes de grand foc et de grand-voile ! » « Choque ! » Le grand foc et la grand-voile sont vidés, partiellement ou entièrement. Sous l'effet du hunier seul, le navire se met à culer doucement. L'effet de la barre est alors inversé.

❹b Faire avancer le navire (30s)

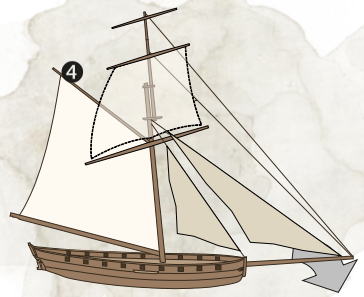
« Aux écoutes de foc et de grand-voile ! » « Borde ! » Le navire compte maintenant plus de voiles (en surface) bordées que de voiles masquées. Ce surplus fait avancer doucement le navire.





❹c Faire abattre le navire (15s)

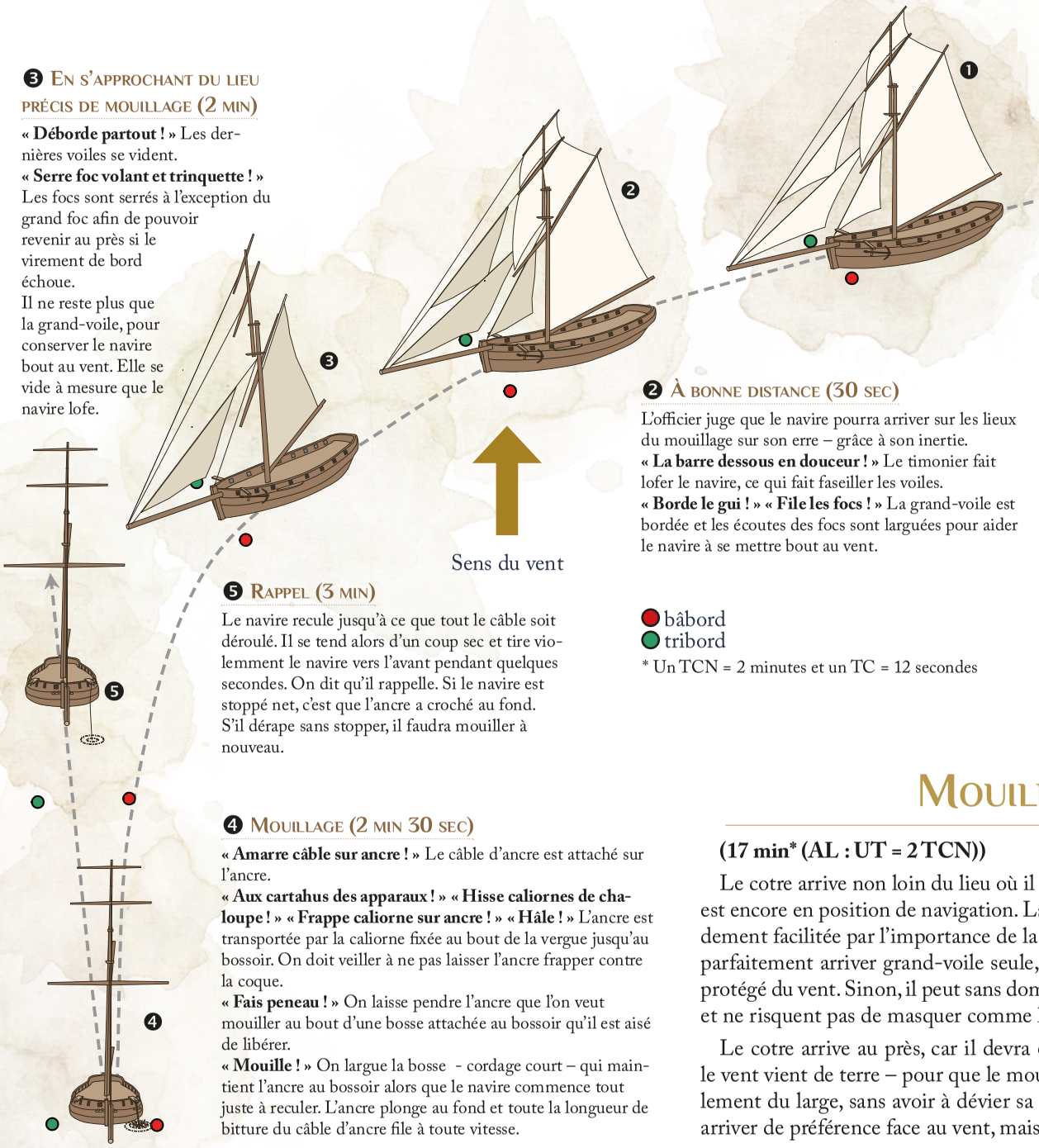
Si la trinquette est serrée : **« Hisse la trinquette ! » « Aux écoutes de trinquette ! » « Borde ! »** Les focs étant bordés et la grand-voile non, le navire compte plus de voiles à l'avant qu'à l'arrière. Il tourne donc sur lui-même et abat. Comme il compte également plus de voiles (en surface) bordées que de voiles masquées, il prend lentement de la vitesse.



❹d Faire lofer le navire (30 s)

« À l'écoute de grand-voile ! » « Borde ! » La grand-voile étant bordée et les focs non, le navire compte plus de voiles à l'arrière qu'à l'avant. Il tourne donc sous l'effet de la poussée de la brigantine et se met à lofer. Comme il compte également plus de voiles masquées que de voiles bordées, il cule lentement.

* Un TCN = 2 minutes et un TC = 12 secondes



❶ Préparer l'ancre et le câble (9 min)

« Vire orin sur l'ancre ! » Un bout – petit cordage – est accroché sur les pattes de l'ancre pour permettre de la dégager lorsqu'elle est accrochée au fond, en la faisant tourner sur elle-même plutôt qu'en la tirant dans le sens où elle accroche. L'autre extrémité du bout est attaché à une bouée qui flottera au-dessus de l'ancre.
« Bitture à 70m ! » « Hisse le câble ! » On prévoit la longueur de câble avant de mouiller. Celle-ci est remontée de la salle des ancres et est déroulée sur le pont de manière à pouvoir filer facilement.
« Prends le tour de bitte ! » Le câble montant de la salle des ancres dans la cale est ensuite attaché sur la bitte, car lorsque le navire tirera sur son câble, il le fera avec une force telle qu'il est illusoire de penser pouvoir le retenir à main nue.
« Range sur toutes les cargues ! » Les matelots se placent sur les cargues-points et les cargues-fonds pour carguer rapidement les voiles carrées, ainsi que sur les drisses de voiles d'étai et de foc, pour les affaler et les serrer rapidement.
« Cargue partout ! » « Amène les huniers et les perroquets ! » « En haut cargue les voiles ! » Les voiles carrées sont carguées rapidement, car elles freinent considérablement le navire.

❷ À bonne distance (30 sec)

L'officier juge que le navire pourra arriver sur les lieux du mouillage sur son erre – grâce à son inertie.
« La barre dessous en douceur ! » Le timonier fait lofer le navire, ce qui fait faseiller les voiles.
« Borde le gui ! » « File les focs ! » La grand-voile est bordée et les écoutes des focs sont larguées pour aider le navire à se mettre bout au vent.

❸ En s'approchant du lieu précis de mouillage (2 min)

« Déborde partout ! » Les dernières voiles se vident.
« Serre foc volant et trinquette ! » Les focs sont serrés à l'exception du grand foc afin de pouvoir revenir au près si le virement de bord échoue.
Il ne reste plus que la grand-voile, pour conserver le navire bout au vent. Elle se vide à mesure que le navire lofe.

❹ Mouillage (2 min 30 sec)

« Amarre câble sur ancre ! » Le câble d'ancre est attaché sur l'ancre.
« Aux cartahus des apparaux ! » « Hisse caliornes de chaloupe ! » « Frappe caliorne sur ancre ! » « Hâle ! » L'ancre est transportée par la caliorne fixée au bout de la vergue jusqu'au bossoir. On doit veiller à ne pas laisser l'ancre frapper contre la coque.
« Fais peneau ! » On laisse pendre l'ancre que l'on veut mouiller au bout d'une bosse attachée au bossoir qu'il est aisé de libérer.
« Mouille ! » On largue la bosse - cordage court – qui maintient l'ancre au bossoir alors que le navire commence tout juste à reculer. L'ancre plonge au fond et toute la longueur de bitture du câble d'ancre file à toute vitesse.

❺ Rappel (3 min)

Le navire recule jusqu'à ce que tout le câble soit déroulé. Il se tend alors d'un coup sec et tire violemment le navire vers l'avant pendant quelques secondes. On dit qu'il rappelle. Si le navire est stoppé net, c'est que l'ancre a croché au fond. S'il dérape sans stopper, il faudra mouiller à nouveau.

bâbord
tribord

* Un TCN = 2 minutes et un TC = 12 secondes

Mouiller l'ancre

(17 min* (AL : UT = 2 TCN))

Le cotre arrive non loin du lieu où il désire mouiller. Le câble est attaché à l'ancre, qui est encore en position de navigation. La manœuvre de mouillage avec un cotre est grandement facilitée par l'importance de la grand-voile aurique. Un équipage débutant peut parfaitement arriver grand-voile seule, si le vent est suffisant dans le lieu de mouillage, protégé du vent. Sinon, il peut sans dommage conserver ses focs, qui sont rapides à serrer et ne risquent pas de masquer comme les voiles carrées.

Le cotre arrive au près, car il devra être bout au vent pour mouiller l'ancre. Comme le vent vient de terre – pour que le mouillage soit protégé – le navire vient tout naturellement du large, sans avoir à dévier sa route. Pour mouiller avec un fort courant, il faut arriver de préférence face au vent, mais aussi face au courant.

Activités, ports d'attache et havres des aventuriers

Chapitre 3

Corsaires en marge de la loi

XVe et XVIe : Régence d'Alger, de Tunis et de Tripoli

La décadence

Avant ces régences, le Maghreb est en décadadence depuis un siècle, et le pouvoir des souverains zianides de Tlemcen s'affaiblit, si bien que le royaume zianide se fragmente. À l'ouest, les émirs d'Oran et de Ténès sont en lutte ouverte contre le pouvoir de Tlemcen. À l'est, une multitude de petites républiques se créent : Alger, Bône, Bougie, Constantine, Jijel, Dellys, etc. Le commerce s'arrête et les luttes entre clans s'intensient également à l'intérieur du pays.

La croisade espagnole

L'Espagne, au lendemain de la *reconquista* de l'Espagne, y voit une opportunité étend sa présence dans le Maghreb et d'y porter la sainte croisade. De nombreux ports doivent verser un tribu aux Espagnols, au grand dam de la population, et les Espagnols prennent les villes de Mers El Kébir, Oran puis Bougie. Ils construisent des citadelles

La conquête

Ce sont les frères Barberousses – dont l'aura de sauveur leur vient de leur sauvetage de milliers de musulmans et de juifs d'Espagne où ils étaient persécutés par les chrétiens – et leurs alliés (Salih Reis, Dragut, etc.), aidés par les soufis portés par le mouvement de révolte de la population, qui vont prendre possession d'Alger (sous le commandement d'Aruj « Barberousse »), de Tunis (sous le commandement de Khay ad-Din « Barberousse), puis de Tripoli (sous le commandement de Dragut), au nom de la Sublime Porte (vizirat de Constantinople). C'est peu à peu toute la côte du Maghreb, voire également l'intérieur des terres, qui tombera sous le contrôle de l'Empire Ottoman. Les régences d'Alger, de Tunis et de Tripoli dureront jusqu'au XIXe siècle.

Intérêt dans Pavillon Noir

La « piraterie » barbaresque est un cadre fascinant pour une campagne de *Pavillon Noir*. Voici donc quelques détails parcellaires les concernant. Vous pourrez retrouver leurs activités dans la partie *Activité pirate* page 178 et des généralités les concernant dans la partie *Les aventuriers et leurs navires* page 78.

Les reis et le fonctionnement de la course barbaresque

Les reis sont choisis par le berlerbey, le Pasha, puis l'Agha (hors de l'autorité ottomane), puis le Dey, qui charge le ministre de la Marine d'annoncer son choix. Après avoir récité la fatihat – premier verset du Coran que tout musulman se doit de connaître par cœur – pour manifester sa gratitude, le reis prend possession du navire qu'on lui confie pour sa course. Il l'arme fait monter à bord tout musulman désireux de partir en course, quelle que soit son origine, et charge des provisions pour deux ou trois mois de course. Les corsaires sont armés d'un sabre et d'un mousquet.

En sécurité en dehors des courses dans les grandes villes protégées par des flottes de galères corsaires, les reis peuvent accumuler leurs richesses. Ils habitent – surtout au XVIIe siècle avant que les prises ne deviennent plus difficiles à prendre et à surprendre – dans de magnifiques palais chargés des trésors de leurs prises. La loi musulmane étant stricte concernant les débauches communes dans ce genre de secteur d'activité, ces dernières ont lieu dans des lieux reculés de la campagne voire dans des villes assez lointaines.

XVIe et XVIIe : Gueux des mers

Les Gueux de la mer, considérés comme des héros par les habitants des Provinces-Unies qu'ils contribuèrent fortement à créer à la fin du XVIe siècle, et comme

d'atroces bandits par les Espagnols, se situent, comme les flibustiers, quelque part entre les pirates et les corsaires, à la marge de la loi. Les armateurs des Gueux de la mer doivent reverser 33% de leurs gains à Guillaume d'Orange. Entre 1572 et 1577, les capitaines des Gueux font 323 prises (navires espagnols) pour un butin total de plus de 500.000 guilders, soit autant de pièces de huit.

Voici quelques noms de capitaines et amiraux des Gueux et de corsaires Néerlandais de cette époque, que vous pourriez avoir entendus et que nombre de marins néerlandais connaissent : amiral Guillaume II de la Marck, Vice-amiral Piet Heyn, Filips van Zuylen, Jan de Moor, Jonker Willem Blois van Treslong, Adam de Haren, Brand, Pieter van der Does, Jan Gerbrantsz d'Enkhuizen, Cornélis Geteynsz, Hartman, Willem Haultain, Jacob van Heemberck, amiral Willem de Zoet, Joost van Trappen Banckert, Johan Vlieger, Adriaen den Gloeyende Oven, Vice-amiral Marinus Holare, commodore Johan Evertsen, Vice-amiral Johan Evertsen, Evert, Pieter, Geleyn et Cornelis Evertsen, amiral Witte de With, amiral Maarten Tromp, commodore Kees Evertsen, Baltazar de Cordes (jusqu'en 1598), Samuel Axe (jusqu'en 1629), Siemen Danziger (jusqu'en 1600), Ivan Dirkie De Veenboer (1606-1608), Pieter Adriaanszoon Ita, amiral Michel Jacobsen, Jan Jacobsen (grand-oncle de Jean Bart), Willem Jacobszoon, Cornelius Jol, Hendrick Jacobszoon Lucifer, Olivier van Noort, Johannes Van Walbeeck, Jacob Willekens.

XVII^e ET XVIII^e : CORSAIRES DE SALÉ

Les pirates (selon les lois maritimes européennes) ou corsaires (selon eux) de Salé au Maroc (XVII^e-XIX^e siècles) disposent de 60 navires (chebecs principalement, mais également polacres, pinques et carraques, dont le petit gabarit interdit la course en hiver). Ils croisent depuis Rabat jusqu'à l'Angleterre et Terre-Neuve. Le commandement est souvent constitué de renégats européens, la chiourme d'esclaves chrétiens et la compagnie d'abordage d'Andalous et de Marocains. La ruse permet dans la quasi-totalité des cas d'éviter la violence. Le Grand Amiral dirige un conseil de 12 à 14 notables : le Divan depuis 1614 jusqu'au XVIII^e siècle. Selon des habitudes de corsaires, 10% du butin est versé au Divan, 45% à l'armateur et 45% à l'équipage. Les Juifs de Salé fournissaient souvent les fonds. Les Grands Amiraux salétins furent Murat Reis (le jeune) (1624-1627), Abdelkader Maâninou (vers 1664), Abdallah ben Aïcha (1672-1697), Abdelhaq Fennich (1738-1757), Hajj Al-Hashmi ben Hajj Ahmed Aouad (autour de 1765), Abdelkader Perez (seconde moitié du XVIII^e siècle).

Le Grand Amiral, lorsqu'il part en course, le fait avec une véritable flotte, chaque navire étant soit commandé par un reis, soit une allège.



Havres flibustiers

La Flibuste comporte quatre grands havres connus : Providence Island au début du XVII[e] siècle, la Tortue et la Jamaïque au milieu et à la fin du XVII[e] et Saint-Domingue à la fin du XVII[e]. Ces lieux de rencontre et d'écoulement de butin sont idéaux du fait de la proximité des routes commerciales espagnoles mais ce ne sont pas les seuls havres flibustiers. Des milliers de flibustiers ont opéré depuis ces havres (les noms ci-dessous ne sont que les noms de capitaines connus), et La Tortue, Cagway puis Port-Royal de la Jamaïque, et enfin Saint-Domingue manœuvraient pour les attirer. En effet, si les flibustiers sont difficiles à discipliner, ils rapportent au port des monceaux de richesse qu'ils s'empressent de dilapider.

La Tortue

L'Île de La Tortue, située sur la côte Nord de Saint-Domingue, est le premier bastion de la flibuste. Sa position proche de Cuba, au milieu du courant du Golf Stream, en fait un lieu idéal pour intercepter les navires espagnols devant passer par le détroit qui sépare la Floride des Bahamas. D'abord partagée entre les Français et les Anglais, elle devient une possession exclusivement française, avec quelques intermèdes espagnols, mais attire les aventuriers de toutes les nations. Alors que les navires deviennent de mieux en mieux protégés contre les attaques des flibustiers, l'Olonnais inaugure l'attaque des villes espagnoles, dont le pillage constitue le premier butin de la flibuste. La Tortue n'est cependant pas idéalement faite pour préparer de telles attaques, du fait du petit port de Basse-Terre et la Nouvelle-Espagne étant à une assez grande distance. Elle laisse donc progressivement la place à Port-Royal de la Jamaïque, puis à Saint-Domingue, au point que le gouverneur de Saint-Domingue gouverne également La Tortue. À La Tortue, en fonction des époques, vous pourrez trouver les flibustiers suivants :

- **Avant 1665**. Adam, Michel d'Artigny « le Basque », François Beaulieu, Philippe Bequel, Clostrée, Guy Coustard, Delisle, Diego de Los Reyes « El Mulato », Antoine Dupuis, Chevalier de Fontenay, Pierre Franc, Daniel Johnson, Sieur de La Ronde, Gerrit Gerritsen « Roc le Brésilien », Pierre Le Grand, Jean Lemaire, Anne Le Roux (homme), François Levasseur, Lormel, Louis, Edvardt Mansveldt, David Jan Marteen, Robert Martin, Monbars l'Exterminateur, Jean Moreau, Bertrand d'Ogeron, François Nau l'Olonnais, Pierre Hantot « le Picard », Jean Renou, Thibaut

Intérêt dans Pavillon Noir

Cette partie vous indique, si vous animez une campagne de flibuste, quels sont les flibustiers que vos héros sont susceptibles de rencontrer dans un havre flibustier particulier lors de la période de jeu. Vous pouvez ensuite chercher plus de détail sur lesdits aventuriers dans la partie *Les aventuriers et leurs navires* ci-avant.

- **1665-1675**. Michel d'Artigny « le Basque », François Beaulieu, Philippe Bequel, Alexandre Brasdefer, Jean Picart « Champagne », Guy Coustard, Daniel, Diego de Los Reyes « El Mulato », Dumoulin, John Edmunds, Alexandre-Olivier Œxmelin, Sieur de Franquesney, Daniel Johnson, Jean Le Gascon, Pierre Le Grand, Pierre Lelong, Louis, Edvardt Mansveldt, David Jan Marteen, Monbars l'Exterminateur, Bertrand d'Ogeron, François Nau l'Olonnais, Pierre Ovinet, le Grand Ovinet, Jacques Nepveu sieur de Pouancey, John Springer, Restou, André Ribault, Jacques Tavernier « Le Lyonnais », Humphrey Thurston, François Trébutor « Le Gascon », Moïse Vauquelin, Vent-en-Panne
- **1675-1680**. Pierre Bot, John Edmunds, Sieur de Franquesney, Pierre Lelong, Bernard Lemoigne
- **Après 1680**. Michiel Andriessen, Pierre Bot, Brouage, James Browne, Anne Dieu-le-Veut, Sieur de Franquesney, Laurens de Graaf, François Lescuyer

Petit-Goâve et Léogane (Saint-Domingue).

Saint-Domingue remplace La Tortue comme port français de la flibuste après 1675. Elle oppose une concurrence sérieuse à Port Royal de la Jamaïque.

- **1665-1675**. John Bennett, Philippe Bequel, Charles, Laurens de Graaf, Jones, Joseph, Jean Le Gascon, Jean Linaux, Marquis de Maintenon, Abraham Malherbe, Monbars l'Exterminateur, John Neville, André Ribault, Thomas Rogers, William Wright

- **1675-1680**. Nicolas Amon « Grenezé », Michiel Andriessen, Charles François d'Angennes, marquis de Maintenon, Archambaud, Aymé, Jean Bernanos, Jean Blot, Pierre Bréha, Nicolas Brigaut, James Browne, Champagne, John Cook, Edmond Cooke, Guy Coustard, Daniel, Diego de Los Reyes « El Mulato », Duchesne, Dumoulin, Jean Foccard, Pierre Gouin, Laurens de Graaf, Michel de Grammont, Thomas Harris, Josse, Pierre Lagarde, Lassonde, Nicolas Le Fée, Jean Le Gascon, Pierre Lelong, Bernard Lemoigne, Mathieu, chirurgien Minguet, John Neville, Jacques Nepveu sieur de Pouancey, André Ribault, Jean Rose, Richard Sawkins, John Springer, George Spurre, John Stel, Jean Tocard, William Wright
- **Après 1680**. Nicolas Amon « Grenezé », Michiel Andriessen, Archambaud, Joseph Bannister, Jean Bernanos, Jean Blot, Pierre Bréha, Nicolas Brigaut, Brouage, Champagne, Jeremiah Conway, John Cook, Edmond Cooke, Daniel, François Daviot, Edvardt David, Desmarais, Anne Dieu-le-Veut, Jean-Baptiste Ducasse, Duchesne, Dumarc, Sieur Dumesnil, Jacob Evertsen, Jean Foccard, Pierre Godefroy, Pierre Gouin, Laurens de Graaf, Michel de Grammont, François Grogniet, Pierre Hantot « le Picard », George Hout, Cornelius Kelly, Pierre Lelong, Charles Lemaire, François Le Sage, Philippe Demesoile, Jacques Pednau, Petit, Le Picard, André Ribault, Jean Rose, George Spurre, Jean Tocard, Jean Tristan, Nicolaes Van Hoorn, Vertpré, Jean Jaham de Vertpré, Vigneron, William Wright, Jan Willems « Yankey »

Port-Royal de la Jamaïque (Cagway avant 1670)

Sir Thomas Moodyford, gouverneur de la Jamaïque, commence pour apaiser les relations avec l'Espagne par infliger des peines répétées aux flibustiers, qui partent pour La Tortue, faisant s'écrouler la situation économique de la Jamaïque. Devant se fait, Moodyford adopte la stratégie inverse et fait tout pour attirer les flibustiers de La Tortue à la Jamaïque, en particulier les Anglais, si bien que ces derniers ont déserté les colonies françaises dès la fin des années 1660, et que Port Royal devient le principal port d'attache de la flibuste dans les années 1670, pour céder cette place à Saint-Domingue dans les années 1680.

- **Avant 1665**. Lewis Alford, Allen, Edward Ashton, Bartolomé de La Cueva « Le Portugais », Philippe Bequel, Abraham et Willem Albertszoon Blauvelt, Bonidel, George Brimacain, John Bull, Jackman, Jean Picart, Charles, Bernard Claesen, Major Antony Collier, Henry Costing, Zachariah Delmcourt, Jean Duglas, Dumangle, Adrian Swart, George Freebourne, Thomas Freeman, William Goodlad, Thomas Gregge, Richard Guy, Jan Harmensen, William James, Minor Johnson, Robert Jordan, Laques, Abraham Malherbe, Edvardt Mansveldt, David Jan Marteen, Adrian Mitchell, Jean Moreau, Edward Morgan, Henry Morgan, John Morris, Milner Mugford, Robert Munden, Sir Christopher Myngs, François Peron, Jan Petersen, John Purdue, Jan Erasmus Reyning, Nicolas Riou, Lewis Scot, Robert Searle, Selnove, Adrian Swaert, Kem Syjbada, Wade, Sir Thomas Whetstone, William Whiting, Morris Williams
- **1665-1675**. John Ansell, John Bamfield, Coon Barnes, William Barnes, Bartolomé de La Cueva « Le Portugais », John Bennett, Aelbert Bernardsen, Bigford, Joseph Bradley, George Brimacain, Bernard Claesen, Thomas Clarke, Nathaniel Cobham, Edward Collier, Henry Costing, Rudolph Court, William Curson, John Deane, Robert Delander, Edward Dempster, Diego de Los Reyes « El Mulato », Richard Dobson, Dumangle, Patrick Dunbar, Gerrit Gerritsen « Roc le Brésilien », Richard Guy, Charles Hadsell, Jan Harmensen, Thomas Harris, Pieter Jansen, Roger Kelly, Richard Ludbury, Marquis de Maintenon, Edvardt Mansveldt, David Jan Marteen, Adrian Mitchell, Henry Morgan, John Morris, Sir Christopher Myngs, John Neville, Richard Norman, Jeffrey Pennant, Richard Powell, Lawrence Prince, John Pyne, Jonas Reekes, George Reaves, Jan Erasmus Reyning, Thomas Rogers, Thomas Salter, Robert Searle, John Shepherd, John Springer, Adrian Swart, Stedman, Charles Swan, Adrian Swaert, Clement Symons, Thornbury, Humphrey Thurston, John Waithling, Henry Wells, John Wentworth, Sir Thomas Whetstone, William Whiting, Francis Witherborn, Morris Williams, Thomas Woodriffe, William Wright, Gillis Delicaet « Yallahs »
- **1675-1680**. Robert Allison, Coon Barnes, Bartolomé de La Cueva « Le Portugais », John Bennett, Adam Brewer, George Brimacain, John Cox, John Coxon, Daniel, John Deane, Cornelius Essex, Gerrit Gerritsen « Roc le Brésilien », Peter Harris, Hewet, William Knight, Henry Morgan, John Neville, Lawrence Prince, George Reaves, Robert Searle, John Springer, Bartholomew Sharpe, Charles Swan, Thomas Woodriffe
- **Après 1680**. Michiel Andriessen, John Beare, George Brimacain, John Cox, John Coxon, Edward Davis, George Dew, Marie-Anne « Dieuleveult », Cornelius Essex, George Johnson, William Knight, Henry Morgan, Lawrence Prince, John Springer, George Spurre, Thomas Woodriffe, Thomas Woollerly (Thomas Handley)

Acadie

- **Port Royal**.
  - *1704-1710*. Bernard-Anselme d'Abbadie de Saint-Castin, Pierre Morpain, Pierre Maisonnat, Daniel Robineau
- **Penagouët**
  - *1689-1701*. Vincent d'Abbadie de Saint-Castin, Bernard-Anselme d'Abbadie de Saint-Castin

Belize

- **Avant 1665**. Abraham et Willem Albertszoon Blauvelt, Moses Cohen Henriques, Gerrit Gerritsen « Roc le Brésilien », Nathaniel Gordon, Diego de los Reyes « El Mulato », Laurens Prins, Peter Wallace
- **1665-1675**. Charlotte de Berry, Alexandre Exquemelin, Diego de los Reyes « El Mulato », François Nau l'Olonnais, Laurens Prins, Peter Wallace
- **1675-1680**. Laurens de Graaf, Michel de Grammont, Nicholas van Hoorn, Henry Morgan, Laurens Prins, Peter Wallace
- **Après 1680**. William Dampier, Laurens de Graaf, Michel de Grammont, Laurens Prins, Peter Wallace

Bermudes

- **Avant 1665**. Daniel Elfrith

Curaçao

- **1665-1675**. Jurriaen Aernouts, Cornelis Andriessen, William Wright
- **1675-1680**. Jurriaen Aernouts, Jan Erasmus Reyning, William Wright
- **Après 1680**. Jan Erasmus Reyning, William Wright

Colonies anglaises

- **Avant 1665**. John Aylett
- **Après 1680**. Robert Allison, John Eaton, John Markham, George Peterson

Île de Providence

- **1625-1650**. Samuel Axe, Daniel Elfrith, William Jackson, William Rous, Kempo Syjbada

La Martinique

- **1665-1675**. Lombardon, Charles François d'Angennes, marquis de Maintenon

New Providence

- **Après 1680**. Bréha, Jan Cornelissen, Thomas Handley, John Markham, Thomas Paine

Saint-Kitts-et-Nevis

- **Avant 1665**. Kempo Syjbada
- **Après 1680**. Bartholomew Sharpe

Saint-Thomas

- **Après 1680**. George Bond, John Cook, John Eaton, Adolphe Esmit, Jean Hamelin, Bartholomew Sharpe

Panama

- **Après 1678**. Eduardo Blomar, Edmund Cook, John Coxon, William Dampier, Edward Davis, François Grognier, Pierre Hantot « le Picard », Peter Harris, Thomas Macket, Bartholomew Sharpe



Activité pirate

« Les bandes de pirates des Bahamas ont eu un succès retentissant. À leur apogée, ils ont réussi à couper l'Angleterre, la France et l'Espagne de leurs empires dans le Nouveau Monde, barrant les routes commerciales, privant les plantations de canne à sucre de leur approvisionnement en esclaves. […] Certains ont accumulé des fortunes stupéfiantes, grâce auxquelles ils achetaient la loyauté des marchands, des planteurs, et même des gouverneurs. […]

En 1717, les pirates sont devenus si puissants qu'ils étaient capables de menacer non seulement des navires, mais également des colonies entières. Ils ont occupé des avant-postes britanniques dans les Îles Sous-le-Vent, menacé d'envahir les Bermudes, et ont opéré des blocus répétés de la Caroline du Sud[1]*.*

Bellamy […] ne se battait pas pour l'Angleterre, il combattait le système, capitaines, armateurs, rois, tout sans exception, et les membres de la compagnie de Hornigold qui pensaient la même chose n'étaient pas rares.

Les hauts diplomates informèrent [printemps 1717] [le secrétaire d'état britannique Joseph] Addison que les pirates étaient devenus «si nombreux qu'ils infestaient non plus seulement les mers autour de la Jamaïque, mais également celles du Nord du continent.» «À moins qu'une protection immédiate et efficace ne soit envoyée», le préviennent-ils, «le commerce tout entier de la Grande Bretagne dans cette région du globe ne serait pas uniquement arrêté, mais courait le danger imminent d'être perdu.» […]

La Royal Navy, incapable de mettre la main sur les pirates, s'est ensuite mise à avoir peur de les rencontrer tout court. Le HM[D] Seaford *avait pour mission de protéger les Îles Sous-le-Vent, pourtant son capitaine a rapporté qu'il était «en danger d'être pris» s'il avait à croiser contre les pirates [Samuel Bellamy en particulier]. […]*

Les navires de guerre, de toute façon, étaient rarement en état de naviguer, encore moins d'engager un ennemi. Le climat tropical faisait pourrir les voiles et les cordages, et corrodait les organeaux et les ancres, alors que rien de tout cela ne pouvait être remplacé facilement dans les Indes Occidentales. Si un grand mât venait à être perdu dans la tempête ou en combat, le navire aurait dû naviguer jusqu'en Nouvelle-Angleterre pour un remplacement car il n'y a pas d'arbre adapté dans les îles. […]

Le seul moyen efficace de combattre les parasites [les tarets] était de caréner la coque tous les trois mois […]. Les plus petits navires pouvaient le faire sur des plages en pente douce, mais les plus grands, comme les frégates de la Navy, nécessitaient une sorte de base sur laquelle faire reposer la coque. […]

Les équipages [des navires de guerre anglais en station dans les Antilles] étaient encore en pire état que les navires. Les hommes souffrant déjà d'une mauvaise alimentation, de maladie, d'une discipline dure et de l'exposition au danger, avaient en outre des difficultés à s'acclimater à la chaleur et à l'humidité des Caraïbes. Cela n'aidait pas qu'ils soient habillés de vêtements de laine et nourris de viande salée, de biscuits indigestes et d'une grande quantité de bière et de rhum. Une fois exposés aux maladies des tropiques – malaria et fièvre jaune, variole et lèpre – les marins commencèrent à tomber comme des mouches. »

Colin Woodard, The republic of pirates

Note à l'attention des MJ

Comme le reste de ce livre, ce qui suit a pour seule vocation d'enrichir votre scénario d'éléments historiques et de vous donner des idées de scénarios. Ne voyez ceci en aucun cas comme une limite à votre imagination.

Légende

Comme ailleurs dans ces carnets, les pirates ou flibustiers ayant commis des pirateries sont notés en caractères romains non soulignés. Les *flibustiers*, autres *aventuriers* semi-légaux et pirates grâciés sont en italique. La distinction entre pirates et flibustiers au XVII[e] est ténue : un flibustier est sous commission attaquant en période de guerre un ennemi de la nation n'est pas hors-la-loi, alors qu'un flibustier attaquant sans être couvert par son gouvernement est hors-la-loi, mais qu'en est-il des flibustiers attaquant avec l'accord oral ou bien même à la demande de leur gouverneur un pays avec celui dudit gouverneur ? Dans ce dernier cas, certains flibustiers ont été chaleureusement accueillis (Nau l'Olonnais, Laurens de Graaf, etc.) tandis que d'autres ont été dépossédés de leur butin, voire pendus. Malgré, cela, ces aventuriers aux frontières

1 Stede Bonnet, Charles Vanes, puis Edward Teach

de la loi seront notés en italique. Les *corsaires* sont soulignés et en italique et les chasseurs de pirates ou officiers de la Royale sont en caractères romains soulignés. Cependant, les corsaires ne sont indiqués que dans la mesure où ils ont interagi effectivement avec les pirates, alors qu'il est stipulé sur toute lettre de marque qu'un corsaire doit se faire chasseur de pirate s'il en rencontre un. Pour les affrontements, les deux camps sont séparés par un « *vs* » et l'issue du combat est indiquée.

Un [A] indique lorsque les aventuriers sont sur place pour attaquer le lieu et [D] lorsqu'ils le sont pour le défendre.

- Lorsque plusieurs noms d'aventuriers sont indiqués à la suite avant une date entre parenthèses, cela signifie que tous ces aventuriers ont navigué en association (ex : Benjamin Hornigold, Edward Teach (1717)).
- Lorsque deux groupes d'aventuriers sont indiqués à la même année au même endroit dans deux listes différentes, cela signifie qu'ils ne se sont pas rencontrés ou qu'ils n'étaient pas associés. Lorsqu'après un tel cas tous les aventuriers sont dans la même liste, cela signifie qu'ils sont devenus associés (ex : Benjamin Hornigold, Edward Teach (1716), Samuel Bellamy (1716), Benjamin Hornigold, Edward Teach, Samuel Bellamy (1716)).
- Lorsque le cas inverse – ensemble d'abord et séparés ensuite – se produit, cela sinifie soit qu'ils se sont perdus, soit qu'ils se sont séparés pour se retrouver plus tard, soit qu'ils ont rompu l'association (ex : Benjamin Hornigold, Samuel Bellamy, Olivier Le Vasseur « La Buse » (1716), Benjamin Hornigold (1716), Samuel Bellamy, Olivier Le Vasseur « La Buse » (1716))
- Lorsqu'un même groupe d'aventuriers est indiqué deux fois avec deux dates différentes, cela signifie qu'il a quitté le lieu entre les deux années (ex : John Bowen (1702), John Bowen (1702)).
- À l'inverse, une liste d'aventuriers n'est pas répétée en cas de venues successives la même année (ex : Charles Vane (1718)).
- Lorsque les associés avaient un rôle autre que celui de capitaine, leur rôle à bord est indiqué entre parenthèses (ex : Charles Vane, Edward England (quartier-maître) (1718)).

Le terme de « Repaire » de pirate est historiquement difficile à définir, entre les lieux où croisent les navires, les mouillages, les rares repaires secrets connus et les républiques pirates. Les pirates ne sont indiqués dans un lieu précis que dans la mesure où des écrits attestent leurs présences à l'année indiquée[1] ou s'ils sont en toute probabilité passés par ces lieux. Dans ce dernier cas, leurs noms et la date sont grisés. De plus, dans la suite, les avantages apportés par les différents lieux, indiqués en exposants.

[A] **A**bri contre les tempêtes et les cyclones.

Ambiance

Le navire des PJ avance sur son erre – son inertie – sur une mer d'huile – parfaitement plate – translucide. Des lueurs dorées ou argentées de pièces d'or et d'argent, et de couleur verte, rouge ou bleue de pierres précieuses, apparaissent par flash alors que le soleil renvoie leurs reflets. Très profond et donc inaccessible, l'épave d'un ancien et massif navire est posée sur le fond, magnifique, sous le navire des PJ. Une partie de son trésor est sorti par les trous béants de sa coque. L'état de l'épave dépend de son âge. Lui reste-t-il des lambeaux de voiles déchirées gonflées par le courant, des mâts entourés de poissons, des corps pourrissants ou réduits à l'état de squelettes ?

[C] Lieu où **c**roiser pour trouver des proies. [C+]. Le lieu est un passage obligé de navires richements chargés. [C++] Dans ces zones se sont faites les plus fabuleuses prises de l'histoire de la piraterie et de la flibuste.

[D] Lieu où **d**issimuler aisément son navire.

[E] Lieu où faire de l'**e**au et des provisions fraiches.

[Em] Présence d'**E**sclaves **m**arrons.

[F] Présence de **f**ortifications.

[G] Station de navire de **g**uerre.

[H] Lieu où recruter aisément des **h**ommes d'équipage.

[Ia] Présence d'**I**ndigènes **a**lliés ou amicaux.

[Ih] Présence d'**I**ndigènes **h**ostiles.

[M-] Lieu touché par quelques **m**aladies endémiques.

[M] Lieu de **m**aladies endémiques (mort d'⅓ des Européens dans l'année de leur arrivée).

[M+] Contrée insalubre du fait des **m**aladies endémiques.

[N] Lieu où se pratique la traite **n**égrière.

[P] Lieu offrant une excellente **p**rotection contre les navires de guerre.

[Ra] Lieu où **r**adouber ou caréner.

[Re] Présence de **re**celeurs. S'ils sont connus de tous, un « + » est indiqué (+), sinon ils doivent être trouvés en enquêtant dans la ville.

[S-] Absence de **s**ympathisants : population antipirate.

- 1 chance sur 10 de ne pas être dénoncé (+1 chance sur 10 pour un Héros Populaire et +3 pour un personnage ayant pour trait de réputation Inhibition de la vermine).

1. NdlA : un découpage plus précis aurait parfois été impossible (cela relève parfois du défi pour déterminer les années de passage des pirates). De plus, cela laisse au MJ une plus grande latitude pour introduire ces figures de la piraterie dans ses scénarios.

Scénarios possibles

La carte au trésor menant au trésor d'un pirate est une aventure déjà vue et manquant de réalisme, car le pirate qui a enterré son or n'aura pas besoin de carte pour le retrouver : la perdre serait synonyme de perdre son trésor et il est des choses que l'on n'oublie pas.

En revanche, de nombreux types de scénarios peuvent tourner autour du naufrage d'un navire contenant un trésor. Nos héros auront besoin de cinq informations pour arriver à récupérer le trésor : (1) l'existence du naufrage et son lieu approximatif, (2) la cargaison transportée et la cargaison restante dans l'éventualité d'un sauvetage déjà réalisé, (3) de la raison pour laquelle tout n'a pas déjà été récupéré (épave introuvable, lieu ou la mer est particulièrement mauvaise, problèmes de frontières politiques, de diplomatie ou d'indigènes agressifs, secret conservés par les rares témoins), (4) le lieu exact du naufrage, et (5) enfin comment réussir à récupérer le trésor englouti. Nos héros peuvent avoir survécu au naufrage ou avoir été des témoins occulaires. S'ils ont eu vent du naufrage ou bien sont des chasseurs d'épave, ils devront trouver des témoins et des documents leurs permettant d'accéder à toutes ces informations.

Imaginons que nos héros viennent de survivre à un naufrage, sans savoir ce que porte le navire qui a sombré. Alors qu'ils essaient de passer à autre chose, les autres rescapés sont éliminés les uns après les autres. Par qui ? Un survivant du naufrage ? Un tiers ? Pourquoi ? Pour s'assurer d'être les seuls à connaître l'emplacement de l'épave ?

- 0 chance sur 10 d'être aidé (+2 pour un Héros Populaire et +4 pour un personnage ayant pour trait de réputation Inhibition de la Vermine).
- 0 chance sur 10 d'être sauvé de la corde ou des soldats par la population (+1 pour un Héros Populaire).
- Recherche d'espions : Connaissance des Gens (Ada) Très Difficile (-3) (Impossible (-6) en cas d'Échec sur un Test de Langue étrangère (Exp)) et faire un Test de Chance pour savoir si on est dénoncé en cas d'Échec.

S Présence de **s**ympathisants nombreux pour la piraterie dans les rangs des habitants pauvres ou dont le commerce n'est pas menacé par les pirates.

- 6 chances sur 10 de ne pas être dénoncé (+1 chance sur 10 pour un Héros Populaire et +3 pour un personnage ayant pour trait de réputation Inhibition de la vermine).
- 3 chances sur 10 d'être aidé (+4 pour un Héros Populaire et +2 pour un personnage ayant pour trait de réputation Inhibition de la Vermine).
- 1 chance sur 10 d'être sauvé de la corde ou des soldats par la population (+2 pour un Héros Populaire et +1 pour un personnage ayant pour trait de réputation Inhibition de la Vermine).
- Recherche d'espions : Connaissance des Gens (Ada) Assez Facile (+1) (Difficile (-2) en cas d'Échec sur un Test de Langue étrangère (Exp)) et faire un Test de Chance pour savoir si on est dénoncé en cas d'Échec.

S+ **S**ympathisants omniprésents : population pro-pirates dans les rangs des habitants pauvres ou dont le commerce n'est pas menacé par les pirates.

- 9 chances sur 10 de ne pas être dénoncé (+1 chance sur 10 pour un Héros Populaire et +1 pour un personnage ayant pour trait de réputation Inhibition de la vermine).
- 5 chances sur 10 d'être aidé (+4 pour un Héros Populaire et +1 pour un personnage ayant pour trait de réputation Inhibition de la Vermine).
- 2 chances sur 10 d'être sauvé de la corde ou des soldats par la population (+2 pour un Héros Populaire et +1 pour un personnage ayant pour trait de réputation Inhibition de la Vermine).
- Recherche d'espions : Connaissance des Gens (Ada) Très Facile (+3) (Assez Facile (+1) en cas d'Échec sur un Test de Langue étrangère (Exp)) et faire un Test de Chance pour savoir si on est dénoncé en cas d'Échec.

V **V**ide de toute présence humaine.

- Présence faible

+ Forte présence des éléments

→Date Jusqu'à cette date.

Date→ Depuis cette date.

Note 1 : ne sont indiquées que les informations attestées, seule la présence d'un élément est informative. L'absence d'élément (ex : ^{E}) n'indique pas que cet élément n'est pas présent, mais seulement qu'aucune trace ne nous est connue.

Note 2 : dans la suite, les avantages apportés par une région s'appliquent *potentiellement* aux sous-régions qu'elle contient si et seulement si aucun ensemble avantage n'est noté pour la sous-région.

Note 3 : les navires de guerre anglais en station sont donnés à titre d'exemple. La liste n'est donc pas exhaustive. Cependant, les navires indiqués étaient bien en station aux lieux et aux dates indiquées.

Règles concernant les sites de naufrages

Découvrir la présence de naufrages dans une région particulière réclame une recherche active, qui peut donner lieu à un scénario. Retrouver la localisation de l'épave réclame également de solides compétences en Histoire, Géographie, Navigation, et Hydrographie si le navire a fait naufrage dans une tempête. Des Tests utilisant ces différentes compétences seront donc nécessaire pour retrouver l'épave.

Les épaves sont plus ou moins Accessibles. Leur accessibilité correspond à un modificateur réduisant le nombre de Succès obtenu à tout Test de compétence pour préparer ou réaliser le sauvetage. Le MJ est libre de modifier l'Accessibilité d'un ou de plusieurs des éléments suivants, de préférence en équilibrant l'Accessibilité moyenne en donnant un modificateur contraire à un ou plusieurs autres éléments.

1) Existence d'un site de naufrage. Les témoins peuvent être peu nombreux ou avoir disparu, à moins que les autorités ne tiennent l'information secrète pour tenter un sauvetage plus tard. Cette information peu donc finir par se perdre, mais le site peut être redécouvert par exemple par un pêcheur qui ramène des pièces d'argent dans ses filets et s'en vante sur le quai ou se dirige vers une taverne pour dépenser ses pièces dont il dégage les algues et les concrétions de sable.

2) Cargaison transportée. Plus la cargaison est riche (et non-périssable), et plus cette information sera tenue secrète. La nature de la cargaison peut être obtenue de la bouche d'un officier devant la torture ou la menace à moins qu'il ne soit tout simplement corruptible. Elle apparait également dans les documents (connaissement, police d'assurance…) que transportait le navire et qui ont peut-être été récupérés, ou encore dans le port de départ du navire.

3) Sauvetages passés de l'épave. Si aucun sauvetage n'a été pour le moment réalisé, cela peut être parce qu'aucun témoin n'est vivant ou capable de localiser le navire, parce que le sauvetage n'en vaut pas la peine, du fait de la quantité et de la nature de la cargaison, ou encore parce qu'il est en cours de préparation. Il peut également avoir été tenté en vain, parce que l'épave n'a pas été trouvée, a été déplacée par une tempête, les courants, les bancs de sable qui peuvent l'avoir partiellement recouverte. L'épave peut également se trouver tout simplement trop profond. Si un sauvetage a été réalisé, il peut avoir été arrêté lorsque le coût du sauvetage se met à dépasser le montant potentiel récupéré. Il peut également avoir été arrêté car les autres zones du navire sont inaccessibles, ou bien le trésor s'est répandu au fond, voire a été recouvert par la coque…

4) Localisation exacte de l'épave. Pour trouver une épave encore introuvée, les PJ ne disposent que de trois options : avoir mis la main sur un rescapé du naufrage, disposer d'un témoignage visuel (pêcheur par exemple), et enfin deviner par ou est passé le navire. Dans ce dernier cas, découvrir le site du naufrage n'est possible que du fait d'une erreur de pilotage, par exemple à cause d'une carte fausse dont les PJ disposeraient ou de l'étroitesse d'une passe dont le malheureux navire a trop dérivé pour sortir (mauvais timonier, mauvais navire, mauvais état global du navire, avarie grave). Si un sauvetage a été réalisé, trouver l'épave est nettement plus aisé : il suffit d'interroger un officier, officier-marinier, matelot ou plongeur qui a participé au sauvetage. Il pourra également répondre à la question 3)

5) Savoir comment récupérer le trésor. À moins qu'un participant à une tentative de sauvetage ait eu une idée qu'il a préféré garder pour lui ou qui n'a pas retenu l'attention de l'officier en charge du sauvetage d'épave, nos héros devront analyser la situation et improviser. En tant que MJ, vous devrez user de votre bon sens pour imaginer à partir de ce qui a pu se passer pour déterminer la disposition des pièces du puzzle que représente l'épave. N'hésitez pas à vous munir d'un plan.

Localisation des événements

Vous trouverez sur des cartes attenantes aux activités pirates les localisations précises des lieux évoqués dans le texte. Certains lieux ont changés de nom, d'autres ont été rayés de la carte par la suite, aussi ce sont les noms correspondant à l'époque de l'activité des pirates qui sont donnés et correspondent au texte. Certains noms sont des traductions phonétiques qui diffèrent selon les nationalités, voire selon les personnes.

Sur de nombreuses cartes, seuls les lieux où la présence de pirates, de flibustiers ou de chasseurs de pirates est attestée sont indiqués, mais sur certaines cartes, d'autres lieux sont notés car ils peuvent présenter un intérêt en jeu : notamment les grandes villes et les comptoirs des Indes Occidentales.

Sites de naufrages

Le naufrage de la Flotte au Trésor de 1715 fut un élément déclencheur essentiel de la piraterie caraïbe, déclenchant une véritable fièvre de l'or à la Jamaïque. Ce n'est pas le seul site de naufrage ciblé par les aventuriers. Plusieurs flibustiers (Jean Blot, Pierre Bart, John Markham et Thomas Paine) ont pillé l'épave de la *Nuestra Señora de las Maravillas* près de Grand Bahama. Le pillage d'épave, ou bien le pillage des équipes de sauvetage d'épave, peuvent se révéler très lucratives pour les pirates. Les principaux sites de naufrage sont donc indiqués dans la suite.

Ces indications sont comme le reste de cet ouvrage… des indications, certes historiques, mais en aucun cas des sources de restrictions de scénarios. Sentez vous donc libres de modifier la date, le lieu ou les circonstances

du naufrage, ou encore la nature ou le montant de la cargaison.

Note : les sites de naufrages au trésor sont numérotés ([1], [2], etc.), et peuvent être identifiés par leurs numéros sur les cartes. Les épaves résultant de naufrages d'aventuriers, en noir, peuvent ne pas contenir de trésor. Ils ne sont pas numérotés, mais peuvent être retrouvés dans les activités pirates des lieux.

Site de naufrageurs

Sur un site de naufrageur typique, de nombreuses carcasses des navires attirés par les feux des naufrageurs jonchent le fond et le rivage. Les carcasses restant sous le niveau de la mer même à marée basse peuvent encore contenir des trésors

Europe, littoral Atlantique, Manche, Mer du Nord et Baltique

Russie.

- **Saint Pétersbourg**. John Derdrake (charpentier du port) (1710), John Derdrake (1710)

Suède[A,C,D,E,F,H(→1500),P,Ra]. John Derdrake (1710-1720)

- **Blekinge**. Gustav et Christina Anna Skytte (1657-1662)
- **Île de Gotland**[A,C,D,E,F,G,H(Vitalienbrüder),P(Vitalienbrüder),Ra]. Vitalienbrüder (Heinrich Corte, Yesse Dene, Klaus Escaut, Michelsen Godeke, Tiderich Hogezee, Herman Howeupe, Ohte Rover, Clays Scheld, Johan Stortebeker, Arnd Stuke, Henning Mandüvel, Nikolaus Milies, Jan Velhove, Bartholomeus Voet, Hans van Wethemonkule, Hennig Wichmann, Magister Wigbold) (fin XIVe siècle)
- **Götenborg** ou **Göteborg**[F]. Lieutenant Isak Browald (1722-1729), Lars Gathenhielm (1710-1711), Lars Gathenhielm, Ingela Olofsdotter Gathenhielm (1711-1718), Ingela Olofsdotter Gathenhielm (épouse de Lars Gathenhielm, puis d'Isak Browald) (1718-1729), Saint-Léger (1717)
- **Härjedalen**. Kristoffer Trondsen? (1564)
- **Jämtland**. Kristoffer Trondsen? (1564)
- **Stockholm**. John Derdrake† (arrêté, condamné pour piraterie, puis pendu) (1734)
- **Strothing**. John Derdrake (navire coulé à l'ancre) *vs* deux navires de guerre russes (1720), John Derdrake (sans navire) (1720)
- **Vrångö**. Johanna Hård (?-1824)

Norvège[A,C,D,E,F,H (→1500),P,Ra]. Erlend Eindridesson (1445), Marten Pechlin (?-1526), Tønnes Kaade Samuelsen (1808), Johannes Jacobsen Røscher (1810), John Williams (1816)

- **Bergen**[A,E,G,H,Ra]. Olav Nilsson Skanke (1448-1458), Klement *vs* Kristoffer Trondsen (1526), Kristoffer Trondsen, Olaf Lang (faits prisonniers, condamnés à morts, mais évadés) (1530), Kristoffer Trondsen (trahi et fait prisonnier) (1536), Kristoffer Trondsen (1536-1542), Otto Stigsson (1536-1542)
  - *Forteresse de Bergenhus*[F+]. Kristoffer Trondsen (emprisonné) (1535)
- **Trøndelag**. Kristoffer Trondsen? (1564)

Légende des cartes

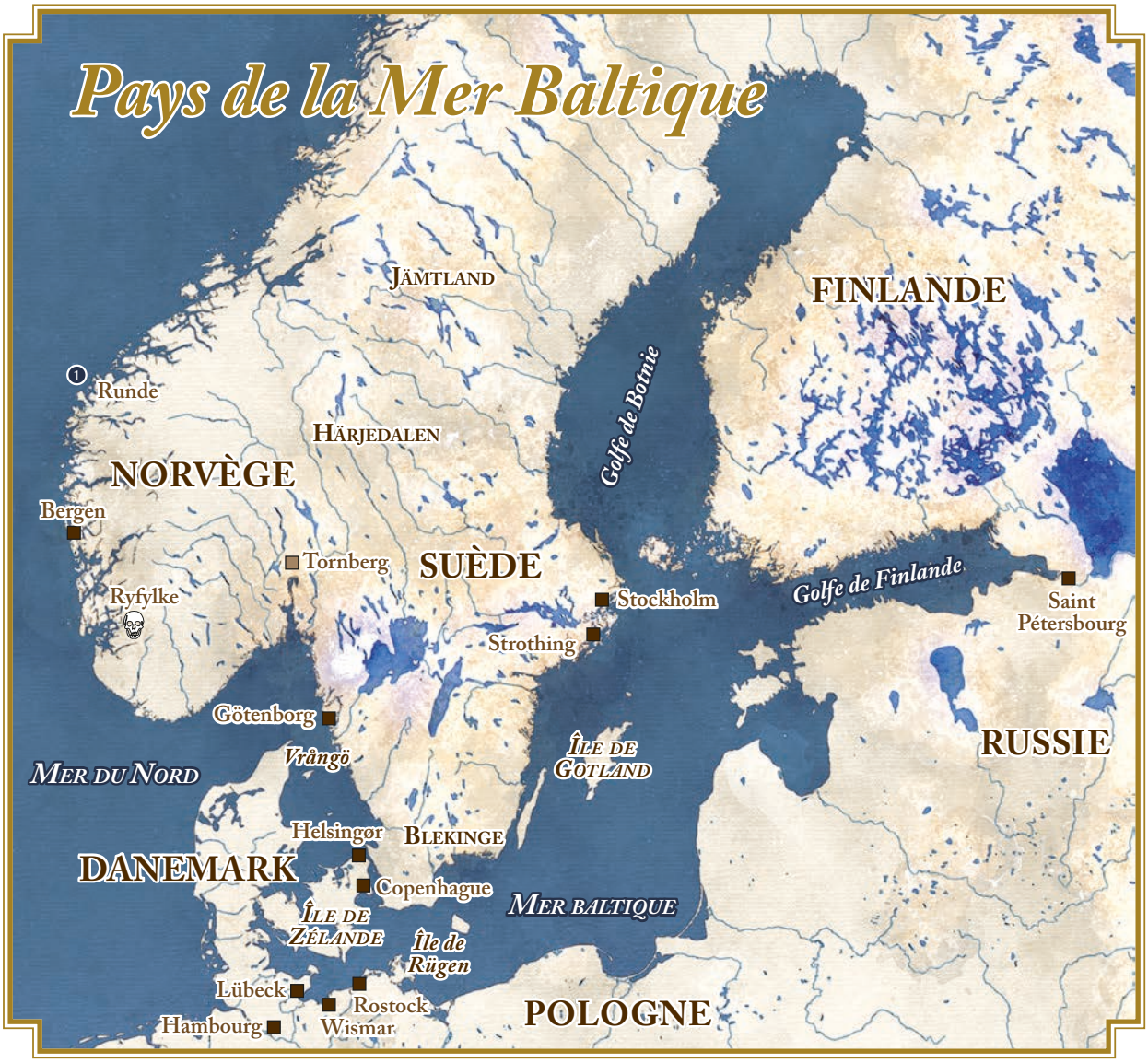
Voici la légende correspondant aux cartes

ARCHIPELS
Île
Îlot

PAYS, ROYAUME
Région
Sous Région
Lieu

OCÉAN
Mer
Canal ou détroit
PN2 - Carte - Rivière
Baie
Axe de navigation

- Colonie (occupation des lieux) non fortifiée, ou ville notable d'indigènes
- Colonie, ou ville indigène, fortifiée
- Comptoir (commerce basé sur les relations avec les indigènes) non fortifiée
- Comptoir fortifié
- Installation, colonie ou république pirate non fortifiée
- Installation, colonie ou république pirate fortifiée
- Repaire pirate secret
- Site de naufrage au trésor
- Site de naufrage d'aventurier
- Passage privilégié des routes commerciales proches



- *Fjord de Trondheim*.
  - Château de Steinvikholm[F]. Kristoffer Trondsen (1534-1536)
- **Fjords**[A,D,E,P]. Knut Ellingsen (1810)
- **Île Runde.**
  - *Site de naufrage*[1] (Peu accessible (-2)). En 1725, l'East Indianman néerlandais *Akerendam*, à destination de Batavia, se fracasse emporté par une violente tempête sur la pointe nord de l'Île Runde, ne laissant aucun survivant. Une équipe de sauvetage réussit à récupérer 5 coffres (15 750 pièces de huit) remplie de pièces d'argent sur les 19 que contenait le navire. Il reste donc aux abords de l'île 14 coffres, pour une valeur de 44 000 pièces de huit.
- **Ryfylke**. Elise Eskilsdotter (1460-1468)
- **Tornberg (Norderhov)**. Alv Erlingsson (1283-1290)

Danemark[A,C,D,E,F,H(→1500)]. John Derdrake (1710-1720)

- **Île de Zélande.**
  - *Copenhague*[A,C,D,E,F,G,H,Ra]. John Williams (1816), John Williams (arrêté et emprisonné) (1816-1818)
  - *Helsingør*[A,C,D,E,F,G(Hanse),H,P,Ra]. Hans Pothorst (1473-1490) et Didrik Pining (1473-1490) (auraient découvert l'Amérique 20 ans avant Christophe Colomb)
- **Pellworm**. Kort Wiederich (1404-1447)

Pologne. John Derdrake (1710-1720), John Julian (1803-1810)

- **Saint Empire Romain Germanique**[C]. *Gueux de mer* (1568-1630)

- **Hambourg**[A,C,D,E,G,F,H,Ra]. Klaus Störtebeker (fin XIVe siècle), Didrik Pining (?-1468)
- **Mecklenburg, Rostock et Wismar**[A,C,D,E,F,G (Hanse),H(Vitalienbrüder),P(Vitalienbrüder),Ra(lieux isolés)]. Vitalienbrüder (Heinrich Corte, Yesse Dene, Klaus Escaut, Michelsen Godeke, Tiderich Hogezee, Herman Howeupe, Ohte Rover, Clays Scheld, Johan Stortebeker, Arnd Stuke, Henning Mandüvel, Nikolaus Milies, Jan Velhove, Bartholomeus Voet, Hans van Wethemonkule, Hennig Wichmann, Magister Wigbold) (fin XIVe siècle)
- **Île de Rügen**[A,C,D,E,F,G,H(Vitalienbrüder),P(Vitalienbrüder),Ra]. Vitalienbrüder (Heinrich Corte, Yesse Dene, Klaus Escaut, Michelsen Godeke, Tiderich Hogezee, Herman Howeupe, Ohte Rover, Clays Scheld, Johan Stortebeker, Arnd Stuke, Henning Mandüvel, Nikolaus Milies, Jan Velhove, Bartholomeus Voet, Hans van Wethemonkule, Hennig Wichmann, Magister Wigbold) (fin XIVe siècle)
- **Stralsund**. John Derdrake (dans son domaine acheté avec son butin) (1720-1734)

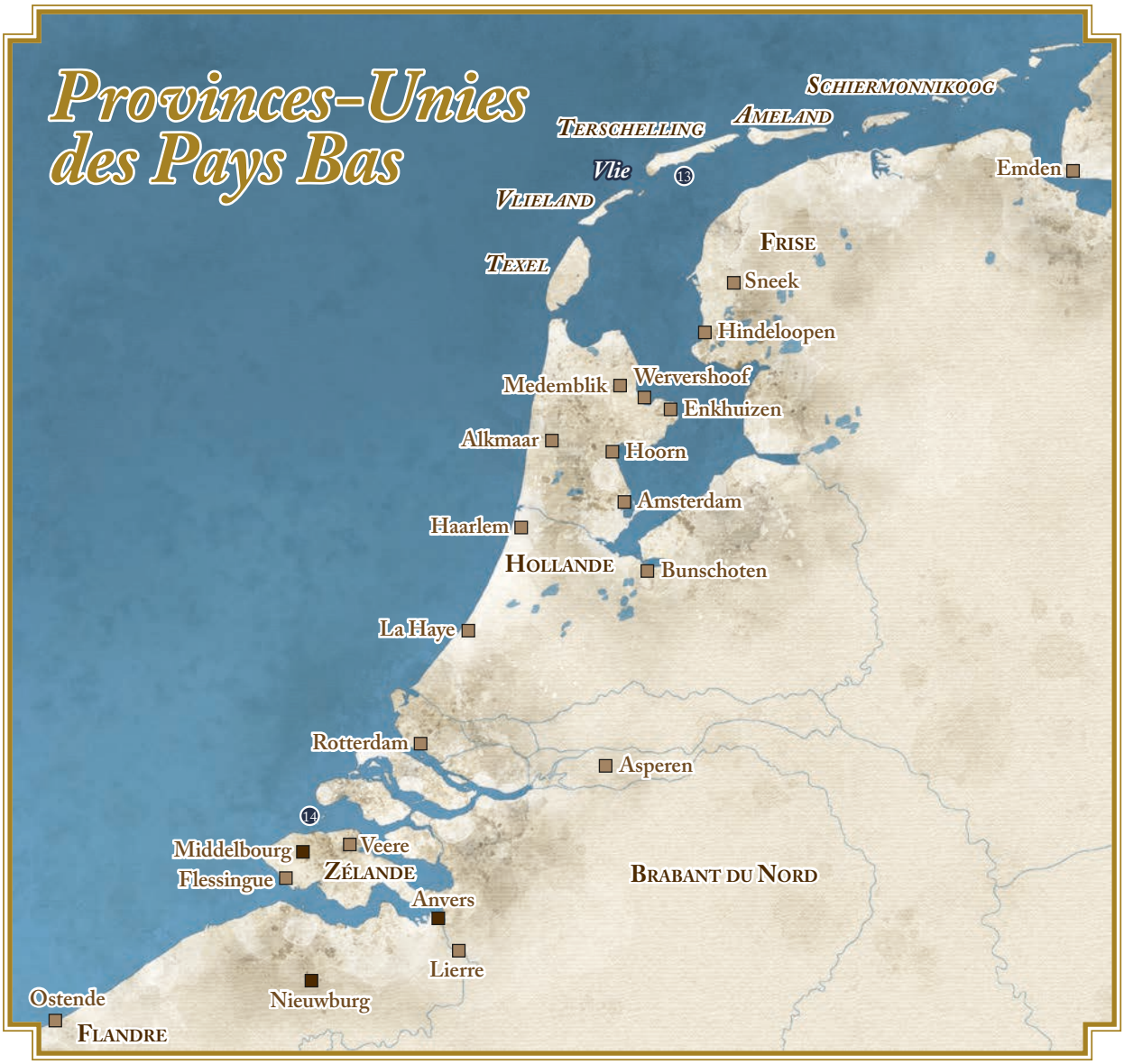
Mer du Nord[A,C,D,E,P,Ra]. Harry Pay (1402), Klein Henszlein (1560-1573), *gueux de mer* (1568-1630, cf. page 173), corsaires de Salé (XVIIe-XIXe siècles, cf. page 174), John Benbow (1669-1688)

Provinces-Unies des Pays Bas[A,C+,D(→1500),E,F,G(1579→),H(→1500),P(→1500),Ra,Re(→1500)]. Pier Gerlofs Donia (1515-1516), *gueux de mer* (1568-1630), *Sir Humphrey Gilbert* (1572), *Jacob Mahu*, *Simon de Cordes*, *Sebald de Weert* (départ de l'expédition) (1598), *Sebald de Weert* (retour de l'expédition) (1600), *Siemen Danziger* (1600-1606), corsaires de Salé (XVIIe-XIXe siècles, cf. page 174), *Joris Van Spilbergen* (départ) (1615), *Joris Van Spilbergen* (retour) (1617), *Soliman Reis* (1617), John Benbow (1669-1688)

- **Les gueux de mer**. Voir *Gueux de mer* page 173.
- **Brabant du Nord**. *Justinus de Nassau* (1601-1625)
- **Flandre**. Armée navale de Parme de l'Invincible Armada (1588)
- *Ostende*[F(1811→)]. Phillip Roche (1722)

- **Frise**[A,C,D,E,F,H(→1500),P,Ra]. Pier Gerlofs Donia (1515-1516)
  - *Asperen*[F+]. Pier Gerlofs Donia[A] (1517), puis son neveu Wijerd Jelckama (1517-1523), Claes Gerritsen Compaen (1621)
  - *Bunschoten*. Plusieurs pirates frisons (capturés) *vs* Anthonius van den Houte (1518)
  - *Emden*. Kristoffer Throndsen (1540?-1544)
  - *Enkhuizen*. Pier Gerlofs Donia (1517)
  - *Hindeloopen*. Pier Gerlofs Donia (1518)
  - *Middelbourg*[F]. Pier Gerlofs Donia[A] (1517)
  - *Nieuwburg*[F]. Pier Gerlofs Donia[A] (1517)
  - *Sneek*. Pier Gerlofs Donia (1519-1520)
  - *Île de Terschelling*.
    - Site de naufrage[13] (Très peu accessible (-3)). En 1799, la frégate britanique HMS *Lutine* transporte 4,8 millions de pieces de huit pour éviter un crash boursier allemand. Elle sombre avec sa cargaison sur l'île de Terschelling, et le naufrage ne connait qu'un survivant. Le trésor reste au fond de la Mer du Nord et le crash boursier annoncé se produit donc.
  - *Vlie*. Claes Gerritszoon Compaen (1627), Sir Robert Holmes[A] (destruction par brûlot de 150 navires de commerce néerlandais) (1666)
- **Hollande**.
  - *Alkmaar*. Pier Gerlofs Donia[A] (1517)
  - *Amsterdam*. *Cornelis de Houtman* (1592-1595), *Cornelis de Houtman* (départ d'expédition) (1595), *Jacques l'Hermite* (Amiral), *Gheen Huygen Schapenham* (Vice-Amiral), *Julius Wilhelm Van Verschoor* (Contre-Amiral), *Johannes Van Walbeeck* (cartographe) (départ 1623 ; retour 1626)
  - *Haarlem*. *Jan Janszoon* (futur Murat Reis le jeune) (1600)
  - *Hoorn*. Pier Gerlofs Donia (1517)





- *Medemblik*. Pier Gerlofs Donia[A] (1517)
- *Rotterdam*. *Olivier van Noort* (1598), *Olivier Van Noort* (1601), Phillip Roche (1722)
- *Texel*. *Jacob Willekens*, *Pieter Pieterszoon Heyn*[A] (1624)
- *Wervershoof*. Pier Gerlofs Donia (1517)

- **La Haye**. Claes Gerritsen Compaen (1627)
- **Zélande**.
  - *Site de naufrage*[14] (Très peu accessible (-3)). Les deux East Indianmen néerlandais *Vliegenthart* et *Anna Catharina* touchent un banc de sable du fait d'une erreur de navigation. L'*Anna Catharina* se fracasse sur le banc, tandis que *Vliegenthart* troue ses fonds, continue sa route va couler par dix brasses de fond. Le *Vliegenthart* transportait 200 000 pièces de huit en or et en argent, alors que le contenu de l'*Anna Catharina* est inconnu.
  - *Flessingue*. Claes Gerritsen Compaen (1622), *Siemen Danziger le Jeune* (1626-1627), *Bartel Brandt* (1652-1667)
  - *Veere*. Kristoffer Throndsen (entre 1537 et 1544), Murat Reis (le jeune) (1622)

Belgique. *Gueux de mer* (1568-1630, cf. page 173), Corsaires de Salé (XVII[e]-XIX[e] siècles, cf. page 174), Francis Beme (1639)

- **Anvers**[A,C,E,F,G,H,Ra,Re]. Francis Beme (1639)
- **Lierre**[C]. *Archevêque Engelbrektsson*, Kristoffer Throndsen (en exil car catholiques) (1536-1537)


Écosse
SHETLAND
4
Out Skerries
3
ORCADES
Eday
Détroit du Firth
Lewis
Berisay
Scalpay
Duntulm
Totternish
Rona
Skye
HÉBRIDES
Barra
Canna
2
Findlater
ÉCOSSE
Édimbourg

Écosse[A,C,D,E,F,G,H,Ra]. Ruari Og MacNeil (autour de 1579), Medina Sidonia (Invincible Armada) (1588), corsaires de Salé (XVII[e]-XIX[e] siècles, cf. page 174), Peter Love† (pendu) (?-1610), John Benbow (1669-1688), Alexander Dalzeel† (pris et pendu) (1715), Peter Heaman†, François Gautier† (pris et pendus) (1821-1822)

- **Édimbourg**[A,E,F,G,H,Ra]. Ruari Og MacNeil† (condamné pour piraterie, puis grâcié) (158?), Peter Love† (prisonnier, puis condamné pour piraterie, puis pendu) (1610), Neil MacLeod† (condamné pour piraterie, puis pendu) (1613)
- **Findlater**[F]. Naufrageurs (1250-1600)
  - *Site de naufrageur*[2] (Assez peu accessible (-1)).
- **Îles Hébrides.** Neil MacLeod, Torquil Blair (1598-1613)
  - *Baie*. Walter Kennedy (navire drossé à la côte) (1721)

« Très boisée, de bonne pêche, et un refuge de première importance pour les voleurs et les assassins. »

Dean Munro en 1549, in Hamish Haswell-Smith, The Scottish Islands: a Comprehensive Guide to Every Scottish Island

  - *Île de Canna.* Pirates divers (autout de 1550)
  - *Île de Barra*[A,C,D,E,G,H,P,Ra]. Ruari Og MacNeil (autour de 1579)
    - Kisimul Castle. Ruari Og MacNeil (autour de 1579)
  - *Île de Lewis*[A,C,D,E,G,H,P,Ra]. Neil MacLeod, Peter Love (?-1610), Peter Heaman†, François Gautier† (arrêtés, condamnés pour meurtre et piraterie, et pendus) (1821)
    - Île de Bereasaidh ou Berisay[F+]. Neil MacLeod, Torquil Blair (1597-1601?), Neil MacLeod, Peter Love, Torquil Blair (1601?-1610), Peter Love (fait prisonnier par MacLeod par traîtrise de la famille Blair) (1610), Neil MacLeod, Torquil Blair (capturés) vs Ruaraidh MacKenzie (1613)
    - Rona, Port nan Robaireann (« Port des voleurs ») [D+]. Calum Garbh MacLeod (1518-?)
    - Brochel Castle[F]. Calum Garbh MacLeod (1518-?)
  - *Scalpay*. Pirates de Canna.
  - *Île de Skye*.
    - Trotternish, Caisteal Huisdean. Hugh Gillespie (XVII[e] siècle), Hugh Gillespie (fait prisonnier) *vs* clan MacDonald (XVII[e] siècle)
    - Donjon de Duntulm. Hugh Gillespie† (mort de faim)
- **Îles Orcades**. John Smith (1724), John Smith (1725)
  - *Île proche de Cariston*. John Smith (1724)
  - *Détroit du Firth*. Hommes de John Smith (capturés) *vs* garde-côtes de la douane royale (1724), Peter Solgard (John Smith prisonnier à son bord) (1725)
  - *Île le Veau.* John Smith (1724)
  - *Île Eda (ou Eday)*. John Smith (1724)
- **Shetland**. *Sir Martin Frobisher* (1576)
  - *Site de naufrage*[3] (Très peu accessible (-3)). La flûte East Indianman néerlandaise *Lastdrager* à destination de Batavia décide de contourner la Manche, en 1653. En effet, en pleine guerre anglo-néerlandaise, les 37 000 florins qu'elle transporte pourraient fort intéresser la marine ou les corsaires anglais. Prise dans une tempête, elle fait naufrage. Seuls 26 marins et deux coffres de pièces sont sauvés.
  - *Out Skerries*.
    - Site de naufrage[4] (Quasi-inaccessible (-4)). Pour échapper aux prédateurs anglais de la Manche en pleine guerre anglo-néerlandaise, l'East Indianman néerlandais *De Lief de* contourne l'Angleterre par le nord. *De Lief* se fracasse sur un récif des Shetlands du fait d'une erreur de navigation liée au mauvais temps. L'unique rescapé a pu rejoinder les Provinces Unies et raconter son histoire. Les habitants des Shetlands sont-ils responsable du pillage de l'épave ? Toujours est-il qu'aucun des coffres d'argent n'est retrouvé par l'équipe néerlandaise de sauvetage.

Angleterre[A,C+,D,E,F,G++,H,Ra]. Jean Chapperon, Jehan d'Auton (1507), *gueux de mer* (1568-1572, cf. page 173), *Siemen Danziger* (1600-1606), corsaires de Salé (XVII[e]-XIX[e] siècles, cf. page 174), Sir Henry Mainwaring (grâcié) (1615), Prince Rupert du Rhin, Prince Maurice du Rhin (1648-1649), John Benbow (1669-1688), John Morris (1673), John Eaton (1686), Henry Avery (1697), Alexander Dalzeel (condamné à être pendu et découpé en quartiers pour trahison, mais grâcié) (1712)

- **Généralités**. *Sea dogs* de la reine Elisabeth : *Sir Thomas Baskerville*, *John Burough*, *Sir Peter Carew*, *William Craston*, *Cumberland*, *John Davis*, *Bernard Drake, Francis Drake*, *John Drake*, *Thomas Drake*, *Sir*


Grande Bretagne
Îles Orcades
Hébrides
ÉCOSSE
Océan Atlantique
Cleveland
Mer du Nord
Dunfanaghy
Donegal
Donegal Town
Newcastle
Île de Man
Chateau de Scaborough
Yorkshire
Achill's Island
Westport
Clare
Galway
Mer d'Irlande
Lancashire
Inishbofin
Galway
Dublin
Penrhyn
Clew Bay
IRLANDE
ANGLETERRE
Wexford
Canal Saint Georges
PAYS DE GALLES
Suffolk
Ross
Cork
Milford Haven
Essex
Cork
Kinsale
Cynffig
Kent
Somerset
Hampshire
Sussex
Devon
Dorset
Cornouailles
Manche
FRANCE

Martin Frobisher, *Sir Michael Geare*, *Sir Humphrey Gilbert*, *Sir Richard Grenville*, *John Hawkins*, *Richard Hawkins*, *William Hawkins* (le père), *William Hawkins* (le fils), *William Irish*, *Lawrence Keymis*, *William Lane*, *Ralph Lee*, *Charles Leigh*, *Nicholas Lisle, David Middleton*, *Stephen Michell*, *Christopher Newport*, *John Oker*, *John Oxenham*, *William Parker*, *Walter Raleigh*, *George Raymond*, *John Rilesden*, *Sir Anthony Shirley*, *John Thomas*, *William Turner*, *John Wilson*

- *Plymouth*. *Thomas Cavendish*, *Thomas Doughty*, *Sir Francis Drake*, *Parson Fletcher*, *Sir John Hawkins*, *John Lovell*, *Edward Wynter*, *John Wynter*, *Sir William Wynter*

- **Ligue des cinq ports (Hastings, Dover, New Rommey, Hythe, Sandwich)**[A,C,D,E,F,G,H,P(→1570),Ra,Re,S+(→1570),S(1570→)]. William Kyd (1430-1443), William Aleyn (1430-1448), John et Mark Mixtow, Clays Stephen, James Aldey (1540), James Logan (1540), Richard Allen (?-1572), Sir Richard Grenville (1587)
- **Bristol**[A,C,D,E,F,G,H,Ra]. Jean Coatanlem[A] (1484), *Sir Martin Frobisher* (retour d'expédition) (1577), Sir Richard Grenville (1588), Peter Easton[A] (1610), Sir Henry Mainwaring (1610), Henry Avery (1698), *Woodes Rogers*, *Stephen Courtney*, *William Dampier* (pilote) (1708), ancien équipage de John Fenn (dissous sur place) (1723), John Phillips (1723)
  - Île de Lundy. Murat Reis (le jeune)[A] (1627), Murat Reis (le jeune) (1627-1632)
- **Cleveland**[D]. John Williams (1816)
- **Cornouaille**[A,C,D,E,F,G,H,P(→1570),Ra,Re,S]. Naufrageurs (XV[e]-XVIII[e] siècles), Grace O'Malley (1550-1604), John Nutt (1621-1623)
  - *Site de naufrage et de naufrageurs*[5] (Inaccessible (-6)). Ils sont nombreux du fait des naufrageurs. Parmi les naufrages (de cause inconnue), un navire de nationalité inconnu sombre au large de la Cornouaille en 1618, transportant entre autre au moins 3000 pièces de huit du Mexique, mais aussi des mines de Potosí.
  - *Eddystone Rocks*. Lord Howard of Effingham (Amiral), *Sir Francis Drake* (Vice-Amiral), *John Hawkins* (Contre-Amiral), *Martin Frobisher*, *Sir William Wynter*, *John Davis* (statut quo) *vs* Medina Sidonia (Invincible Armada) (1588)
  - *Falmouth*[A,C,D,E,F,G,H,P(→1570),Ra,Re,S]. Edward Cook (1436-1456), Thomas Hufal (1436-1456), Juan Ferberer (1436-1456), Juan Muxenton (1436-1456), Ricarte Davis (1436-1456), Simon Pequerin (1436-1456), Guilleme Apelesque (1436-1456), Quer Cann (1436-1456), Juan Fourde (1436-1456), Juan Ilcon (1436-1456), Thomas Hestucle (1436-1456), John Seelander (1436-1456), Nicholas Frychowe (1441), *Francis Drake*, *John Wynter*, *Thomas Drake*, *Thomas Doughty*, *John Thomas* (officier) (1577), Peter Easton (1610-1612), John Richardson (prisonnier) (1737)
  - Quais d'Arwenack. Pirates divers (1400-1575), John et Mark Mixtow (1429-1433), William Kyd (1430-1443), Sir John I[V] Killigrew et Lady Killigrew (Mary Wolverston de son nom de jeune fille), Clays Stephen (1540-1580), Peater Easton (1603-1612)
- *Fowey*[A,C,D,E,F,G,H,P(→1570),Ra,Re,S]. John et Mark Mixtow (1429-1433), John Seelander (1436-1456)
- *Marazion*[F]. John et Mark Mixtow (142?-143?)
- *Penzance*[A,C,D,E,F,G,H,P(→1570),Ra,Re,S]. John Mixtow, Henry Nanskaseke (1430)
- *Îles Scilly (*ou *Sorlingues*). Sir Robert Blake, Maarten Tromp[A] (victoire) *vs* Sir Richard Grenville (1651)
  - Site de naufrage[6] (Quasi-inaccessible (-4)). L'*Association* et quatre autres navires d'un convoi de 21 navires font naufrage en 1707 sur les Îles Scilly du fait d'une navigation approximative. Deux milles hommes périssent dans le naufrage. Les richesses ramenées de Méditerranée avec quelques caisses de pièces d'argent attendent toujours au fond de la mer.
  - Site de naufrage[7] (Inaccessible (-6)). L'East Indianman Hollandia touche le récif de Gunner Rock en 1743. Il sombre par 20 brasses de fond à un mille et demi des côtes avec 130 000 florins de trésor à bord.
- *Truro*. Harry Nanskaseke (autour de 1430)
- **Cumberland**. John Nutt (1621-1623)
- **Devonshire**[A,C,D,E,F,G,H,P(→1406),Ra,Re,S]. William Aleyn (1430-1448), John Nutt (1621-1623), Henry Avery (1697), John Phillips (1723)
- *Bideford*[F]. Henry Avery (à terre) (1697-1698)
- *Darmouth*[F]. John Hawley (1390-1404), John Hawley Jr (1413-1436), *John Davis* (1585), Chaloner Ogle, Herdman (1720), Phillip Roche (1722)
- *Exmouth*. William Kyd (1430-1453)
- *Plymouth*[F]. William Kyd (1436), John Seelander (1443), Edward Blount (1505), *John Hawkins*, *Francis Drake* (à bord du navire de Hawkins) (départ) (1562), *John Hawkins*, *Francis Drake* (à bord du navire de Hawkins) (retour) (1563), *John Hawkins*, *Francis Drake* (départ) (1564), *John Hawkins*, *Francis Drake* (retour) (1565), *John Lovell*, *Francis Drake* (départ, puis retour) (1566),


Sud-Est de l'Angleterre
Wolferton Hall
Côte de Melton
Woolwich
Blackhall Yard
Harwich
Tamise
Londres
Depford Dockyard
Thanet
Sandwich
Walmer Castle
Douvres
11
Hythe
New Rommey
Rye
Hastings
Southampton
Portsmouth
Solent
12
Newport
Île de Wight
Beachy Head


Sud-Ouest de l'Angleterre
Bristol
Canal de Bristol
Lundy Island
Bideford
Topsham
Poole
Weymouth
Exmouth
Algoa Bay
Portland
8
Torquay
Saint Alban's Head
Darmouth
Truro
Fowey
Plymouth
5
Marazion
Penzance
Falmouth
Eddystone Rocks
6
Îles Scilly
7

John Hawkins, *Francis Drake* (départ) (1567), *John Hawkins*, *Francis Drake* (retour) (1569), *Francis Drake* (départ puis retour) (1570), *Francis Drake* (départ puis retour) (1571), *Francis Drake* (départ) (1572), *Francis Drake* (retour) (1573), *Francis Drake* (1573-1577), *Francis Drake*, *Thomas Doughty*, *John Thomas*, *John Wynter* (officier), *Thomas Drake* (officier) (1577), *John Wynter* (retour sans Drake) (1578), *Francis Drake*, *John Thomas* (officier) (retour) (1580), *Thomas Cavendish* (retour) (1588), Sir Richard Grenville (1588), *Thomas Cavendish*, *John Davis* (départ) (1591), *John Davis* (retour) (1592), *Sir Martin Frobisher*† (1594), John Benbow (1669), *Jean Bart*, *Claude de Forbin* (prisonniers, évadés) (1689), William Kidd (1696), Henry Avery (1699)

- *Topsham*[F]. John Phillips (1723)
- *Torquay* (ou *Torbay*). *Sir James Lancaster* (1591)

- **Dorset**[A,C,D(→1570),E,F,G,H,Ra,Re,S]. William Aleyn (1430-1448)
  - *Poole*[A,C,D,E,F,G,H,P(→1406),Ra,Re,S]. Harry Pay (1395-1406)
  - *Île de Portland*. Lord Howard of Effingham (Amiral), *Sir Francis Drake* (Vice-Amiral), *John Hawkins* (Contre-Amiral), *Martin Frobisher*, *Sir William Wynter*, *John Davis* (statut quo) *vs* Medina Sidonia (Invincible Armada) (1588)
  - *Saint Albans Head*.
    - Site de naufrage[8] (Très peu accessible (-3)). L'East Indianman anglais *Halsewell*, à destination de l'Inde, est pris en 1786 dans une tempête dans la Manche. Drossé sur la côte, il s'écrase sur les falaises du *Dorset*. Les quelques rescapés se réfugient dans des cavernes, mais le trésor transporté n'a jamais été retrouvé.
  - *Studland Bay*. Stephen Haynes (1582)
  - *Weymouth*[A,C,D,E,F,G,H,P(→1570),Ra,Re,S]. John Kyghley (1404)
- **Essex**[A,C,E,F,G,Ra]. William Aleyn (1430-1448)
  - *Harwich*[F(1808→)]. *Sir Martin Frobisher* (départ d'expédition) (1578)
- **Pays de Galles**[A,C,D,E,F,G,H,P(→1570),Ra,Re,S]. Grace O'Malley (1550-1604), John Nutt (1621-1623)
  - *Penrhyn*. Piers Griffith (1600-1603)
  - *Cynffig* (ou *Kenfig*). Naufrageurs (XV[e]-XVIII[e] siècles)
    - Site de naufrageurs[9] (Normalement accessible (+0)).
    - Site de naufrageurs[10] (Assez peu accessible (-1)).
  - *Milford Haven*. John Callis (?-1578)
- **Hampshire**[A,C,D(→1570),E,F,G,H,Ra,Re,S]. William Aleyn (1430-1448)
  - *Portsmouth*[F]. Clays Stephen (1448-1456), John Seelander (1456), John Ward (1603), Browne Bushell (1641)
  - *Southampton*[F]. John Seelander (1443), *William Hawkins* (le père) (1530, puis 1531, puis 1532)
- **Kent**[A,C,E,F,G,Ra]. William Aleyn (1430-1448), *John Ward* (1588-1603)
  - *Chatham*[F(1753→)]. John Benbow (1688)
  - *Douvres*[F].
    - Généralités. Les bancs de sable au nord-est de Douvres sont connus pour être traîtres et changer avec la marée.
    - Site de naufrage[11] (Quasi-inaccessible (-4)). L'East Indianman néerlandais *Rooswijk* se fracasse sur ces bancs de sable et disparait sans laisser de traces avec ses trente coffres d'or et d'argent (soit environ 95 000 pièces de huit).
  - *Thanet*[F]. William Aleyn (1430-1448)
  - *Walmer Castle*[F]. Herbert Greaves† (pendu) (1680)
- **Lancashire**. John Nutt (1621-1623)
- **Newcastle**[A,C,E,F,G,Ra]. *Jean Bart*[A] (1692)
- **Somerset**. John Nutt (1621-1623)
- **Suffolk**[A,C,E,F,G,Ra]. Philip Wolverston (première moitié du XVI[e]), William Aleyn (1430-1448)
  - *Côte de Melton*[D+]. Hans Van Meghlyn (1631)
  - *Oxfordness*[A,D,P]. Hans Van Meghlyn (1631)
  - *Wolferston Hall*[A,C,D,E,F,G,H,P(→1570),Ra,Re(→1570),S+(→1570)] (Suffolk). Philip Wolverston (première moitié du XVI[e])
- **Sussex**[A,C,E,F,G,Ra]. William Aleyn (1430-1448)
  - *Beachy Head*. Anne Hilarion de Costentin, comte de Tourville, François-Louis Rousselet, marquis de Châteaurenault, Victor Marie d'Estrées (victoire sans aucune perte) *vs* Arthur Herbert, Earl of Turrington, Cornelis Evertsen le jeune, Ralph Delaval, John Benbow (perte de 7 ou 11 vaisseaux, fuite dans la Tamise) (1690)
  - *Rye*. *Sir James Lancaster* (1594), *Sir James Lancaster* (1603), *Sir James Lancaster* (1603-1618)
- **Tamise**. William Kyd, William Aleyn, Clay Stephen (1448), Hans Van Meghlyn (1631)
  - *Blackwall Yard*. *Sir Martin Frobisher* (départ d'expédition) (1576), *Sir Martin Frobisher* (départ d'expédition) (1577)
  - *Depford Dockyard*. John Benbow (1689)
  - *Londres*[A,C,E,F,G,H,Ra,Re,S-]. *Sir Martin Frobisher* (retour d'expédition) (1579), *Sir Michael Geare*

(départ et retour) (1593), Grace O'Malley (pour plaider la cause de son fils rebelle devant la reine Elizabeth I) (1593), *Sir Michael Geare* (départ et retour) (1594), *Sir Michael Geare* (départ et retour) (1595), *Sir Michael Geare*, *Christopher Newport*, *John Rilesden* (1596), *Sir Michael Geare*, *David Middleton* (départ) (1601), *Sir Michael Geare* (retour) (1601), *Sir Michael Geare*, *Christopher Newport* (1602), *Hendrik Brouwer* (délégation diplomatique) (1611), Prince Rupert du Rhin (arrêté et suspecté d'une tentative d'assassinat contre le roi) (1654), *William Dampier* (1691), William Kidd (1696), Lewis Guittar† (condamné pour piraterie et pendu) (1700), John Steel (arrêté pour piraterie, mais acquitté faute de preuves) (1700), *Samuel Burgess* (lieutenant) (1704-1706), John Derdrake (1710), Walter Kennedy (celui de Roberts) (sans navire, maquereau sur Deptford Road) (1721), Phillip Roche (1722), Peter Solgard (John Smith prisonnier à son bord) (1725)

- Prison de Newgate. Browne Bushell (1651), Bartholomew Sharpe, Basil Ringrose, John Cox, Richard Morton (accusés de piraterie, mais libérés grâce aux cartes des Mers du Sud qu'ils sont tracées) (1682), Edvardt David, Lionel Wafer, John Hingson (finalement grâciés) (1691), Robert Culliford (1699-1700), Samuel Burgess (prisonnier sur un témoignage de Culliford) (1701-1704), William Kidd (condamné pour piraterie), James Kelley (prisonniers) (1701), James Kelley (prisonnier, condamné pour piraterie) (1701-1706), Richard Coyle, John Richardson (prisonniers) (1737)
- Prison de Marshalsea. John Richardson (prisonnier) (1737)
- Tyburne Gallows. Browne Bushell† (exécuté) (1651), William Kidd† (alors que Lord Bellomont disposait des preuves permettant de le sauver) (1701), James Kelley† (pendu) (1706), John Smith† (pendu) (1725)
- Execution Dock. Thomas Williams† (pendu) (1735), Richard Coyle†, John Richardson† (pendus) (1737), Nicholas Wingfield†, Thomas Hide†, William Lawrence† (pendus) (1759), John Tune† (pendu) (1760), Robert Main† (pendu) (1762), John Power† (pendu) (1768), Thomas Ailesbury†, James Hide†, William Geary†, William Wenham†, Mark Chatfield†, Robert Webb† (pendus) (1769), William Hines† (1786), Thomas Johnson†, John Ross†, John Thompson† (pendus) (1787), John Pierie†, Jonas Norburgh†, Daniel Brace†, William Hastings† (pendus) (1817)
- Stepney. Sir Michael Geare (retiré, à terre)† (1603)
- Tour de Londres. *Walter Raleigh*† (décapité) (1618)
- *Face à Woolwich*. John Prie† (pendu) (1727)

- **Île de Wight**[A,C,D,E,H,P,Ra,Re+(→1570),Re(1570→),S+(→1570),S(1570→)]. Harry Pay (1403), William Aleyn (1430-1448), John Seelander, Nicholas Frychowe (1441), William Kyd (1448), John Ward (1603)
  - *Site de naufrage*[12] (Peu accessible (-2)). L'East Indianman néerlandais *Campen* est pris dans une tempête en 1627 avec un convoi de 17 confrères. Quatre des navires – dont le *Vliegende Draecke* – cherchent refuge au nord-ouest de l'Île de Wight et se déchirent sur les récifs. Les néerlandais arrivent à récupérer les cargaisons de trois des quatre navires, mais pas du *Campen*.
  - *Newport*. Lieu de recel de nombre des pirates de l'époque de la Ligue des Cinq Ports (jusqu'en 1570). John Seelander, Nicholas Frychowe (1441, 1443)
  - *Solent* (détroit séparant l'île de l'Angleterre). Lord Howard of Effingham (Amiral), *Sir Francis Drake* (Vice-Amiral), *John Hawkins* (Contre-Amiral), *Martin Frobisher* (quatrième escadre), *Sir William Wynter*, *John Davis* (attaque agressive) *vs* Medina Sidonia (Invincible Armada) (repoussée vers l'est et désormais dans l'impossibilité de recevoir les renforts qu'elle attendait) (1588)
- **Yorkshire**.
  - *Château de Scarborough*. *Browne Bushell* (1643)

Irlande[A,C,D,E,F,H,P(→1600),Ra]. *Binot Paulmier de Gonneville* (1505), Grace O'Malley (1550-1604), Heidon (1563), *Francis Drake* (1573), *Sir Martin Frobisher* (1580), corsaires de Salé (XVII^{e}-XIX^{e} siècles, cf. page 174), John Nutt (1621-1623), John Benbow (1669-1688), Henry Avery (1698-1699), *Woodes Rogers*, *William Dampier* (pilote), *Stephen Courtney* (1708), Chevalier Robert de Beauchêne (1711?-1712?), Walter Kennedy (celui de Roberts) (passager) (1721), Phillip Roche (1721)

- **Achill's Island**[A,D,H,P,Ra]. Thomas Hollingsworth (1696)
- **Comté de Clare**. Claes Gerritszoon Compaen (autour de 1625)
- **Clew Bay, Rockfleet**. Grace O'Malley (1550-1604)
- **Comté de Cork**[A,C,E,G,H,Ra]. Phillip Roche (1721)
  - *Baltimore*. Murat Reis (le jeune)[A] (1631)
  - *Fishertown*. Peter M'Kinlie (1765-1766)

- *Kinsale*. Prince Rupert du Rhin, Prince Maurice du Rhin (bloqué durant 3 mois à Kinsale) *vs* Robert Blake (permet le débarquement des armées de Cromwell) (1649)
- *Ross*. Peter M'Kinlie (1765), Peter M'Kinlie (arrêté) (1766)

- **Comté de Donegal**.
  - *Donegal Town*. Henry Avery (1696)
  - *Dunfanaghy*[A,C,E,H,Ra]. Henry Avery, William May (1696)
- **Dublin**[A,C,E,G,H,Ra]. Hommes de Thomas Hollingsworth, William May, John Dan (1696), Peter M'Kinlie† (condamné pour piraterie et pendu) (1765)
- **Galway**. Thomas Hollingsworth (1696)
- **Île d'Inishbofin**. Alonzo Bosco (XVI[e])
- **Ports-francs**. Juan Ferberer (1436-1456), Juan Muxenton (1436-1456), Ricarte Davis (1436-1456), Simon Pequerin (1436-1456), Guilleme Apelesque (1436-1456), Quer Cann (1436-1456), Juan Fourde (1436-1456), Juan Ilcon (1436-1456)
- **Westport**[A,C,E,H,Ra]. Thomas Hollingsworth (1696)
- **Wexford**. Thady Doyle[A] (1707)

Islande. Kristoffer Throndsen (1543), Siemen Danziger (1609)

- **Bessastaðir**. Murat Reis (le jeune)[A] (1627)
- **Grindavík**. Murat Reis (le jeune)[A] (1627)

Pays-Bas espagnols[A,C,D,E,Em,G,H,P,Ra,Re(→1630),S(→1630)]. Pier Gerlofs Donia (1515-1516), *gueux de mer* (1568-1630, cf. page 173), Volchert Janszoon Cattendyk† (décapité) (1571), Jacob Billeker (autour de 1571), Clas Janszoon van der Pot (1574-1575), Gysbrecht Moos « Smit » (autour de 1572), Jan Quirynk (autour de 1572), Goris Pieterszoon† (pendu) (1571), *Siemen Danziger* (1600-1606), corsaires de Salé (XVII[e]-XIX[e] siècles, cf. page 174), Jacob Gabrielszoon et Claaszoon Thomaszoon (1612), Willem Jacobsz Roose (autour de 1613), Cornelis Janszoon « Grote Piet » (autour de 1614), Jan Theuniszoon Knollendam (autour de 1615), Jan Thoeniss (autour de 1630), Laurens Davids (autour de 1663), Barint van der Linden (autour de 1687), Gerrits Gyssen Bloek (autour de 1697)

Manche[C+,G+]. Harry Pay (1395-1406), John et Mark Mixtow (1429-1433), William Kyd (1430-1432), William Kyd, William Aleyn (1432), William Kyd (1432-1453), John Seelander (1436-1456), Nicholas Frychowe (1441-1446), pirates de William Aleyn (1448-148?), pirates de William Kyd (1453-148?), pirates de William Aleyn (capturés) *vs* Jean de Coatanlem (1475-1484), pirates de William Kyd (multiples captures) *vs* Jean de Coatanlem (1475-1484), *François Le Clerc* (1562-1563), *gueux de mer* (1568-1630, cf. page 173), *Siemen Danziger* (1600-1606), corsaires de Salé (XVII[e]-XIX[e] siècles, cf. page 174), Sir Henry Mainwaring (1613-1615), Murat Reis (le jeune) (1622), Prince Rupert du Rhin, Prince Maurice du Rhin (1648-1649), John Benbow (1669-1688), Abdallah ben Aïcha (1686-1687), Phillip Roche (1721)



Îles Anglo-Normandes[A,C,D(→),E,F,H,Ra]. *Gueux de mer* (1568-1630, cf. page 173), *John Ward* (1588-1603), *Siemen Danziger* (1600-1606), corsaires de Salé (XVII[e]-XIX[e] siècles, cf. page 174), John Benbow (1669-1688)

- *Alderney*. Heidon (naufrage, arrêté, mais évadé) (1564)
- *Guernesey*[C]. William Kyd (1430), Maurice Fortin *vs Binot Paulmier de Gonneville*† (se jette à la côte) (1505), *François Le Clerc* (1549)
- *Jersey*. Walter Raleigh (début du XVII[e])
- *Sercq*. Pirates divers (1300-1580), *François Le Clerc* (1549)


ANGLETERRE
15
Dunkerque
Calais
Boulogne
Nord
Manche
Saint-Valéry
Dieppe
Tréport
Pointe du Costentin
Fécamp
Cherbourg
Îles anglo-normandes
Le Havre
Rouen
Honfleur
Caen
Vatteville
Villerville
Seine
Normandie
Saint-Pol-de-Léon
Baie de Morlaix
Paimpol
Granville
16
Saint-Malo
Morlaix
Brignogan
Saint-Mahé
Brest
Le Conquet
Bretagne
FRANCE
Île de Sein
Lorient
Port-Louis
Vannes
Le Croisic
Montoir
Loire
Nantes
Le Pouliguen
Pornic
Loire Atlantique
Île d'Yeu
La Rochelle
Charente
Rochefort
Océan Atlantique
Mescher
Bordeaux
Baie de Biscaye
France
Gironde
Pays Basque
Saint Jean de Luz
Hendaye
Ciboure

Pays-Bas espagnols, puis France[A,C,D,E,F,G+,H,Ra]. *Gueux de mer* (1568-1630, cf. page 173)

- **Dunkerque**. Naufrageurs (XV^e-XVIII^e siècles), *Justinus de Nassau* (blocus) *vs* Armée navale de Parme de l'Invincible Armada (1588)
  - *Site de naufrageurs*[15] (Assez peu accessible (-1)).
- **Gravelines**. Lord Howard of Effingham (Amiral), *Sir Francis Drake* (Vice-Amiral), *John Hawkins* (Contre-Amiral), *Martin Frobisher* (quatrième escadre), *Sir William Wynter*, *John Davis* (destruction de cinq navires espagnols et arrêt des hostilités fautes de munitions anglaises) *vs* Medina Sidonia (Invincible Armada) (1588)

France[A,C+,D,E,F,G++,H,Ra]. Harry Pay (1395-1405), *gueux de mer* (1568-1630, cf. page 173), corsaires de Salé (XVII^e-XIX^e siècles, cf. page 174), John Benbow (1669-1688), Alexander Dalzeel (1714), Phillip Roche (1721), *Jean Dulaien* (172?-1729)

- **Nord**. Phillip Roche (1722)
  - *Calais*[F]. Harry Pay (1403), Lord Howard of Effingham (Amiral), *Sir Francis Drake* (Vice-Amiral), *John Hawkins* (Contre-Amiral), *Martin Frobisher* (quatrième escadre), *Sir William Wynter*, *John Davis* (attaque après une attaque de brûlots) *vs* Medina Sidonia (Invincible Armada) (1588)
- **Normandie**. William Aleyn, William Kyd (1432), *Binot Paulmier de Gonneville* (fuite) *vs* Edward Blount (1505), Maurice Fortin (1505), *Jean Fleury de Vatteville* (1521-1527), Abdallah ben Aïcha (1686-1687)
  - *Pointe du Cotentin*. Anne Hilarion de Costentin, comte de Tourville (perte de 15 vaisseaux de ligne contre des forces deux fois supérieures) *vs* Edward Russell, John Benbow (victoire indécise) (1692)
  - *Dieppe*[F]. Jean Ango (1515-1551), *Jean Fleury de Vatteville*, *Jean Fain*, *Sylvestre Billes* (1521-1522), *Jean Fleury de Vatteville*, *Sylvestre Billes*, *Guyon d'Estimauville*, *Cardin d'Esqueville-Bléville* (1522-1524), *Jean Fleury de Vatteville*, *Giovanni da Verrazano*, *Guyon d'Estimauville*, *Sylvestre Billes* (1524-1527), *Giovanni da Verrazano*, *Guyon d'Estimauville* (1527-1528), *Guyon d'Estimauville* (1528-1545?), *François Le Clerc*, *Jacques de Sores* (1549-1554), *François Le Clerc* (1555), Jacques de Sores (1555-1563)
  - *Honfleur*. *Binot Paulmier de Gonneville* (1503), Jean Chapperon, Jehan d'Auton (1507)
  - *Havre de Grâce*, puis *Le Havre*[F]. *François Le Clerc*, Jacques de Sores, forces anglaises[A] (1562-1563), Phillip Roche (1722)
  - *Rouen*[F]. Chevalier Robert de Beauchêne (1717?-1718?)
  - *Seine* (rivière). *Harry Pay*[A] (1405)
  - *Vatteville*. *Jean Fleury de Vatteville* (1521-1527)
  - *Villerville*. Jean Chapperon, Jehan d'Auton (1507)
- **Bretagne**. John Hawley Jr (1413), John Seelander (1443), *Jean Coatanlem* (1475-1484)
  - *Brignogan*, *Bro Pagan*, *Kerlouan*, *Penmarc'h* et *Plouguerneau*. Naufrageurs (XV^e-XVIII^e siècles)
    - Site de naufrageurs[16] (Assez peu accessible (-1)).
  - *Cap Finistère*. Harry Pay[A] (1395), Jean Chapperon, Jehan d'Auton (victoire) *vs* Anne, Jaulain (deux navires de guerre flamands) (1507)
    - Brest[F+]. *Sir Martin Frobisher*[D] (mortellement blessé) (1594)
  - *Le Conquet*[F]. Jean Chapperon, Jehan d'Auton (1507)
  - *Baie de Morlaix*. *Jean Coatanlem* (victoire avec un seul navire et des effectifs cinq fois moindres) *vs* trois navires de guerre anglais (1484)
    - Morlaix. *Jean Coatanlem* (1475-1484)
  - *Saint-Mahé*. Jean Chapperon (1507)
  - *Saint-Malo*[F]. John Benbow[A] (1693), *Christopher Condent* (grâcié) (1723-?)
  - *Saint-Pol de Léon*. William Kyd[A] (1436)
- **Loire Atlantique**. *Gilles Petit* (169?-1695)
  - *Nantes*[F]. *Bernard Lemoigne*, *Charles François d'Angennes, marquis de Maintenon* (1675), Jean Dulaien (1729)
  - *Île d'Yeu*. Jean Chapperon, Jehan d'Auton (1507)
- **Charente**.
  - *La Rochelle*[A,C,E,F,G,H,Re,Ra].
    - La Palice. Jean Chapperon, Jehan d'Auton (1507), Jehan d'Auton (1507)
    - Chef-de-bois. Jean Chapperon, Jehan d'Auton (1507)
  - *Mescher*. Naufrageurs (Moyen Âge)
  - *Oléron*. John Hawley Jr (1427)
- **Gironde**. *Gilles Petit* (169?-1695)
- **Baie de Biscaye**. *Pierre de Mondragon*† (détruit) *vs* Duarte Pacheco Pereira (1509), *Francis Drake*, Sir John Norrey, Edward Norrey (1589)



Espagne[A,C+,D,E,F,G++(→1670),G+(1670-1702),G++(1702→),H,Ra,S-]. Harry Pay (1403), John Hawley Jr (1413), Aruj Reis, Khayr ad-Din, Ishaq, Salih Reis (victoire) vs escadrons espagnols (1513-1514), *John Ward* (1588-1603), corsaires de Salé (XVII[e]-XIX[e] siècles, cf. page 174), Claes Gerritszoon Compaen (1626), Jacob Collaart (1626), John Benbow (1669-1688), Abdallah ben Aïcha (1672-1684), John Smith (1723-1724)

- **Andalousie**. *Francis Drake*, *William Parker*, William Burroughs, Bellingham, Thomas Fenner (1587)
  - *Baie de Cadix*. *Jean Fleury de Vatteville* (1521-1527), *Sylvestre Billes* (1521-1527), *Guyon d'Estimauville* (1522-1545?), *Cardin d'Esqueville-Bléville* (vers 1523), *Giovanni da Verrazano* (1524-1528), *Christopher Newport* (1591)
    - Cadix[F]. *Francis Drake*, *William Parker*, William Burroughs, Bellingham, Thomas Fenner (incendie de 37 navires marchands dans le port) [A] *vs* Pedro de Acuña, Alonso Pérez de Guzmán[D] (1587), Don Luis Fajardo de Córdoba (1614), Robert Blake, Edward Popham (sept navires portugais capturés et vaisseau amiral portugais coulé) *vs* flotte portugaise de 28 vaisseaux (1650), John Benbow (168?), *Miguel Enríquez* (1710), Fray José Diaz Pimienta† (condamné pour conversion au judaïsme par l'inquisition, et brûlé) (1719-1720), Benito de Soto (naufrage) (1832), Benito de Soto† (condamné pour piraterie, pendu) (1832)
  - *Séville*[A,C++,E,F+,G+,Ra]. *Richard Hawkins* (emprisonné) (1594-1602)
    - Site de naufrage[17] (Assez peu accessible (-1)). Les galions ne pouvant remonter la rivière jusqu'à Séville, les trésors des Indes, l'or et l'argent sont chargés sur des barges qui remontent la rivière. Vers 1671, une barge coule – à moins que les coffres ne soient jetés par-dessus bord – près de Séville sans que son trésor de pièces de quatre et de huit réaux soit récupéré.
- **Asturies**.
  - *Gijon*. Harry Pay[A] (1395)
- **Cap nord**. John Smith (1723)
- **Corogne**.
  - *La Coruña*. *Francis Drake*, Sir John Norrey, Edward Norrey[A] (1589), *Charles Gibson*, *Henry Avery* (maître d'équipage), *William Dampier* (pilote), *James Plantain* (canonnier) (1694), Henry Avery, James Plantain (canonnier) (mutinés) (1694), *William Dampier* (pilote, resté sur place en attendant sa solde) (1694), Benito de Soto (1832)
- **Galice**. John Smith (1723), John Smith (1724)

- **Pontevedra**.
  - *Vigo*[F]. *Francis Drake*, *Sir Martin Frobisher*[A] (1585)

Portugal[A,C++(→1650),C+(1650→),D,E,F,G++(→1670),G+(1670→),H,Ra,S-]. John Seelander (1456), *John Ward* (1588-1603), John Smith (1723-1724), corsaires de Salé (XVII[e]-XIX[e] siècles, cf. page 174), John Benbow (1669-1688), Abdallah ben Aïcha (1672-1684), Abdallah ben Aïcha (1688-1691)

- **Açores**. *Jean Fleury de Vatteville* (1521-1527), *Giovanni da Verrazano* (1524-1528), *Sylvestre Billes* (1521-1527), *Michel Ferré* (1521-1527), *Nicolas de Croismare* (1521-1527), *Cardin d'Esqueville-Bléville* (vers 1523), *Guyon d'Estimauville* (1522-1545?), *François Le Clerc*, *Jacques de Sores*, *Robert Blundel* (1553), *François Le Clerc*† (1563), *Bernard Drake*, *John Drake*, *George Raymond* (1585), *Sir Richard Grenville*[A] (1586), *Sir John Hawkins* (1590), Sir Henry Mainwaring (1611-1614), Prince Rupert du Rhin, Prince Maurice du Rhin (1651), Michel de Grammont†, Pierre Lagarde, Nicolas Amon « Grenezé » (1686), Isaac Veyret « Desmaert » (1691), Edward England (1718), Howell Davis, Walter Kennedy (officier), John Taylor (officier?), Thomas Anstis (lord), Richard Hardy (lord), Thomas Sutton (lord), David Sympson (lord) (1718), Edward Low, Charles Harris, Nicholas Lewis (quartier-maître de Low), Francis Spriggs (officier de Low), Philip Lyne (matelot) (1722), Edward Low, Nicholas Lewis (quartier-maître), Francis Spriggs) (1723), Don Miguel (tyrannise l'archipel, usurpant le pouvoir) (1828-1831)
  - *Faial*. Binot Paulmier de Gonneville (1505)
  - *Flores*. Sir Richard Grenville† *vs* 53 galions espanols (15 sont sévèrement abîmés) (1591), *Sir Walter Raleigh*, *Sir Martin Frobisher*, *John Burrough* (1592)
  - *Santa Maria*. Edward Low, Charles Harris, Nicholas Lewis (quartier-maître de Low), Francis Spriggs (officier de Low), Philip Lyne (matelot) (1722)
  - *São Miguel*. *Francis Drake*, *William Parker*, Bellingham, Thomas Fenner (1587), Edward Low, Charles Harris, Francis Spriggs (quartier-maître de Low), Philip Lyne (matelot) (1722), Edward Low, Nicholas Lewis (quartier-maître), Francis Spriggs (officier), Philip Lyne (matelot) (1723)
    - Junta. Don Miguel (se déclare roi de l'île) (1828)
  - *Terceira*. Don Miguel (se déclare roi de l'île) (1828)
- **Algarve**.
  - *Baleeira*[F]. *Francis Drake*, *William Parker*, William Burroughs, Bellingham, Thomas Fenner[A] (1587)
  - *Beliche*[F]. *Francis Drake*, *William Parker*, William Burroughs, Bellingham, Thomas Fenner[A] (1587)
  - *Lagos*. *Francis Drake*, *William Parker*, William Burroughs, Bellingham, Thomas Fenner (1587)
  - *Sagres*[E,F]. *Francis Drake*, *William Parker*, William Burroughs, Bellingham, Thomas Fenner[A] (1587), *Francis Drake*, *William Parker*, Bellingham, Thomas Fenner (1587), William Burroughs (aux arrêts pour insubordination) (1587)
  - *Cabo de São Vicente*[C,F]. John et Mark Mixtow (1433), Jehan d'Auton (à la recherche de Jean



Chapperon) (1507), *Francis Drake*, *William Parker*, William Burroughs, Bellingham, Thomas Fenner[A] (1587), John Smith (1723)

- **Lisbonne**. Vasco da Gama (amiral de la 4e armada), Vicente Sodré (chef d'escadrille), Brás Sodré (capitaine de vaisseau) (1502), *Francis Drake*, Sir John Norrey, Edward Norrey[A] (1589), *Cornelis de Houtman* (1592), Murat Reïs (le jeune) (1623), Prince Rupert du Rhin, Prince Maurice du Rhin (deux tentatives ratées de lever le blocus) vs Robert Blake, Edward Popham (blocus) (1650), John Hand (1682), Phillip Roche (1722), John Richardson (prisonnier) (1736)
  - *Cascais*[F]. *Francis Drake*, *William Parker*, William Burroughs, Bellingham, Thomas Fenner[A] (simple canonnade) *vs* Álvaro de Bazán, Marquis de Santa Cruz[D] (1587)
- **Madère**. John Hand (1683), James Kelley (1690), Roussay Reis (1693), William Kidd (1696), Olivier Le Vasseur « La Buse » (?) (1717), Christopher Condent (1718), Edward Low, Charles Harris, Nicholas Lewis (quartier-maître de Low), Francis Spriggs (officier de Low), Philip Lyne (matelot) (1722), John Smith (1723)
  - *Site de naufrage*[18] (Très peu accessible (-3)). L'East Indianman néerlandais *Slotter Hooge*, pris dans une tempête alors qu'il se rend à Batavia, fait naufrage en 1724 non loin de Puerto Santo avec à son bord trois tonnes d'argent dans 15 coffres pour une valeur de 190 000 pièces de huit. Seuls 33 hommes survivent au naufrage sur un équipage de 243 hommes.
  - *Porto Santo*. *François Le Clerc*[A] (1552), John Smith[A] (1723)
- **Cabo Modago**. Murat Reïs (le jeune) (1623)
- **Cabo da Roca**. Murat Reïs (le jeune) (1623)



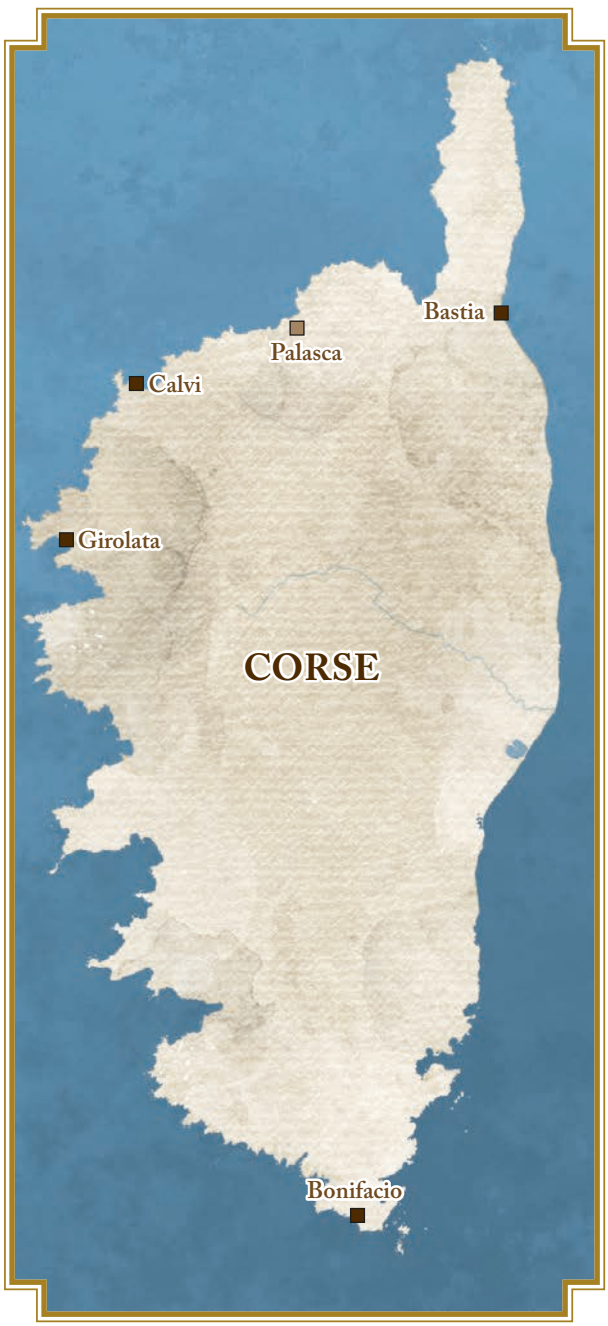
Méditerranée

Côte méditerranéenne de l'Europe. Hugo de Moncade (1500-1524), Andréa Doria (1500-1550), John Ward (1603-1605), *John Ward (Yusuf Reis)* (1610-1620), Joseph Thwaites (1763-1796), Lawrence Kearny (1807-1818)

D'ouest en est

- **Espagne**. Aruj Reis, Khayr ad-Din, Ishaq, Salih Reis[A] (1514), *Dragut*, *Uluç Ali Pasha*[A] (1540), Andréa Doria (1540), *Dragut*, *Uluç Ali Pasha*[A] (1550), Heidon (1563), corsaires de Salé (XVIIe-XIXe siècles, cf. page 173), Sir Henry Mainwaring (1611-1614), Soliman Reis, Murat Reis (le jeune), Mustapha Reis (1618)
  - *Andalousie*. Sir Andrew Barton (1478-1511), *Kemal Reis*[A] (1490-1492), *Kemal Reis*, *Piri Reis*[A] (1501), *Aruj Reis*, *Khayr ad-Din* (transport de réfugiés musulmans) (1504-1510), *Kemal Reis*, *Piri Reis* (transport de juifs et musulmans persécutés) (1506), *Kurtoğlu Muslihiddin Reis* (1510-1514), Aruj Reis, Khayr ad-Din, Ishaq, Salih Reis[A] (1511), Aruj Reis, Khayr ad-Din, Ishaq, Salih Reis[A] (1514), Siemen Danziger, Soliman Reis (1607-1609), Villa Rise (autour de 1621), Abdallah ben Aïcha (1688-1691)
    - Almeria[F]. *Kemal Reis*[A] (1494), *Kemal Reis*, *Piri Reis*[A] (1506)
    - Almuñecar[F]. *Dragut*, *Murat Reis* (l'ancien)[A] (1563)
    - Elche[F]. *Kemal Reis*[A] (1493)
    - Grenade[F]. Jehan d'Auton (1507), *Dragut*, *Murat Reis* (l'ancien)[A] (1563)
      - Armairie. Jean Chapperon (1507)
    - Malaga[F]. *Kemal Reis*[A] (1488), *Kemal Reis*[A] (1493), *Kemal Reis*, *Piri Reis*[A] (1506), Aruj Reis, Khayr ad-Din, Ishaq, Salih Reis (1513), Prince Rupert du Rhin, Prince Maurice du Rhin (forces supérieures) vs Robert Blake, Edward Popham (capture d'un navire royaliste) (1650)
  - *Aragon*.
    - Saragosse. John Richarson (passager) (1736)
  - *Îles Baléares*. *Kemal Reis*[A] (1488), Aruj Reis, Khayr ad-Din, Ishaq, Salih Reis[A] (1514), Murat Reis (le jeune)[A] (1632)
    - Formentera. *Salih Reis*, Aydin Reis (victoire) *vs* Rodrigo Portundo (1529)
    - Majorque[F]. *Kemal Reis*, *Piri Reis*[A] (1501), Aruj Reis, Khayr ad-Din, Ishaq, Salih Reis (1515), *Salih Reis*[A] (1552)

- Minorque. Aruj Reis, Khayr ad-Din, Ishaq, Salih Reis[A] (1511)
  - Mahón[F]. *Khayr ad-Din*, *Salih Reis*[A] (1536)
  - Ciutadella de Menorca[F]. *Dragut*, *Piali Pasha*, *Murat Reis* (l'ancien)[A] (1558)
- *Catalogne*. Aruj Reis, Khayr ad-Din (transport de réfugiés musulmans) (1504-1510), *Kurtoğlu Muslihiddin Reis* (1510-1514), Aruj Reis, Khayr ad-Din, Ishaq, Salih Reis[A] (1514), Siemen Danziger, Soliman Reis (1607-1609)
  - Cadaqués. *Salih Reis*[A] (1543)
  - Calelh ou Calella[F]. *Salih Reis* (1543)
  - Costa Brava[F]. *Salih Reis*[A] (1543)
  - Isla Medas ou Illes Medes. *Salih Reis*[A] (1543)
  - Palafrugell[F]. *Salih Reis*[A] (1543)
  - Baie de Palamós.
    - Sant Joan de Palamós[F]. *Salih Reis*[A] (1543)
    - Palamós[F]. *Salih Reis*[A] (1543)
  - Golfe de Roses.
    - Roses[F]. *Salih Reis*[A] (1543)
    - Empúries. *Salih Reis*[A] (1543)
- *Détroit de Gibraltar*. *Kemal Reis*, *Piri Reis* (1501), Jean Chapperon (1507), John Ward (1603), Jacob van Heemskerk†, Joris Van Spilbergen (victoire écrasante) *vs* flotte espagnole (détruite en quelques heures (1607), Siemen Danziger, Soliman Reis (1607-1609), Sir Henry Mainwaring (1610), Abdallah ben Aïcha (1687), Benito de Soto (1832)
- *Murcie*, *Valencienne*. Aruj Reis, Khayr ad-Din (transport de réfugiés musulmans) (1504-1510), *Kurtoğlu Muslihiddin Reis* (1510-1514), Aruj Reis, Khayr ad-Din, Ishaq, Salih Reis[A] (1514), Siemen Danziger, Soliman Reis (1607-1609)
  - Alicante[F]. Aruj Reis, Khayr ad-Din, Ishaq, Salih Reis (1513)
  - Carthagène[F]. Soliman Reis† (défaite) vs division de 5 navires de guerre (1620), Prince Rupert du Rhin, Prince Maurice du Rhin (flotte jetée à la côte) vs Robert Blake, Edward Popham (1651)
  - Valencia[F]. *Kemal Reis*, *Piri Reis* (1501), Aruj Reis, Khayr ad-Din, Ishaq, Salih Reis[A] (1513), *Salih Reis*[A] (1529), Siemen Danziger, Soliman Reis (1609)
- **France**. *Khayr ad-Din* (1543-1544), corsaires de Salé (XVII[e]-XIX[e] siècles, cf. page 174), Abdallah ben Aïcha (1687)
  - *Aigues-Mortes*. Jean Chapperon (1507)
  - *Marseille*. Jean Chapperon (1507)
  - *Nizza (Nice)*. *Khayr ad-Din*, *Salih Reis*[A] (1543)
  - *Provence*. *Khayr ad-Din*, *Salih Reis*[A] (1531)
    - Marseille. *Salih Reis* (1552), *Siemen Danziger* (à terre, marié) (1606-1607), Siemen Danziger (1607), *Siemen Danziger* (grâcié) (1609)
    - Toulon. *Dragut*, *Uluç Ali Pasha* (1546)
- **Corse**. *Kemal Reis*[A] (1489), *Kurtoğlu Muslihiddin Reis* (1514), flotte franco-espagnole : Federigo Fregoso, Paolo Vettori, Giovanni et Antonio di Biassa, Andréa Doria, Prégent de Bidoux, Bernardino d'Ornesan[A] (à la recherche de *Kurtoğlu Muslihiddin Reis*) (1516), *Dragut*, *Uluç Ali Pasha* (1547), *Dragut*, *Uluç Ali*



Pasha[A] (1549), *Dragut*, Sinanüddin Pasha[A] (1552), corsaires de Salé (XVII[e]-XIX[e] siècles, cf. page 174), Murat Reis (le jeune)[A] (1633)

- *Bastia*. *Dragut*, Sinanüddin Pasha, Gabriel de Luetz d'Aramon, Antoine des Escalins des Aimars[A] (1553), *Dragut*, *Murat Reis* (l'ancien)[A] (1555)
- *Bonifacio*. *Khayr ad-Din*, *Salih Reis*, *Murat Reis* (l'ancien)[A] (1532), *Dragut*, *Uluç Ali Pasha*[A] (1544), *Dragut*, *Uluç Ali Pasha*[A] (échec) (1550), *Dragut*, Sinanüddin Pasha, Gabriel de Luetz d'Aramon, Antoine des Escalins des Aimars[A] (1553)
- *Calvi*[F]. *Dragut*, *Murat Reis* (l'ancien)[A] (1555)
- *Girolata*[F]. *Dragut*, *Salih Reis* (capturés) *vs* Giannettino Doria, Giorgio Doria, Gentile Virginio Orsini (1540)
- *Palasca*. *Dragut*, *Uluç Ali Pasha*[A] (1540)



- **Sardaigne**. *Kemal Reis*, *Piri Reis* (victoire) *vs* navires de guerre gênois (fuite) (1501), *Kemal Reis*, *Piri Reis*[A] (1501), *Kurtoğlu Muslihiddin Reis* (1510-1514), Aruj Reis, Khayr ad-Din, Ishaq, Salih Reis[A] (1514), *Kurtoğlu Muslihiddin Reis* (1516), flotte franco-espagnole : Federigo Fregoso, Paolo Vettori, Giovanni et Antonio di Biassa, Andréa Doria, Prégent de Bidoux, Bernardino d'Ornesan[A] (à la recherche de Kurtoğlu Muslihiddin Reis) (1516), *Khayr ad-Din*, *Salih Reis*, *Murat Reis*[A] (1532), *Dragut*, *Uluç Ali Pasha*[A] (1550), *Dragut*, *Uluç Ali Pasha*[A] (1550), *Dragut*, Sinanüddin Pasha[A] (1552), *Dragut*, Sinanüddin Pasha, Gabriel de Luetz d'Aramon, Antoine des Escalins des Aimars (1553), *Dragut*, *Murat Reis* (l'ancien)[A] (1555), *Dragut*, *Murat Reis* (l'ancien)[A] (1563), corsaires de Salé (XVII[e]-XIX[e] siècles, cf. page 174), Murat Reis (le jeune)[A] (1634)
  - *Marcellino*. *Dragut*, *Murat Reis* (l'ancien)[A] (1563)
  - *Oristano*. *Dragut*, *Murat Reis* (l'ancien)[A] (1563)
  - *Tavolara*. *Dragut*, Sinanüddin Pasha, Gabriel de Luetz d'Aramon, Antoine des Escalins des Aimars (1553)
- **Italie**. Khayr ad-Din, Dragut, Salih Reis (1520-1525), *Khayr ad-Din*, *Salih Reis*[A] (1531), *Khayr ad-Din*, *Salih Reis*[A] (1534), *Khayr ad-Din*, *Salih Reis*[A] (1537), *Dragut*, *Uluç Ali Pasha*[A] (1540), Andréa Doria (1540), *Khayr ad-Din*, Antoine des Escalins des Aimars[A] (1545), *Uluç Ali Pasha* (1573), corsaires de Salé (XVII[e]-XIX[e] siècles, cf. page 174), Siemen Danziger, Soliman Reis (1607-1609), Soliman Reis, Murat Reis (le jeune), Mustapha Reis (1618)

D'ouest en est, du nord au sud, puis du sud au nord

- *Ligurie*. Aruj Reis (1503), Aruj Reis, Khayr ad-Din, Salih Reis, *Kurtoğlu Muslihiddin Reis*[A] (1508), *Kemal Reis*, *Piri Reis*[A] (1509), *Kurtoğlu Muslihiddin Reis* (1515), *Kurtoğlu Muslihiddin Reis*[A] (1516), Aruj Reis, Khayr ad-Din, Ishaq, Salih Reis, *Kurtoğlu Muslihiddin Reis* (1516), *Dragut*, *Uluç Ali Pasha*[A] (1546), *Dragut*[A] (1551), *Dragut*, *Murat Reis* (l'ancien)[A] (1563)
  - Andora. *Dragut*, *Uluç Ali Pasha*[A] (1546)
  - Bergeggi. *Dragut*, *Murat Reis* (l'ancien)[A] (1556)
  - Civezza. *Dragut*, *Uluç Ali Pasha*[A] (1546)
  - Corniglia[F]. *Dragut*, *Uluç Ali Pasha*[A] (1545)
  - Diano Marina. Aruj Reis, Khayr ad-Din, Salih Reis, *Kurtoğlu Muslihiddin Reis*[A] (1508)
  - Gênes[F+]. Aruj Reis, Khayr ad-Din, Ishaq, Salih Reis (1511), Andréa Doria (1528), *Dragut*, *Uluç Ali Pasha* (prisonnier) (1544), *Khayr ad-Din*[A]



(siège pour la libération de Dragut) (1544), *Dragut*, *Uluç Ali Pasha* (1550)

- Santa Margherita Ligure. *Dragut* (1540)
  - Proche du port. *Kurtoğlu Muslihiddin Reis* (1516)
- Levanto. *Dragut*, *Uluç Ali Pasha*[A] (1545)
- Laigueglia. *Dragut*, *Uluç Ali Pasha*[A] (1546)
- Manarola. *Dragut*, *Uluç Ali Pasha*[A] (1545)
- Monterosso. *Dragut*, *Uluç Ali Pasha*[A] (1545)
- Ospedaletti. *Dragut*, *Murat Reis* (l'ancien)[A] (1555)
- Pegli. *Dragut*, *Uluç Ali Pasha*[A] (1545)
- Portofino. *Dragut*, *Uluç Ali Pasha*[A] (1549)
- Rapallo. *Dragut*, *Uluç Ali Pasha*[A] (1545), *Dragut*, *Uluç Ali Pasha*[A] (1549), *Dragut*, *Uluç Ali Pasha*[A] (1550)
- Riomaggiore. *Dragut*, *Uluç Ali Pasha*[A] (1545)
- San Fruttuoso. *Dragut*, *Uluç Ali Pasha*[A] (1549)
- San Lorenzo al Mare. *Dragut*, *Uluç Ali Pasha* (1546), *Dragut*, *Murat Reis* (l'ancien)[A] (1556)
- San Remo. *Dragut*, *Uluç Ali Pasha*[A] (1549), *Dragut*, *Murat Reis* (l'ancien) (1555)
- Taggia. *Dragut*[A] (1551)
- Riva Trigoso. *Dragut* (1551)

- *Toscane*. *Dragut*, Sinanüddin Pasha, *Salih Reis*[A] (1552), *Dragut*, *Murat Reis* (l'ancien)[A] (1554), *Dragut*, *Murat Reis* (l'ancien) (1558)
  - Île d'Elbe. Aruj Reis (1504), Aruj Reis, Khayr ad-Din, Ishaq, Salih Reis[A] (1516), *Kurtoğlu Muslihiddin Reis*[A] (1516), flotte franco-espagnole : Federigo Fregoso, Paolo Vettori, Giovanni et Antonio di Biassa, Andréa Doria, Prégent de Bidoux, Bernardino d'Ornesan[A] (à la recherche de Kurtoğlu Muslihiddin Reis) (1516), *Kurtoğlu Muslihiddin Reis* (pas de prévalence, mais lourdes pertes de part et d'autre) *vs* Andréa Doria (1517), *Khayr ad-Din*, *Salih Reis*, *Murat Reis*[A] (1532)
    - Capoliveri. *Dragut*, Sinanüddin Pasha, Gabriel de Luetz d'Aramon, Antoine des Escalins des Aimars[A] (1553)
    - Portoferraio. *Dragut*, Sinanüddin Pasha[A] (1553)
  - Livourne. John Richardson (prisonnier) (1736)
  - Marciana Marina. *Dragut*, Sinanüddin Pasha, Gabriel de Luetz d'Aramon, Antoine des Escalins des Aimars[A] (1553)
  - Île de Montecristo. *Khayr ad-Din*, *Salih Reis*, *Murat Reis*[A] (1532)
  - Orbetello. *Dragut*, *Murat Reis* (l'ancien)[A] (1554)
  - Île de Pianosa. *Kemal Reis*[A] (1501), *Kemal Reis*, *Piri Reis*[A] (1501), *Kurtoğlu Muslihiddin Reis* (poursuite) *vs* Andréa Doria (défaite) (1517), Andréa Doria (1519), *Dragut*, Sinanüddin Pasha[A] (1553)
  - Piombino. *Kemal Reis*, *Piri Reis* (1501), *Khayr ad-Din*, *Salih Reis* (défaite) *vs* Andréa Doria (1526), *Khayr ad-Din*[A] (1544), *Dragut*, Sinanüddin Pasha[A] (1553), *Dragut*, *Murat Reis* (l'ancien)[A] (1555), *Dragut*, *Murat Reis* (l'ancien) (1558)





- Pise. *Kemal Reis*[A] (1489)
- Populonia. *Dragut*, *Murat Reis* (l'ancien)[A] (1555)
- Porto Ercole. *Dragut*, Sinanüddin Pasha, Gabriel de Luetz d'Aramon, Antoine des Escalins des Aimars (1553)
- Rio. *Dragut*, Sinanüddin Pasha, Gabriel de Luetz d'Aramon, Antoine des Escalins des Aimars[A] (1553)

- *États Pontificaux. Dragut*, Sinanüddin Pasha, *Salih Reis*[A] (1552)
  - Abruzzo. *Dragut*, *Murat Reis* (l'ancien) (1563)
  - Lazio (ou Latium).
    - Anzio. *Kurtoğlu Muslihiddin Reis*[A] (1516)
    - Lavinio. *Kurtoğlu Muslihiddin Reis* (échec d'enlèvement du pape Leo X) (1516), *Kurtoğlu Muslihiddin Reis*[A] (1516)
    - Minturno. *Dragut*, Sinanüddin Pasha, *Salih Reis*[A] (1552)
    - Île de Ponza. *Dragut*, Sinanüddin Pasha, *Salih Reis*[A] (1552), *Dragut*, Sinanüddin Pasha, *Salih Reis*, Gabriel de Luetz d'Aramon (victoire) *vs* Andréa Doria (1552)
    - Rome[F]. Aruj Reis (1504), *Sir Anthony Shirley* (1600)
      - Civita Vecchia. John Richarson (passager) (1736), John Richarson (prisonnier) (1736)
    - Embouchure du Tibre. *Kurtoğlu Muslihiddin Reis* (prise d'une des deux galères ennemies) *vs* Baldassarre di Biassa (1509)
  - Marches. *Kemal Reis*, *Piri Reis*[A] (1502)
    - Pesaro, forteresse de Santa Veneranda. *Khayr ad-Din*, *Dragut*, *Salih Reis*[A] (1539)
- *Royaume de Naples*. Aruj Reis, Khayr ad-Din (victoire) *vs* navire de guerre sicilien (1504), *Kurtoğlu Muslihiddin Reis* (1510-1514), *Dragut* (1526-1533), *Khayr ad-Din*, *Salih Reis* (1536), *Dragut*, *Uluç Ali Pasha*[A] (1545), *Dragut*, Sinanüddin Pasha, *Salih Reis*[A] (1552), *Uluç Ali Pasha* (1566), *Uluç Ali Pasha* (1567), *Uluç Ali Pasha* (1568)
  - Apulie. *Kemal Reis*, *Piri Reis*[A] (1502), Aruj Rais[A] (1502), *Kurtoğlu Muslihiddin Reis*[A] (1516), *Dragut*, *Uluç Ali Pasha*[A] (1547), *Dragut*, *Murat Reis* (l'ancien)[A] (1557), *Dragut*, *Murat Reis* (l'ancien) (1563)
    - Foggia. *Dragut*, *Murat Reis* (l'ancien)[A] (1554)
    - Gallipoli. *Kemal Reis*, *Piri Reis* (1502), *Kemal Reis*, *Piri Reis* (1505), *Kemal Reis*, *Piri Reis* (1507), *Piri Reis* (1511), *Piri Reis* (1516), *Kurtoğlu Muslihiddin Reis* (1524)
    - Salento. *Kurtoğlu Muslihiddin Reis* (1516)

- Forteresse de Castro[F]. *Khayr ad-Din*, *Salih Reis* (1537)
- Otranto. *Kurtoğlu Muslihiddin Reis*[A] (1524), *Khayr ad-Din*, *Salih Reis* (1537)
- Salve. *Dragut*, *Uluç Ali Pasha*[A] (1547)
- Supersano. *Kurtoğlu Muslihiddin Reis*[A] (1516)
- Ugento. *Khayr ad-Din*, *Salih Reis* (1537)

- Golfe de Taranto. *Kemal Reis*[A] (1496), *Kurtoğlu Muslihiddin Reis* (1524), *Dragut*, *Murat Reis* (l'ancien) (1557)
- Vieste. *Dragut*, *Murat Reis* (l'ancien) (1554)

- Calabre. Aruj Reis, Khayr ad-Din (1505), *Kurtoğlu Muslihiddin Reis* (1510-1514), *Kurtoğlu Muslihiddin Reis* (1516), *Khayr ad-Din*, *Salih Reis*, *Murat Reis* (l'ancien)[A] (1532), *Khayr ad-Din*, *Salih Reis*[A] (1537), *Khayr ad-Din*[A] (à la demande de François Ier) (1543), *Dragut*, *Uluç Ali Pasha*[A] (1547), *Uluç Ali Pasha* (1566), *Uluç Ali Pasha* (1567), *Uluç Ali Pasha* (1568), *Uluç Ali Pasha* (1576)
  - Ceramica. *Dragut*, *Murat Reis* (l'ancien)[A] (1555)
  - Cosenza.
    - Paola. *Dragut*, *Murat Reis* (l'ancien)[A] (1555)
    - Golfe de Policastro. *Dragut*[A] (1552)
    - San Lucido. *Dragut*, *Murat Reis* (l'ancien)[A] (1555)
  - Crotone. *Kurtoğlu Muslihiddin Reis*[A] (1516), *Dragut*, Sinanüddin Pasha, Gabriel de Luetz d'Aramon, Antoine des Escalins des Aimars[A] (1553)
    - Capo Limiti. Aruj Reis, Khayr ad-Din, Ishaq, Salih Reis[A] (1517)
    - Île de Capo Rizzuto. Aruj Reis, Khayr ad-Din, Ishaq, Salih Reis[A] (1517)
    - Cariati. *Dragut*, *Murat Reis* (l'ancien)[A] (1557)
  - Reggio de Calabre.
    - Palmi. *Dragut*, *Uluç Ali Pasha*[A] (1549), *Dragut*[A] (1552)
    - Reggio de Calabre[F]. Aruj Reis, Khayr ad-Din, Ishaq, Salih Reis[A] (1511), *Dragut*, Sinanüddin Pasha, *Salih Reis*, Gabriel de Luetz d'Aramon[A] (1552), *Dragut*, Piali Pasha, *Murat Reis* (l'ancien)[A] (1558)
    - Capo Vaticano. *Dragut*, *Murat Reis* (l'ancien)[A] (1555)
    - San Giovanni. *Dragut*, *Murat Reis* (l'ancien) (1563)
- Fondi[F]. *Khayr ad-Din*, *Salih Reis*[A] (échec de la capture de « la plus belle femme d'Italie » et massacre de la population par dépit) (1534)
- Région de Naples.
  - Capri. flotte franco-espagnole : Federigo Fregoso, Paolo Vettori, Giovanni et Antonio di Biassa, Andréa Doria, Prégent de Bidoux, Bernardino d'Ornesan[A] (à la recherche de Kurtoğlu Muslihiddin Reis) (1516), *Dragut*, *Uluç Ali Pasha*[A] (1540), *Dragut*, *Uluç Ali Pasha*[A] (1545), *Dragut*, Sinanüddin Pasha[A] (1553), *Dragut*, *Murat Reis* (l'ancien) (1563)
  - Castellamare di Stabia. *Dragut*, *Uluç Ali Pasha*[A] (1548)
  - Castello[F]. *Dragut*, Sinanüddin Pasha, Gabriel de Luetz d'Aramon, Antoine des Escalins des Aimars[A] (1553)
  - Formia.
    - Scauri. *Dragut* (1552), *Dragut*, Sinanüddin Pasha, *Salih Reis* (1552)
  - Capo Miseno. *Dragut*, *Uluç Ali Pasha* (1548)
  - Ville de Naples. *Dragut*, *Murat Reis* (l'ancien)[A] (blocus et siège) (1561)
    - Devant Naples. *Dragut*, Sinanüddin Pasha, *Salih Reis* (victoire et capture de 7 galères sur 40) *vs* Andréa Doria (1552), *Dragut*, *Murat Reis* (l'ancien) (1563)
    - Chiaia. *Dragut*, *Murat Reis* (l'ancien)[A] (1563)
    - Ercolano. *Dragut*, *Murat Reis* (l'ancien)[A] (1563)
    - Nola. *Dragut*, Sinanüddin Pasha, *Salih Reis*[A] (1552)
    - Pozzuoli. *Dragut*, *Uluç Ali Pasha*[A] (1548), *Dragut*, Sinanüddin Pasha, *Salih Reis*[A] (1552)
    - Île de Procida. *Dragut*, *Uluç Ali Pasha*[A] (1548)
    - Péninsule Sorentine.
      - Sorento. *Dragut*, Sinanüddin Pasha, *Salih Reis*[A] (1552), *Dragut*, *Murat Reis* (l'ancien)[A] (1558)
  - Torre del Greco. *Dragut*, *Murat Reis* (l'ancien) (1558)
  - Golfe de Salerne.
    - Amalfi. *Dragut*, *Murat Reis* (l'ancien) (1558)



- Massa Lubrense. *Dragut*, Sinanüddin Pasha, *Salih Reis*[A] (1552), *Dragut*, *Murat Reis* (l'ancien)[A] (1558)

- *Royaume de Sicile*. Aruj Reis (1503), *Kemal Reis*, *Piri Reis*[A] (1505), *Kemal Reis*, *Piri Reis*[A] (1506), *Kemal Reis*, *Piri Reis* (victoire) *vs* flotte du vice-roi de Sicile (1506), *Kurtoğlu Muslihiddin Reis* (1510-1515), Aruj Reis, Khayr ad-Din, Ishaq, Salih Reis[A] (1514), *Kurtoğlu Muslihiddin Reis*[A] (1524), *Kurtoğlu Muslihiddin Reis* vs *corsaires maltais* (1525-1527), *Dragut* (1526-1533), *Kurtoğlu Muslihiddin Reis* vs *Formillon* (1530-1531), *Khayr ad-Din*, Antoine des Escalins des Aimars[A] (1545), *Dragut*, *Uluç Ali Pasha*[A] (1545), *Salih Reis* (1552), *Dragut*, Sinanüddin Pasha,

Gabriel de Luetz d'Aramon, Antoine des Escalins des Aimars[A] (1553), *Uluç Ali Pasha* (1566), *Uluç Ali Pasha* (1567), *Uluç Ali Pasha* (1568), Murat Reis (le jeune)[A] (1635)

- Augusta. Sinanüddin Pasha, *Dragut*[A] (1551), *Dragut* (1552)
- Cantone. *Dragut*, *Murat Reis* (l'ancien)[A] (1558)
- Îles Éoliennes. *Dragut*, *Murat Reis* (l'ancien) (1558), *Dragut*, Piali Pasha, *Murat Reis* (l'ancien) [A] (1558)
- Favignana. Andréa Doria (1546), Richard Coyle, John Richarson (officier) (1735?)
- Lipari. *Khayr ad-Din*, Antoine des Escalins des Aimars[A] (atrocités commises par les Ottomans) (1545)
- Stromboli. *Dragut*, *Murat Reis* (l'ancien) (1561)
- Île de Lampedusa. *Khayr ad-Din*, *Salih Reis*, *Murat Reis*[A] (1532), *Dragut*, *Murat Reis* (l'ancien) (1556)



- Licata. *Dragut* (1552), *Dragut*, Sinanüddin Pasha, Gabriel de Luetz d'Aramon, Antoine des Escalins des Aimars[A] (1553)
- Marettimo. *Dragut*, *Uluç Ali Pasha*, *Murat Reis* (l'ancien) (1561)
- Détroit de Messine. *Dragut*, Piali Pasha, *Murat Reis* (l'ancien) (1558)
  - Messine. *Khayr ad-Din*, *Salih Reis*, *Murat Reis* (1532), *Dragut* (1559), flotte de la Sainte Ligue : Juan d'Autriche, Agostino Barbarigo (aile gauche), Andréa Doria (aile droite), Don Juan Cardona (avant-garde), Don Álvaro de Bazán (arrière-garde) (1571), John Richarson (passager) (1736), John Richarson (prisonnier) (1736), John Richarson (libéré) (1736)
- Modica. *Dragut*, Sinanüddin Pasha, Gabriel de Luetz d'Aramon, Antoine des Escalins des Aimars[A] (1553)
- Île de Pantelleria. *Dragut*, *Uluç Ali Pasha*[A] (1540), *Dragut*[A] (1552)
- Cap Passero[F]. Aruj Reis, Khayr ad-Din, Ishaq, Salih Reis[A] (1510), *Dragut*[A] (1526), *Dragut*, *Uluç Ali Pasha* (1547), *Salih Reis* (1548), *Dragut*, *Murat Reis* (l'ancien) (1563), *Uluç Ali Pasha* (victoire, capture de quatre galères sur cinq) *vs* Francisco de Sant Clement (1570)
- Santo Noceto. *Dragut*, *Murat Reis* (l'ancien)[A] (1555)
- Sciacca. *Dragut*, Sinanüddin Pasha, Gabriel de Luetz d'Aramon, Antoine des Escalins des Aimars[A] (1553)
- Taormina. *Dragut* (1552)
- Trapani. *Kemal Reis*, *Piri Reis*[A] (1506)

- *Autres*.
  - Ferarra. *Sir Anthony Shirley* (1598)
  - Castel San Pietro. *Kemal Reis*, *Piri Reis*[A] (1502)
  - Venise. *Dragut* (1519), *Sir Anthony Shirley* (1598)
    - Villes sous contrôle vénitien. *Dragut*, Sinanüddin Pasha[A] (1551)
  - **Croatie**. *Kemal Reis*, *Piri Reis*[A] (1502), *Dragut*, Sinanüddin Pasha[A] (1551)
    - *Castelnuovo*[F]. *Khayr ad-Din*, *Dragut*, *Salih Reis*[A] (1539)
    - *République de Raguse*. *Kemal Reis*, *Piri Reis*[A] (1502)
      - Ville de Raguse (Dubrovnik)[F]. *Dragut*, *Murat Reis* (l'ancien)[A] (1554)
  - **Montenegro**.
    - *Fort de Risan*[F]. Khayr ad-Din, *Dragut*, *Salih Reis*[A] (1539)
    - *Forteresse de Cattaro (Kotor)*[F]. Khayr ad-Din, *Dragut*, *Salih Reis*[A] (1539)
  - **Albanie**. *Kurtoğlu Muslihiddin Reis* (1516), *Khayr ad-Din*, *Dragut*, *Salih Reis*[A] (1538)
    - *Vlorë*. *Kemal Reis* (1501), *Murat Reis* (l'ancien)† (1638)
    - *Vjosë*. *Kemal Reis*[A] (1500), *Kemal Reis* (1501)
  - **Grèce**. *Dragut* (1519), Khayr ad-Din, Dragut, Salih Reis (1520-1525), John Ward (navire coulé du fait



d'une avarie) (1607), Soliman Reis, Murat Reis (le jeune), Mustapha Reis (1618)

- *Chypre*. *Murat Reis* (l'ancien) (1570), *Murat Reis* (l'ancien) (victoire et prise) *vs* Fra' Fresine (1609), Murat Reis (le jeune) (1632-1635)
- *Crète*. *Kurtoğlu Muslihiddin Reis*[A] (1516), *Kurtoğlu Muslihiddin Reis* (1525), *Dragut*[A] (victoire) vs Antonio Calbo (1539), *Murat Reis* (l'ancien) (1570), Murat Reis (le jeune) (1632-1635)
  - Chania. *Kurtoğlu Muslihiddin Reis* (1516)
  - Fraschia. *Kurtoğlu Muslihiddin Reis* (1516)
  - Héraclion. *Dragut*[A] (1538)
  - Retimo. *Kurtoğlu Muslihiddin Reis* (1516)
  - Sitia. *Kemal Reis*[A] (1498)
- *Mer Égée*. Khayr ad-Din (1495-1498), *Kemal Reis* (1498), *Dragut* (1519), *Dragut*[A] (1538)
  - Chios. *Kemal Reis* (1497), *Kemal Reis* (1501), *Kemal Reis*, *Piri Reis*[A] (1505), *Kurtoğlu Muslihiddin Reis*[A] (1510), *Kurtoğlu Muslihiddin Reis* (1515), *Kurtoğlu Muslihiddin Reis* (1517), *Kurtoğlu Muslihiddin Reis*, *Piri Reis* (1518), *Khayr ad-Din* (1532-1556), *Dragut*, Sinanüddin Pasha, Gabriel de Luetz d'Aramon (1552-1553), *Dragut*, Sinanüddin Pasha, Gabriel de Luetz d'Aramon, Antoine des Escalins des Aimars (1552-1553), *Dragut*, *Murat Reis* (l'ancien) (1553-1554)
  - Cyclades.
    - Andros. *Kurtoğlu Muslihiddin Reis*[A] (1510), *Khayr ad-Din*, *Salih Reis*[A] (1539)
    - Ios. *Khayr ad-Din*, Lüfti Pasha, *Salih Reis*[A] (1537)
    - Naxos. *Kemal Reis*† (1511), *Kurtoğlu Muslihiddin Reis*[A] (1517), *Khayr ad-Din*, Lüfti Pasha, *Salih Reis*[A] (1537)
    - Milos. *Kurtoğlu Muslihiddin Reis*[A] (1516), *Kurtoğlu Muslihiddin Reis* (1533)
    - Mykonos. *Kurtoğlu Muslihiddin Reis*[A] (1516)
    - Paros. *Kemal Reis* (1498), *Khayr ad-Din*, Lüfti Pasha, *Salih Reis*[A] (1537)
    - Santorin. *Kemal Reis* (1498), *Sinan Reis* (1508-1520)
    - Serifos. *Kurtoğlu Muslihiddin Reis*[A] (1516), *Khayr ad-Din*, *Salih Reis*[A] (1539)
    - Syros. *Khayr ad-Din*, Lüfti Pasha, *Salih Reis*[A] (1537)
    - Tinos. *Kemal Reis*[A] (1501), *Kemal Reis*, *Piri Reis*[A] (1505), *Kurtoğlu Muslihiddin Reis* (1525), Khayr ad-Din, Lüfti Pasha, *Salih Reis*[A] (1537)
  - Îles du Dodécanèse. Kemal Reis, Piri Reis[A] (1506)
    - Karpathos. *Khayr ad-Din*, Lüfti Pasha, *Salih Reis*[A] (1537)
      - Kasos. *Khayr ad-Din*, Lüfti Pasha, *Salih Reis*[A] (1537)
    - Kos. *Kemal Reis*, *Piri Reis*[A] (1502), *Kemal Reis*, *Piri Reis* (1505)
    - Leros. *Kemal Reis*, *Piri Reis*[A] vs Paolo Simeoni[D] (1506)
    - Lindos.
      - Rhodes[F]. *Kemal Reis* (1497), *Kemal Reis*, *Piri Reis*[A] (1505), *Kemal Reis*, *Piri Reis*[A] (1509), *Kemal Reis*, *Piri Reis*, *Kurtoğlu Muslihiddin Reis*[A] (1509), *Kurtoğlu Muslihiddin Reis*[A] (1515), *Kurtoğlu Muslihiddin Reis*[A] (1517), *Kurtoğlu Muslihiddin Reis* (1517), *Kurtoğlu Muslihiddin Reis* (trop faibles forces pour prendre l'île)[A] vs Philippe Villiers de L'Isle-Adam (fuite)[D] (1521), *Kurtoğlu Muslihiddin Reis* vs Philippe Villiers de L'Isle-Adam, Prégent de Bidoux (fuite) (1522), Soliman le Magnifique, *Kurtoğlu Muslihiddin Reis*, Kara Mahmud, Çoban Mustafa Pasha (remplacé par Ahmed Pasha), grand vizir Pargalı İbrahim Pasha, *Piri Reis*[A] vs Philippe Villiers de L'Isle-Adam[D] (1522), *Kurtoğlu Muslihiddin Reis*† (1523-1535), *Khayr ad-Din* (1532-1556), *Murat Reis* (l'ancien) (1570)
    - Nissiros. *Kemal Reis*, *Piri Reis*[A] (1505)
  - Imbros. *Kurtoğlu Muslihiddin Reis*, *Piri Reis* (1518)
  - Lemnos. *Kemal Reis (1497)*, *Kemal Reis*, *Piri Reis*[A] (1505)
  - Lesbos. Aruj Reis (1502), *Kemal Reis*, *Piri Reis*[A] (1502)
    - Mytilène. Aruj Reis (1502), *Kemal Reis*, *Piri Reis*[A] (1502), *Kurtoğlu Muslihiddin Reis* (1517)
  - Samos. *Kurtoğlu Muslihiddin Reis* (1533), *Uluç Ali Pasha* (1550-1565)
  - Îles Saroniques.
    - Égine. *Kemal Reis* (1501), *Dragut* (1533), *Khayr ad-Din*, Lüfti Pasha, *Salih Reis* (1537)
  - Îles Sporades.
    - Skiathos. *Khayr ad-Din*, *Salih Reis*[A] (1539)
    - Skyros. *Kurtoğlu Muslihiddin Reis*[A] (1516), *Khayr ad-Din*, *Salih Reis*[A] (1539)



- Tenedos. Kemal Reis (1497), Kemal Reis, Piri Reis[D] (1508), Kemal Reis, Piri Reis (1508), Kurtoğlu Muslihiddin Reis (1516)
- *Eubée*. *Kemal Reis* (1487-1490), *Kemal Reis* (1497), *Kemal Reis* (1501), Aruj Reis (1502), *Kemal Reis*, *Piri Reis*[A] (1502), *Kemal Reis*, *Piri Reis* (1508), *Kurtoğlu Muslihiddin Reis* (1524), *Khayr ad-Din* (1532-1556)
- *Mer Ionnienne*. *Kemal Reis* (1497), Nicholas Alvel (1603), Murat Reis (le jeune) (1632-1635)
  - *Îles Ionniennes*. Khayr ad-Din, Lüfti Pasha, Dragut, Salih Reis[A] (1537)
    - Céphalonie. Kemal Reis (1500), Kurtoğlu Muslihiddin Reis[A] (1532)
    - Leucade. Kemal Reis (1500), Kemal Reis, Piri Reis (1502), Kemal Reis, Piri Reis (fuite) *vs*

Giacomo Pesaro, Prégent de Bidoux (1502), *Khayr ad-Din*, *Dragut*, *Salih Reis*[A] (1538)

- Corfou. *Kemal Reis*[A] (1500), *Kemal Reis* (1501), *Kurtoğlu Muslihiddin Reis* (1516), *Khayr ad-Din*, *Salih Reis*[A] (échec) (1537), *Dragut*[A] (vainqueur) *vs* Francesco Pasqualigo (1539)
- Paxos. *Dragut* (1540)
- Zakynthos. *Kurtoğlu Muslihiddin Reis* en discussion avec Vincenzo Capello (1532), *Kurtoğlu Muslihiddin Reis* (escarmouche) *vs* Matteo Barbarigo (1532), *Kurtoğlu Muslihiddin Reis*[A] *vs* Matteo Barbarigo[D] (1532)

- *Golfe de Corinthe*.
  - Lépante. *Kemal Reis*[A] (1500), flotte ottomane : Müezzinzade Ali Pasha, Mohammed Sirocco (aile droite), *Uluç Ali Pasha* (aile gauche) (défaite, sauf Uluç Ali Pasha) *vs* flotte de la Sainte Ligue : Juan d'Autriche, Agostino Barbarigo (aile gauche), Andréa Doria (aile droite), Don Juan Cardona (avant-garde), Don Álvaro de Bazán (arrière-garde) (1571)
- *Cap Santa Maria*. *Kurtoğlu Muslihiddin Reis* (1516)
- *Preveza*. *Khayr ad-Din*, *Salih Reis*, *Sinan Reis*, *Dragut*, *Murat Reis* (victoire) vs Andréa Doria (1532), *Khayr ad-Din*, *Salih Reis*, *Sinan Reis*, *Dragut*, *Murat Reis*, *Uluç Ali Pasha* (dans la chiourme)[A] (1538), *Khayr ad-Din*, *Salih Reis*, *Sinan Reis*, *Dragut*, *Murat Reis*, *Uluç Ali Pasha* (dans la chiourme)[A] (victoire avec des forces deux à trois fois inférieures) vs Andréa Doria, Giambattista Dovizi (début de la domination navale turque) (1538)
- *Morea (Péloponèse)*. *Uluç Ali Pasha* (tactique de harcèlement empêchant le combat naval de se produire) *vs* flotte de la Sainte Ligue : Juan d'Autriche, Agostino Barbarigo (aile gauche), Andréa Doria (aile droite), Don Juan Cardona (avant-garde), Don Álvaro de Bazán (arrière-garde) (1572)
  - Île de Cerigo (ou Cythère). *Kemal Reis, Piri Reis* (canonnade) *vs* flotte vénitienne (1506)
  - Coron[F]. *Kemal Reis* (victoire) vs flotte vénitienne (1500), *Kemal Reis*[A] (1500), *Sinan Reis* (1520-1521), *Kurtoğlu Muslihiddin Reis* (1533), Müezzinzade Ali Pasha, Mohammed Sirocco (1570), Müezzinzade Ali Pasha, Mohammed Sirocco (aile droite), *Uluç Ali Pasha* (aile gauche) (1571)
  - Capo Malea. *Kurtoğlu Muslihiddin Reis* (1516), *Kurtoğlu Muslihiddin Reis* (1527), *Kurtoğlu Muslihiddin Reis* (1533)
  - Modon[F]. *Kemal Reis*[A] (1497), *Kemal Reis* (victoire) vs flotte vénitienne (1500), *Kemal Reis*[A] (1500), *Kemal Reis* (1501), *Kemal Reis*, *Piri Reis* (1501), *Kemal Reis*, *Piri Reis* (1505), *Kurtoğlu Muslihiddin Reis* (1527), *Kurtoğlu Muslihiddin Reis* (1532), Nicholas Alvel (1603)
  - Monemvasia. *Kemal Reis*[A] (1501)
  - Nauplie. *Kemal Reis* (1501), *Kemal Reis*[A] (1501), *Kemal Reis*, *Piri Reis*[A] (1502)
  - Navarino (Pylos). *Kemal Reis*[A] (1501)
  - Sapientza. *Kemal Reis* (1497)
  - Cap Zonchio. *Kemal Reis*, Davud Pasha (victoire écrasante) vs Antonio Grimani (1499)
    - Zonchio. *Kemal Reis*[A] (1501)
- *Tessalonique*. Khayr ad-Din (1498)

- Île de Malte. *Dragut*, *Uluç Ali Pasha*[A] (1547), *Hassan Pacha*[A] (repoussé) *vs* Jean Parisot de la Valette[D] (1565), *Dragut*, *Murat Reis* (l'ancien) (1558), *Dragut*, *Murat Reis* (l'ancien) (1561), *Dragut*, Piali Pasha, *Uluç Ali Pasha*, *Murat Reis* (l'ancien), Lala Mustapha[A] (1565)
  - *Il Birgu*. *Dragut*, Sinanüddin Pasha[A] (1551)
  - *Île de Gozo*. *Dragut, Uluç Ali Pasha*[A] (1540), *Dragut*, *Uluç Ali Pasha*[A] (victoire) *vs* Giovanni Ximenes[D] (1544), *Dragut*, *Uluç Ali Pasha*[A] (siège) (1546), Andréa Doria (1546), *Salih Reis* (1548), *Dragut*, *Uluç Ali Pasha* (1550), *Dragut*, Sinanüddin Pasha[A] (1551), *Dragut*, *Murat Reis* (l'ancien) (1561), *Dragut*, *Murat Reis* (l'ancien)[A] (1563)
  - *Mġarr ix-Xini*. *Dragut*, Sinanüddin Pasha (1551)





- *Marsamxett*. *Dragut*, Sinanüddin Pasha[A] (1551), *Dragut*, Piali Pasha, *Uluç Ali Pasha*, *Salih Reis*, *Murat Reis* (l'ancien), Lala Mustapha[A] (1565)
- *L-Imdina*. *Dragut*, Sinanüddin Pasha[A] (1551), Murat Reis (le jeune) (prisonnier) (1635-1640), John Richarson (passager) (1736)
- *Fort San Elmo & Fort San Angelo*. *Dragut*†, Piali Pasha, *Uluç Ali Pasha*, *Murat Reis* (l'ancien), Lala Mustapha[A] (destruction des forces ottomanes suite à la mort de Dragut) (1565)
- *Città Senglea*. *Dragut*, Sinanüddin Pasha[A] (1551)

Méditerranée orientale. *John Ward (Yusuf Reis)* (1610-1620)

- **Constantinople**. Grand vizir Gedik Ahmet Pasha (1470-1484), *Kemal Reis* (1490-1501), *Kemal Reis*, *Piri Reis* (1501-1506), *Kemal Reis*, *Piri Reis* (1508), *Kurtoğlu Muslihiddin Reis* (1518-1521), *Kurtoğlu Muslihiddin Reis* (1525), *Kurtoğlu Muslihiddin Reis* (1527-1530), *Kurtoğlu Muslihiddin Reis* (1532), *Khayr ad-Din*, *Salih Reis*, *Murat Reis* (1532), *Khayr ad-Din* (1533-1538), *Salih Reis* (1536-1552), *Khayr ad-Din*, *Salih Reis*, *Murat Reis* (1538), *Khayr ad-Din*† (1538-1546), *Rüstem Pasha* (1544-1461), *Dragut*, *Uluç Ali Pasha* (1550), *Dragut*, Sinanüddin Pasha (1553), Piali Pasha (1554-1578), *Dragut*, *Murat Reis* (l'ancien) (1555), *Dragut*, *Murat Reis* (l'ancien) (1556-1557), *Uluç Ali Pasha* (1571), *Uluç Ali Pasha*† (1586-1587), *Hassan Venaziano* (fin XVI[e]), *Sir Anthony Shirley* (1599), *Soliman Reis* (1616)
- **Phénicie**. *Aruj Reis* (fait prisonnier), *Ilyas*† *vs* Chevaliers de l'ordre de Jérusalem (1518), *Kurtoğlu Muslihiddin Reis*[A] (1524), *Kurtoğlu Muslihiddin Reis* (1533), *Uluç Ali Pasha*[A] (1585)
- *Tripoli*. Aruj Reis, Ilyas (1498)

- **Syrie**. Aruj Reis, Ilyas (1495-1498), *Uluç Ali Pasha*[A] (1585)
- **Anatolie**. Aruj Reis, Ilyas (1495-1498), *Aruj Reis vs* chevalier de l'ordre de Saint Jean de Jérusalem (1501-1503), *Kurtoğlu Muslihiddin Reis* (1517), *Kurtoğlu Muslihiddin Reis* (1524), *Murat Reis* (l'ancien) (1570-1609)
  - *Antalya*[F]. Aruj Reis (1501)
  - *Bodrum*[F]. Aruj Reis (prisonnier) (1498-1501), Khayr ad-Din[A] (aide son frère à s'échapper) (1501)
  - *İzmir*[F]. Aruj Reis (1502)
  - *Manisa*. Aruj Reis (1502)
- **Mer Noire**.
  - *Crimée*. *Uluç Ali Pasha* (1584)

Maghreb. *Kemal Reis*[A] (1490-1492), Hugo de Moncade (1500-1524), Andréa Doria (1500-1560), *Dragut*, Sinanüddin Pasha (1518-1519), *John Ward (Yusuf Reis)* (1610-1620), Peter Easton (1620-1629), Villa Rise (autour de 1621), Murat Reis (le jeune) (1627-1641), Charles Gibbs (1830)

- **Maroc, côte atlantique**. *Kemal Reis*, *Piri Reis* (1501), *David Middleton* (1601), corsaires de Salé (XVII[e]-XIX[e] siècles, cf. page 174), Murat Reis (le jeune) (1620-1627), Abdallah ben Aïcha (1672-1697), Abdallah Fennich (1695-1697)
  - *Salé, Rabat, Larache*[F], *Mamora et Tanger*[F]. John Ward (1605), Sir Henry Mainwaring (1611-1613), Sir Henry Mainwaring (négocie le départ des Anglais) *vs* Don Luis Fajardo de Córdoba[A] (1614), Claes Gerritszoon Compaen (1622-1626), Siemen Danziger le Jeune (1620-1626), Murat Reis (le jeune) (Pasha du Château) (1619-1624), Murat Reis (le jeune) (Grand Amiral de Salé) (1624-1627), Ali Maâninou (autour de 1625), Murat Reis (le jeune)† (163?-1641), Ahmed el-Inglizi (première moitié du XVII[e] siècle), Qandil Aouad (XVII[e] siècle), Ahmed Oham (XVII[e] siècle), Mohamed Aouad (autour de 1661), Abdelkader Maâninou (Grand Amiral de Salé) (vers 1664), Mohammed el-Hâdj Candil (1671-1713), 'Ali el-Hâkem (1671-1715), Mohammed et-Tadj (1683), Roussay Reis (1693-1696), navires de guerre portugais (1694), Abdallah Fennich (1695-1697), Sidi (saint) Ahmed Hajji (1640-1691), Ali Baudry (?-1681), Ali Baudry (capturé) *vs* Jean Bart, François-Annibal de Béthune, Alain Emmanuel de Coëtlogon de Méjusseaume, Joseph Andrault, marquis de Langeron (1681), Abdelkader Berbich (XVII[e] siècle), Ali Campos (XVII[e] siècle), Mohammed el-Hâdj Candil (XVII[e] siècle), Ahmed Linquillo (XVII[e] siècle), Mohammed Semmar (XVII[e] siècle), Meïze « le Brave » (1691-1693), Abdallah Fennich (1691-1695), Abd er-Rahmân ben Aïcha (frère d'Abdallah) (1694-1715), Mohammed ben Aïcha (fils d'Abdallah) (fin XVII[e] siècle-début XVIII[e] siècle), Ali Hakam (vice-amiral) (fin XVII[e] siècle-début XVIII[e] siècle), Abdellah Berbich (fils d'Abdelkader) (fin XVII[e] siècle-début XVIII[e] siècle), Ali Berbich (fin XVII[e] siècle-début XVIII[e] siècle), Kassem Molato (neveu d'Abdelkader Berbich) (fin XVII[e] siècle-début XVIII[e] siècle), Mohammed Taj (fin XVII[e] siècle-début XVIII[e] siècle), Ahmed ben Hajj Ibrahim Nejjar (autour de 1733), Abdelhaq Fennich (Grand Amiral de Salé) (1738-1757), Hajj Ali ben Mohamed Aouad (1742-1766), Abdeslam Fennich (XVIII[e] siècle), Ali Sabounji (XVIII[e] siècle), El Hachemi Mestari (XVIII[e] siècle), Mohammed Sinchouli (XVIII[e] siècle), Ahmed Turki (XVIII[e] siècle), Ahmed Alcouar (XVIII[e] siècle), Larbi El Gziri (XVIII[e] siècle), Ahmed Mostaganmi (XVIII[e] siècle), Mohamed Aouad Qandil as-Saghir (autour de 1758), Benhassoun ben Ahmed ben Mohamed Aouad (autour de 1760), Hajj Ahmed Fennich† (?-1765), Hajj Al-Hashmi ben Hajj Ahmed Aouad (Grand Amiral de Salé) (1757?-177?), Salem Trabelsi (autour de 1766), Youssef Trabelsi (1766-1769), Hajj Taher ben Hajj Hashmi Aouad† (1770?-1813), Amera Tripolini (autour de 1772), Abdelkader Perez (177?-?), Abdellah ben Al-Ayyachi Al-'Asri (autour de 1788), Abdellah ben Larbi Hamdouch (autour de 1794), Hajj Abdellah ben Abdeslam Sedrati (autour de 1794), Abd er-Rahmân Bargach (fin XVIII[e] siècle), Abd er-Rahmân Britel (fin XVIII[e] siècle-début XIX[e] siècle), Abdelhaq ben Tahar Kahkahni (autour de 1813), Mohamed ben Mohamed Laâlou (autour de 1813), Mohamed Benqlou'a (autour de 1813), Amrou Mellah (autour de 1813), Abdeslam ben Mohamed ben Lafqih Al-Alami (autour de 1825)
  - *Safi*[F]. Claes Gerritszoon Compaen (1622-1626)
  - Oualidia[F]. Murat Reis (le jeune) (1640-1641)
  - *Mogador* (puis *Essaouira*)[F]. *Francis Drake*, *Thomas Doughty*, *John Thomas*, *John Wynter* (officier), *Thomas Drake* (officier) (1577), Claes Gerritszoon Compaen (1622-1626)
  - *Santa Cruz de Aguer* (ou *Agadir*)[F]. John Smith (1723)
- **Maroc méditerranéen**. *Kemal Reis*, *Piri Reis* (1501), John, Philip et Richard Giffard (160?-1607), corsaires de Salé (XVII[e]-XIX[e] siècles, cf. page 174), Richard Giffard, Sir Francis Verney (1607-1610), Murat Reis (le jeune) (1620-1627), Abdallah ben Aïcha (1672-1697), Abdallah Fennich (1695-1697)



- *Ceuta*[F]. Aruj Reis, Khayr ad-Din, Ishaq, Salih Reis[A] (1514)
- *Peñón de Vélez de la Gomera*[F]. *Salih Reis*[A] (1555)
- *Territoire de la dynastie Beni Oulid* (intérieur des terres autour d'Issaguen). *Dragut*, *Murat Reis* (l'ancien)[A] (1558)

- **Régence d'Alger (ou Algérie)**. *Kemal Reis*, *Piri Reis* (1501), Khayr ad-Din, Dragut, Salih Reis (1520-1525), *Kurtoğlu Muslihiddin Reis* (1524), corsaires de Salé (XVII[e]-XIX[e] siècles, cf. page 174), Siemen Danziger, John Ward, Soliman Reis (fuite) *vs* Philippe Prévost de Beaulieu-Persac (1608), Siemen Danziger, John Ward (fuite) *vs* Don Luis Fajardo de Córdoba (1609), Siemen Danziger, John Ward (fuite) *vs* Sir Thomas Shoreley (1609), Soliman Reis, Murat Reis (le jeune), Mustapha Reis (1618), Soliman Reis (fuite) *vs* capitaines Hoen, Cleijnsorgh et Schaeff (capture de deux navires barbaresques) (1620)
  - *Alger*[F+]. Aruj Reis, Khayr ad-Din, Ishaq, Salih Reis[D] (1510), Aruj Reis, Khayr ad-Din, Ishaq, Salih Reis[A] (début de la Régence d'Alger) (1516), Aruj Reis, Khayr ad-Din, Ishaq, Salih Reis *vs sultan zianide Abou Hammou Moussa III* (fuite) (1516), Aruj Reis, Khayr ad-Din, Ishaq, Salih Reis[D] *vs flotte de Charles Quint*[A] (échec) (1516), *Aruj Reis*, *Khayr ad-Din*, *Ishaq*, *Salih Reis* (1517-1518), *Khayr ad-Din*, *Salih Reis*[D] (victoire totale) *vs* Hugo de Moncade[A] (désastre) (1518), *Khayr ad-Din*, *Salih Reis*[D] (repli sur Djijelli) (1519), *Khayr ad-Din*, *Dragut*, *Salih Reis*[A] (1525), *Khayr ad-Din*, *Salih Reis* (1525-1534), Murat Reis (le jeune) (1627-163?), *Hasan Corso* (1530-1556), *Hassan Agha* (1535-1543), *Salih Reis* (aide Hassan Agha à gouverner Alger) (1535), *Sinan Reis* (avec Khayr-ad-Din) (1536), *Hadji Pasha* (1543-1544), *Salih Reis* (1543-1544), *Hassan Pasha* (fils de Khayr-ad-Din, 1544-1567), *Dragut*, *Uluç Ali Pasha* (1548-1551), *Salih Reis* (1552-1565), *Sinanüddin Yusuf Pasha* (1550-1553), *Khalifa Saffah* (1551-1552), *Mami Arnaute* (seconde moitié du XVI[e] siècle), *Salih Reis* (1552-1556), *Hasan Corso* (1556-1557), *Dragut*, *Murat Reis* (l'ancien)[D] (1559), *Dali Mamí* (autour de 1567), *Uluç Ali Pasha* (1568-1577), *Hassan Venaziano* (de 1577 à 1587), Siemen Danziger, Soliman Reis (1606-1609), Siemen Danziger, Murat Reis (le jeune) (1607-1611), Sir Thomas Verney (1611-1615), Siemen Danziger, Soliman Reis, Murat Reis (le jeune), Mustapha Reis (1618), Soliman Reis (à terre) (1618-1620), Villa Rise (autour de 1621), Ali Bitchin (1621-1645), Mohammed et-Tadj (1683), Reis Hamidou (Hamidou ben Ali)



(1800-1815), mais également Murad Flamenco, Saffar Reis (Thomas den Gauwdief), Assam Reis (Jan Marinus), Redgeb Reis, Haaggi Mamy Reis, Soliman Buffoen, Nicolaes Wassenaer, Ali Pegelin

- Fort du Peñon[F]. Khayr ad-Din, Salih Reis[A] (1529)

- *Annaba (Bône)*[F]. Khayr ad-Din, Dragut, Salih Reis[A] (1522), *Khayr ad-Din*, *Salih Reis* (1535), *Dragut*, *Murat Reis* (l'ancien)[A] (1556)
- *Béjaïa*[F+]. Aruj Reis, Khayr ad-Din, Ishaq, Salih Reis[D] (1510), Aruj Reis, Khayr ad-Din, Ishaq, Salih Reis, Salih Reis[A] (1514), *Salih Reis*[A] (victoire) *vs* Alfonso di Peralta[D] (reddition) (1555)
- *Cap Blanc*. Prince Rupert du Rhin, Prince Maurice du Rhin (1652)
- *Cherchell*. *Ali Caraman* (brûle ses navires pour ne pas être pris) *vs* Andréa Doria (1531), *Khayr ad-Din*, *Salih Reis* (victoire écrasante) *vs* Andréa Doria (1531)
- *Collo*. Khayr ad-Din, Dragut, Salih Reis[A] (1520)
- *Constantine*. Khayr ad-Din, Dragut, Salih Reis[A] (1521)
- *Jijel*[F]. Aruj Reis, Khayr ad-Din, Ishaq, Salih Reis (1514), Aruj Reis, Khayr ad-Din, Ishaq, Salih Reis[A] (1514), Aruj Reis, Khayr ad-Din, Ishaq, Salih Reis (1515-1516), Aruj Reis, Khayr ad-Din, Ishaq, Salih Reis[A] (1516), *Aruj Reis*, *Khayr ad-Din*, *Ishaq*, *Salih Reis* (1517-1518), Khayr ad-Din, Dragut, Salih Reis (1520-1525)
- *El Malah*. Aruj Reis† (défait et tué) *vs* armée espagnole (1518)
- *Médéa*. Aruj Reis, Khayr ad-Din, Ishaq, Salih Reis[A] (1516)
- *Miliana*. Aruj Reis, Khayr ad-Din, Ishaq, Salih Reis[A] (1516)
- *Mostaganem*[F]. *Hassan Pasha vs* comte d'Alcaudète (1558)
- *Oran*[F+]. Aruj Reis, Khayr ad-Din, Ishaq, Salih Reis[D] (1510), *Salih Reis*[A] (1556), *Hassan Pacha*[A] (échec) vs Andréa Doria (victoire) (1562), *Dragut*, *Murat Reis* (l'ancien)[A] (1562), *Dragut*, *Salih Reis*, *Murat Reis* (l'ancien)[A] (1563)
  - Mers El Kébir[F]. *Hassan Pacha*[A] (échec) vs Andréa Doria, Don Martin de Cordova (victoire) (1562), *Dragut*, *Salih Reis*, *Murat Reis* (l'ancien)[A] (1563)
- Ouargla (intérieur des terres)[F]. *Salih Reis*[A] (1552)
- *Taourga* (intérieur des terres). *Dragut*, *Murat Reis* (l'ancien)[A] (1558)
- *Ténès*. Aruj Reis, Khayr ad-Din, Ishaq, Salih Reis[A] (1516)

- *Tlemcen*[F]. *Aruj Reis*, *Ishaq*[A] vs Abou Zayan, le roi de Tlemcen†[D] (1517), *Aruj Reis*†, *Ishaq*†[D] *vs* Diego de Córdoba, marquis de Comares[A] (1517)
- *Touggourt* (intérieur des terres)[F]. *Salih Reis*[A] (1552)

- **Régence de Tunis (ou Tunisie)**. Khayr ad-Din, Dragut, Salih Reis (1520-1525), *Dragut*, *Uluç Ali Pasha*[A] (1550), corsaires de Salé (XVII[e]-XIX[e] siècles, cf. page 174), Soliman Reis, Murat Reis (le jeune), Mustapha Reis (1618), Murat Reis (le jeune) (fait prisonnier) vs chevaliers de Malte (1635)
  - *Bizerte*. *Kurtoğlu Muslihiddin Reis* (1515), *Kurtoğlu Muslihiddin Reis* (1516), *Kurtoğlu Muslihiddin Reis* (fuite après avoir pris six galères et trois galions) *vs* flotte franco-espagnole, Federigo Fregoso, Paolo Vettori, Giovanni et Antonio di Biassa, Andréa Doria, Prégent de Bidoux, Bernardino d'Ornesan[A] (repoussés) (1516)
    - Porto Farina. Robert Blake[A] (destruction de batteries côtières) (1655)
  - *Djerba*. Aruj Reis (1503), Aruj Reis, Khayr ad-Din (1503), *Kemal Reis*, *Piri Reis* (1506), *Kemal Reis*, *Piri Reis*[D] (victoire) *vs* flotte espagnole[A] (1506), *Kurtoğlu Muslihiddin Reis* (1516), Khayr ad-Din, Dragut, Salih Reis (1524), *Khayr ad-Din*, *Sinan Reis*, *Salih Reis* (1525-1540), *Dragut* (1540), *Khayr ad-Din*, *Sinan Reis* (1544-1553), *Dragut* (1548-1549), *Dragut*, *Uluç Ali Pasha* (1550), *Dragut*, *Uluç Ali Pasha* (fuite) *vs* Andréa Doria, Fra' Claude de la Sengle[A] (prise de la ville) (1550), *Dragut*, *Murat Reis* (l'ancien)[A] (1558), Piali Pasha (victoire) *vs* Andréa Doria, Juan de la Cerda, Don Alvaro de Sande (1560), *Dragut*, Piali Pasha, *Uluç Ali Pasha*, *Murat Reis* (l'ancien) (victoire écrasante) *vs* Andréa Doria, Juan de la Cerda, Don Alvaro de Sande (1560)
  - *Gafsa* (intérieur des terres). *Dragut*, *Murat Reis* (l'ancien)[A] (1556)
  - *Kairouan* (intérieur des terres)[F]. *Khayr ad-Din*, *Salih Reis*[A] (1534)
  - *Mahdia*[F]. Aruj Reis, Khayr ad-Din, Ishaq, Salih Reis[A] (1514), *Dragut*, *Uluç Ali Pasha*[A] (utilisation comme base pour attaquer Malte) (1546), *Dragut*, *Uluç Ali Pasha*[A] (1546), *Dragut*, *Uluç Ali Pasha*[D] (repli sur Djerba) *vs* Andréa Doria, Fra' Claude de la Sengle[A] (prise de la ville et massacre de la population) (1550), *Dragut*, *Uluç Ali Pasha*[A] (1550)
  - *Maritime*. Richard Coyle, John Richardson (second) (1735?)
  - *Monastir*[F]. *Dragut*, *Uluç Ali Pasha*[A] (1546), *Dragut*, *Uluç Ali Pasha*[A] (1550)
  - *Sfax*[F]. *Dragut*, *Uluç Ali Pasha*[A] (1546)
  - *Sousse*[F]. *Dragut*, *Uluç Ali Pasha*[A] (1546), *Dragut*, *Uluç Ali Pasha*[A] (1550)
  - *Tunis*[F]. Aruj Reis, Khayr ad-Din (1504), *Khayr ad-Din*, *Salih Reis*[A] (1534), *Khayr ad-Din*, *Salih Reis*[D] (repli) *vs* Charles Quint[A] (massacre d'un tiers des habitants) (1535), *Dragut* (1536-1553), *Dragut*, *Murat Reis* (l'ancien) (1553-1565), *Uluç Ali Pasha* (1541-1550), Andréa Doria, Fra' Claude de la Sengle[A] (1550), *Uluç Ali Pasha*[A] (victoire) *vs* Sultan Hamid[D] (refuge à La Goulette) (1569), Don Juan d'Autriche[A] (prise de la ville) (1573), *Uluç Ali Pasha*, Cigalazade Sinan Pasha[A] (prise de la ville) *vs* forces de Don Juan d'Autriche[D] (1574), Murat Reis (le jeune), John Ward (1606-1609), John Ward, Siemen Danziger, Soliman Reis (1609), *John Ward (Yusuf Reis)*† (1610-1622), *Siemen Danziger* (en tant que parlementaire français) (1615), Murat Reis (le jeune)[A] (1632-1635), Richard Coyle, John Richardson (second) (1735?), Richard Coyle (arrêté saoûl), John Richardson (second) (1735?), John Richardson (1735?)
    - La Goulette[F]. Aruj Reis, Khayr ad-Din (1504-1509), Aruj Reis, Khayr ad-Din, Ishaq, Salih Reis (1509-1514), flotte franco-espagnole, Federigo Fregoso, Paolo Vettori, Giovanni et Antonio di Biassa, Andréa Doria, Prégent de Bidoux, Bernardino d'Ornesan[A] (à la recherche de *Kurtoğlu Muslihiddin Reis*) (1516), *Salih Reis*, *Cafer Reis*[A] (victoire et prise de la forteresse) *vs* Girolamo Tuttavilla, Comte de Sarno[D] (1535), *Khayr ad-Din*, *Salih Reis*[D] (repli) *vs* Charles Quint[A] (victoire avec une supériorité numérique écrasante) (1535), *Uluç Ali Pasha*, Cigalazade Sinan Pasha[A] (prise du fort) vs Don Juan d'Autriche[D] (1574)

- **Régence de Tripoli (ou Libye)**. *Dragut*[A] (1551), corsaires de Salé (XVII[e]-XIX[e] siècles, cf. page 174), Richard Coyle, John Richardson (second) (1735?)
  - *Gebel* (intérieur des terres). *Dragut*[A] (1551)
  - *Gharyan* (intérieur des terres). *Dragut*, *Murat Reis* (l'ancien)[A] (1558)
  - *Misrata*. *Dragut*, *Murat Reis* (l'ancien)[A] (1558)
  - *Tadjourah*. *Dragut*, *Murat Reis* (l'ancien)[A] (1558)
  - *Tarhuna Wa Msalata*. *Dragut*, Sinanüddin Pasha (livraison de 5000 captifs de Gozo) (1551)
  - *Tripoli*. *Kemal Reis*, *Piri Reis* (1501), Khayr ad-Din, Dragut, Salih Reis (1520-1525), *Dragut*, *Salih Reis*, Sinanüddin Pasha[A] *vs* Gaspare de Viller (1551), *Dragut*, *Murat Reis* (l'ancien) (1556-1565), *Dragut*, *Murat Reis* (l'ancien)[D] (contre une révolte) (1559), *Uluç Ali Pasha* (1565-1568), Yusuf Reis (John Ward) (1606-1622), John Richarson (passager) (1736)

- **Égypte**. Aruj Reis, Ilyas (1495-1498), *Kurtoğlu Muslihiddin Reis*[A] (1516), *Piri Reis* (1516-1517), *Kurtoğlu Muslihiddin Reis* (1517), *Dragut* (canonnier de la marine ottomane) (1517), *Piri Reis* (1523), *Kurtoğlu Muslihiddin Reis* (1524), *Piri Reis*† (1553), *Murat Reis* (l'ancien) (1570-1609), corsaires de Salé (XVII^{e}-XIX^{e} siècles, cf. page 174)
  - *Abu Kabir*. *Kemal Reis* (défense de pélerins vers La Mecque) (1498)
  - *Alexandrie*. Aruj Reis (1502-1503), *Kemal Reis*, *Piri Reis* (1507-1508), *Kemal Reis* (1510), *Kurtoğlu Muslihiddin Reis* (1517), *Dragut* (1518), *Kurtoğlu Muslihiddin Reis*[A] (1524), *Uluç Ali Pasha* (1565), *Uluç Ali Pasha* (1584-1585)
  - *Nil*. *Kurtoğlu Muslihiddin Reis* (1517)
  - *Rosette*. *Kemal Reis* (1498)
  - *Caire*. Aruj Reis (1502), *Dragut* (canonnier de la marine ottomane) (1517), *Kurtoğlu Muslihiddin Reis* (1517)

Indes Occidentales

Axes de navigation sur la Côte Est d'Amérique du Nord.

- Fleuve Saint Laurent.
- Îles du Maine.
- Caps du Maine
- Cape Cod et Massachussets Bay.
- Face à Rhode Island.
- Long Island Sound.
- Embouchure du Delaware.
- Ouverture de la Baie de Chesapeake.
- Caps de Virginie.
- Entrée de la barre de Charlestown.

L'Amérique du Nord. Don Pedro Gibert (1832-1833)



« Les noirs sont devenus si impudents et si insultants récemment que nous avons des raisons de suspecter leur révolte [contre nous]. Nous ne pouvons dépendre de leur assistance, mais au contraire, parfois nous devrions craindre qu'ils ne rejoignent les pirates. »

Henry Pulleine, gouverneur des Bermudes, in Colin Woodard, The republic of pirates

- **Généralités**. La population esclave d'Afrique dans les villes et les plantations d'Amérique du Nord dépasse rapidement la population blanche, d'un rapport allant jusqu'à un blanc pour dix noirs. En ville, les esclaves – domestiques – sont à peu or nombreux que les blancs. Que ce soit dans les villes ou dans les plantations, les esclaves domestiques sont très privilégiés (étrennes, pourboires, vieux habits de blancs, etc.) que les esclaves des champs (fouet, bastonnade, mutilation, etc.). Les révoltes de noirs sont fréquentes et en particulier durant la période entre 1713 et 1718, où l'idéologie subversive des pirates arrive jusqu'aux plantations.


Baie d'Hudson et Terre de Baffin
Mer de Baffin
Terre de Baffin
Passage du NW
Détroit d'Hudson
Baie d'Hudson
Baie de Frobisher
Nunavut
Baie d'Ungava
Baie James

Du nord au sud

- **Baie d'Hudson**[A,D,E,H,Ia]. *Henry Hudson* (1610), Pierre LeMoyne d'Iberville *vs John Outlaw* (fait prisonnier) (1686)
  - *Détroit d'Hudson*. *John Davis* (1585), *Henry Hudson* (1610), *John Outlaw* (naufrage) (1682)
  - *Fleuve Nelson*. *John Outlaw* (sans navire, fait prisonnier) (1682), *Benjamin Gilliam*, *John Outlaw* (second) (chassés des postes de traite) *vs Pierre-Esprit Radisson*, *Médard Chouart des Groseilliers* (1682), *John Outlaw* (1684), *John Outlaw* (destruction du navire par la glace) (1685)
- **Terre de Baffin**. *Sir Martin Frobisher* (1576), *John Davis* (1585), *John Davis* (1587)
  - *Baie de Frobisher*. *Sir Martin Frobisher* (1576, 1577, 1578)
- **Grands Lacs**.
  - *Lac Ontario*. *Bill Johnston* (1807-1812)
    - Black River.
      - Sackets Harbor. Bill Johnston (1812), *Bill Johnston* (1812), *Bill Johnston* (1813)
    - Fleuve Saint Laurent
      - Clayton. *Bill Johnston* (1834-1853)
      - Thousand Islands. *Bill Johnston* (1813-1838)
- **Acadie**[A,C,D,E,F,G,H,Ia,Ih(1749→),M-,Ra]. *Jurriaen Aernouts*, *John Rhoades*[A] (1674), *John Rhoades*, *Cornelius Andresson* (1674), Cornelius Andresson, Pieter Rodrigo (1674), Pierre Hantot « Le Picard » (1687-1688), George Peterson (1688), Pierre Hantot « Le Picard » (1688), *Christopher Goffe* (1690), *William May*, *Samuel Burgess* (quartier-maître), *Robert Culliford* (membre d'équipage) (1690), *William May*, *Samuel Burgess*, *Robert Culliford* (1690), Chevalier Robert de Beauchêne (1708?-1709?), Olivier Le Vasseur (1717)
  - *Annapolis Royal (puis Port-Royal)*. *Bernard-Anselme d'Abbadie de Saint-Castin*, Indiens Abénaquis[A] (1710)
  - *Baie de Fundy*. Cornelius Andresson, Pieter Rodrigo (pris) *vs* Samuel Mosely (1675), campement fortifié de Charles Bellamy (1718)
  - *Jemsec*[F,M-]. Jurriaen Aernouts, John Rhoades[A] (1674)
  - *Louisbourg*[F]. *Pierre Hantot « Le Picard »*[A] (1690-?)
  - *Rivière Machias*. Gang de Bellamy : Samuel Bellamy, Richard Noland (quartier-maître de Bellamy), Paulsgrave Williams, John Fletcher (quartier-maître de Williams) (1717)
  - *New Brunswick*. Charles Bellamy (1717-1718)
  - *Nouvelle-Écosse*[C,D,E,In,P,Ra]. *Henry Hudson* (1609), Nathaniel North (1696), *Pierre Morpain*, *Chevalier*





Robert de Beauchêne (matelot) (1707), Olivier Le Vasseur (1717), John Phillips (1724), Edward Jordan (1809)

- Cap Breton.
  - Site de naufrage[19] (Peu accessible (-2)). Le *Feversham*, transportant des fonds et des provisions pour une campagne anglaise contre les Français fait naufrage en 1711 sur Scatarie Island. Les deux tiers de l'équipage périt dans le naufrage et paient un pêcheur français pour retourner en Nouvelle-Angleterre. Aucune équipe de sauvetage n'a jamais été envoyée.
  - Site de naufrage[20] (Peu accessible (-2)). En 1725, le navire de guerre français *Chameau*, venu apporter des fonds et des troupes à Louisbourg, est drossé par une tempête sur le Cap Breton, ne laissant aucun survivant. Incapables de retrouver l'épave, les autorités françaises ne peuvent en récupérer les coffres de pièces.
  - Site de naufrage[21] (Très peu accessible (-3)). En 1757, une expédition anglaise de 20 navires contre les Français part attaquer la forteresse de Louisbourg. Quatre navires transportent des fonds pour la guerre : quelques 34 coffres de pièces d'argent, doit environ 450 000 pièces de huit. L'un de ces quatre navires de guerre, le HMS *Tilbury* fait naufrage ainsi que l'aviso HMS *Ferret*, qui ne transporte que des hommes. Alors que le Ferret est perdu corps et bien, 280 hommes sur 400 du *Tilbury* survivent et deviennent des prisonniers des Français. L'argent porté par le HMS *Tilbury*, lui, gît quelque part près du Cap Breton.
- Baie d'Aspy.
  - Site de naufrage[22] (Quasi-inaccessible (-4)) En 1761, la Guerre de Sept Ans est terminée, et les Français perdent l'Acadie. Les officiers et les aristocrates sont rapatriés en France avec leurs effets personnels – dont leurs richesses. L'*Auguste* est l'un des navires qui doit les transporter. L'*Auguste* fait face à un incendie en pleine tempête. Il est drossé sur un banc de sable de la baie. Des 121 membres d'équipage et passagers, seuls 7 survivent. Les effets personnels des passagers sombrent avec l'*Auguste*.

- *Baie de Penobscott*[A,D,E+,P,Ra+,V]. Gang de Bellamy : Samuel Bellamy, Paulsgrave Williams, Richard Noland (quartier-maître de Bellamy), John Fletcher (quartier-maître de Williams) (1717)
  - Penagouët[E,F,M-,Ra]. *Jurriaen Aernouts*, *John Rhoades*[A] (1674), flibustiers anglais[A] (1682), George Peterson[A] (1688), Vincent d'Abbadie de Saint-Castin (1689), *Bernard-Anselme d'Abbadie de Saint-Castin* (1704-1707)
- *Québec*. Chevalier Robert de Beauchêne (1718?-1719?)
- *Saint-Laurent*[C,D,E,Ia,Ih,M-P,Ra]. *Giovanni da Verrazano* (ou *Jehan Denis*), *Thomas Aubert* (1508), John Nutt (1621-1623), *William May*, *Samuel Burgess* (quartier-maître), *Robert Culliford* (quartier-maître) (1690), Eric Cobham, Maria Lindsey (1720-1740), Bill Johnston (évadé) (1839), Bill Johnston (à terre) (1839-1870)
  - Thousand Islands. Bill Johnston (1812-1814), Bill Johnston (arrêté mais acquitté) vs autorités américaines (1838), Bill Johnston (en cavale) (1838), Bill Johnston (se rend aux autorités américaines) (1838)
  - Cornwall. *Bill Johnston* (1813)
- *Vaudreuil*. Chevalier Robert de Beauchêne (1708?)

- **Groenland**[A,D,E,Ia]. *John Davis* (1585), *Henry Hudson* (1608)
  - *Détroit de Davis*. *John Davis* (1587)
  - *Îles Svalbard*. *Henry Hudson* (1608)
  - *Îles Novaya Zemlya*. *Henry Hudson* (1608, 1609)
- **Labrador**. *Sir Martin Frobisher* (1576)
  - *Nunavut* (ou *Resolution Island*). *Sir Martin Frobisher* (1576)

« Terre-Neuve […] est inhabitée par les naturels et nous la négligeons car elle est désolée et boisée, et son seul intérêt réside dans son port et sa côte où l'on pêche la morue.

Les baies et les ports naturels en sont très nombreux et fort commodes ; les échancrures de la côte facilitent d'autre part l'échange de renseignements d'un bord à l'autre de l'île […].

Les Terre-Neuviens sont capables de saler et exporter environ cent mille quintaux de poissons par an, que l'Angleterre achète contre de l'argent [NdlA : notamment pour servir de repas le vendredi sur les navires], le Portugal, l'Espagne et l'Italie contre des denrées de première nécessité. Terre-Neuve étant grande consommatrice des produits de nos îles, le rhum, la mélasse et le sucre […], on peut la considérer comme très utile au commerce. […]

Cette digression […] vise à expliquer comment s'y alimentent les pirates, au point de *proprement les susciter. […] Nos navires de l'ouest, des ports de Topsham, Barnstable et Bristol, transportent en saison, c'est-à-dire en été, un nombre considérable de pauvres garçons, engagés à bas prix et censés, au terme du contrat, avoir droit au passage* de *retour. […] Quant aux patrons, ils considèrent comme de bonne guerre de profiter de la misère des pêcheurs : soit ils les contraignent à s'engager pour l'été suivant, soit ils vendent à un taux extravagant les produits de première nécessité […]. Il en résulte qu'incapables de se nourrir par eux-mêmes, ou de rembourser en quelque manière leurs dettes vis-à-vis des patrons, les ouvriers s'enfuient parfois sur des chaloupes ou des barques et se lancent dans la carrière de pirate […]. En outre […], telle ou telle compagnie de pirates leur rend visite chaque été ou presque pour constituer des réserves d'eau et de provisions. »*

Capitaine Johnson, Histoire générale des plus fameux pirates

- **Terre-Neuve**[A,C,D,E(poisson, eau),H++(marins exploités et ruinés),In,S++]. *Jehan Denis* (1506), *Giovanni da Verrazano*, *Thomas Aubert* (1508), *Bernard Drake* (1585), *John Davis* (1587), Peter Easton (1610-1620), Sir Henry Mainwaring (1614), John Nutt (1620-1623), John Markham (1686), John Ireland (autour de 1695), William Kidd (1696), *Lowering*, *Nathaniel North* (officier) (1696), Montigny la Palisse (fin XVII[e], début XVIII[e]), Woodes Rogers (père) (1690-1707), Tudor Trevor (1698-1700), William Lewis, John Cornelius (quartier-maître) (1699), *John Halsey* (1704), Montigny la Palisse (1715-1717), gang de Bellamy : Samuel Bellamy, Paulsgrave Williams, Richard Noland (quartier-maître de Bellamy), John Fletcher (quartier-maître de Williams) (1717), Charles Bellamy (1717-1718), Bartholomew Roberts, James Skyrme (officier), Thomas Anstis (lord) (1720), Eric Cobham, Maria Lindsey (1720-1740), Phillip Roche (1721), Brigstock Weaver, William Ingram (1723), George Lowther (1723), Edward Low, Nicholas Lewis (quartier-maître), Francis Spriggs (officier), Philip Lyne (matelot) (1723), Edward Low, Nicholas Lewis, Francis Spriggs (quartier-maître de Low), Philip Lyne (matelot) (1723), Edward Low, Francis Spriggs (quartier-maître de Low), Philip Lyne (matelot) (1723), Nicholas Lewis (1723), John Phillips (1723), John Phillips (1724), Philip Lyne (1725)
  - *Bancs de Terre-Neuve*. William Lewis, John Cornelius (quartier-maître) (1699), Samuel Bellamy, Paulsgrave Williams, Richard Noland (quartier-maître de Bellamy), John Fletcher (quartier-maître de Williams) (1717),

Bartholomew Roberts, James Skyrme (officier), Thomas Anstis (lord) (1720)

- *Conception Bay*. Peter Easton (1612-1620)
  - Harbour Grace. Peter Easton (1612-1613), Sir Henry Mainwaring (1614-1616)
- *Cuper's Cove*. Peter Easton (1612-1620)
- *Baie de Fortune*. Gang de Bellamy : Samuel Bellamy, Paulsgrave Williams, Richard Noland (quartier-maître de Bellamy), John Fletcher (quartier-maître de Williams) (1717)
- *Baie de Plaisance*. Gang de Bellamy : Samuel Bellamy, Paulsgrave Williams, Richard Noland (quartier-maître de Bellamy), John Fletcher (quartier-maître de Williams) (1717), Charles Bellamy (1718)
- *Port protégé*[A,D,P,V]. William Lewis, John Cornelius (quartier-maître) (1699)
- *Baie de Sainte-Marie*. *Lowering*, *Nathaniel North* (officier) (1696), *Lowering*, *Nathaniel North* (1696)



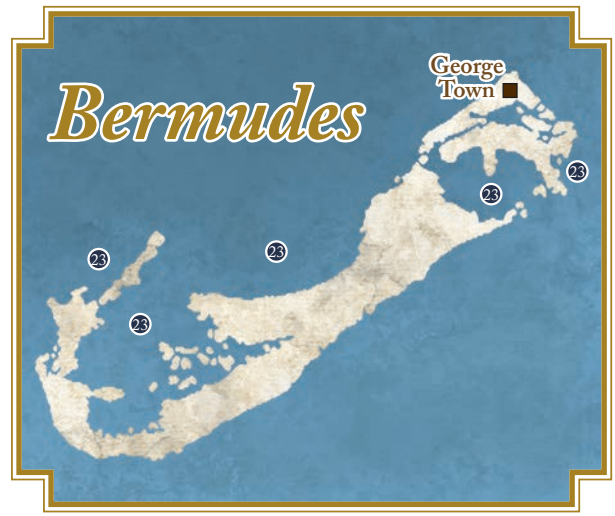
- Île Saint Paul. Gang de Bellamy : Samuel Bellamy, Richard Noland (quartier-maître) (1717)
- *Saint John*. Peter Easton[A] (1620), Tudor Trevor (1699)
  - Renew. Peter Easton (1612-1620)
- *Torbay*. John Nutt (1620-1623)
- *Baie des Trépassés*. Montigny la Palisse (1717), Bartholomew Roberts, James Skyrme (officier), Thomas Anstis (lord)[A] (1720)
- *Trinity Harbour*. William Lewis, John Cornelius (quartier-maître) *vs* Woodes Rogers (père) (1698-1699)

« Les hommes de Vane avaient développé envers [les habitants des Bermudes] eux une forte animosité du fait que leur gouverneur avait récemment détenu un pirate nommé Thomas Brown, sur une suspicion de piraterie. Brown avait été relâché – probablement par manque de preuves – mais Vane voulait riposter tout de même. […]

Ils [les hommes de Vane] dirent à North [le capitaine d'une prise des Bermudes] et à Tibby [un autre capitaine bermudien] que lorsqu'ils seraient de retour aux Bermudes, ils devraient transmettre au gouverneur Bennett que les pirates «rassembleraient toutes les forces dont ils disposaient et qu'ils viendraient lui prendre son pays et y instaureraient un nouveau Madagascar». North et d'autres témoins rapportèrent que pendant leurs beuveries, les hommes de Vane portèrent un toast à la damnation du roi George, du gouvernement et de «toutes les puissances divines», tout en menaçant d'envahir les Bermudes durant l'été. »

COLIN WOODARD, THE REPUBLIC OF PIRATES

- **Bermudes**[A,C,D,E,F(→1618),Ra,S-]. Naufrageurs (XVII[e]-XIX[e] siècles), *William James* (1658), *Brouage* (1684), Thomas Handley, Christopher Goffe (1685), Bartholomew Sharpe (1685-1686), Bartholomew Sharpe (capturé) *vs* navire de guerre anglais (1686), *George Dew* (1688-1698), *Thomas Tew* (1692-1695), Thomas Tew (1695), trois équipages pirates (1713-171?), Edward Teach, Stede Bonnet, William Howard (quartier-maître de Teach), John Howell (chirurgien réputé mais pirate contre son gré)[A] (blocus) (1717), Thomas Brown (1717), pirates de Nassau[A] (menace d'invasion) (1717), Henry Jennings (1718), Charles Vane, John Rackham (quartier-maître)[A] (menace d'invasion) (1718), Edward Teach, Israel Hands (second), Thomas Miller (quartier-maître) (1718), John Rackham (1719)
  - *Généralités*. Gouverneurs anti-pirates : Henry Pulleine, Benjamin Bennett (1713-1722)



  - *Site de naufrageurs*[23] (Assez peu accessible (-1)).
  - *Au large des Bermudes*. Thomas Nichols, Napin (victoire et capture) *vs* Nathaniel Brooker (1717)
- **Nouvelle-Angleterre**. *Bernard Lemoigne* (1678), *Benjamin Gilliam*, *John Outlaw* (second) (1682), John Williams (destitué), Daniel (quartier-maître), Thomas Paine (1682), Daniel, Thomas Paine (1682), Thomas Pound (1689), *Jean Baptiste du Casse, Isaac Veyret* « *Desmaert* », *Jean Fantin, William Kidd* (matelot), *Robert Culliford* (matelot) (1690), John Ireland (autour de 1695), Jacques Léger (1695), John Benbow (1698-1699), William Kidd (fuite) *vs* John Benbow (1699), Edvardt David (1701), *Alexander Dalzeel* (1702-1712), John Quelch, Thomas Larimore (1703), Don Miguel Enríquez (1712), Olivier Le Vasseur « La Buse » (1717), Brigstock Weaver, William Ingram (1722), George Lowther (1723), Edward Low, Nicholas Lewis (quartier-maître), Francis Spriggs (officier), Philip Lyne (matelot) (1723), John Phillips (1724), Philip Lyne (1725), Santiago Dedwanies (1725), Henry Johnson, Pedro Poleas (autour de 1730), John Power (arrêté) (1768), George Wall† (noyé) et Rachel Wall (1776-1782), Rachel Wall (1782-1789), James Biddle (1817-1821)

« La Guerre de Succession d'Espagne […] avait laissé la côte du Maine approximativement dans le même état que les Bahamas. Les Indiens et leurs alliés français avaient brûlé la plupart des colonies anglaises, laissant des centaines de milles de côtes inhabitées, incluant d'innombrables mouillages où une flotte entière de navires pouvait radouber à l'abri des regards des Européens. »

COLIN WOODARD, THE REPUBLIC OF PIRATES



- *Maine*[A,C,D,E,G,H,Ia(sauf *vs* anglais 1702→),Ih,P,Ra,S-]. John Rhoades (1674), Thomas Handley, Christopher Goffe (1684-1685), Thomas Pound (1689-1690), William Lewis, John Cornelius (quartier-maître) (1699), *John Halsey* (1704), Olivier Le Vasseur (1717), Charles Bellamy (1717-1718), Bartholomew Roberts, James Skyrme (officier), Thomas Anstis (lord) (1720), Edward Low, Nicholas Lewis (quartier-maître), Francis Spriggs (officier), Philip Lyne (matelot) (1722), Edward Low, Nicholas Lewis (quartier-maître), Francis Spriggs (officier), Philip Lyne (matelot) (1723)
  - Casco. *Bernard-Anselme d'Abbadie de Saint-Castin*, Indiens Abénaquis[A] (1704)
  - Îles de la côte du Maine. Richard Noland (1717)
  - Île Damariscove. Olivier Le Vasseur « La Buse » (1717), Gang de Bellamy : Samuel Bellamy, Paulsgrave Williams, Richard Noland (quartier-maître de Bellamy), John Fletcher (quartier-maître de Williams) (1717), Paulsgrave Williams, John Fletcher (quartier-maître) (1717)
  - Cape Elizabeth & Richmond Island[A,C,D,E,H,P,Ra]. Paulsgrave Williams, John Fletcher (quartier-maître) (1717)
  - Île Matinicus. Olivier Le Vasseur « La Buse » (1717)
  - Îles Monhegan. Olivier Le Vasseur « La Buse » (1717), Richard Noland (1717)
    - Généralités. Refuge pirate jusqu'en 1717
  - Pemaquid. *Vincent d'Abbadie de Saint-Castin*, Indiens Abénaquis[A] (1689)
  - Wells. *Bernard-Anselme d'Abbadie de Saint-Castin*, Indiens Abénaquis[A] (1704)

- *Massachussets, Connecticut et New Hampshire*[A,C,E,G,H,Ia,M-,Ra,S-]. *Jurriaen Aernouts* (1674), John Williams (destitué), Daniel (1682), Thomas Handley, Christopher Goffe (1684-1685), Thomas Handley, Christopher Goffe (1687), William Lewis, John Cornelius (quartier-maître) (1699), Olivier Le Vasseur (1717), Charles Bellamy (1717-1718), Edward Low, Nicholas Lewis (quartier-maître), Francis Spriggs (officier), Philip Lyne (matelot) (1722), Edward Low, Nicholas Lewis (quartier-maître), Francis Spriggs (officier), Philip Lyne (matelot) (1723), Francis Spriggs, Philip Lyne (quartier-maître) (1724)
  - Généralités. Gouverneur anti-pirate : Samuel Shute (1716-1723). Navires de guerre anglais en station : HMS Squirrel (corvette de 20 canons, 1716-1725), HMS Rose (corvette de 20 canons, 1717, 1720-1725)
  - Boston[A,C,E,F,G,H,Ia,M-,Ra,S]. Jean Duglas (prisonnier, puis évadé) (1664-1665), *John Rhoades* (1674), Samuel Mosely (et Cornelius Andresson, Pieter Rodrigo, prisonniers à bord) (1675), *Cornelius Andresson, Pieter Rodrigo* (grâciés) (1675), Michiel Andriessen, Nicolas Brigaut (quartier-maître) (1685), *Christopher Goffe* (grâcié) (1687-1690), George Peterson (1688), William Coward (1689), Christopher Goffe (1690), William Coward† (pendu) (1690), Thomas Wake (1694), Henry Avery, Thomas Hollingsworth, William May (1696), William Kidd (capturé) *vs* John Benbow (1699), *John Halsey* (1704), John Quelch†, Thomas Larimore† (pendus) (1704), Richard Guthrie, Paulsgrave Williams (trafiquants) (1713-1716), Richard Guthrie (trafiquant) (1716-1718), hommes de Bellamy† (rescapés du Whydah) (pendus) (1717), Santiago Dedwanies (1725), William Fly† (pendu) (1726), John Williams† (pendu) (1818-1819), Don Pedro Gibert† (pendu) (1835)
    - Généralités. Siège de la Royal Navy en Amérique du Nord
  - Cape Cod. Naufrageurs (XVII^{e}-XIX^{e} siècles), gang de Bellamy : Samuel Bellamy, Paulsgrave Williams, Richard Noland (quartier-maître de Bellamy), John Fletcher (quartier-maître de Williams) (1717), William Bellamy (naufrage), Richard Noland, Simon Van Vorst (1717)
    - Site de naufrage[24] (Quasi-inaccessible (-4)) L'épave du *Whydah* de Bellamy, qui a fait naufrage en 1717, contient le mythique trésor de ce pirate : plus de 2 millions de pièces de huit.
    - Site de naufrageurs[25] (Assez peu accessible (-1)).
  - Île d'Eastham[1]. Naufrageurs (XVII^{e}-XIX^{e} siècles), *Samuel Bellamy* (1714-1715), *Paulsgrave Williams* (alors orfèvre) (1687-1715)
    - Site de naufrageurs[27] (Assez peu accessible (-1)).
  - Hartford. John Williams (arrêté pour piraterie) (1682)
  - Hudson River. *Henry Hudson* (1609)
  - Lynn's wood. Thomas Veale† (enseveli dans la caverne qui lui servait de refuge) (1638)
  - Lovell's Island. Thomas Pound (1689)
  - Massachussets Bay. Paulsgrave Williams, John Fletcher (quartier-maître) (1717), William Fly (prisonnier) (1726)
  - Marblehead. John Quelch (mutiné) (1703), John Quelch (arrêté à terre, son équipage dissous), Thomas Larimore (idem) (1704), Richard Guthrie, Paulsgrave Williams (trafiquants) (1713-1716), Richard Guthrie (trafiquant) (1716-1718), Edward Low, Nicholas Lewis (quartier-maître), Francis Spriggs (officier), Philip Lyne (matelot) (1723)
  - Île Noman's Land. Paulsgrave Williams, John Fletcher (quartier-maître) (1717)
  - Portsmouth. Jean Duglas (1664)
  - Rosemary Harbor. Edward Low, Nicholas Lewis (quartier-maître), Francis Spriggs (officier), Philip Lyne (matelot)[A] (1723), Edward Low, Charles Harris, Francis Spriggs (quartier-maître de Low), Philip Lyne (matelot) (1723)
  - Race Point. Thomas Pound (1689)
  - Salem. Don Pedro Gilbert (prisonnier) (1834)
  - Star Island. John Quelch, Thomas Larimore (1704)
- *Rhode Island*[A,C,E,G,H,Ia,Ih,M-,Ra,S-]. John Williams, Daniel (quartier-maître) (1682), *Christopher Goffe* (1684-1685), *Christopher Goffe* (1687), *Paulsgrave Williams* (alors orfèvre) (1687-1715), George Peterson (1688), Joseph Farrell, Dirk Chivers (matelot) (1694), William May (1694), William Lewis, John Cornelius (quartier-maître) (1699), gang de Bellamy : Samuel Bellamy, Paulsgrave Williams, Richard Noland (quartier-maître de Bellamy), John Fletcher (quartier-maître de Williams) (1717), Olivier Le Vasseur (1717), sept hommes de Bonnet (1718), Edward Low, Nicholas Lewis (quartier-maître), Francis Spriggs (officier), Philip Lyne (matelot) (1722), John Brown, John Headland (1722), Peter Solgard (Charles Harris

1. NdlA : c'était alors bien une île.



prisonnier à son bord) (1723), Edward Low, Nicholas Lewis (quartier-maître), Francis Spriggs (officier), Philip Lyne (matelot) (1723), Francis Spriggs, Philip Lyne (quartier-maître) (1724), Francis Spriggs, Philip Lyne (1725), Henry Johnson, Pedro Poleas (1730)

- Généralités. Exemple de navire de guerre anglais en station : HMS *Greyhound* (20 canons, 120 h). Gouverneur pro-pirate : Peleg Sanford et William Coddington, Jr. (1680-1686). Une grâce est donnée aux pirates en 1695-1696)
- Block Island[A,D,E,H,M-,P,Ra,Re+,S+]. Kempo Syjbada (1650-1653), Edward Hull[A] (1653), Thomas Paine (1701), le clan Guthrie (grands patrons de la mafia écossaise locale : trafics, marché noir, blanchiment d'argent), dont Richard Guthrie (1710?-1754?), Paulsgrave Williams (1687-1715), écossais. Paulsgrave Williams (1687-1715), gang de Bellamy : Samuel Bellamy, Paulsgrave Williams, Richard Noland (quartier-maître de Bellamy), John Fletcher (quartier-maître de Williams) (1717), Paulsgrave Williams, John Fletcher (quartier-maître) (1717), Edward Teach, Stede Bonnet, William Howard (quartier-maître de Teach), John Howell (chirurgien) (1717), Edward Low, Nicholas Lewis (quartier-maître), Francis Spriggs (officier), Philip Lyne (matelot) (1723)
- Banc de Brown. William Fly (1726)
- Nantucket Shoals & George Bank. Gang de Bellamy : Samuel Bellamy, Paulsgrave Williams, Richard Noland (quartier-maître de Bellamy), John Fletcher (quartier-maître de Williams) (1717), Paulsgrave Williams, John Fletcher (quartier-maître) (1717), William Fly (1726)
- Newport[G,S-]. *Pierre Hantot « Le Picard »*[A] (1690), Thomas Tew (1692), *Lowering*, *Nathaniel North* (1696), *Lowering*† (1697), *Nathaniel North* (à terre) (1696-1697), Richard Guthrie, Paulsgrave Williams (trafiquants) (1713-1716), Richard Guthrie (trafiquant) (1716-1718), Charles Harris† (pendu) (1723)
- Petite île. Francis Spriggs (1724)
- Providence. Albert [W]. Hicks (arrêté) (1860)

- **New York**[A,C,E,G,H,Ia,M-,Ra,Re,S]. *Giovanni da Verrazano* (1523), *Jurriaen Aernouts* (1674), *Daniel* (1682), Jan Willems « Yankey » (1684), Christopher Goffe (1685), François Le Sage (1685), pirate français, William Kidd (matelot), Robert Culliford (matelot) (1689), William May, Samuel Burgess (quartier-maître), Robert Culliford (membre de l'équipage) (1690), *William May*, *Samuel Burgess* (quartier-maître), *Robert Culliford* (membre d'équipage) (1690), Frederick Phillips, Samuel Burgess (second) (1693-1694), Thomas Tew (1694), *Thomas Tew* (1694), John Ireland (autour de 1695), William May (1696-1698), John Benbow (1698-1699), William Lewis, John Cornelius (quartier-maître) (1699), William Kidd (fuite) *vs* John Benbow (1699), William May (1700), *Alexander Dalzeel* (1702-1712), gang de Bellamy : Samuel Bellamy, Paulsgrave Williams, Richard Noland (quartier-maître de Bellamy), John Fletcher (quartier-maître de Williams) (1717), Olivier Le Vasseur (1717), Richard Worley (1718), *Leigh Ashworth*, *Henry Jennings* (1719), Edward Low, Charles Harris, Francis Spriggs (quartier-maître de Low), Philip Lyne (matelot) (1723), John Phillips (1724), Francis Spriggs, Philip Lyne (quartier-maître) (1724), Francis Spriggs, Shipton, Philip Lyne (quartier-maître de Spriggs) (1725),

Philip Lyne (1725), Henry Johnson, Pedro Poleas (autour de 1730), *Bill Johnston* (1814-1834)

- *Généralités*. Gouverneurs pro-pirates Benjamin Fletcher (1692-1698), puis Richard Coote, Earl of Bellomont (1699-1701). Gouverneur antipirates Samuel Shute (1716-1723). Navires de guerre anglais en station : HMS *Phoenix* (corvette de 26 canons, 273 tx, 90 h, 1702-1718, 1718-1725), HMS *Milford* (frégate de 30 canons, 1718-1720), HMS *Shark* (aviso de 10 canons, 1718-1725). L'ex-flibustier Robert Allison lance des navires pour faire de la contrebande à la Jamaïque et dans le Honduras (1680-1710?)
- *Ellis Island*. Charles Gibbs† (pendu) (1831)
- *Long Island*. Charles Vane, John Rackham (quartier-maître) (1718), Edward Low, Charles Harris, Francis Spriggs (quartier-maître de Low), Philip Lyne (matelot) *vs* Peter Solgard (capture de Harris) (1723), Edward Low, Nicholas Lewis (quartier-maître), Francis Spriggs (officier), Philip Lyne (matelot) (1723), Charles Gibbs (1830)
- *Long Island Sound*. *Henry Hudson* (1609), Edward Teach, Stede Bonnet, William Howard (quartier-maître de Teach), John Howell (chirurgien) (1717)
  - Côte est[A,V]. Paulsgrave Williams, John Fletcher (quartier-maître) (1717) Gardiner Island. William Kidd (1699), Paulsgrave Williams, John Fletcher (quartier-maître) (1717), Edward Teach, Stede Bonnet, William Howard (quartier-maître de Teach), John Howell (chirurgien) (1717)
  - Montauk & Martha's Vineyard. Paulsgrave Williams, John Fletcher (quartier-maître) (1717)
- *New York City (anciennement Niew Amsterdam)*. *Abraham et Willem Albertszoon Blauvelt*, *Kempo Syjbada* (1643-1651), Michiel Andriessen (butin confisqué en partie par les autorités) (1684), Thomas Tew (1694), *John Hoar* (1695), Frederick Phillips, Samuel Burgess (1696), Thomas Tew (1696), William Kidd (1696), Samuel Burgess (1697), Samuel Burgess (1698), William Kidd (1699), Samuel Burgess (1699), gang de Bellamy : Samuel Bellamy, Paulsgrave Williams, Richard Noland (quartier-maître de Bellamy), John Fletcher (quartier-maître de Williams)[A] (blocus) (1717), Edward Teach, Stede Bonnet, William Howard (quartier-maître de Teach), John Howell (chirurgien) [A] (blocus) (1717), Joseph Thwaites† (mordu par un serpent à sonnette) (1796-1797), Charles Gibbs (prisonnier) (1831), Albert W. Hicks (1860)
  - Staten Island. Albert [W]. Hicks (1860)
  - Liberty Island. Albert [W]. Hicks† (pendu) (1860)
- **New Jersey**[A,C,E,H,Ia,M-,Ra,Re,S]. *Daniel* (1682), Michiel Andriessen, Nicolas Brigaut (quartier-maître) (1683), John Ireland (autour de 1695), William Lewis, John Cornelius (quartier-maître) (1699), *Alexander Dalzeel* (1702-1712), Edward Teach, Stede Bonnet, William Howard (quartier-maître de Teach), John Howell (chirurgien réputé mais pirate contre son gré) (1717), Stede Bonnet, Robert Tucket (quartier-maître) (1718), Richard Worley (1718), Charles Vane, John Rackham (quartier-maître) (1718), Edward Low, Nicholas Lewis (quartier-maître), Francis Spriggs (officier), Philip Lyne (matelot) (1722), Brigstock Weaver, William Ingram (1722), George Lowther (1723), Edward Low, Charles Harris, Francis Spriggs (quartier-maître de Low), Philip Lyne (matelot) (1723), John Phillips (1724), Francis Spriggs, Philip Lyne (quartier-maître) (1724), Francis Spriggs, Shipton, Philip Lyne (quartier-maître de Spriggs) (1725),



Philip Lyne (1725), Henry Johnson, Pedro Poleas (autour de 1730), James Biddle (1817-1821)

- *Généralités*. Exemple de navire de guerre anglais en station : HMS *Phoenix* (corvette de 30 canons, 1702-1725)
- *Cap May*[C]. Stede Bonnet, Robert Tucket (quartier-maître) (1718)
- *Caps Maysi et Cap Nicolas*. Charles Vane, Robert Deal (second), John Rackham (quartier-maître) (fuite) *vs* navire de guerre français (1718), Charles Vane (destitué), Robert Deal (second, prend le parti de Vane), John Rackham (quartier-maître) (1718), John Rackham (1718), Charles Vane, Robert Deal (second) (1718)
- *Sandy Hook*. Frederick Phillips, Samuel Burgess (1696)

- **Pennsylvanie**[A,C,E,G,H,In,Ih(*vs* Américains 1775-1783),M-,Ra,Re+(→1718),Re(1718→),S+(→1718),S(1718→)].
  - *Généralités*. Gouverneurs pro-pirates William Markham (1693-1699), William Penn (1699-1701), Andrew Hamilton (1701-1703), Edward Shippen (1703-1704), John Evans (1704-1709), et Charles Gookin (1709-1717). Gouverneur anti-pirates Sir William Keith (1718-1726)
  - *Philadelphie*[A,C,E,G,H,M-,Ra,Re,S(→1718)]. William Want (1694), hommes d'Avery (à partir de 1696), Edward Teach, Israel Hands, Thomas Miller (quartier-maître) (1718), Joseph Baker (1800), John Mullowny (Joseph Baker prisonnier à bord) (1800), Joseph Baker† (condamné pour piraterie, pendu) (1800)
  - *Aval de Philadelphie sur la Delaware River*. Don Miguel Enríquez (1714), Stede Bonnet, Robert Tucket (quartier-maître) (1718), Richard Worley (1718)
- **Delaware**[A,C,E,H,In,Ih(*vs* Américains 1775-1783),M-,Ra,S]. *Abraham et Willem Albertszoon Blauvelt*, *Kempo Syjbada* (1641-1643), *Daniel* (1682), Michiel Andriessen, Nicolas Brigaut (quartier-maître) (1684), John Ireland (autour de 1695), *Alexander Dalzeel* (1702-1712), Stede Bonnet, Robert Tucket (quartier-maître) (1718), Richard Worley, John Cole (quartier-maître) (1718), Richard Worley, John Cole (1718), Edward Teach, Israel Hands, Thomas Miller (quartier-maître de Teach) (1718), Charles Vane, John Rackham (quartier-maître) (1718), John Rackham (1718), Charles Vane, Robert Deal (second) (1718), Bartholomew Roberts, James Skyrme (officier), Thomas Anstis (lord) (1720), Edward Low, Nicholas Lewis (quartier-maître), Francis Spriggs (officier), Philip Lyne (matelot) (1722), George Lowther (1723), Edward Low, Charles Harris, Francis Spriggs (quartier-maître de Low), Philip Lyne (matelot) (1723), John Phillips (1724), Francis Spriggs, Philip Lyne (quartier-maître) (1724), Francis Spriggs, Shipton, Philip Lyne (quartier-maître de Spriggs) (1725), Philip Lyne (1725), Henry Johnson, Pedro Poleas (autour de 1730), James Biddle (1817-1821)
  - *Rivière Delaware*[C++]. Stede Bonnet, Robert Tucket (quartier-maître) (1718), Richard Worley, John Cole (quartier-maître) (1718), chasseurs de pirates (1718), Richard Worley, John Cole (1718), HMS *Phoenix* (1718), Edward Teach, Israel Hands (second), Thomas Miller (quartier-maître) (1718)
    - Embouchure du Delaware. Gang de Bellamy : Samuel Bellamy, Paulsgrave Williams, John Fletcher (quartier-maître) (1717), Edward Teach, Stede Bonnet, William Howard (quartier-maître de Teach), John Howell (chirurgien)[A] (blocus) (1717)
      - Indian River Inlet.
        - Site de naufrage[28] (Peu accessible (-2)). Le *Faithful Steward* transporte en 1785 des riches passagers d'Irlande vers Philadelphie, ainsi que 400 barils de pièces de cuivre et d'or lorsqu'il touche le fond en pleine nuit. Au matin, le navire est démembré par la mer. Les marins et passagers sachant nager rejoignent la terre à peine à une demi-encablure[1] de là. Tout le chargement et les possessions des passagers, ainsi que les personnes ne sachant pas nager, sombrent avec le navire.
  - *Delaware Bay*. William Lewis, John Cornelius (quartier-maître) (1699), Stede Bonnet, Robert Tucket (quartier-maître) (1718), William Fly (1726)
  - *Port de Lewis*. Stede Bonnet, Robert Tucket (quartier-maître) (1718), sept hommes de Bonnet (1718)
  - *Newcastle*. Jean Charpin (1688), Richard Worley, John Cole (1718)

« Spotswood [gouverneur de Virginie] dirigeait la seconde plus puissante colonie de la Côte des Amériques après le Massachussetts, avec une population de 72500 Blancs et 23000 Noirs. […] La capitale, Williamsburg, était à peine plus qu'un centre administratif, un rassemblement d'élégants bâtiments construits près du Collège de William and Mary. Durant la plus grande partie de l'année, la population de Williamsburg dépassait à peine 1000 personnes. »

Colin Woodard, The republic of pirates

1. 100 m

- **Virginie**[A,C,E,G,H,Ia ou Ih(variable),M,Ra,Re,S+]. *John Outlaw* (1665), *John Williams* (1682), *Daniel* (1682), John Williams, Thomas Paine (1682), John Cook, William Dampier (pilote), Edvardt David (quartier-maître) (1683), *Jacob Evertsen* (1683), Michiel Andriessen, Nicolas Brigaut (quartier-maître) (1684), Edvardt David, Lionel Wafer, John Hingson (tous passagers d'un navire faits prisonniers) *vs* Simon Rowe (1688), John Ireland (autour de 1695), Thomas Howard (1698), James, Thomas Miller (quartier-maître) (1698), William Lewis, John Cornelius (quartier-maître) (1699), Lewis Guittar (1700), *Alexander Dalzeel* (1702-1712), gang de Bellamy : Samuel Bellamy, Paulsgrave Williams, Richard Noland (quartier-maître de Bellamy), John Fletcher (quartier-maître de Williams) (1717), Olivier Le Vasseur « La Buse » (1717), Flying Gang : Benjamin Hornigold, Edward Teach (1717), Stede Bonnet (1717), Stede Bonnet, Robert Tucket (quartier-maître) (1718), Edward Teach, Israel Hands (second), Thomas Miller (quartier-maître) (1718), Howell Davis, Walter Kennedy (officier), John Taylor (officier?), Thomas Anstis (lord), Richard Hardy (lord), Thomas Sutton (lord), David Sympson (lord) (1718), William Rhett, John Master, Fayrer Hall (1718), William Moody, Joseph Thomson (1718), Charles Vane, John Rackham (quartier-maître) (1718), George Gordon, Ellis Brand, Robert Maynard, Edmund Hyde (1718), John Rackham (1718), Charles Vane, Robert Deal (second) (1718), *Leigh Ashworth*, *Henry Jennings* (1719), Bartholomew Roberts, James Skyrme (officier), Thomas Anstis (lord) (1720), George Lowther (1722), Brigstock Weaver, William Ingram (1722), George Lowther (1723), Edward Low, Charles Harris, Francis Spriggs (quartier-maître de Low), Philip Lyne (matelot) (1723), John Phillips (1724), Francis Spriggs, Philip Lyne (quartier-maître) (1724), Francis Spriggs, Shipton, Philip Lyne (quartier-maître de Spriggs) (1725), Philip Lyne (1725), Thomas et Mary Harvey (1725-1726), Thomas et Mary Harvey (Thomas s'enfuit et Mary est prise, puis relâchée) *vs* autorités (1726), William Fly (1726), Edmund Williams, Mary Crickett (1728-1729), Henry Johnson, Pedro Poleas (autour de 1730), James Biddle (1817-1821)
  - *Généralités*. Gouverneur Alexander Spotswood neutre (1710-1718) puis anti-pirate (1718-1722). Navires de guerre anglais en station : HMS *Dumbarton* (frégate, 1698-1704), HMS *Wolf* (sloop de 2 canons, 1699), HMS *Shoreham* (frégate de 32, puis 28, puis 30 canons, puis 20 canons, dans un état en forte dégradation, 1700-1725), HMS Pearl (frégate de 42 canons, 1717-1725), HMS *Lyme* (corvette de 20 canons, 1717-1725)
- *Entrée de la Baie de Chesapeake*[A,C,E,H,Ia ou Ih(variable),M,Ra,S]. *Daniel* (1682), William Lewis, John Cornelius (quartier-maître) (1699), John James, Thomas Miller (quartier-maître) (1699), gang de Bellamy : Samuel Bellamy, Paulsgrave Williams, Richard Noland (quartier-maître de Bellamy), John Fletcher (quartier-maître de Williams) (1717), Paulsgrave Williams, John Fletcher (quartier-maître) (1717), Edward Teach, Stede Bonnet, William Howard (quartier-maître de Teach), John Howell (chirurgien) [A] (blocus) (1717), Charles Vane, John Rackham (quartier-maître) (1718), Robert Maynard, Edmund Hyde (1718), John Rackham (1718), Charles Vane, Robert Deal (second) (1718), Bartholomew Roberts, James Skyrme (officier),



Thomas Anstis (lord) (1720), George Lowther, Edward Low (1722), George Lowther (1722), Edward Low, Nicholas Lewis (quartier-maître), Francis Spriggs (officier), Philip Lyne (matelot) (1722), George Lowther (1723), Edward Low, Charles Harris, Francis Spriggs (quartier-maître de Low), Philip Lyne (matelot) (1723), John Phillips (1724), Francis Spriggs, Philip Lyne (quartier-maître) (1724), Francis Spriggs, Shipton, Philip Lyne (quartier-maître de Spriggs) (1725)

- Généralités. Quelques navires de guerre anglais en station : HMS Essex Prize (aviso de 16 canons, 1699, 1702), HMS Garland (frégate de 44 canons, 1703-1709), HMS Tartarus (brûlot de 16 canons, 1806-1816)

- *James River & York River*. John Aldred (1699), William Passenger (1700-1725), Richard Worley, John Cole (fuite) *vs* deux sloops chasseurs de pirates (1718)
  - Norfolk. John Outlaw (1665-1672), Lawrence Kearny (1845-1661)
  - Elizabeth River. John Aldred (1699)
  - James River.
    - James Town. Edvardt David, Lionel Wafer, John Hingson (enprisonnés) (1688-1689), Thomas Howard (de Teach) (à terre) (1718), hommes de Teach (pendus)† (1719), Israel Hands (grâcié pour son témoignage contre ses compagnons) (1719)
      - Rade de James Town. Richard Worley, John Cole (combat et fuite) vs deux sloops chasseurs de pirates (1718)
    - Sandy Hook. HMS Phoenix (1718)

En Virginie : « *Les vaisseaux de guerre étaient restés au port durant ces dix mois tandis que les pirates infestaient la côte en commettant toutes sortes de méfaits dont il est probable qu'ils aient à rendre compte. Mais le succès de l'attaque contre Teach dispensa probablement d'une telle enquête, bien que je ne sache trop quel acte de piraterie il ait commis après la Proclamation.* »

Capitaine Johnson, Histoire générale des plus fameux pirates

  - Kent Island. William Claiborne (1627-1634), William Claiborne (1634-1638)
  - Northhampton. John James, Thomas Miller (quartier-maître) (1699), George Gordon, Ellis Brand, Robert Maynard, Edmund Hyde (1718)
  - Pocomoke River. William Claiborne vs Thomas Cornwaleys et Cuthbert Fenwick (victoire) (1636)
- *Caps de Virginie*. John Aldred (1699), John James, Thomas Miller (quartier-maître) (1699), Lewis Guittar (1700), Olivier Le Vasseur (1717), Stede Bonnet (1717), Edward Teach, Stede Bonnet, William Howard (quartier-maître de Teach), John Howell (chirurgien) (1717), Stede Bonnet, Robert Tucket (quartier-maître) (1718), Richard Worley, John Cole (1718), deux sloops chasseurs de pirates (1718), George Lowther (1722)
  - Généralités. Quelques navires de guerre anglais en station : HMS Pearl (frégate de 42 canons, 1717-1725)
  - Cap Henry. Stede Bonnet, Robert Tucket (quartier-maître) (1718)
  - Lynnhaven Bay. John James, Thomas Miller (quartier-maître) vs John Aldred (fuite) (1699), Lewis Guittar (capturé) vs William Passenger (1700)
  - Virginia Beach. Paulsgrave Williams, John Fletcher (quartier-maître) (1717)
- **Caroline du Nord**[A,C,E,H,Ia ou Ih(variable),M+,Ra,Re+,S+]. *Michel de Grammont* (1683), Michiel Andriessen, Nicolas Brigaut (quartier-maître) (1683), *Michel de Grammont* (1684), Bartholomew Sharpe, *John Markham* (1685), *Michel de Grammont*, *Nicolas Amon* « *Grenezé* » (1686), Emmanuel Wynne (1697-1699), Thomas Howard (1698), Lewis Guittar (1700), *Alexander Dalzeel* (1702-1712), William Moody, Joseph Thomson (1717-1718), gang de Bellamy : Samuel Bellamy, Paulsgrave Williams, Richard Noland (quartier-maître de Bellamy), John Fletcher (quartier-maître de Williams) (1717), Flying Gang : Benjamin Hornigold, Edward Teach (1717), Edward Teach, Stede Bonnet, William Howard (quartier-maître de Teach), John Howell (chirurgien) (1717), Charles Bellamy (1717), Thomas Cocklyn (1717-1718), Edward Teach, Richards à bord du sloop de Bonnet, Israel Hands, David Herriot, Thomas Miller (quartier-maître de Teach), Stede Bonnet relevé de son commandement (1718), William Rhett, John Master, Fayrer Hall (1718), Edward Teach, Israel Hands (second), Thomas Miller (quartier-maître) (1718), Charles Vane, John Rackham (quartier-maître) (1718), John Rackham (1718), Charles Vane, Robert Deal (second) (1718), Stede Bonnet, Robert Tucket (quartier-maître) (1718), *Leigh Ashworth*, *Henry Jennings* (1719), Bartholomew Roberts, James Skyrme (officier), Thomas Anstis (lord) (1720), George Lowther (1722), Brigstock Weaver, William Ingram (1722), Edward Low, Charles Harris, Francis Spriggs (quartier-maître de Low), Philip Lyne (matelot) (1723), Francis Spriggs, Philip Lyne (quartier-maître) (1724), Francis Spriggs, Shipton,



Philip Lyne (quartier-maître de Spriggs) (1725), Philip Lyne (1725), Thomas et Mary Harvey (1725-1726), William Fly (1726), Henry Johnson, Pedro Poleas (autour de 1730), Daniel Todd Patterson (1805-1824), James Biddle (1817-1821)

- *Généralités*. Gouverneur pro-pirates Charles Eden (1714-1722), offrant une grâce aux pirates en 1718
- *Baie quelconque.* Stede Bonnet (1717)
- *Beaufort Inlet*. Stede Bonnet, Robert Tucket (quartier-maître) (1718)
- Topsail. Edward Teach (s'échoue volontairement), Israel Hands, Stede Bonnet, Richards, David Herriot (1718), Edward Teach, Israel Hands, Stede Bonnet, Richards, Thomas Miller (quartier-maître de Teach) (1718), David Herriot (1718), Edward Teach, Israel Hands, Thomas Miller (quartier-maître de Teach) (sur le sloop de Hands) (1718), Stede Bonnet (parti chercher de l'aide) (1718), Richards (abandonné dans la crique) (1718), Stede Bonnet, Robert Tucket (quartier-maître) (1718)

- Bogue Bank. David Herriot (échoué) (1718), Stede Bonnet, Robert Tucket (quartier-maître), David Herriot (1718)
- Beaufort. Richards (sans navire) (1718)

- *Rivière Cape Fear*. Refuge flibustier et corsaire (XVII[e] siècle). Stede Bonnet, *alias* Capitaine Edwards (1717), Stede Bonnet, Robert Tucket (quartier-maître) (1718), William Rhett, John Master, Fayrer Hall (1718)
- *Crique quelconque*. Richard Worley, John Cole (1718), Arthur Loan, John Watkinson, John Masters, Fayrer Hall (1718)
- *Crique secrète*[A,D,E,M,N,P,Ra,Re,S,V]. William Lewis, John Cornelius (quartier-maître) (1698)
  - Currituck Inlet. Edward Teach (1718), Robert Maynard, Edmund Hyde (1718) Brant Island. Edward Teach (1718)
- *Edenton*. George Gordon, Ellis Brand (1718)
- *Îlot quelconque*[E,Ra,V]. George Lowther (1723)
- *Autre îlot quelconque*[E,Ra,V]. Edward Low, Nicholas Lewis (quartier-maître), Francis Spriggs (officier), Charles Harris (officier), Philip Lyne (matelot) (1723)
- *Pamlico River & Sound*. Nombreux contrebandiers (1718), Israel Hands, Thomas Miller (quartier-maître de Teach), Edward Teach (1718), Stede Bonnet, Robert Tucket (quartier-maître) (à la recherche de Teach) (1718), Edward Teach (1718), Edward Teach, Charles Vane, John Rackham (quartier-maître) (1718), Samuel Oddel[C] (1718), Robert Maynard, Edmund Hyde (1718)

« Bien que Bath ait été le centre administratif de la Caroline du Nord, sa plus vieille ville et son port officiel d'entrée, ce n'était guère plus qu'un village : trois longues rues, deux douzaines de maisons, un moulin à blé et un petit fort de bois le long de Bath Creek, dont les Reaves couvertes de cyprès étaient si basses, si plates et marécageuses, qu'il était impossible de savoir où s'arrêtait la mer et où commençait la terre. […] Le conseil de gouvernement était migrant, se réunissant dans la maison d'un membre ou d'un autre, parfois à de nombreux milles du village. […] La maison du gouverneur Eden était au bout du quai de l'autre côté de la crique. […] Il gouvernait une colonie pauvre, un coin perdu pestilentiel peuplé d'Indiens mécontents et de colons sans le sou. »

Colin Woodard, The republic of pirates

- Bath Town. Edward Teach, Israel Hands, Thomas Miller (quartier-maître de Teach) (1718), Edward Teach (à Plum Point, marié à Mary Ormond), Israël Hand (1718), George Gordon, Ellis Brand (1718)

« Les informations qu'il [Vane] avait reçues de Woodall suggéraient qu'il aurait besoin de renforts pour mettre à exécution sa menace d'attaquer Nassau. […] La Buse avait disparu vers le sud, Williams, England et Condent avaient mis le cap sur l'Afrique ou le Brésil. Un pirate, cependant, était toujours dans la région, et tout le monde savait où le trouver. Les hommes de Vane se mirent d'accord : ils mettraient le cap sur l'embouchure de la rivière Pamlico en Caroline du Nord, où ils espéraient trouver leur camarade Barbe Noire. […]

Vane parla à celui-ci de sa confrontation avec Pearse et Rogers à Nassau, et des progrès du nouveau gouvernement. Vane a peut-être essayé de convaincre Barbe Noire de se joindre à lui pour un assaut de New Providence. Si tel a été le cas, Barbe Noire, à son aise dans sa nouvelle situation, déclina l'offre. »

Colin Woodard, The republic of pirates

- Île Hatteras. Thomas Paine (1682), Edward Teach, Israel Hands, Thomas Miller (quartier-maître de Teach) (1718), Charles Vane, Robert Deal (second), John Rackham (quartier-maître) (1718), Richard Worley, John Cole (1718)
- Île d'Ocracoke[A,C,D,M+,Ra]. Edward Teach, Israel Hands, Thomas Miller (quartier-maître de Teach) (1718), Edward Teach, Israel Hands (1718), Edward Teach (1718), Edward Teach, Charles Vane, John Rackham (quartier-maître) (1718), Edward Teach† (équipage capturé) vs Robert Maynard, Edmund Hyde (1718)
- Île Roanoke. Edward Teach (1718), Robert Maynard, Edmund Hyde (1718)
  - Colonie Roanoke. *Sir Richard Grenville*, *Thomas Cavendish*, *Bernard Drake*, *John Gilbert* (1585)
- West Bay, Cedar Island, Neuse River. Contrebandiers. Edward Teach (1718)

« Stede Bonnet était en dépression depuis des semaines, déclarant ici et là qu'il cesserait volontiers la piraterie. […] En conséquence, les pirates durent être très surpris lorsque Barbe Noire annonça qu'il rendait à ce pitoyable compagnon le commandement de son sloop. […]

Accompagné d'une poignée de loyalistes, Bonnet monta sur une embarcation de faible tirant d'eau et

mit rapidement les voiles, promettant de revenir rapidement pour le reste de ses hommes.

*À peine Bonnet parti, Barbe Noire et ses cent compagnons environ dégainèrent leurs armes et mirent ses compagnons de bord en détention. Ils échouèrent seize d'entre eux – dont le capitaine de l'*Adventure, *David Herriot, sur Bogue Bank, une île inhabitée à un mille du continent. Deux cents pirates de plus furent laissés à Beaufort. Barbe Noire et ses collègues – «quarante Blancs et quarante Noirs» – se hissèrent à bord de l'*Adventure *et partirent, prenant avec eux tout le butin de la compagnie, à peu près 2500£. […]*

Quand Bonnet revint avec sa grâce trois jours plus tard, le Revenge *l'attendait à Beaufort, mais le trésor avait disparu. Il vint au secours des naufragés de Bogue Bank, et jura de se venger de son traître de mentor. »*

Colin Woodard, The republic of pirates

- **Caroline du Sud**[A,C,E,H,Ia ou Ih(variable),M+,Ra,Re,S+]. *John Markham* (1682-1683), *Jacob Evertsen* (1683), Michiel Andriessen, Nicolas Brigaut (quartier-maître) (1683), *Michel de Grammont* (1684), Bartholomew Sharpe, John Markham (1685-1686), Jacob Evertsen, Jan Willems « Yankey » (1685-1686), Michel de Grammont, Nicolas Amon « Grenezé » (1686), Michel de Grammont, Nicolas Amon « Grenezé » (officier) (1686), Emmanuel Wynne (1697-1699), Thomas Howard (1698), William Lewis, John Cornelius (quartier-maître) (1698), Lewis Guittar (1700), *Alexander Dalzeel* (1702-1712), Flying Gang : Benjamin Hornigold, Edward Teach (1717), gang de Bellamy : Samuel Bellamy, Paulsgrave Williams, Richard Noland (matelot), John Fletcher (quartier-maître), Richard Caverley (pilote), Simon Van Vorst (matelot), hommes de Martel (1717), Stede Bonnet (1717), Edward Teach, Stede Bonnet, William Howard (quartier-maître de Teach), John Howell (chirurgien) (1717), Charles Bellamy (1717), Thomas Cocklyn (1717-1718), Edward Teach, Richards à bord du sloop de Bonnet, Israel Hands, David Herriot, Stede Bonnet relevé de son commandement (1718), Howell Davis, Walter Kennedy (officier), John Taylor (officier?), Thomas Anstis (lord), Richard Hardy (lord), Thomas Sutton (lord), David Sympson (lord) (1718), Charles Vane, John Rackham (quartier-maître de Vane) (1718), William Moody, Joseph Thomson (1718), Charles Vane, Robert Deal (second) (1718), John Rackham (1718), William Moody, Joseph Thomson, Thomas Cocklyn (officier), Olivier Le Vasseur « La Buse » (officier) (1718), William Rhett, John Master, Fayrer Hall (1718), Thomas Cocklyn (1719), *Leigh Ashworth*, *Henry Jennings* (1719), Bartholomew Roberts, James Skyrme (officier), Thomas Anstis (lord) (1720), George Lowther (1722), Brigstock Weaver, William Ingram (1722), George Lowther (1723), Edward Low, Nicholas Lewis (quartier-maître), Francis Spriggs (officier), Charles Harris (officier), Philip Lyne (matelot) (1723), Edward Low, Charles Harris, Francis Spriggs (quartier-maître de Low), Philip Lyne (matelot) (1723), Francis Spriggs, Philip Lyne (quartier-maître) (1724), Francis Spriggs, Shipton, Philip Lyne (quartier-maître de Spriggs) (1725), Francis Spriggs, Philip Lyne (1725), Francis Spriggs (1725), Philip Lyne (1725), Thomas et Mary Harvey (1725-1726), William Fly (1726), *Miguel Enríquez* (1727-1729), Henry Johnson, Pedro Poleas (autour de 1730), Daniel Todd Patterson (1805-1824), James Biddle (1817-1821)
  - *Généralités*. La colonie est une île marécageuse communicant avec l'extérieur seulement par voie de mer. Gouverneurs pro-pirates Joseph West, Joseph Morton, Sir Richard Kyrle, Robert Quary (1672-1686), gouverneur anti-pirates James Colleton (1686-1690), Robert Johnson (1717-1719)

« Les Barbades et Charleston se ressemblaient de manière remarquable. Charleston avait été fondé moins de cinquante ans plus tôt par un groupe de planteurs des Barbades qui réussirent à reproduire leur modèle de société des Indes Occidentales basé sur l'esclavage au sein des marécages de la Caroline du Sud. […] En dehors des murs les plantations de riz et de sucre s'étendaient à des miles en amont et en aval des rivières Ashley et Cooper, leurs champs étouffants de chaleurs entretenus par des armées d'esclaves surveillées par une poignée de blancs armées. […] Par la terre, la ville étaient entièrement isolée du reste de l'Amérique anglaise, toute communication ayant lieu par voie de mer. La Caroline du Sud était, dans les faits, une île esclave des Indes Occidentales sur les Reaves marécageuses d'Amérique du Nord.

Charleston, la seule réelle ville de toute la Caroline du Sud, était particulièrement vulnérable aux attaques navales. »

Colin Woodard, The republic of pirates

- *Rade de Charlestown*[C+]. Gang de Bellamy : Samuel Bellamy, Paulsgrave Williams, John Fletcher (quartier-maître)[A] (blocus) (1717), Stede Bonnet, *alias* Capitaine Edwards[A] (blocus) (1717), Edward Teach, Israel Hands, David Herriot, Richards à bord du sloop de Bonnet, Stede Bonnet relevé de son commandement[A] (blocus) (1718), Charles Vane, Charles Yeats, John Rackham (quartier-maître de Vane)[A] (blocus) (1718), Charles Vane, John Rackham (quartier-maître)[A] (blocus, à la



recherche de Yeats) (1718), William Moody, Joseph Thomson (1718), Richard Worley, John Cole (1718), Charles Vane, John Rackham (quartier-maître de Vane) (1718), William Rhett, John Master, Fayrer Hall (1718)

- Charlestown[A,C,E,F,H,Ia ou Ih(variable),M+,Ra,Re,S++]. Jacob Evertsen (1683), Sir Robert Holmes (1687), hommes d'Avery (à partir de 1696), William Rhett et plusieurs équipages pirates[D] (1706), Benjamin Sims (1713-1718), Richard Tuckerman (1714-1718), Neal Walker (1717-1718), Richard Thompson, John Cockram, Joseph Cockram, Philip Cockram (1716-1718), Nicholas Woodall (1718), Richards (envoyé à terre par Teach) (1718), Josiah Burgess (grâcié) (1718), Charles Yeats (1718), William Rhett, John Master, Fayrer Hall (1718), deux sloops chasseurs de pirates (1718), Stede Bonnet† (prisonnier, condamné à être pendu, évadé, repris puis pendu) (1718), John Cole† (pendu) (1718)
  - Généralités.
  - La ville ne comporte pas de prison, et vers 1718 le marshal Partridge est un sympathisant pour la cause pirate
  - Criques et cours d'eau autour de Morris Island et Black Island Chooner Creek, Mill Cove, Saint John's River, Stono River, Wappoo Creek[A,D,Ra]. Pirates (XVII[e]-XVIII[e] siècles)
  - Jacksonville. Richards (1718)
  - Sullivan's (ou Swillivants) Island. William Rhett, John Master, Fayrer Hall (1718), Stede Bonnet, David Herriot† (repris) vs William Rhett (1718), Richard Worley†, John Cole (capturé) vs Arthur Loan, John Watkinson, Fayrer Hall, John Masters (1718)
- *North Edisto Inlet* [A,C,D,E,Em-,Ih(Cusabos),M+,P,Ra,V,]. Charles Vane, John Rackham (quartier-maître) (1718), Charles Yeats (1718)
- **Rivière Ohio**. James Ford (début XIX[e])

Floride, puis Georgie.

- Île de Cumberland. *John Davis* (1585)

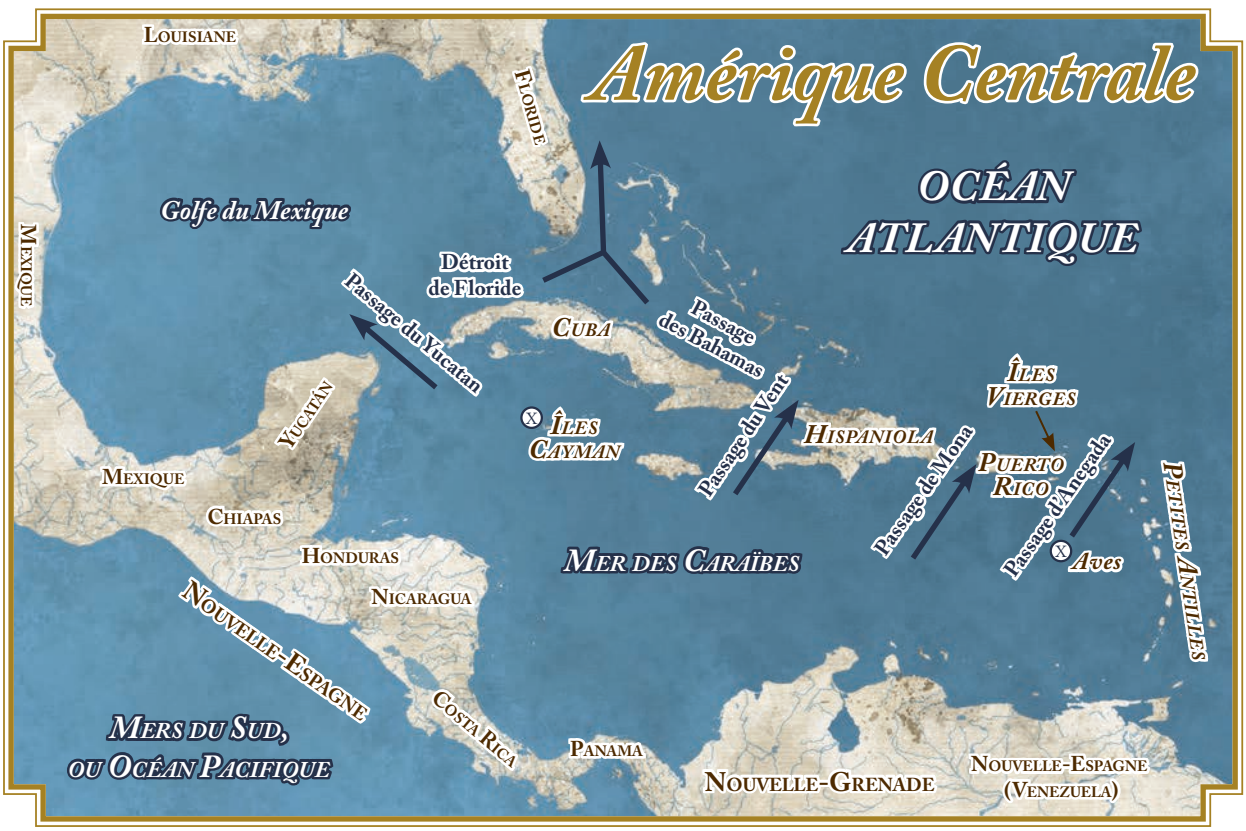
Axes de navigation dans la Mer des Caraïbes.

Dans la Mer des Caraïbes, les pirates cherchant de grosses prises ont plus de chances d'en trouver près des principaux axes de navigation :

- le Passage du Yucatán entre le Yucatán et Cuba
- le Passage du Vent entre Cuba et Grand Cayman d'un côté, et Hispaniola de l'autre
- le Détroit de Floride, dont fait partie le Passage des Bahamas, entre la Floride, Cuba et les Bahamas
- le Passage de Mona, entre Hispaniola et Puerto Rico
- le Passage d'Anegada entre les Îles Vierges et Anguilla.

Floride A(sud et ouest),C+(sud et est),D(sud et ouest),E,Em,H-,Ih,M(en plus des alligators),P(sud et est),Ra(sud et est),S-. *Giovanni da Verrazano* (1524), *David Middleton*, *William Parker* (1601 jusqu'à 1606), John Coxon (1680-1682), *Michel de Grammont*, Jacob Hall (ou Jacob Evertsen), *Daniel* (1683), *Thomas Handley*, *Christopher Goffe* (1684), *Michel de Grammont*, Jacob Hall (ou Jacob Evertsen), *Daniel*, Thomas Handley, Christopher Goffe (1684), Jacob Evertsen[A] (1684), Jacob Evertsen, Jan Willems « Yankey » (1685-1686), Michel de Grammont, Nicolas Amon « Grenezé », Nicolas Brigaut† (naufragé puis pris et exécuté par les Espagnols) (1686), Flying Gang : Benjamin Hornigold, Edward Teach (officier), John Cockram (1714), les pirates des Bahamas (1716-1718), Benjamin Hornigold, Thomas Burgess (1718), Leigh Ashworth, Henry Jennings (1719), Edward Low, Nicholas Lewis (quartier-maître), Francis Spriggs (officier), Charles Harris (officier), Philip Lyne (matelot) (1723), Francis Spriggs, Philip Lyne (quartier-maître) (fuite) *vs* HMS Spence (1724), *Miguel Enríquez* (1727-1729), Henry Johnson, Pedro Poleas (autour de 1730), Jose Gaspar « Gasparilla » (1783-1821), Jean Lafitte, Pierre Laffite, Dominique You, Peter Paillet, Jim et John Bowie, Johanny Barbe-en-feu, Vincenzo Gambi, Jacques Plaideau, Paul Lanusse, Jacques Reynard, Jean Boze, baron Henri de Ste Gême, Jean Joseph Amable Humbert, Elias Beauregard, Arsène Lacarrière-Latour, Jean Lacoste, Lorenzo Mousnier, Jean-François Landolphe, Jean Blanque, Guy R. Champlin, Arsene Lebleu, Michel Lebrequet, Jacques Lacroix, Jean Jannet, Jean Leloupe, Ange Michel Brouard, Louis Bourdier, Barthélémy Lafon, Pierre Labatut (seuls ou en flotte), avec Renato Beluche jusqu'en 1813 (1803-1821), Don Pedro Gibert (1832)

- **Généralités**.
  - Gouverneurs anti-pirates : tous





- Contact : *John Outlaw* (1665), Duchesne (ancien flibustier et pilote de Floride) (1686-1689)

- **Côte est**.
  - *Site de naufrage*[29] (Très peu accessible (-3)). Le *San Martín*, navire espagnol chargé de denrées de Nouvelle-Espagne, sombre en 1618 non loin de la côte de Floride, face à l'île de Grand Bahama.
  - *Colonie française huguenote de Floride* (de 1563 à 1565, 1567). Jean Ribault (1563), Jean Ribault[D] *vs* Pedro Menéndez de Avilés[A] (massacre de la colonie) (1565)
  - Fort Caroline. John Hawkins (1565)
- *Crab Island*. Edward Teach, Stede Bonnet, William Howard (quartier-maître de Teach), John Howell (chirurgien réputé mais pirate contre son gré) (1717)
  - *Colonies espagnoles*[C,E,F,G,M,Ra,S-]. Flying Gang : Benjamin Hornigold, Edward Teach (officier), Zacheus Darwell (matelot), Daniel Stilwell (matelot) et Ralph Blackenshire (matelot)[A] (1714), Henri Caesar (1804-1830)
  - San Agustíne[F+]. Francis Drake[A] (1586), Robert Searle, David Marten[A] (1668), Pierre Bart « Bréha », Thomas Paine, Jan Cornelissen, John Markham[A] (1683)
  - Villes voisines de San Agustíne. Pierre Bart « Bréha », Thomas Paine, Jan Cornelissen, John Markham[A] (1683)
  - San Marcos de Apalachee. John Neville, George Spurre[A] (1677)

« Les navires n'avaient d'autre choix que de passer par ce chemin [le Détroit de Floride], pour rejoindre les colonies de la Côte Est ou pour récupérer les alizés les ramenant jusqu'en Europe. Les pirates pouvaient se cacher au sein de ce labyrinthe d'îles, bénéficiant de centaines de mouillages peu connus où le plein d'eau et de nourriture fraîche pouvait être fait, où les navires pouvaient être carénés, et où le butin pouvait être réparti en toute sécurité. Personne n'aurait osé les suivre entre ces îles, dans des canaux étroits remplis de centaines de bandes de terres basses et sablonneuses, sans un pilote expérimenté et connaissant les Bahamas ; il aurait été facile de se perdre et de déchirer sa coque sur des récifs tranchants et sur des bancs de sable non répertoriés. »

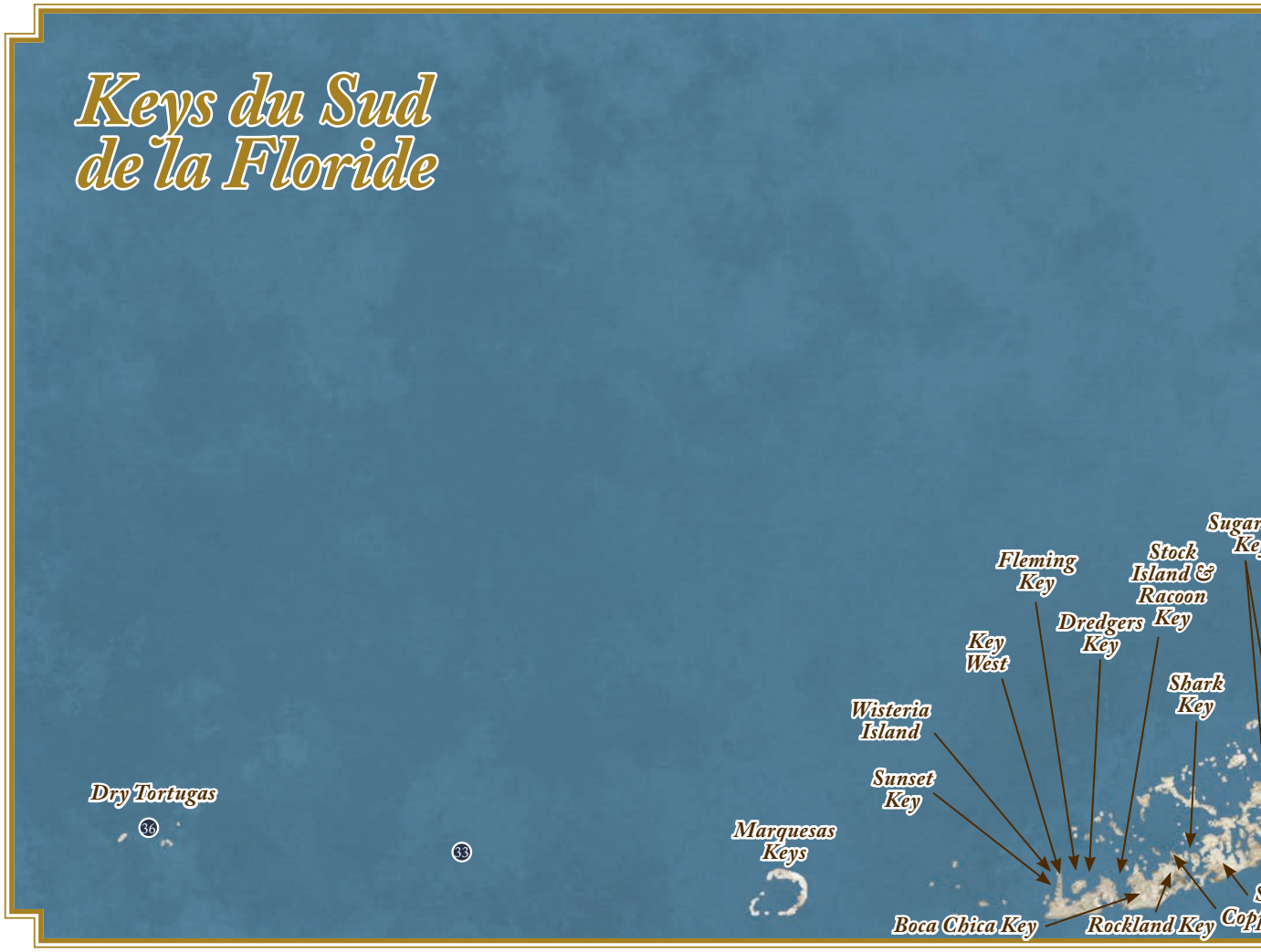
Colin Woodard, *The republic of pirates*

- *Keys*[A,D,E,Ih(surtout vs Espagnols),M,P,Ra,V]. Naufrageurs (XVII[e]-XIX[e] siècles), *John Neville*, *George Spurre* (1677), *Duchesne* (1681-1682), *Pierre Bart* « *Bréha* » (1683), *John Markham* (1683), *Pierre Bart* « *Bréha* », *John Markham* (1683), Flying Gang : Benjamin Hornigold, Edward Teach (1716), Black Caesar (1716-1718), Henri Caesar (1804-1830)
  - Site de naufrageurs[30] (Assez peu accessible (-1)).
  - Key Biscayne[A,D,Ih,M,P,Ra,V]. Henry Jennings, John Wills, Charles Vane (comme matelot ou officier-marinier) (1715), Black Caesar (naufrageur) (1716-1718)
  - Elliot Key. Black Caesar (1716-1718), Henri Caesar (1804-1830)
  - Old Rhodes Key. Black Caesar (1716-1718)
- *Embouchure de la rivière Loxahatchee*.
  - Site de naufrage[31] (Assez peu accessible (-1), mais très dangereux)). En 1659, l'aviso San Miguel el Arcangel ne contenait pas de lourds chargements d'or et d'argent, mais les exemplaires de nouvelles pièces à montrer au roi avant de frapper les autres, avec des lingots d'or et d'argent. Il est pris dans un cyclone le long des côtes de Floride et fait naufrage par peu de fond. Les rescapés du naufrage sont massacrés par les Indiens Ayrz, Indiens qui continuent de défendre leur territoire, si bien que l'épave reste intouchée.

« [Les marins de la Jamaïque devenaient] obnubilés par l'idée d'aller sur le lieu du naufrage, comme ils le disaient, car la majorité sur l'île pensait qu'ils avaient le droit de repêcher l'or des épaves, bien que les Espagnols n'aient pas quitté ces dernières. »

Colin Woodard, The republic of pirates

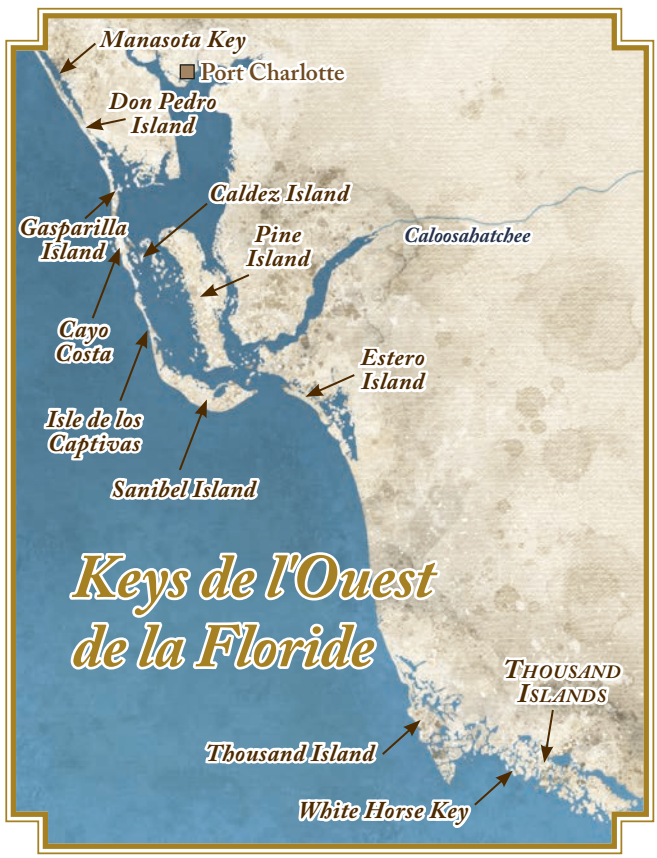
- *Palma de Ayrz, crique Sainte Lucie et crique Fort Pierce*[C+,Ih(Indiens Ayrz),M+]. Benjamin Hornigold, Edward Teach (officier) et trois autres capitaines (1715), *Henry Jennings*, *John Wills*, *Charles Vane* (comme matelot ou officier-marinier) (1715), Samuel Bellamy, Paulsgrave Williams (1716), *Henry Jennings*, *John Wills, Leigh Ashworth*, *Samuel Liddell*, *James Carnegie*, *Charles Vane* (comme matelot ou officier-marinier) (1716), vingt-quatre équipages pirates, faisant le blocus du site de sauvetage[A] (1716)
  - Site de naufrage[32] (Assez accessible (+1) (1715-1716), puis Assez peu accessible (-1) (après 1717)). La Flotte au Trésor, partie en hâte pour apporter des bijoux au roi d'Espagne pour sa promise, est emportée par un cyclone qui la fracasse contre la côte. Seul un navire français accompagnant la flotte, le Griffon, échappe au désastre. C'est entre 20 et 40 millions de pièces d'or et d'argent qui tapissent le fond de la côte entre Palma de Ayrz et la crique Fort Pierce. Les rescapés, rassemblés à terre dans un camp, tombent les uns après les autres, victimes de maladie et des Indiens Ayrz. Une équipe de sauvetage arrive sur place et parvient à récupérer 1 million de pièces de huit, rapidement rapatriés à La Havane. Mal défendue, attaquée sans relâche par les Indiens, l'équipe de sauvetage devient la proie des pirates, dont Henry Jennings. Ce naufrage, élément déclencheur crucial de la piraterie caraïbe, est décrit en détail dans la campagne *Le Hollandais Volant*.
  - *Terre indienne*[Ih(Ayz, Calusa)]. Shipton (pris) *vs* HMS Spence (1725)
- **Côte ouest et sud**. Jose Gaspar « Gasparilla » (1783-1804), Henri Caesar (1804-1821), Lawrence Kearny (1807-1818), Henri Caesar (1821-1830)
  - *Everglades* [A,D,Em,Ih,M+(alligators en prime),P]. Jose Gaspar « Gasparilla » (1783-1804), Henri Caesar (1804-1821)
  - *Keys*[A,C,D,E,Em,H-,Ih,M(en plus des alligators),P(sud),Ra(sud),S-].
    - Site de naufrage[33] (Quasi-inaccessible (-6)). Huit galions de la flotte au trésor de 1622 (dont la Nuestra Senora de Atocha, le galion le plus richement chargé de tous les temps, et la Santa Margarita), sombrent dans un cyclone entre Dry Tortuga et les Keys de Floride, ne laissant que cinq survivants. Un premier sauvetage de la Santa Margarita a lieu, mais le temps que l'équipe de sauvetage revienne de La Havane, un autre cyclone frappe le site, déplaçant les épaves. Celles-ci contiennent chacune des centaines de milliers de pièces de huit (des millions pour l'Atocha), des milliers de lingots d'argent de la taille d'un pain, quelques pièces d'or, des centaines de lingots d'or, des émeraudes et d'autres pierres précieuses.
    - Site de naufrage[34] (Très peu accessible (-3)). Le HMS Winchester fait naufrage en 1695 sur un des Keys de Floride. Il ne contient que des armes, des canons et des provisions.
    - Site de naufrage[35] (Assez peu accessible (-1)). En 1733, la quasi-totalité de la Flotte au Trésor, soit 17 navires (El Pópulo, El Infante, San José, El Rubí (le navire capitaine), Chávez, Herrera, Tres Puentes, San Pedro, El Terri, San Francisco, El Gallo Indiano (le navire amiral), Las Angustias, El Sueco de Arizón, San Fernando, San Ignacio)



sur 21, fait naufrage sur les Keys de Floride, sur une zone de 80 milles entre Duck Key et Key Largo. Le sauvetage des épaves a permis aux Espagnols de récupérer plus que les 12 millions de pièces de huit répertoriées, du fait de la contrebande dont la valeur est souvent égale voire supérieure à la valeur légalement transportée.

- Bahía Honda[A,D,M,P,Ra,V]. Henry Jennings, John Wills, Charles Vane (comme matelot ou officier-marinier) (1715), Fray José Diaz Pimienta (1715), Henry Jennings, John Wills, Leigh Ashworth, Samuel Liddell, James Carnegie, Charles Vane (comme matelot ou officier-marinier) (1716), puis simultanément avec Samuel Bellamy, Paulsgrave Williams (1716), puis avec simultanément Flying Gang : Benjamin Hornigold, Edward Teach (1716)
- Captiva Island (depuis le XIX^{e} siècle). Île où Jose Gaspar « Gasparilla » débarque les femmes captives (1783-1821)
- Dry Tortuga (caye très à ouest des autres keys)
  - Site de naufrage[36] (Très peu accessible (-3)). L'un des huit galions de la flotte au trésor de 1622 (Cf. ci-dessus) a sombré près de cette caye. Il contient surtout des lingots d'or, quelques dizaines de milliers de pièces de huit, probablement des pierres précieuses, et des épices.
- Gasparilla Island (depuis le XIX^{e} siècle). Base de Jose Gaspar « Gasparilla » (1783-1821), Jose Gaspar « Gasparilla »† (équipage capturé, puis pendu) vs US^{S} Enterprise (1821)
- Caldez's Island. Jose Gaspar « Gasparilla » (1783-1821)
- Pine Island. Jose Gaspar « Gasparilla » (1783-1804), Jose Gaspar « Gasparilla », Henri Caesar (1804-1821), Henri Caesar (1821-1830)
- Cayo Costa. Jose Gaspar « Gasparilla » (1783-1821)
- Key West. Henri Caesar†(?) (1821)
- Sanibel Island. Jose Gaspar « Gasparilla » (1783-1804), Jose Gaspar « Gasparilla », Henri Caesar (1804-1821), Henri Caesar (1821-1830)
- White Horse Key. Henri Caesar (1804-1830)
- Boca Grande. Jose Gaspar « Gasparilla » (1783-1821)
- Tampa, îles, cayes et trous d'eaux environnants. Pirates, trafiquants et aventuriers divers (XVI^{e}-XIX^{e} siècles)





- **Détroit de Floride**[C++]. *Christopher Newport* (1585-1604), *William Lane*, *Sir Michael Geare*, *Stephen Michell*, *Christopher Newport*, *John Burough*, *William Irish*, *Ralph Lee*, *John Oker* (1591), *Abraham et Willem Albertszoon Blauvelt*, *Kempo Syjbada* (1643), *Abraham et Willem Albertszoon Blauvelt*, *Kempo Syjbada* (1644-1647 ; 1649), *Diego de Los Reyes* « *Diego Lucifer* » (victoire) *vs* trois navires de guerre espagnols (1672-1673), *Bernard Lemoigne* (1678), Charles François d'Angennes, marquis de Maintenon (*Pierre Bart* « *Bréha* » prisonnier à bord) (1681), Charles François d'Angennes, marquis de Maintenon (1681), *Pierre Bart* « *Bréha* » (1681), Michiel Andriessen, Nicolas Brigaut (quartier-maître) (1683), Frédéric Misson, père Caraccioli (lieutenant), Matthieu le Tondu (quartier-maître) (1692), Thomas Howard (1698), William Lewis, John Cornelius (quartier-maître) (1698), Lewis Guittar (1700), Benjamin Hornigold, Edward Teach (officier), Zacheus Darwell (matelot), Daniel Stilwell (matelot) et Ralph Blackenshire (matelot) (1714), Thomas Terril (1714-1718), Benjamin Hornigold, Edward Teach (officier) et trois autres capitaines (1715), *Henry Jennings*, *John*

Wills, *Charles Vane* (comme matelot ou officier-marinier) (1715), Samuel Bellamy, Paulsgrave Williams (1716), *Henry Jennings*, *John Wills*, *Leigh Ashworth*, *Samuel Liddell*, *James Carnegie*, *Charles Vane* (comme matelot ou officier-marinier) (1716), vingt-quatre équipages pirates, faisant le blocus du site de sauvetage[A] (Cf. *Palma de Ayrz, crique Sainte Lucie et crique Fort Pierce*) (1716), Flying Gang : Benjamin Hornigold, Edward Teach (1716), James Fife (1716-1718), Francis Lesley (1716-1717), Flying Gang : Benjamin Hornigold, Edward Teach (1717), Edward Teach, Stede Bonnet, William Howard (quartier-maître de Teach), John Howell (chirurgien réputé mais pirate contre son gré) (1717), Stephen James de Cossey, Francis Rossoe (1717), Charles Yeats (1717), Charles Bellamy (1717), Thomas Cocklyn (1717-1718), Christopher Condent (1717-1718), Edward Teach, Richards, Israel Hands, Stede Bonnet (relevé de son commandement), Black Caesar (matelot), William Howard (quartier-maître de Teach), John Howell (chirurgien) (1718), William Moody, Joseph Thomson, Thomas Cocklyn (officier), Olivier Le Vasseur « La Buse » (officier) (1718), Howell Davis, Walter Kennedy (officier), John Taylor (officier?), Thomas Anstis (lord), Richard Hardy (lord), Thomas Sutton (lord), David Sympson (lord) (1718), John Rackham (1718), Thomas Cocklyn (1719), Bartholomew Roberts, James Skyrme (officier), Thomas Anstis (lord) (1720), Bartholomew Roberts, Thomas Anstis, James Skyrme (officier), Brigstock Weaver (maître du navire d'Anstis), William Ingram (matelot) (1721), Brigstock Weaver, William Ingram (1722), Edward Low, Nicholas Lewis (quartier-maître), Francis Spriggs (officier), Charles Harris (officier), Philip Lyne (matelot) (1723), Francis Spriggs (fuite), Shipton (séparation et fuite), Philip Lyne (quartier-maître de Spriggs) *vs* HMS Spence (1724-1725), William Fly (1726), Henri Caesar (1804-1830)

Louisiane[A,D,E,Em,F,H,Ia,Ih,M+,Ra,Re,S+(1803-1821)]. Jose Gaspar « Gasparilla » (1783-1821), Jean Laffite, Pierre Laffite, Dominique You, Renato Beluche (1802-1813), Lawrence Kearny (1807-1823), Jean Laffite, Pierre Laffite, Dominique You (1813-1821), Lawrence Kearny (1807-1818), Daniel Todd Patterson (1805-1824)

- **Baie de Barataria**. Jean Laffite, Pierre Laffite et leur république pirate de Barataria (1807-1821). Jean Laffite, Pierre Laffite, Dominique You, Renato Beluche, Peter Paillet, Johanny Barbe-en-feu, Vincenzo Gambi, Jacques Plaideau, Paul Lanusse, Jacques Reynard, Jean Boze, baron Henri de Ste Gême, Jean Joseph Amable Humbert, Elias Beauregard, Arsène Lacarrière-Latour, Jean Lacoste, Lorenzo Mousnier, Jean-François Landolphe, Jean Blanque, Guy R. Champlin, Arsene Lebleu, Michel Lebrequet, Jacques Lacroix, Jean Jannet, Jean Leloupe, Ange Michel Brouard, Louis Bourdier, Barthélémy Lafon, Pierre Labatut (1803-1807), Renato Beluche (1807-1813), Jean Laffite, Pierre Laffite, Dominique You, Peter Paillet, Jim et John Bowie, Johanny Barbe-en-feu, Vincenzo Gambi, Jacques Plaideau, Paul Lanusse, Jacques Reynard, Jean Boze, baron Henri de Sainte Gême, Jean Joseph Amable Humbert, Elias Beauregard, Arsène Lacarrière-Latour, Jean Lacoste, Lorenzo Mousnier, Jean-François Landolphe, Jean Blanque, Guy R. Champlin, Arsene Lebleu, Michel Lebrequet, Jacques Lacroix, Jean Jannet, Jean Leloupe, Ange Michel Brouard, Louis Bourdier, Barthélémy Lafon, Pierre Labatut (1807-1821), Jean Laffite, Pierre Laffite, etc. (nombreux navires capturés) *vs* Division de la marine américaine (1814), Renato Beluche (1815), Lawrence Kearny (1818)
  - *Cheniere Caminada*[A,D,Em,H,M+,P,Ra,S+(1803-1821)]. République pirate de Barataria de Jean Laffite (1803-1821)
  - *Grand Isle* ou *Grande Terre*. République pirate de Barataria de Jean Laffite (1803-1821), Renato





Beluche (1803-1813), Jean Laffite, etc. (fuite) *vs* Daniel Todd Patterson (prise de six goélettes, une felouque, un brick, 20 canons et 500000$) (1814)

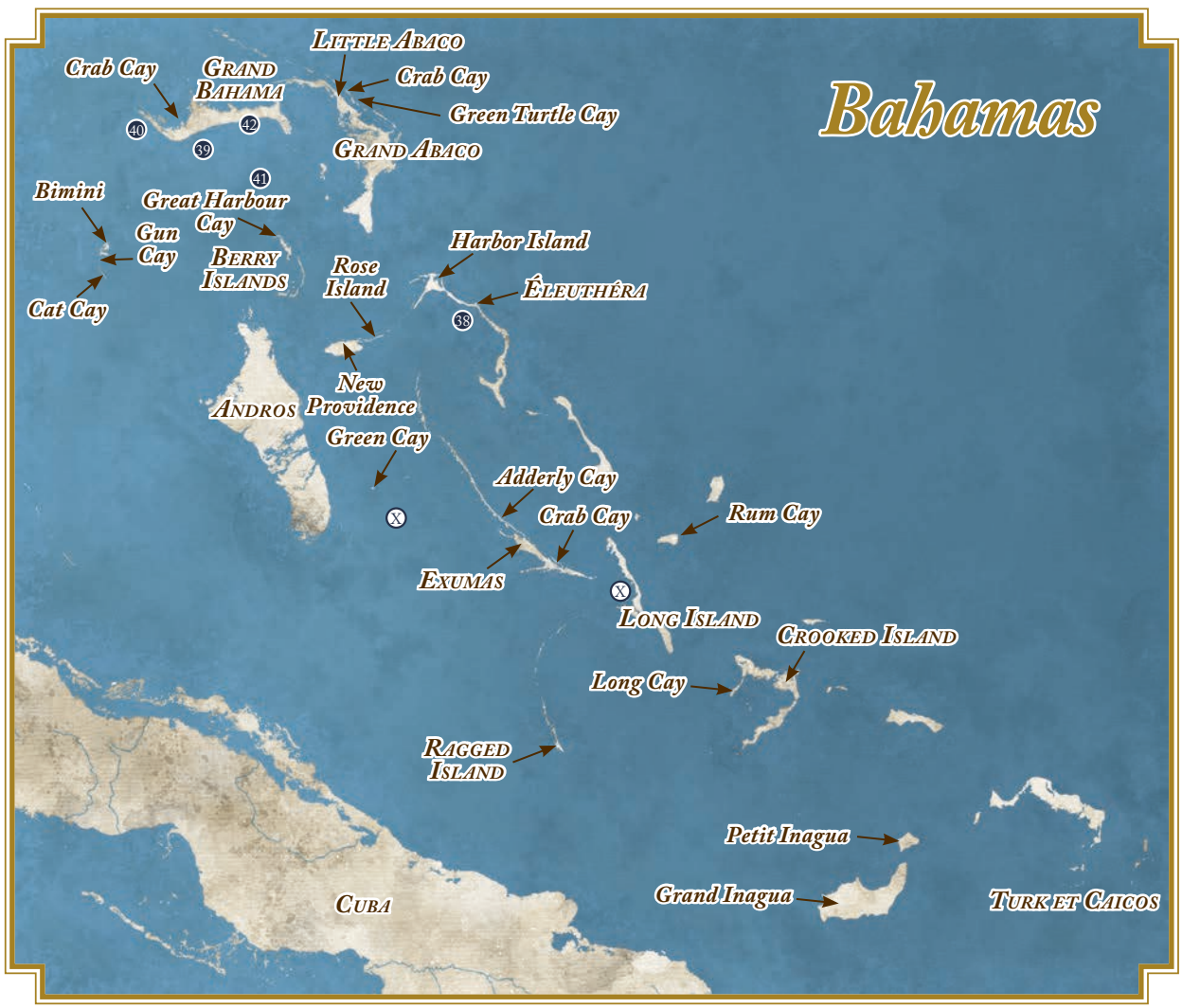
- **Îles Côtières de la Louisiane**[A,D,Em,H,M+,P,Ra,S+(1803-1821)]. Jean Laffite, Nicholas Lockyer, John McWilliam (proposition de cotoyenneté anglaise et de terres contre une alliance avec l'Angleterre) (1815)
  - *Galveston*. *Louis-Michel Aury* (1815-1817), République pirate de Campêche de Jean Laffite (1817-1821), Jean Laffite, Pierre Laffite, etc. (fuite) *vs* Lawrence Kearny (1821)
- **Bayou Lafourche**[A,D,Em,H,M+,P,Ra,S+(1803-1821)]. Eugène Fortier (1804-1821), Jean Laffite, Pierre Laffite, etc. (1812-1813)
- **Garcitas Creek**.
  - *Fort Saint Louis*[F]. René-Robert Cavelier, Sieur de La Salle (1684), Armada de Barlovento (1689)
- **Mississipi**. Flotte de la Royal Navy (1814)
- **Nouvelle Orléans**[A,D,E,Em,F,H,Ia,Ih,M+,P(1803-1821),Ra,Re(1803-1821),S+(1803-1821)]. Siège de la République de Barataria de Jean Laffite (1803-1807), Pierre Laffite (1807-1810), Jean Laffite, Pierre Laffite, etc. (1812), Pierre Laffite (emprisonné, puis évadé) (1813-1815), Major General Andrew Jackson (des forces américaines), Jean Laffite, Pierre Laffite, Dominique You, Renato Beluche, *Indien Choctaw* (victoire malgré une supériorité numérique ennemie écrasante) *vs* Admiral Alexander Cochrane, General Edward Pakenham (des forces anglaises) (1815)
  - *Site de naufrage*[37] (Inaccessible (-6)). En 1784, le brick de guerre *Cazador* apporte de Nouvelle-Espagne 450 000 pièces de huit pour aider la colonie espagnole de Louisiane en difficulté. Le *Cazador* sombre corps et biens pour une raison inconnue à 50 milles de la Nouvelle Orléans.
  - *Près de la ville*. Site supplémentaire d'enchères pour la vente des produits du trafic de la république de Barataria (1814-1821)
  - *Site de la Bataille de la Nouvelle Orléans*. Jean Laffite, Pierre Laffite, Renato Beluche, Dominique You (victoire) *vs* Flotte de la Royal Navy (repoussés) (1814)
- **Fort Plaquemine**[A,D,Em,F,H,M+,P,Ra,S+(1803-1821)]. République pirate de Barataria de Jean Laffite (1803-1821)

- **Temple**[A,D,Em,H,M+,P,Ra,S+(1803-1821)]. Site supplémentaire d'enchères pour la vente des produits du trafic de la république pirate de Barataria de Jean Laffite (1812-1821)

« Les pirates pouvaient se cacher au sein de ce labyrinthe, bénéficiant d'une centaine de mouillages où faire le plein d'eau et de fruits frais, où les navires pouvaient être carénés et réparés, et où le butin pouvait être partagé en tout sécurité. Personne n'aurait osé les poursuivre dans les canaux étroits séparant ces îles sans un pilote expérimenté des Bahamas à bord ; avec des centaines d'îlots sablonneux, il serait facile de se perdre et d'exposer leurs navires à des récifs acérés et à des bancs de sable représentés sur aucune carte. »

Colin Woodard, The republic of pirates

Les Bahamas[A,C+,D+,E+,H,M-,N(→1516),P,Ra,Re,S+]. *William Lane*, *Sir Michael Geare*, *Stephen Michell*, *Christopher Newport*, *John Burough*, *William Craston*, *William Irish*, *Ralph Lee*, *Nicholas Lisle* (1591), *David Middleton*, *William Parker* (1601 jusqu'à 1606), *Abraham et Willem Albertszoon Blauvelt*, *Kempo Syjbada* (1643-1644), *Abraham et Willem Albertszoon Blauvelt*, *Kempo Syjbada* (1645-1646), *Abraham et Willem Albertszoon Blauvelt*, *Kempo Syjbada* (1647-1649), *Jean Blot* (1679-1681), *Michel de Grammont*, *Jacob Hall*, *Daniel* (1683), *Pierre Bart* « *Bréha* », *Thomas Paine*, Jan Cornelissen, John Markham (1683-1684), *Thomas Handley*, *Christopher Goffe* (1684), Christopher Goffe (1687), Augustino Blanco (1700-1725), *Thomas Williams* (1702-1704), *Alexander Dalzeel* (1702-1712), *Thomas Williams* (1704-1720), Flying Gang : Benjamin Hornigold, John, Joseph et Philip Cockram, John West, Edward Teach (officier) (1714-1715), John Martel (1714-1716), Thomas Terril (1714-1718), les pirates des Bahamas (1716-1718), Francis Lesley (1716-1717), John Sims (1716-1718), James Fife (1716-1718), Louis Le Bour (1716-1718), Maringouin (1716-1718), Arthur Davis (1717-1718), Edward England (1717), John,



Joseph et Philip Cockram (recel du butin du Flying Gang) (1717-1718), Edward Teach, William Howard (quartier-maître de Teach), John Howell (chirurgien réputé mais pirate contre son gré) (1717), Stephen James de Cossey, Francis Rossoe (1717), Flying Gang : Benjamin Hornigold, Edward Teach (1717), Stede Bonnet (1717). Olivier Le Vasseur « La Buse » (1717), Edward Teach, Richards, Israel Hands, Stede Bonnet (relevé de son commandement), Black Caesar, William Howard (quartier-maître de Teach), John Howell (chirurgien) (1718), Christopher Condent (1718), Josiah Burgess (1718), Benjamin Hornigold, John Cockram (1718), *Joseph et Philip Cockram* (1718-?), Henry Jennings (1718), Charles Vane, Edward England (quartier-maître), John Rackham (officier) (1718), Charles Vane, Edward England, John Rackham (quartier-maître de Charles Vane) (1718), Edward Teach, William Howard (quartier-maître de Teach), Israel Hands, Richards, Stede Bonnet relevé de son commandement (1718), Charles Vane, Edward England, John Rackham (quartier-maître de Vane) (1718), William Moody, Joseph Thomson, Thomas Cocklyn (officier), Olivier Le Vasseur « La Buse » (officier) (1718), John Augur, Dennis Macarthy, William Ling, George Roundsivel (1718), Charles Vane, Charles Yeats (contre son gré), John Rackham (quartier-maître) (1718), Edward England (1718), Richard Worley (1718), *Philip Cockram* (1718), Howell Davis, Walter Kennedy (officier), John Taylor (officier?), Thomas Anstis (lord), Richard Hardy (lord), Thomas Sutton (lord), David Sympson (lord) (1718), Charles Vane, Charles Yeats, John Rackham (quartier-maître de Vane) (1718), autres pirates contre la grâce de Woodes Rogers et des pirates graciés retournés à la piraterie (1718), John Sims (1718), Benjamin Hornigold, John Cockram (1718), Charles Vane, John Rackham (quartier-maître) (1718), Charles Vane, Robert Deal (second) (1718), *John Ham « Catch me if you can »* (1718-1719), *Mary Read* (avant 1719-début 1720), Benjamin Hornigold, John Cockram (1719), *Thomas Burgess*, *John Rackham* (officier ?) (début 1720), John Rackham, George Fetherston (second), Richard Corner (quartier-maître), Anne Bonny (matelot), Mary Read (matelot) (1719 ou 1720), *Arthur Davis* (1719), John Cockram, Benjamin Hornigold, Thomas Burgess (1719), Leigh Ashworth (1719), John Rackham, George Fetherston (second), Richard Corner (quartier-maître), Anne Bonny (matelot), Mary Read (matelot) (1720), George Lowther (1723), John Phillips (1724), Augustino Blanco (1725), *Miguel Enríquez* (1727-1729), Henry Johnson, Pedro Poleas (autour de 1730), Henri Caesar[A] (petites villes) (1804-1830), James Biddle (1821-1823), David Porter (1823-1825)

- **Généralités**. Gouverneurs anti-pirates : Woodes Rogers, George Phenney (1718-1732). Les Bahamas ne disposent pas de juge et ne sont donc normalement pas en mesure de pendre des pirates, même si Woodes Rogers l'a fait. Quelques navires de guerre anglais en station : HMS *Phoenix* (corvette de 26 canons, 273 tx, 90 h, fév.-avr. 1718), HMS *Milford* (frégate de 30 canons, juil.-août 1718), HMS *Shark* (aviso de 10 canons, juil.-août 1718), *Buck* (aviso de 10 canons, 75 tx, 12 h, juil.-août 1718), HMS *Rose* (corvette de 20 canons, juil. 1718-sep. 1718), *Delicea* (frégate de 36 canons (juil.1718-1722), HMS *Flamborough* (corvette de 24 canons, 1720)
- **Des centaines de mouillages et lieux de carénage avec de l'eau fraiche et des fruits**[A,C,D,E,Em,P,Ra,V]. Pirates des Bahamas (1643-1830)

« Rogers regarda partir sa dernière escorte navale au-delà de l'horizon sous une brise de sud-ouest.

Quelques heures plus tard, une autre embarcation entra dans le port [de Nassau] apportant une nouvelle alarmante : Charles Vane était arrivé à Abaco. »

Colin Woodard, The republic of pirates

- **Îles Abaco**[A,C,D,E,Em,H,M-,Ra,S]. Neil Walker (1717), Charles Vane, John Rackham (quartier-maître) (1718)
- **Île d'Andros**. Thomas Woolerly (ou Thomas Handley) (brûle son navire), Christopher Goffe (1687)
  - *Généralités*. L'île fournit du bois de chauffage et de construction (à terre)
- **Îles Berry**[A,C,D,E,Em,H,M-,Ra,S]. John James, Thomas Miller (quartier-maître), Israel Hind (déposé) (1699), John James, Thomas Miller (quartier-maître) (1699), Israel Hind† (marronné) (1699), John Rackham, Anne Bonny (matelot), Mary Read (matelot), George Fetherston (second), Richard Corner (quartier-maître) (1720)
- **Catt Island**[A,C,D,E,H,Ia (→1510),M,N,P(→1718),Ra,S-]. *Corsaires espagnols* mettant l'île à sac malgré la paix (1718)
- **Cayes**[A,C,D,E,H,Ra,V]. Benjamin Hornigold, John Cockram, Nicholas Woodal (prisonnier) (1718)
  - *Buskes Cay*. Charles Vane, Edward England (quartier-maître), John Rackham (officier) (1718)
  - *Rum Cay*. Charles Vane, Edward England (quartier-maître), John Rackham (officier), (1718), Edward England (1718), Charles Vane, John Rackham (quartier-maître) (1718)
  - *Green Turtle Cay : repaire secret de Vane*[D+]. Charles Vane, John Rackham (quartier-maître), Charles

Yeats (contre son gré) (1718), Charles Vane, John Rackham (quartier-maître de Vane), Charles Yeats (contre son gré) (1718), Nicholas Woodal (1718), Charles Vane, John Rackham (quartier-maître de Vane), Charles yeats (contre son gré), Nicholas Woodall (1718), Nicholas Woodall (capturé) vs Benjamin Hornigold, John Cockram (1718), Benjamin Hornigold, John Cockram (Nicholas Woodall prisonnier à leur bord) (1718)

- *Green Cay*. *Henry White*, *William Greenaway*, *John Auger*, *Dennis Mc Carthy* (matelot), *Phileas Bunce* (matelot) (1718), John Auger, Dennis Mc Carthy, Phileas Bunce (1718), John Auger, Dennis Mc Carthy, Phileas Bunce, Benjamin Hutchins (pilote contre son gré) (1718), John Sims (1718), *Thomas Burgess* (naufragé) (1719)
- *Adderley*[H]. Charles Vane, John Rackham (quartier-maître)[A] (1718)
- *Une caye sur la bordure extérieure*. *Richard Turnley* (1720), John Rackham, Anne Bonny (matelot), Mary Read (matelot), George Fetherston (second), Richard Corner (quartier-maître) *vs Richard Turnley* (fuite) (1720)
- *Un échouage*. Flying Gang : Benjamin Hornigold, Edward Teach (1717)

- **Crooked Island**[A,C,D,E,H,Ia (→1510),M,N,P(→1718),Ra,S-]. Charles Vane, Edward England (quartier-maître), John Rackham (officier) (1718), *Joseph Cockram* (1718), *corsaires espagnols* mettant l'île à sac malgré la paix (1718)
- **Éleuthéra**[A,C,D,E,Em,H,M-,Ra,S]. Naufrageurs (Black Caesar et un autre marin), prostitués (captives de Black Caesar) (1716-1718), Henry Avery, Thomas Hollingsworth, William May (1696), Flying Gang : Benjamin Hornigold, Edward Teach (officier), Ralph Blackenshire (matelot), Zacheus Darwell (matelot), Daniel Stillwell (matelot) (1714), John Cockram (pour rendre visite à sa femme) (1714-1720), Flying Gang : Benjamin Hornigold, Edward Teach (officier), Zacheus Darwell (matelot), Daniel Stilwell (matelot) et Ralph Blackenshire (matelot), se cachant de Thomas Walker sur l'île (1714), Charles Vane, Edward England, John Rackham (quartier-maître de Vane) (1718), Charles Vane, John Rackham (quartier-maître de Vane)[A] (1718), Augustino Blanco[A] (1725)
  - *Site de naufrageurs*[38] (Assez peu accessible (-1)).
- **Grand Bahama Island**. *Jean Blot*, *Pierre Bart* « *Bréha* » (pillage d'épave) (1679), *Jean Blot* (pillage d'épave) (1680), *Jean Blot*, *Pierre Bart* « *Bréha* » (pillage d'épave) (1681), Jan Cornelissen (pillage d'épave) (1683), *Pierre Bart* « *Bréha* » (pillage d'épave), John Markham, *Thomas Paine* (pillage d'épave) (1683), Jan Cornelissen, Pierre Bart « Bréha », Thomas Paine, John Markham (pillage d'épave) *vs* navire de guerre du gouverneur des Bahamas (incapable de les appréhender) (1684)
  - *Site de naufrage*[39] (Assez difficilement accessible (-1)). La *Nuestra Señora de las Maravillas*, navire amiral de la Flotte au Trésor, portait officiellement 5 millions de pièces de huit (donc bien plus en réalité du fait de la contrebande utilisant la Flotte au Trésor pour voyager en toute sécurité) lorsqu'elle part de La Havane en 1656. Le *Maravillas* touche le fond, sans dommage, mais est heurté par un autre navire de la flotte. Le capitaine n'a d'autre choix que d'aller s'échouer sur un banc de sable près de Grand Bahama. Cependant, le vent forcit et l'échouage tourne au naufrage. L'équipage de 650 hommes périt presque entièrement, et le trésor vient se répandre sur une large zone du fond. Un demi-million de pièces de huit est repêché par les Espagnols, et malgré les pillages d'épaves des flibustiers, la majorité du trésor reste au fond.
  - *Site de naufrage*[40] (Difficilement accessible (-2)). Hernán Cortés fond l'or des Aztèques, qu'il renvoie en Espagne dans un navire non identifié. Celui-ci fait naufrage près de Grand Bahama avec son riche chargement, d'une valeur non-identifiée (quelques millions de pièces de huit).
  - *Site de naufrage*[41] (Assez difficilement accessible (-1)). Le galion au trésor *Nuestra Señora de los Remedios* sombre au sud de Grand Bahama en 1624.
  - *Site de naufrage*[42] (Assez difficilement accessible (-1)). En 1628, les deux galions *Santiago-Santa Ana* et *Santa Gertrudes*, de 600 tonneaux et portant chacun plus de 2,5 millions de pièces de huit, sont tous deux pris dans une tempête. Ils viennent se fracasser sur les hauts-fonds autour de Grand Bahama à 600m l'un de l'autre et à un mille de la plage.
- **Harbour Island**[A,C (1718→),D(→juillet 1718),E,Em,H,M,P(→juillet 1718),Ra,Re+,S+]. John Cockram et son beau-père Richard Thompson (recel du butin du Flying Gang) (de 1713 à 1718), John Cockram, Joseph Cockram, Philip Cockram (recel du butin du Flying Gang) (1713-1718), Benjamin Hornigold, Edward Teach (officier) (1714), Neal Walker (1716-1718), Jean Bondavais (1717), Benjamin Hornigold (1717), Charles Vane, Edward England, John Rackham (quartier-maître de Vane) (1718)
- **Long Island**[A,C,D,E,H,Ra,V]. Gang de Bellamy : Samuel Bellamy, Paulsgrave Williams, Richard Noland (quartier-maître de Bellamy), John Fletcher

(quartier-maître de Williams) (1717), Charles Vane, John Rackham (quartier-maître) (1718), John Auger, Dennis Mc Carthy, Phileas Bunce, George Roundsivel, Benjamin Hutchins (pilote contre son gré) (capture de Phileas Bunce, fuite des autres) *vs* Turn Joe et deux autres corsaires (1718), Turn Joe (Phileas Bunce prisonnier à son bord) (1718), John Auger, Dennis Mc Carthy, George Roundsivel (naufragés, récupérés et mis aux fers) *vs* Benjamin Hornigold (1718), Benjamin Hornigold (John Auger, Dennis Mc Carthy, George Roundsivel prisonniers à son bord) (1718)

« Oui, réalisa-t-il [Hornigold], le temps [1716] était venu d'armer l'île et pas seulement ses navires. Il organisa les choses avec Thatch [Teach] et d'autres de manière à obtenir des canons, des palans, des boulets et de la poudre, et commença à réarmer la vieille forteresse. […] Ils [Hornigold et Teach] continuaient à attaquer des navires dans le Détroit de Floride, empilant les carcasses de leurs prises sur les plages du port de Nassau. Entre ces croisières, Hornigold continuait à agir comme le chef du Flying Gang, lui et son lieutenant organisant le transfert de canons sur les remparts croulants de Fort Nassau, au cas où il faudrait aider à repousser un assaut espagnol ou anglais. Au printemps 1716, les bandes de pirates capturèrent un grand navire espagnol de Cádiz et l'amenèrent à Nassau pour le piller. […] Hornigold réalisa que le navire pouvait fermer une brèche dans les défenses du port. Les pirates l'armèrent de trente-deux canons, récupérés sur des prises variées, et, à la fin de l'hiver, il montait la garde près de l'entrée du port, muni d'une plateforme de canons capable de repousser des visiteurs indésirables. »

Colin Woodard, The republic of pirates

- **NewProvidence**[A,C(1718→),D(→juil.1718),E,Em,F(1694→),G(juil.→sept. 1718),H+(→juil. 1718),M,P+(→juil. 1718),Ra,S++]. *Daniel* (1683-?), Pierre Bart « Bréha », Thomas Paine, John Markham (victoire) *vs* soldats du gouverneur Lilburne (1683), *Thomas Handley*, *Christopher Goffe* (fuite) *vs* navire de guerre du gouverneur Lilburne (1684), Thomas Woolerly (ou Thomas Handley), Christopher Goffe (1687), William Kidd, Henry Avery, William May, Joseph Farrell, Thomas Hollingsworth, Thomas Wake (1696), naufrageurs (1716-1718), Charles Vane, Edward England, John Rackham (quartier-maître de Vane) (1718), John Auger, Henry White, William Greenaway, Dennis Mc Carthy (matelot), George Roundsavil (matelot), Phileas Bunce (matelot) (1718), Benjamin Hornigold, John Cockram (qui ramènent prisonniers John Auger, Nicholas Woodall et quatre équipages pirates) (1718)
  - *Site de naufrageurs*[43] (Assez peu accessible (-1)).

« Même les marchands qui venaient [à Nassau] pour commercer avec les pirates n'étaient pas forcément en sécurité. […] Certains navires étaient intouchables, incluant le Richard & John *possédé par John Cockram, le copain d'Hornigold et de Thatch [Teach], et par Richard Thompson, le beau-père influant de Cockram. Cockram et ses frères, Joseph et Phillip, dirigeaient un syndicat de commerce depuis Harbour Island, expédiant par navire les marchandises des pirates à Charleston et ramenant du sucre et des provisions à Nassau. Ils étaient en compétition avec Benjamin Sims, un vétéran de New Providence de quarante ans, et avec Neal Walker, dont on disait que le sloop* Dolphin *était en ce moment même [début juin 1716] à la Jamaïque, portant une partie du butin d'Henry Jennings. Ensemble*[1]*, ces marchands-contrebandiers apportaient aux pirates des Bahamas un support logistique vital. […]*

Les Thompson, Cockram et d'autres marchands avaient des navires qui faisaient des allers-retours entre Nassau et Harbor Island pour apporter aux pirates des vivres et de l'équipement. […] À la fin de l'hiver 1717, ils commencèrent à acheter des provisions à des marchands tiers, qui venaient depuis aussi loin que Boston remplir les entrepôts des habitants de Harbor Island, suffisamment pour permettre à la flotte pirate de continuer à s'étendre. Ce commerce était si vital pour les pirates que ceux-ci maintenaient cinquante hommes à la batterie de canons qui gardait l'entrée du mouillage de Harbour Island. »

Colin Woodard, The republic of pirates

- *Le réseau de contrebande et d'approvisionnement.*
  - Les contrebandiers.

« Avant ils [les pirates de Nassau] se contentaient de prendre les vivres et les agrès dont ils avaient besoin, mais maintenant qu'ils ont des entrepôts sur Providence ils emportent tout pour troquer avec les négociants de Nouvelle-Angleterre. »

Rapport de Charles Joubert de la Bastide, marquis de Châteaumorand, gouverneur de Saint Domingue Jean-Jacques Mithon de Senneville, premier intendant, 1717

  - De Harbour Island (jusqu'en juillet 1718). Richard Thompson (1713-1718), John, Philip et Joseph Cockram (1714-1718). Ils deviennent rapidement richissimes en revendant le butin des pirates à la Jamaïque et à Charleston.

1. NdlA : il faut ajouter les Guthrie de Block Island, par l'entremise de Paulsgrave Williams.



- De Block Island. Richard Guthrie (1713-1753?), Paulsgrave Williams (1715-1717), Paulsgrave Williams (1718)
- Neil Walker sur le *Dolphin* (1717), *Lancaster* (1718).
- Benjamin Sims (1713-1718?).
- Richard Tuckerman (1714-1718).
- Nicholas Woodall (après juillet-septembre 1718)

- Les marchands. Perrin (de Virginie).

« Benjamin Hornigold et Henry Jennings étaient partis d'un mauvais pied. Il avait pu y avoir de sombres histoires datant de leurs années de corsaires à la Jamaïque ; ou bien Jennings, un capitaine de navire éduqué, propriétaire d'un domaine confortable, avait peut-être regardé de haut Hornigold, qui avait probablement été un marin sans le sous. […] Peu de temps après être arrivé à Nassau, Jennings soulagea Hornigold d'une de ses prises, un petit sloop de commerce espagnol. Jennings ayant sous son commandement près de 200 hommes d'équipage et au moins deux sloops, Hornigold ne pouvait pas l'en empêcher. […] Les relations entre Jennings et Hornigold restèrent tendues, mais il y avait assez d'espace pour eux deux dans l'hétéroclite enclave pirate. »

Colin Woodard, The republic of pirates

- *Les factions de pirates du Flying Gang*. Les pirates de Nassau entre 1713 et 1718 se nomment eux-mêmes le Flying Gang. Cette dénomination, qui ne désigne en 1713 que Hornigold et ses alliés, s'étend peu à peu à tout le monde. Hornigold et Jennings se détestent et se méprisent profondément. Seule la place disponible et le respect mutuel pour les compétences de l'autre permettent leur cohabitation. Au moment de l'acceptation de la grâce en 1718, les pirates pour l'acceptation du pardon du Roy tentent de se débarrasser du virulent Charles Vane.
  - Le Flying Gang (groupe originel) de Benjamin Hornigold (depuis 1713). Edward Teach, John Cockram, John West, Joseph Cockram, Philip Cockram, puis également Zacheus Darwell, Matthew Low, Daniel Stilwell et Ralph Blackenshire (depuis l'été 1714), puis également Samuel Bellamy, Paulsgrave Williams (en 1716), puis également Olivier Le Vasseur « La Buse » (en 1716), puis Thomas Nichols et Napin (1717-1718). Receleur : Richard Thompson.

« Jennings semblait penser que seuls ceux qui disposaient d'une commission de corsaire de Lord Hamilton étaient en droit d'attaquer les Espagnols. Sinon, cela ne vaudrait pas beaucoup mieux que de pirater. […] Jennings avait gagné le respect des pirates de base parce qu'il était extrêmement doué pour ce qu'il faisait, capable de la même manière de prendre des navires français ou de diriger des assauts sur mer et sur terre contre les plantations espagnoles. À la fin de l'hiver [1716], il était reconnu comme l'un des leaders des pirates de Nassau, avec 100 hommes sous ses ordres. Mais sur un point, Jennings se distinguait toujours des autres pirates : il continuait à refuser d'attaquer des navires anglais. »

Colin Woodard, The republic of pirates

- Le gang de Jennings (depuis 1716). Allen Bernard (quartier-maître), John Cockrane (chirurgien), Henry Jennings, Charles Vane, John Wills, plus Leigh Ashworth (depuis 1716), James Carnegie (1716). Receleurs : divers.
- Le gang de Bellamy (depuis 1716, 170 pirates en 1716), dont les membres se présentent comme les « hommes de Robin des Bois ». Samuel Bellamy, Paulsgrave Williams, puis également John Fletcher (quartier-maître de la Marianne depuis 1716), Richard Caverley (pilote de la Marianne), Peter Hoff (matelot), Olivier Le Vasseur « La Buse » (en 1716 seulement), puis aussi Richard Noland (quartier-maître puis capitaine) (1717). Receleur : Richard Guthrie.

« Pour Bellamy, ce fut une leçon sur la valeur de la terreur. Ils venaient de prendre une frégate bien armée, mais avec peu d'équipage, sans blesser celui-ci ni endommager le navire et sa cargaison. Ils étaient entrés dans la bataille avec l'air d'être capables de tout et, comme résultat, ils n'avaient rien eu à faire. Pour Bellamy, c'était une découverte sur la manière de conduire la piraterie : que la peur peut être la plus puissante des armes. […]

Charles Vane, tête brûlée portée sur la violence, aurait certainement serré la main à Bellamy et Williams et partagé des verres de rhum avec eux. Mais ce n'était pas le genre de compagnon dont ils avaient besoin dans leur équipage. L'intention de Bellamy et Williams était de combattre intelligemment, de blesser peu, de faire peu de dégâts, et de faire de grosses prises. »

Colin Woodard, The republic of pirates

- Le gang de Vane (depuis 1718). Charles Vane, Edward England, Charles Yeats, John Rackham, avec le soutien théorique des pirates qui refusent la grâce de Woodes Rogers. Receleurs : divers.

« Des douzaines de pirogues, de chaloupes et de sloops s'abritent à l'intérieur de [la baie fermée par] Hog Island, leurs lignes [de coque] indiquant leurs origines variées : espagnole, française, anglaise et hollandaise. Le long du rivage, les pirates avaient échoué quelques sloops de prise dont ils ne voulaient pas, leurs coques pillées chauffant au soleil.

Parmi les palmiers et palmiers nains s'étalaient tentes et masures. La plupart d'entre elles étaient faites de ce qui se trouvait sous la main : bois de grève, vieux espars, passe-avants, coques rongées par les vers, couverts de chaume de palmiste ou de morceaux de toile à voile. Les plus grossières servaient de maison à des coupeurs de bois venus de Campêche, ou à des esclaves noirs ou indiens fuyant leurs maîtres de Cuba, d'Hispaniola ou de la Jamaïque. Les masures des anciens marins et des naufrageurs étaient en meilleur état. Nassau ressemblait à un campement de naufragés, avec des marins chantant, dansant, buvant et forniquant. Un nombre grandissant d'épouses et de prostituées s'étaient installées sur l'île, tenant des tavernes, raccommodant les vêtements, préparant les repas et tenant compagnie aux hommes la nuit. […]

Pour la plupart des marins, c'était un rêve devenu réalité : de la nourriture à foison, de l'alcool, des femmes et des loisirs. Et quand l'argent venait à manquer, il y avait toujours un autre navire à prendre, une plantation à piller, un trésor englouti à repêcher.

Les meilleures maisons – de simples habitations charpentées – appartenaient aux marchands-contrebandiers qui achetaient les butins des pirates avec du rhum médiocre, du tabac et des munitions, et aux personnages de premier plan [les plus riches pirates, par exemple]. »

Colin Woodard, The republic of pirates

- *Nassau* (de 1713 à 1718).
  - Généralités.
    - Fort. Nassau est protégée entre 1696 et 1717 par un fort monté de 28 canons, ce qui est complété par Hornigold entre 1717 et 1718 par un ponton bardé de canons. Le fort tombe peu à peu en ruine
    - Gouverneurs. Gouverneur pro-pirates Nicholas Trott (1694-1696). Gouverneur anti-pirate Woodes Rogers (1718-1721, puis 1729-1732)

« Quand Hornigold et ses compagnons mirent le pied sur la plage de Nassau, ce n'est pas une ville qu'ils trouvèrent, mais une collection de bâtiments partiellement écroulés, envahis par les broussailles et la végétation tropicale, rassemblés autour des ruines calcinées d'une église et d'un fort que Nicholas Trott avait construits un quart de siècle plus tôt. »

Colin Woodard, The republic of pirates

- 1713. Les leaders pirates sont par ordre décroissant Hornigold, Cockram et West. Flying Gang : Benjamin Hornigold, John Cockram, James West, William Howard (quartier maître), Edward Teach (en tant que lieutenant), Philip Cockram

« Bientôt, tous les capitaines de Boston à Port Royal, étaient au courant des exploits de Hornigold et de

Cockram. Henry Pulleine, le remplaçant du gouverneur des Bermudes, envoya des lettres à Londres avertissant que les deux hommes transformaient les Bahamas en un «nid de pirates». Pulleine offrit même d'annexer les Bahamas à sa gouvernance, promettant des détruire les «infâmes gredins qui mettent à mal le commerce en nous rendant scandaleux aux yeux de nos voisins». »

Colin Woodard, The republic of pirates

- 1714. Les leaders pirates sont par ordre décroissant Hornigold, Cockram, West, Martel
  - Flying Gang (200 h) : John Cockram, Joseph Cockram, Zacheus Darwell, Benjamin Hornigold, William Howard (quartier maître), Daniel Stillwell, Edward Teach (en tant que lieutenant), James West
  - Autres pirates : John Martel

« Des douzaines de coupeurs de bois de teinture arrivaient chaque semaine de Campêche, attirés par les histoires exagérées de trésor espagnol, et se faisaient pirates à leur arrivée. D'autres venaient de Nouvelle-Angleterre, de Caroline du Sud et de la Jamaïque : des marins sans emploi, des engagés, des criminels en cavale, même quelques esclaves enfuis de Cuba, d'Hispaniola et au-delà. Les colons ordinaires devenaient de plus en plus peureux, et beaucoup d'entre eux se préparaient discrètement à partir. D'autres – prostituées, contrebandiers et trafiquants d'armes – affluaient. New Providence s'était transformée en un état hors-la-loi. »

Colin Woodard, The republic of pirates

- 1715. Les leaders pirates sont par ordre décroissant Hornigold, Cockram, West, Martel, Nicholas Brown, Christopher Winter
  - Flying Gang (200 h) : Ralph Blackenshire, John Cockram, Joseph Cockram, Zacheus Darwell, Benjamin Hornigold, William Howard (quartier maître), Matthew Low, Daniel Stilwell, Edward Teach (en tant que lieutenant)
  - Autres pirates : Nicholas Brown, Edward England (pas encore capitaine), John Martel, Christopher Winter
  - Autres : Thomas Barrow (naufrageur), naufrageurs

« Un jeune marin, James Bonny, était récemment [en 1716] arrivé [à Nassau] de Caroline du Sud avec sa femme de seize ans, Anne ; celle-ci s'est rapidement fait une réputation de libertine. »

Colin Woodard, The republic of pirates

- 1716. Les leaders pirates sont par ordre décroissant Hornigold, Jennings, Burgess, Teach, Christopher Winter, Nicholas Brown, Bellamy (peu présent), Le Vasseur (peu présent), Williams (peu présent)
  - Le Flying Gang de Benjamin Hornigold (300 h) : Benjamin Hornigold, Olivier Le Vasseur « La Buse », Samuel Bellamy, John Cockram, Paulsgrave Williams, Ralph Blackenshire, Joseph Cockram, Zacheus Darwell, William Howard (quartier maître), Matthew Low, Daniel Stilwell, Edward Teach (en tant que lieutenant)
  - La bande de Jennings (200 h) : Henry Jennings, John Wills, Allen Bernard (quartier maître du *Barsheba*), John Cockrane (chirurgien du *Barsheba*), Charles Vane (matelot ou officier-marinier du *Barsheba*), puis également Leigh Ashworth, Joseph Eels (quartier maître du *Mary*), Edward England (pas encore capitaine), et James Carnegie (1716)
  - Autres pirates : Nicholas Brown, John Martel, Jean Bondavais, Anne Bonny, James Bonny, Maringouin, John Rackham, Mary Read, Christopher Winter, d'anciens transporteurs de bois de teinture (Alden, Bay, Gernish, Grimstone, Knoks, Richard Maître, Mosson, Porter, Richards, Satlely, Smith, Stockum, Tennis, Turnfield, Wentworth), au moins 24 équipages pirates dans des douzaines de sloops et de pirogues, des centaines de coupeurs de bois de Campêche et de Bélize, des centaines de marins sans emploi, engages (en contrat de servitude), des criminels en fuite venant de Nouvelle Angleterre, de Caroline du Sud et de la Jamaïque, des esclaves enfuits de leurs plantations de Cuba, d'Hispaniola, de la Barbade, de la Jamaïque, etc.
  - Autres : Thomas Barrow (naufrageur), naufrageurs, prostituées, contrebandiers et trafiquants d'armes
- 1717. Les leaders pirates sont par ordre décroissant Hornigold, Jennings, Burgess, Teach, Le Vasseur, William Moody, Condent, Vane, England, Charles Bellamy, Samuel Bellamy (absent), Williams (absent) au début de l'année. Vers le milieu de l'année, Hornigold suivi de Teach passent en tête de manière indiscutable, devant Thomas Carter, si l'on considère que Bellamy l'» Invincible » est absent. Williams arrive au milieu de l'année
  - Flying Gang : Benjamin Hornigold, Edward Teach, Stede Bonnet, John Martin (quartier

maître de Hornigold), William Howard (quartier-maître de Teach), John Howell (chirurgien réputé mais pirate contre son gré), Francis Lesley, Napin, Thomas Nichols, avec John Cockram pour receleur et Richard Noland comme agent de Hornigold à Nassau

- Bande de Jennings : Leigh Ashworth, Henry Jennings, John Wills, Charles Vane
- Autres pirates : Thomas Anstis, John Auger, Jean Bondavais, James Bonny, Nicholas Brown, Thomas Brown, Arthur Davis, Thomas Barrow, Charles Bellamy, Ralph Blackenshire, Thomas Burgess, Daniel Carman, Thomas Cocklyn, Joseph Cooper, James Carnegie, John Carter, Thomas Carter, Christopher Condent, Stephen James de Cossey, Jonathan et Zacheus Darwell, Robert Deal, Henry Dennis, John Dunkin, Edward England, James Fife, Fox, Richard Hardy, James Goodsir, Walter Kennedy, Lane, Olivier Le Vasseur « La Buse », William Ling, Dennis McCarthy, Michael Mare, Maringouin, John Martel?, David Meredith, Thomas Miller, James Moody, Samuel Moody, William Moody, Edward Norland, Thomas Morris, Major Penner, Porter, John Rackham, Mary Read, Francis Rossoe, George Roundsivel, Robert Sample, Daniel Stillwell, Thomas Sutton, David Sympson, Thomas Terril, Joseph Thomson, Charles Vane, Christopher Winter, Nicholas Woodall, William Wyer, Charles Yeats, mais également les transporteurs de bois de teinture (Alden, Bay, Gernish, Grimstone, Knoks, Richard Maître, Mosson, Porter, Richards, Satlely, Smith, Stockum, Tennis, Turnfield, Wentworth)
- Autres : Thomas Barrow (naufrageur), naufrageurs, prostituées, contrebandiers et trafiquants d'armes

« Un navire massif entra dans le port quelques jours plus tard, le pavillon noir en tête de mât, accompagné d'un aviso et de deux sloops de prise. Barbe Noire était de retour.

Barbe Noire commandait à peu près 700 hommes, ce qui quadruplait presque la population pirate de l'île de New Providence du jour au lendemain. Pour quelques jours seulement les rues de Nassau revinrent à la vie, alors que Barbe Noire échangeait des histoires avec Vane, Paulsgrave Williams et les autres irréductibles capitaines pirates de la ville. […] Barbe Noire avait deux choix : rester avec Vane et essayer de résister à Rogers ou bien partir de Nassau pour de bon.

Un jour ou deux plus tard, […] la plus grande flotte pirate des Caraïbes leva l'ancre de Nassau et mit le cap sur le Détroit de Floride, Palmar de Ayz et les épaves espagnoles. »

Colin Woodard, The republic of pirates

- 1718. John Augur†, Dennis Macarthy†, William Ling†, George Roundsivel† (pendus) (1718)

« [À Nassau, après l'arrivée de Woodes Rogers], les rapports sur la piraterie dans les eaux environnantes brisèrent l'ambiance. Tout d'abord arriva un message de Charles Vane – lequel détenait deux navires entrant [dans Nassau] –, qui disait qu'il se joindrait à Barbe Noire, prévoyant, décrit Rogers, «de brûler mon navire d'escorte et de me rendre visite très rapidement pour me retourner l'affront que je lui ai fait à mon arrivée en envoyant deux sloops à sa chasse plutôt que de répondre à sa demande de grâce». […]

Peu après, le 4 août, un marin de Philadelphie nommé Richard Taylor arriva avec des nouvelles encore plus terribles. […] Un nouveau gouverneur espagnol était arrivé à La Havane, «avec pour ordre du roi Philippe de détruire toutes les colonies anglaises des Bahamas» ; il disposait de cinq navires de guerre et de 1500 hommes pour accomplir cette tâche.

Face à la menace simultanée de Vane et du roi d'Espagne, Rogers savait qu'il devait parfaire les fortifications aussi vite que possible. Malheureusement, la main d'œuvre disponible commença à disparaître. Tout d'abord, les soldats, marins et colons qu'il avait amenés avec lui tombèrent malades par douzaines. […] Woodes Rogers […] écrivit que c'était «comme si les nouveaux arrivés d'Europe seulement pouvaient contracter l'infection». […] Quatre-vingt-six membres de la compagnie de Rogers moururent. […]

Les résidents de Nassau résistèrent longtemps non seulement à la maladie, mais aussi aux efforts de Rogers pour les mettre au travail. »

Colin Woodard, The republic of pirates

- Pour l'acceptation de la grâce. Les leaders sont Hornigold et Jennings (qui part tôt dans l'année), suivis de Thomas Burgess, Thomas Carter
  - Le Flying Gang, qui n'est devenu pirate que par nécessité mais se sent plutôt corsaire : Benjamin Hornigold, John Cockram, Joseph Cockram, James West, John Martin (quartier maître de Hornigold), Richard Noland, Paulsgrave Williams, avec à sa tête Hornigold

- Le groupe d'Henry Jennings, devenu pirate par un choix malheureux : Henry Jennings, Leigh Ashworth (mais seulement en mai 1718), John Wills, avec à sa tête Henry Jennings

« «Je ne doute pas qu'ils me soutiennent [les pirates aujourd'hui graciés] en cas d'invasion, excepté s'il s'agit de pirates. Si leurs anciens amis avaient des forces suffisantes pour m'attaquer, je doute fort de trouver ne serait-ce que la moitié pour rester dans mon camp.» (Woodes Rogers) C'est à ce moment que le commodore Chamberlain décida que ses trois navires de guerre allaient partir. »

Colin Woodard, The republic of pirates

- Les autres, qui abandonnent la piraterie : Jean Bondavais, James Bonny, Arthur Davis, Thomas Barrow, Ralph Blackenshire, Jean Bondavais, Thomas Burgess, Joseph Cooper, Stephen James de Cossey, Jonathan et Zacheus Darwell, James Carnegie, John Carter, Thomas Carter, Fox, Francis Lesley, William Ling, Dennis McCarthy, John Martel (?),Thomas Miller, James Moody, Samuel Moody (tardivement), Thomas Morris, Napin, Thomas Nichols, Porter, George Roundsivel, Francis Rossoe, Daniel Stillwell, Thomas Terril, William Wyer
  - Le soutien de Woodes Rogers : Benjamin Hornigold avant tout, mais aussi les Cockram, Thomas Burgess, Thomas Carter, James Bonney, John Sims, Francis Lesley, James Carnegie et jusqu'à leur mutinerie : John Auger, Dennis McCarthy, Phileas Bunce, Howell Davis et George Fetherston

« Le conseil de gouvernement de Nassau se mit d'accord pour imposer la loi martiale, mettant en place «une surveillance stricte». » […] Presque chaque nuit, cependant, des pirates volaient des embarcations et fuyaient l'île, espérant rejoindre Vane. Rogers estimait que 150 l'avaient abandonné entre fin juillet et fin octobre.

Colin Woodard, The republic of pirates

- Les autres, qui retournent à la piraterie : Charles Bellamy (août. 1718?), James Fife, David Meredith (sept. 1718), Edward Norland (sept. 1718), James Goodsir (sept. 1718), Daniel Carman (sept. 1718), John Dunkin (sept. 1718), Howell Davis, Thomas Anstis, Walter Kennedy, John Taylor, Henry Dennis, Richard Hardy, David Sympson, Christopher Moody (sept. 1718), Thomas Sutton (sept. 1718), Michael Mare (sept. 1718), Robert Sample (sept. 1718), Nicholas Woodal (sept. 1718), William Moody, Joseph Thomson, Thomas Cocklyn (officier), Olivier Le Vasseur « La Buse » (officier) (vers oct. 1718), John Auger, Dennis Macarthy, Thomas Morris (nov. 1718), Major Penner (en 1718 ou 1719)
  - Pendus : John Auger†, Dennis McCarthy†, Thomas Morris†, Nicholas Woodal†

« Ses [HMS Rose*] vingt canons pointaient inutilement vers des bouts de côtes inoccupées : le bout de Hog Island à bâbord, et à tribord, à l'extérieur de Nassau, les champs broussailleux envahis par la végétation. La rive était jonchée des restes de quelques quarante navires capturés, certains brûlés et tous détruits. […] »*

Soudainement, confirmant les craintes de Whitney, un éclair de feu et une bouffée de fumée jaillirent de la poupe du grand navire – le navire de Charles Vane – au centre du port. […] Whitney hissa un pavillon blanc […] et envoya son lieutenant dans un canot […]. Le lieutenant se plaça le long du navire de Vane et héla son capitaine, lui demandant pourquoi il avait tiré sur un navire du roi. «Sa réponse […] fut qu'il ferait tous les efforts possibles pour mettre le feu à notre navire et à tous les navires du port.» »

Colin Woodard, The republic of pirates

- Contre l'acceptation de la grâce, sous l'autorité indiscutable de Charles Vane. Thomas Barrow, Stede Bonnet, Anne Bonny, Nicholas Brown (protégé par les Espagnols de Cuba), Christopher Condent, Robert Deal, Edward England, James Fife, Lane, Maringouin, John Rackham (gracié en 1719), Mary Read (graciée en 1719?), Robert Sample, Edward Teach (se rendra pourtant au gouverneur de Caroline du Nord en 1718), Joseph Thomson, Charles Vane (fera une demande de reddition en 1718), Paulsgrave Williams, Christopher Winter (protégé par les Espagnols de Cuba), Charles Yeats (gracié en Caroline du Sud en 1718)
- Les anciens pirates (1718 et après). Les anciens pirates renseignent volontiers les pirates en activité, tout comme ces derniers ne les pillent pas. Tous ces navires devenus marchands deviennent des navires consignés – qui vendent leurs cargaisons aux pirates – et d'éventuels complices.

Par exemple, Thomas Burgess ne manque pas de renseigner Barbe Noire sur Charlestown, dont il vient, alors qu'il le croise. Barbe Noire lui achète toute sa cargaison et en échange, Thomas Burgess accepte de jouer l'espion à Charlestown (1718) ; Nicholas Woodal apporte des informations et des hommes à Vane (1718)

  - 1719. Graciés : John Rackham, Mary Read (?)
  - 1720. Retournent à la piraterie : John Rackham, George Fetherston (second), Richard Corner (quartier-maître), Anne Bonny (matelot), Mary Read (matelot)
  - 1722. Onze pirates† (pendus) de l'équipage d'Augustino Blanco
- *Est de New Providence*[C]. Charles Vane, Edward England (quartier-maître), John Rackham (officier) (1718)
- *Hog Island*[A,C (→1718),D(→1718),E,Em,H(→juil. 1718),M,P(→juil. 1718),Ra,S+]. Gang de Jennings : Henry Jennings, Leigh Ashworth, James Carnegie, John Wills, Allen Bernard (quartier-maître de Jennings), Charles Vane (matelot) (1716)
- *Potter's Cay*. Charles Vane, Edward England (quartier-maître), John Rackham (officier) (1718), Charles Vane, John Rackham (quartier-maître) (1718)
- *Repaire caché de Vane*[A,C,D,E,H,Ra,V]. Charles Vane, John Rackham (quartier-maître), Charles Yeats (contre son gré) (1718), Charles Vane, John Rackham (quartier-maître), Charles Yeats (contre son gré), Nicholas Woodal (1718)

« Les habitants des Bermudes venaient régulièrement dans les Bahamas pour ratisser du sel […] sur les îles Turks et Caïcos. »

Colin Woodard, The republic of pirates

- **Ragged Island**. Augustino Blanco (1725)
- **Îles Turks et Caicos (**ou **Caïques)**. Charles Vane, John Rackham (quartier-maître) (1718)

Les Grandes Antilles[A,C,D,E,Em,G,H,Ih,M,Ra,Re]. *Sir Michael Geare*, *David Middleton* (1601), *David Middleton*, *William Parker* (1601 jusqu'à 1606), *Sir Michael Geare*, *Christopher Newport* (1602), *Diego de Los Reyes « Diego Lucifer »* (1627-1648), *Peter Wallace* (1634-1638), *Diego de Los Reyes « Diego Lucifer »* (1649-1669), *Jean David Nau l'Olonnais* (1655-1665), *Morris Williams* (1659-1664), *Wade* (1660), *Jan Erasmus Reynings*, *Gillis Delicaet « Yallahs »* (1660-1670), *William James*, *Richard Guy* (1662), *Minor Johnson* (1662-1665), *Jan Harmensen* (1663-1664), Charles Tavernier (1664-1673), « Red Legs » Greaves (1664-1675), *Daniel Monbars « L'Exterminateur »* (1668-1672), *William Wright* (1670-1675), Humphrey Thurston, Johnson (1671-1672), *François Trébutor « Le Gascon »* (1672-1673), Charles François d'Angennes, marquis de Maintenon (1672 ; 1674), Charles François d'Angennes, marquis de Maintenon (1677-1688), Richard Sawkins (capturé) *vs* Peter Heywood (1679), Basil Ringrose, William Dick (1679-1680), Jean Hamelin (1683), Jacob Evertsen (1685), HMS *Guernsey*, HMS *Ruby* (1683), *Corsaire jamaïcan*, Nathaniel North (officier?) (1687-1691), *Vigneron* (1688-1694), *William Kidd* (1688-1695), William May, Robert Culliford (membre de l'équipage) (1690), *François Daviot* (1690-1692), William Lewis, John Cornelius (quartier-maître) (1690-1696), *Nathaniel North* (1694), Cornelius Kelly (1697-1702), Maringouin (1702-1718), *Alexander Dalzeel* (1702-1712), Olivier Le Vasseur (1717), Leigh Ashworth, Henry Jennings (1719), Brigstock Weaver, William Ingram (1721-1722), Matthew Luke (1721-1722), Matthew Luke (capturé) *vs* Candler (1722), Henry Johnson, Pedro Poleas (autour de 1730), *Pierre Laffite* (179?-1804), Jean Lafitte, Pierre Laffite, Dominique You, Peter Paillet, Jim et John Bowie, Johanny Barbe-en-feu, Vincenzo Gambi, Jacques Plaideau, Paul Lanusse, Jacques Reynard, Jean Boze, baron Henri de Ste Gême, Jean Joseph Amable Humbert, Elias Beauregard, Arsène Lacarrière-Latour, Jean Lacoste, Lorenzo Mousnier, Jean-François Landolphe, Jean Blanque, Guy R. Champlin, Arsene Lebleu, Michel Lebrequet, Jacques Lacroix, Jean Jannet, Jean Leloupe, Ange Michel Brouard, Louis Bourdier, Barthélémy Lafon, Pierre Labatut (seuls ou en flotte), avec Renato Beluche jusqu'en 1813 (1803-1821), Lawrence Kearny (1807-1823), Charles Gibbs (1816-1821), Benito Bonito « Bloody Sword » (1818), James Biddle (1821-1823), David Porter (1823-1825), Benito de Soto (1827), Vallanueva (1831)

- **Généralités**. Navires de guerre espagnols en station : Armada de Barlovento (50 navires, 1635-1713), etc.
- **Site de naufrage**[44] (Quasi-inaccessible (-4)). Un galion au trésor coule vers 1550 dans le nord des Grandes-Antilles, transportant les premières pièces de huit (plusieurs centaines de milliers) frappées dans le Nouveau Monde.





D'ouest en est, et du nord au sud

- **Cuba**[A,C,D,E,Em,F,G,H,Ia,Ih,M,N,P,Ra,Re,S+(1718→)]. *Nicolas Riou*, *François Peron* (1662-1663), *Bartolomé de La Cueva « Le Portugais »*† (1663), *Robert Searle* (1664), *Jean David Nau l'Olonnais, Moïse Vauquelin* (166?-1666), *Edvardt Mansveldt*† (pris, capturé, puis pendu) *vs* navire de guerre espagnol (1666), *Jean David Nau l'Olonnais, Moïse Vauquelin* (1667), *Jean Picart « Champagne »* (1667), *Henry Morgan*, *John Ansell*, *Edward Collier*, *John Morris*, *Thomas Salter* (1667-1668), *Philippe du Plessis*†, *Moïse Vauquelin* (officier) (1668), *Moïse Vauquelin* (1668), *John Morris vs* Manuel Ribeiro Pardal† (1670), Peter Johnson, Humphrey Thurston (1671-1672), *Dumoulin vs* deux frégates espagnoles (prises par Dumoulin) (1673), *Dumoulin vs* deux autres frégates espagnoles (prises par Dumoulin) (1674), Daniel Johnson (naufrage) (1675), Daniel Johnson (victoire et exécution des 200 espagnols dont les têtes sont envoyé au gouverneur de Cuba) *vs* brick espagnol (1675), *Bernard Lemoigne* (1678), *Jean Tocard* (1682), Giovanni Michele (1682-1687), *Michel de Grammont*, *Michel d'Artigny « le Basque »* (1683), Jacob Evertsen, Jan Willems « Yankey » (1685-1686), *John Beare* (grâcié) (1687), *John Beare* (1687), *Philippe Demesoile « Madère »* (fait prisonnier) *vs* HMS *Guernsey*, HMS *Swan* (1692), Augustino Blanco (1700-1725), *Miguel Enríquez* (1707-1710), John Martel, Walter Kennedy (officier) (1716), Louis Le Bour (1716-1718), les pirates des Bahamas (1716-1718), Olivier Le Vasseur « La Buse » (1717), Stede Bonnet, *alias* Capitaine Edwards (1717), *John Ham « Catch me if you can »* (1718-1719), John Rackham (1719), John Rackham, Anne Bonny (matelot), Mary Read (matelot), George Fetherston (second), Richard Corner (quartier-maître) (1719 ou 1720), Jean Bondavais (1719-1720), Henri Caesar[A] (petites villes) (1804-1830), Jose Gaspar « Gasparilla » (1783-1821), Diabolito (181?-1823), Diabolito† (abandon du navire après un court combat) *vs* Lieutenant William H. Watson, Lieutenant William Inman (1823)
- *Généralités*. Gouverneurs pro-pirates : Gómez Maraver Ponce de León (possiblement), Gregorio Guazo y Calderón Fernández de la Vega, Dionisio Martínez de la Vega (possiblement) (1718-1734), gouverneurs anti-pirates : les autres, en particulier Francisco Oregón y Gascón (1664-1670)
- *Côte nord*. Dumangle, Francis Weatherborn[A] (1671), Michel de Grammont, Pierre Bart « Bréha », Jean Tocard (1684), Michel de Grammont (1684), Pierre Bart « Bréha », Jean Tocard (1684), John Beare (1687), Frédéric Misson, père Caraccioli (lieutenant), Matthieu le Tondu (quartier-maître) (1692), William Lewis, John Cornelius (quartier-maître) (1696), Flying Gang : Benjamin Hornigold, John Cockram, John West, Edward Teach (officier) [A] (sac de plantations) (1713-1714), Flying Gang : Benjamin Hornigold, John Cockram, John West, Edward Teach, Joseph Cockram, Zacheus Darwell, Daniel Stilwell et Ralph Blackenshire (1714), Benjamin Hornigold (1714), Flying Gang : Benjamin Hornigold, Edward Teach (officier), Zacheus Darwell (matelot), Daniel Stilwell (matelot) et Ralph Blackenshire (matelot) (1714), Flying Gang : Benjamin Hornigold, Edward Teach (officier) (1715), John Martel (1716), Flying Gang : Benjamin Hornigold, Edward Teach (1716), Flying Gang : Benjamin Hornigold, Edward Teach (1717), Henry Jennings, Leigh Ashworth[A] (1717-1718), Charles Vane, Edward England, John Rackham (quartier-maître de Vane) (1718), *Philip Cockram* (1718), Charles Vane, John Rackham (quartier-maître), Charles Yeats (contre son gré) (1718), William Moody, Joseph Thomson, Thomas

Cocklyn (officier de Moody), Olivier Le Vasseur « La Buse » (officier de Moody) (1718), John Rackham (1718), Charles Vane, Robert Deal (second) (1718), Thomas Cocklyn (1719), Bartholomew Roberts, Thomas Anstis, James Skyrme (officier), Brigstock Weaver (maître du navire d'Anstis), William Ingram (matelot) (1721), George Lowther (1723), Francis Spriggs, Philip Lyne (quartier-maître de Spriggs) (1724), Diabolito (échouage et fuite à terre) *vs* David Porter (1823)

- Cayo Coco. Jacques de Sores (1555)
- Archipel Jardines del Rey. Jacques de Sores (1555)
- Cayo Romano. Jacques de Sores (1555)
- Santa María del Puerto de Príncipe. Jacques de Sores[A] (1555), Henry Morgan, John Ansell, Edward Collier, John Morris, Thomas Salter[A] (1668)
- Santa Marta. Jacques de Sores[A] (1555)

- *Côte nord-ouest*[C+]. *William Lane*, *Sir Michael Geare*, *Stephen Michell, Christopher Newport*, *John Burough*, *William Irish*, *Ralph Lee*, *John Oker* (1591), *Edward Dempster* (1668), *Duchesne* (1681), William Lewis, John Cornelius (quartier-maître) (1698), Alexander Dalzeel (capturé, condamné à être pendu à un vergue, mais enfui) *vs* trois navires de guerre (1698), Flying Gang : Benjamin Hornigold, Edward Teach (officier) (1715-1716), Flying Gang : Benjamin Hornigold, Olivier Le Vasseur « La Buse », Edward Teach (officier) (1716), Edward Teach, Israel Hands, Richards, William Howard (quartier-maître de Teach), Stede Bonnet (« passager » sur le *Queen Anne's Revenge*) (1718), Bartholomew Roberts, James Skyrme (officier), Thomas Anstis (lord) (1720), Francis Spriggs, Shipton, Philip Lyne (quartier-maître de Spriggs) (1724)

« Il [Thomas Walker, colon de Nassau et opposant à Hornigold] reçut le rapport [janvier 1715] selon lequel les Espagnols à Cuba préparaient un assaut massif des Bahamas en représailles pour les actes de piraterie commis par Hornigold et ses compagnons pirates. Un habitant qui avait été retenu captif par les Espagnols dit à Walker qu'une flotte de navires de guerre partait de La Havane avec ordre de «couper en morceaux» tous les hommes, femmes et enfants de New Providence. Walker monta rapidement à bord du Happy Return *et mis le cap sur La Havane, espérant dissuader les Espagnols d'envahir sa colonie rebelle.*

Heureusement, le gouverneur espagnol de Cuba, Laureano de Torres y Ayala, marquis de Casa Torres, était d'humeur indulgente. […] »

Colin Woodard, The republic of pirates

- La Havane[A,C,E,Em,G,H,M,Ra,Re-,S-]. Jacques de Sores, François Le Clerc[A] (1555), Edvardt Mansveldt† (exécuté) (1667), John Beare et sa femme (habillée en homme) (au service des Espagnols, 1687-1695), William Lewis (en prison) (1696), Miguel Enríquez (1718-1720), Benjamin Hornigold (1719)
  - Devant le port. William Lane, Sir Michael Geare, Stephen Michell, Christopher Newport, John Burough, William Irish, Ralph Lee, John Oker (1591), Sir Michael Geare (fuite et lourdes pertes) vs galion de guerre (1595), Boudewijn Hendricksz† (1625), Edward Dempster (1668), Peter Johnson, Humphrey Thurston (1672), Jean Blot, Pierre Bart « Bréha » (1679), Michel de Grammont (1679), Michiel Andriessen, Nicolas Brigaut (quartier-maître) (1683), Michiel Andriessen, Brouage (1684), Pierre Bart « Bréha », Dumesnil, Michel de Grammont, Jean Tocard (1684), Jacob Evertsen, Jan Willems « Yankey » (1685), William Lewis (1696), Charles Vane, John Rackham (quartier-maître) (1718)
  - Épave d'un galion (à l'est de la Havane). *Pierre Bart « Bréha »* (1683)
- Mouillage de Mariel[A,D,M,P,Ra,V]. Henry Jennings, John Wills, Charles Vane (comme matelot ou officier-marinier) (1715), Leigh Ashworth, coupeurs de bois de Bellamy (1716), Flying Gang : Benjamin Hornigold, Edward Teach (1716)
- Port de Matanzas. Pieter Pieterszoon Heyn, Moses Cohen Henriques vs quatre galions de la Flotte au Trésor (1628), Bartel Brandt (1667)

- *Côte nord-est*. *John Neville*, *George Spurre* (1678)
  - Santa Lucia. Michel de Grammont, Pierre Bart « Bréha », Dumesnil, Jean Tocard (1684)
- *Côte ouest*[C+]. *Henry Jennings*, *John Wills*, *Charles Vane* (comme matelot ou officier-marinier) (1715), Benjamin Hornigold, Edward Teach (officier) (1715), Samuel Bellamy, Paulsgrave Williams (1716), Flying Gang : Benjamin Hornigold, Samuel Bellamy, Paulsgrave Williams, James Carnegie, Olivier Le Vasseur « La Buse », Edward Teach (officier) (1716)
  - Île des Pins (à l'ouest de Cuba). Bartolomé de La Cueva « Le Portugais » (1663), John Bamfield, Albert Bernardsen, Nathaniel Cobham, Gerrit Gerritsen « Roc le Brésilien », Jan Harmensen, Abraham Malherbe, John Outlaw, Robert Searle, Morris Williams (1665), Laurens de Graaf, Brouage, Nicolas Amon « Grenezé » (1684),

Henry Jennings, John Wills, Leigh Ashworth, Samuel Liddell, James Carnegie, Charles Vane (comme matelot ou officier-marinier) (1716), Flying Gang : Benjamin Hornigold, Edward Teach, Samuel Bellamy, Paulsgrave Williams, James Carnegie, Olivier Le Vasseur « La Buse » (1716), Samuel Bellamy, Paulsgrave Williams, Richard Noland (quartier-maître), John Fletcher (quartier-maître), Richard Caverley (pilote), Olivier Le Vasseur « La Buse » (1716), John Rackham (1719), George Harris, Henry Dundas Trotter (officier) vs pirates (capturés) (1823)

- Cap Corrientes. William Lane, Sir Michael Geare, Stephen Michell, Christopher Newport, John Burough, William Craston†, William Irish, Ralph Lee, Nicholas Lisle (explosion d'un navire et perte d'un second face à des forces très supérieures) vs Amiral Don Diego de la Ribera, Vice-Amiral Aparicio de Arteaga (endommagement des galères) (1591), flibustiers et pirates divers (1630-1700), pirates divers (depuis 1700), Samuel Bellamy, Paulsgrave Williams, Richard Noland (quartier-maître), John Fletcher (quartier-maître), Richard Caverley (pilote), Olivier Le Vasseur « La Buse » (1716)
- Cap San Antonio[C+]. William Lane, Sir Michael Geare, Stephen Michell, Christopher Newport, John Burough, William Irish, Ralph Lee, John Oker (1591), flibustiers et pirates divers (1630-1700), Pierre Bart « Bréha » (commission confisquée) vs Charles François d'Angennes, marquis de Maintenon (1681), Charles François d'Angennes, marquis de Maintenon, Pierre Bart « Bréha » (prisonnier) (1681), pirates divers (depuis 1700), Charles Gibbs (flotte détruite malgré des forces supérieures, fuite à terre) vs Lawrence Kearny (1821)
  - Site de naufrage[45] (Assez peu accessible (-1)). Le galion *Nuestra Señora de la Concepción y San Ignacio de Loyola* de la Flotte au Trésor de 1681 heurte un récif au Cap San Antonio en 1682. Une fois la majeure partie de la cargaison récupérée par le reste de la flotte, le navire est incendié.
- *Côte est*[Ra]. Gillis Delicaet « Yallahs » (1670), Manuel Ribeiro Pardal (1670), Frédéric Misson, père Caraccioli (lieutenant), Matthieu le Tondu (quartier-maître) (1692), Flying Gang : Benjamin Hornigold, Edward Teach (officier) (1715-1716), Flying Gang : Benjamin Hornigold, Edward Teach (1717), Charles Vane, Edward England, John Rackham (quartier-maître de Vane) (1718)
  - Coxon's Hole[A,P++,Ra]. Howell Davis, Walter Kennedy (officier), John Taylor (officier?), Thomas Anstis (lord), Richard Hardy (lord), Thomas Sutton (lord), David Sympson (lord) (1718)
- *Côte sud-est*. *Henry Morgan* et les *flibustiers de la Jamaïque* (1668), Bernard Claesen « Spierdicjk »† (détruit) vs Manuel Ribeiro Pardal (1670), Peter Johnson (1671)
  - Baracoa. Contrebandiers (1605-1625), Augustino Blanco (1700-1725), Miguel Enríquez (1718-1720)
  - Bayamo. Bernard Claesen « Spierdicjk » (1670)
  - Caye. Edvardt Mansveldt, Joseph Bradley, Henry Morgan[A] (1665)
  - La Plata. François Le Clerc[A] (1553)
  - Santiago de Cuba. François Le Clerc, Jacques de Sores, Robert Blundel[A] (1554), Sir Michael Geare, Christopher Newport et six sea dogs[A] (par la terre) (1602), Cornelis Corneliszoon Jol[A] (1635), Bartolomé de la Cueva « Le Portugais » (engagé) (1660-1662), Sir Christopher Myngs, George Brimacain, Henry Morgan, Robert Searle, Bartolomé de la Cueva (matelot)[A] (1662), Pierre de Frasquenay[A] (1675), Augustino Blanco (1700-1725), Miguel Enríquez (1718-1720)
- *Côte sud*. *John Morris* (1664), *Jean David Nau l'Olonnais, Moïse Vauquelin* (166?), *Bartel Brandt* (1667), *Edward Collier* (1667), *Henry Morgan* et les *flibustiers de la Jamaïque* (1668), Edward Collier, Jan Harmensen (1669), *Joseph Bradley* (1670), *Adam Brewer* (1670), Robert Searle (1674-1676), Peter Harris (l'oncle) *vs* Peter Heywood (1679), Flying Gang : Benjamin Hornigold, Edward Teach (officier) (1715), John Martel, Walter Kennedy (1716), Samuel Bellamy, Paulsgrave Williams, *Henry Jennings*, *John Wills, Leigh Ashworth*, *Samuel Liddell*, *James Carnegie*, *Charles Vane* (comme matelot ou officier-marinier) (1716), Flying Gang : Benjamin Hornigold, Edward Teach, Samuel Bellamy, Olivier Le Vasseur « La Buse », Paulsgrave Williams, James Carnegie (1716), John Rackham, Anne Bonny (matelot), Mary Read (matelot), George Fetherston (second), Richard Corner (quartier-maître) (1720), Guarda de la Costa espagnol (1720)
  - Cayo Blanco. Louis Le Bour, gang de Bellamy : Samuel Bellamy, Paulsgrave Williams, Richard Noland (matelot), John Fletcher (quartier-maître), Richard Caverley (pilote), Simon Van Vorst (matelot), Olivier Le Vasseur « La Buse », (1716)

- Cayes de la côte sud. John Morris (1671), Pierre Bart « Bréha », Jean Tocard (1684), Joseph Bannister, Duchesne (membre d'équipage) (fuite) vs Mitchell (1685), Michiel Andriessen (1685), John Rackham, Anne Bonny (matelot), Mary Read (matelot), George Fetherston (second), Richard Corner (quartier-maître) (fuite sur le navire du trafiquant) vs Guarda de la Costa espagnol et un trafiquant capturé (1720)
- Île près de la côte sud de Cuba abondant en tortues[E,V]. Joseph Bannister (1684), Thomas Anstis, John Fenn, Brigstock Weaver (maître du navire d'Anstis), William Ingram (matelot) (1721-1722)
- Port de la côte sud. Christopher Winter et Nicholas Brown (1718-1725)
- Santo Spirito. Edvardt Mansveldt, Pierre Le Grand[A] (1665)
- Rivière Sevilla. Nicolas Riou†, François Peron† (1663)

- *Port de Cavena*. John Martel (1716)
- *Île de Triste*. *Bartolomé de La Cueva* « *Le Portugais* » (1663), Robert Searle† (1674), *Hewet*, *Reaves* (1677)

- **Passage du Vent**[C+]. *William Lane*, *Sir Michael Geare*, *Stephen Michell, Christopher Newport*, *John Burough*, *William Craston*, *William Irish*, *Ralph Lee*, *Nicholas Lisle* (1591), flibustiers et pirates divers (1630-1700), *Jean David Nau l'Olonnais, Moïse Vauquelin* (166?-1666), *Bartel Brandt* (1667), *Jean Picart* « *Champagne* » (1667), Humphrey Thurston (1671), *Peter Johnson* (1671), Dumangle, Francis Weatherborn (capturés) *vs* Sir William Beeston (1672), Daniel Johnson (1675-167?), *Jean Tristan*, Jacob Evertsen (1682), *Jean Tristan* (1682), Jacob Evertsen (1682), *Laurens de Graaf*, *Jean le Goff, sieur de Beauregard*, *François Grogniet* « *Cachemarée* » (1683), *Jean Blot* (1684), Michel de Grammont, Pierre Bart « Bréha », Jean Tocard (1684), John Beare (1687), Jean Bernanos (1687), *Jean Bernanos* (1690), Alexander Dalzeel (capturé) *vs* navire de guerre espagnol protégeant un convoi (1696), pirates divers (depuis 1700), Augustino Blanco (1700-1725), Delaunay (1702), *Miguel Enríquez* (1707-1710), Chevalier Robert de Beauchêne (1709?, 1710?), Flying Gang : Benjamin Hornigold, Edward Teach, Samuel Bellamy, Paulsgrave Williams, Olivier Le Vasseur « La Buse » (1716), John Martel (1716), Francis Lesley (1716-1717), Louis Le Bour (1716-1718), les pirates des Bahamas (1716-1718), HMS *Winchelsea* (corvette de 20 canons, 1716-1725), gang de Bellamy : Samuel Bellamy, Paulsgrave Williams, Richard Noland (matelot), John Fletcher (quartier-maître), Richard Caverley (pilote), Simon Van Vorst (matelot), hommes de Martel (1717), Howell Davis, Walter Kennedy (officier), John Taylor (officier?), Thomas Anstis (lord), Richard Hardy (lord), Thomas Sutton (lord), David Sympson (lord) (1718), Charles Vane, John Rackham (quartier-maître), Robert Deal (second) (1718), William Moody, Joseph Thomson, Thomas Cocklyn (officier de Moody), Olivier Le Vasseur « La Buse » (officier de Moody) (1718), Charles Vane, Robert Deal (second) (1718), John Rackham (1718), *John Ham* « *Catch me if you can* » (1718-1719), Thomas Cocklyn (1719), Bartholomew Roberts, James Skyrme (officier), Thomas Anstis (lord) (1720), Bartholomew Roberts, Thomas Anstis, James Skyrme (officier), Brigstock Weaver (maître du navire d'Anstis), William Ingram (matelot) (1721), John Evans (1722), George Lowther (1723), *Miguel Enríquez* (1727-1729)
- **Hispaniola**[A,C,D,E,Em,F,G(1700→),H,M,P,Ra,Re,S+(1625-1700) et S(1700→),V(nombreuses zones côtières)]. *Giovanni Caboto*, *William Pert* (1516-1517), *William Lane*, *Sir Michael Geare*, *Stephen Michell, Christopher Newport*, *John Burough*, *William Craston*, *William Irish*, *Ralph Lee*, *Nicholas Lisle* (1591), *Jean David Nau l'Olonnais* (engagé) (1650-1653), *François Le Clerc* (1552), *François Le Clerc*, *Jacques de Sores*, *Robert Blundel*[A] (1553), *Pierre Lagarde* (1677), John Williams, Jan Willems « Yankey », James Kelley (?) (membre de l'équipage de Williams) (1681), François Grogniet « Cachemarée » *vs* Charles François d'Angennes, marquis de Maintenon (1682), HMS *Guernsey* (1683), *Archambaud* (1683), *John Beare* et sa femme (habillée en homme) (au service des Espagnols, 1687-1695), Jean Tristan (1688), Pierre Hantot « Le Picard » (1688), *Pierre Godefroy* (1688-1693), Jean Charpin, Jean Fantin, William Kidd (matelot), Robert Culliford (matelot) (1689), *Lowering*, *Lycence* (second), *Nathaniel North* (officier) (1695), *Lowering*, *Nathaniel North* (officier) (1695-1696), Maringouin (1696-1700), Lewis Guittar (1699), William Kidd (1699), Delaunay (1701), *Miguel Enríquez* (1707-1710), Chevalier Robert de Beauchêne (1709?, 1710?), Flying Gang : Benjamin Hornigold, Olivier Le Vasseur « La Buse », Edward Teach (officier de Hornigold) (1716), les pirates des Bahamas (1716-1718), Edward Teach, Stede Bonnet, William Howard (quartier-maître de Teach), John Howell (chirurgien) (1717), Louis Le Bour (1716-1718), Howell Davis, Walter Kennedy (officier), John Taylor (officier?), Thomas Anstis (lord), Richard Hardy (lord), Thomas Sutton (lord), David Sympson (lord) (1718), John Rackham, Anne Bonny (matelot), Mary Read (matelot), George Fetherston (second), Richard Corner (quartier-maître) (1718), *John Ham* « *Catch*



me if you can » (1718-1719), Benjamin Hornigold, Thomas Burgess (1719), John Rackham, Anne Bonny (matelot), Mary Read (matelot), George Fetherston (second), Richard Corner (quartier-maître) (1720), George Lowther (1721), Bartholomew Roberts, Thomas Anstis, James Skyrme (officier), Brigstock Weaver (maître du navire d'Anstis), William Ingram (matelot) (1721), *Miguel Enríquez* (1727-1729), Jose Gaspar « Gasparilla » (1783-1821)

- *Généralités*. Gouverneurs français pro-pirates : tous jusqu'en 1681, puis de 1684 à 1691. Gouverneurs anti-pirates : tous les autres français et tous les espagnols
- *Côte nord* [A,C+,D,E,Em,F(à la Tortue),H,M,P,Ra,V]. *François Le Clerc*, *Jacques de Sores*, *Robert Blundel*[A] (1553), *Elias Watts* (1559), John Beare (1687), *Jacob Evertsen*†[A] (1695), John Martel (1716), Samuel Bellamy, Paulsgrave Williams, Richard Noland (quartier-maître), John Fletcher (quartier-maître), Richard Caverley (pilote), Olivier Le Vasseur « La Buse » (1716), Flying Gang : Benjamin Hornigold, Edward Teach (1717), Howell Davis, Walter Kennedy (officier), John Taylor (officier?), Thomas Anstis (lord), Richard Hardy (lord), Thomas Sutton (lord), David Sympson (lord) (1718), Charles Vane, John Rackham (quartier-maître), Robert Deal (second) (1718), Edward England (1718), William Moody, Joseph Thomson, Thomas Cocklyn (officier de Moody), Olivier Le Vasseur « La Buse » (officier de Moody) (1718-1719), William Moody, Edward England, Joseph Thomson, Olivier Le Vasseur « La Buse » (officier de Moody) (1719), Thomas Cocklyn (1719), Bartholomew Roberts, James Skyrme (officier), Thomas Anstis (lord) (1720), John Evans (1722), George Lowther (1723), Edward Low, Nicholas Lewis (quartier-maître), Francis Spriggs (officier), Charles Harris (officier), Philip Lyne (matelot) (1723)
- Cayo Arena. Gregorio del Rosario, Miguel Hernández, Felipe Carnero, José Rodríguez, Gómez, Roberto Francisco Reifles, Sebastián Gallardo, Francisco Ramos, José Vicente, Pablo (complices de Cofresi) (1824)
- Baie de Bayaha. Boucaniers (jusqu'en 1670)
- Cap Français, puis Cap-Haïtien[F(1739→)]. Archambaud (à terre) (1683-1695?), Jean Bernanos (1690), Laurens de Graaf (1691-1694), *Delaunay* (grâcié) (1701), Toussain Louverture, Henri Caesar (1791), Toussain Louverture, Henri Caesar (1801)
- La Tortue[F]. Cf. Hâvres flibustiers page 175. François Levasseur† (assassiné) (1640-1652), François Levasseur[D] (victoire) vs flibustiers anglais (1640), François Levasseur[D] (victoire) vs 500 soldats espagnols (1643), François Levasseur† (assassiné) (1652), Abraham et Willem Albertszoon Blauvelt (1651-1653), Jean David Nau l'Olonnais (engagé en fuite) (1653), Thimoléon Hotman, chevalier de Fontenay[D] (chassés de l'île) vs espagnols (1654), Thimoléon Hotman, chevalier de Fontenay[A] vs espagnols (1654), Ellias Watts (1656), Jean Moreau† (équipage capturé) vs Robert Ensome (1663-1665)
  - Généralités. Une des tavernes préférées des flibustiers : Le Rat qui Pette

- Port-de-Paix. Jean Bernanos (1687), *Jean Bernanos* (1688-1695), Chemineau (grâcié) (1722), Henri Caesar (1804-1830)
- Repaire du Flying Gang[A,D,E,M,P,V]. Benjamin Hornigold, Edward Teach, Samuel Bellamy, Paulsgrave Williams, Olivier Le Vasseur « La Buse » (1716), Samuel Bellamy, Paulsgrave Williams, Richard Noland (quartier-maître), John Fletcher (quartier-maître), Richard Caverley (pilote), Olivier Le Vasseur « La Buse » (1716), Samuel Bellamy, Paulsgrave Williams, Richard Noland (quartier-maître de Bellamy), John Fletcher (quartier-maître de Williams), Richard Caverley (pilote) (1717)
- San Felipe de Puerto Plata. Roberto Cofresi (1823)
- San Fernando de Monte Cristi. François Le Clerc[A] (1552)
- Santiago (ou Concepción) de La Vega, puis Santiago de Los Caballeros[F]. *Henry Morgan*, *Delisle*, *Adam*, *Anne Le Roux*, *Lormel*[A] (1659), *Delisle*[A] (1660)
- Trou du Dondon. Contact : André Minguet, chirurgien et ancien flibustier (1698-1722)

- *Côte ouest*. Siège de la royale française dans les Antilles. Daniel Monbars « L'Exterminateur » (1667), François Trébutor « Le Gascon » (arrêté) *vs* René de Gousabats, sieur de Villepars (1671), *Michel de Grammont*, *Pierre Bart* « *Bréha* », *Jean Tocard*, *Dumesnil*, *Pednau* (1684)
  - Caye de Bennet[Ra]. Bartholomew Roberts, James Skyrme (officier), Thomas Anstis (lord) (1721), Bartholomew Roberts, Porter, Tuckerman, James Skyrme (officier de Roberts), Thomas Anstis (lord de l'équipage de Roberts) (1721), Bartholomew Roberts (1721), Porter, Tuckerman (1721)
  - Les Cayes. Jean Laffite (1803), Simón Bolívar, Renato Beluche (1818)
  - Cap Dame-Marie. Chemineau (1721)
  - Gonaïves. *Jean David Nau l'Olonnais*, *Moïse Vauquelin*, *Michel d'Artigny* « *Le Basque* », *Pierre Hantot* « *Le Picard* » (1667)
  - Baie des Irois. Charles François d'Angenne, marquis de Maintenon (1673)
  - La Yaguana, puis Léogane[A,C,D,E,Em,G(1688→),H(pirates français),Ia(→1530),M,P(→1698),Ra,Re(pirates français),S(pirates français)]. *François Le Clerc*[A] (1552), *François Le Clerc*, *Jacques de Sores*, *Robert Blundel*[A] (1553), *William Lane*, *Sir Michael Geare*, *Stephen Michell*, *Christopher Newport*, *John Burough*, *William Craston*, *William Irish*, *Ralph Lee*, *Nicholas Lisle* (1591), Charles Vane, Edward England, John Rackham (quartier-maître de Vane) (1718)
  - Nippes. John Cook, Edvardt David (quartier-maître de Cook), *Jean Tristan* (1682)
  - Petit-Goâve[A,C,D,E,Em,G(1688→),H(pirates français),Ia(→1530),M,P(→1697),Ra,Re(pirates français),S(pirates français)]. Cf. *Hâvres flibustiers*. Jones (1674), John Morris (1674), *John Bennet* (1675), *Daniel*, *John Springer* (1677), Peter Pain (livré prisonnier par la Jamaïque) (1684), Michiel Andriessen (arrêté, navire confisqué, mais évadé) (1685), *Pierre Bart* « *Bréha* », Pierre-Paul Tarin de Cussy (passager) (1685), Joseph Bannister, Duchesne (membre d'équipage) (demande refusée de grâce et de commission) (1686), *Pierre Godefroy* (1688-1697), *Cornelius Kelly* (1692-1697), *John Beare* et sa femme (habillée en homme) (au service des Français, 1695-1696)
  - Port-au-Prince. *François Le Clerc*, *Jacques de Sores*, *Robert Blundel*[A] (1553)
  - Port Margot, La Tortue, Savanne brûlée, Mirebalais. Boucaniers et flibustiers (XVII[e])
- *Côte est* (partie espagnole). *Richard Guy* (1664), *Henry Costing* (1664), *John Bennet* (1675), Miguel Enríquez (1719-1721), George Lowther, John Massey (officier d'infanterie) (1721)
  - Site de naufrage[46] (Très peu accessible (-3) (1641-1687), Assez peu accessible (-1) (après 1687)). Le galion amiral Concepción de la Flotte au Trésor de 1641, mal entretenu, rencontre une tempête alors qu'il mettait le cap sur l'Europe. Immobilisée, la Concepción dérive avec le vent et le courant jusqu'au sud des Bahamas. Elle s'échoue au nord-est d'Hispaniola, à l'est du banc Abrojos. Aucun des survivants n'a par la suite été capable de déterminer la localisation de l'épave, un véritable drame pour l'Espagne, car la Concepción portait plus de 100 tonnes d'or et d'argent. Sir William Phips découvre l'épave en 1687 et en récupère des tonnes d'or et d'argent… mais il en reste toujours.
  - Azua de Compostela. *François Le Clerc*[A] (1552)
  - Fort de Boca Chica[F]. Frédéric Misson alias [M] Fourbin, père Caraccioli alias [M] d'Aubigny (lieutenant), Matthieu le Tondu (quartier-maître) (1692)
  - Pointe de l'Espada. *Jean David Nau l'Olonnais*, *Moïse Vauquelin*, *Michel d'Artigny* « *Le Basque* » (1667)
  - Baie de Samaná. Joseph Bannister, Duchesne (membre de l'équipage de Bannister), Michiel Andriessen (matelot), Pierre Lagarde (fuite)

vs Thomas Spragg, Charles Talbot (1686), Duchesne (1686), François Le Sage, François Massertie (1686), Edward Teach, Stede Bonnet, William Howard (quartier-maître de Teach), John Howell (chirurgien) (1717), Roberto Cofresi (fuite dans les canots dans des marécages) vs guarda de la costa (1823)

- Site de naufrage[47] (Très peu accessible (-3)). Les deux galions *Guadalupe* et *Tolosa*, transportant 400 tonnes de mercure – métal nécessaire au rafinage de l'or et de l'argent – ont été emportés en 1724 par un cyclone jusque dans la baie de Samaná, où ils ont fait naufrage à 7 milles l'un de l'autre, coulant en quelques minutes du fait de leur considérable charge. Mis à part leur chargement de mercure qui tapisse d'une belle couleur d'argent le fond de la baie, ces navires transportaient quelques coffres de pièces d'or et d'argent et des jarres d'huile d'olive.
- Presqu'île de Samaná. Boucaniers et flibustiers (XVII[e])

- Entre Santo Domingo et Saona. Manuel Reyes Paz (capturé) *vs* David Porter (1823)
- Île Saona. *François Le Clerc*, *Jacques de Sores*, *Robert Blundel*[A] (1553), John Martel, Walter Kennedy (1716), David Porter (1823)

- *Côte sud*. *Bartolomé de La Cueva* « *Le Portugais* » (1663), John Coxon, *Michiel Andriessen*, *Jean Tocard*, Jean Le Gascon (1676), *Nicolas Amon* « *Grenezé* » (1683), Pierre Gouin† (détruit?) *vs* corsaires espagnols (1683), Thomas Anstis, Brigstock Weaver (maître du navire d'Anstis), William Ingram (matelot) (1721)
  - Jacquin[A]. Nicolas Amon « Grenezé » (fuite) vs HMS Guernsey (1683)
  - Île à Vache[A,D,E,Ra]. *Edward Collier* (capture de La Vivon) *vs* La Vivon (1668), *Henry Morgan*, *John Ansell*, *Bigford*, *Adam Brewer*, *Edward Collier* (1668-1669), *Henry Morgan*, *Edward Dempster*, *Pierre Hantot* « *Le Picard* », *Daniel Johnson (sur le navire de Hantot)* (1669), *Henry Morgan*, *Edward Collier*, *John Bennett*, *Joseph Bradley*, *Coon De Brauns*, *Charles*, *William Curson*, *Gillis Delicaet*, *Diego*, *Richard Dothson*, *Dumangle*, *Patrick Dunbar*, *Jan Erasmus Reyning*, *Jean Le Gascon*, *Pierre Hantot* « *Le Picard* », *Jan Harmensen*, *Thomas Harris*, *Joseph*, *Roger Kelly*, *Jean Linaux*, *Diego de Los Reyes* « *Diego Lucifer* », *Richard Ludbury*, *John Morris*, *Richard Norman*, *Richard Powell*, *John Pyne*, *Laurens Prins*, *Jonas Reekes*, *Thomas Rogers*, *Robert Searle*, *John Shepherd*, *Charles Swan*, *Clement Symons*, *Richard Taylor*, *Roger Taylor*, *Humphrey Thurston*, *François Trébutor* « *Le Gascon* », *Henry Wells*, *Thomas Woodriffe, Daniel Johnson (sur le navire de Hantot)* (1669-1670), Peter Johnson, Humphrey Thurston (1671), Henry Morgan (naufrage) (1673), *Thomas Rogers*, Henry Morgan (à bord) (1676), Jean Le Goff (1677-1682), John Cook, Jacob Evertsen, Jan Willems « Yankey », William Wright, Edvardt David (quartier-maître de Cook) (1681-1682), Jean Hamelin (1682), Laurent de Graff, Nicolas Amon « Grenezé », Jacob Evertsen, Jean Hamelin, Jean Tristan, Jan Willems « Yankey » (1682-1683), Nicolas Amon « Grenezé » (1683), John Cook, William Dampier (pilote), Edvardt David (quartier-maître) (1683), Pierre Le Sage (1684), Pierre-Paul Tarin de Cussy, *Laurens de Graaf*, *Michel de Grammont*, *Joseph Bannister*, *Nicolas Brigaut*, *Duchesne*, *Pierre Bart* « *Bréha* », *Pierre Lagarde*, *John Markham*, *Nicolas Amon* « *Grenezé* », *Adam Brewer* (matelot à bord de l'Oxford lors de son explosion), *Michiel Andriessen* (matelot à bord de Bannister) (1684-1685), Michiel Andriessen, Pierre Lagarde, Joseph Bannister (1686), Laurens de Graaf (1687-1691), *Jean Charpin, Jean Fantin*, *William Kidd* (matelot), *Robert Culliford* (matelot) (1689), Jean Le Goff (1697-1699)
  - Pedernales. Roberto Cofresi (1824)
  - San Pedro de Macorís. Roberto Cofresi (1824)
  - Santo Domingo[A,C,E,F,G(variable),H(recruteurs espagnols seulement),M,Ra,Re-,S-]. *François Le Clerc*[A] (1552), *John Hawkins*, *Francis Drake* (à bord du navire de Hawkins) (1562), *John Lovell*, *Francis Drake* (repoussés)[A] (1566), *John Hawkins*, *Francis Drake*, *Richard Hawkins* (1568), *Francis Drake*[A] (1586), *John Bennet* (1675), José Rodríguez (pour le compte de Miguel Enríquez, emprisonné) (1703), *Toussain Louverture*, *Henri Caesar* (1801), David Porter (1823)
    - Torre del Homenaje. Roberto Cofresi (prisonnier, évadé, recapture mais évadé de nouveau) (1824)
- **Passage de Mona**[C]. *William Lane*, *Sir Michael Geare*, *Stephen Michell, Christopher Newport*, *John Burough*, *William Craston*, *William Irish*, *Ralph Lee*, *Nicholas Lisle* (1591), flibustiers et pirates divers (1630-1700), Michiel Andriessen, Nicolas Brigaut (quartier-maître) (1684), John Beare (1687), Jean Bernanos (1687), Frédéric Misson, père Caraccioli (lieutenant), Matthieu le Tondu (quartier-maître) (1692), pirates divers (depuis 1700), Delaunay (1702), *Miguel Enríquez* (1702-1710), gang de Bellamy : Samuel Bellamy, Olivier Le Vasseur « La Buse », Paulsgrave Williams, Richard Noland (matelot), John Fletcher

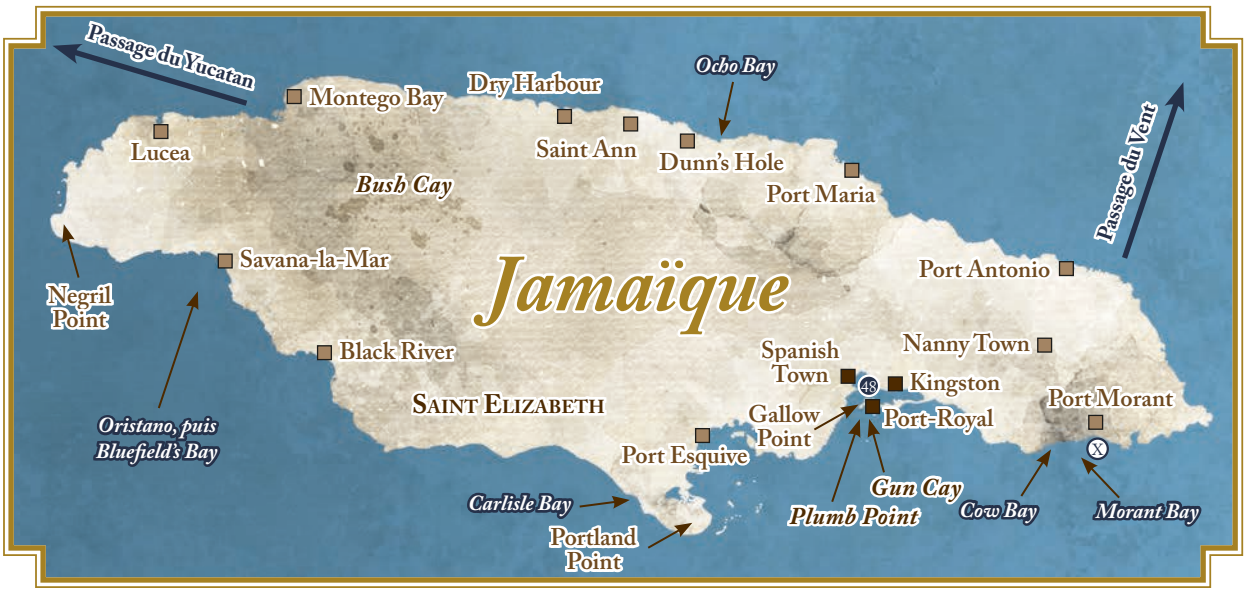
(quartier-maître de Bellamy), Richard Caverley (pilote), Simon Van Vorst (matelot) (1716), Louis Le Bour (1716-1718), Miguel Enríquez (1716-1719), Flying Gang : Benjamin Hornigold, Edward Teach (1717), Edward Teach, Stede Bonnet, William Howard (quartier-maître de Teach), John Howell (chirurgien) (1717), Charles Vane, John Rackham (quartier-maître de Vane) (1718), John Rackham, Anne Bonny (matelot), Mary Read (matelot), George Fetherston (second), Richard Corner (quartier-maître) (1718), William Moody, Edward England, Joseph Thomson, Olivier Le Vasseur « La Buse » (officier de Moody) (1719), Miguel Enríquez (1719-1721), Bartholomew Roberts, James Skyrme (officier), Thomas Anstis (lord) (1720), Bartholomew Roberts, Thomas Anstis, James Skyrme (officier), Brigstock Weaver (maître du navire d'Anstis), William Ingram (matelot) (1721), John Evans (1722), George Lowther (1723), Edward Low, Nicholas Lewis (quartier-maître), Francis Spriggs (officier), Charles Harris (officier), Philip Lyne (matelot) (1723), Francis Spriggs, Philip Lyne (quartier-maître) (1724), *Miguel Enríquez* (1727-1729), Commander James Wigston **(à la recherche de** Roberto Cofresi) (1822-1823), navires de guerre espagnols **(à la recherche de** Roberto Cofresi) (1822-1823), David Porter **(à la recherche de** Roberto Cofresi) (1823)

- *Généralités*. Navire de guerre anglais en station : HMS *Winchelsea* (corvette de 20 canons, 1716-1725)
- Île de Mona[Ra]. *François Le Clerc*, *Jacques de Sores*, *Robert Blundel*[A] (1553), William Kidd (1699), John Martel (1716), Edward Teach, Stede Bonnet, William Howard (quartier-maître de Teach), John Howell (chirurgien) (1717), Bartholomew Roberts, James Skyrme (officier), Thomas Anstis (lord) (1721), Roberto Cofresi (1823-1824), José Pérez Mendoza (1824)
- **Puerto Rico**[A,C,D,E,F,H,M,Ra,Re-(→1821),Re(1821→),S(→1821),S+(1821→)]. *Giovanni Caboto*, *William Pert* (1516-1517), *François Le Clerc*, *Jacques de Sores*, *Robert Blundel* (1553), *William Lane*, *Sir Michael Geare*, *Stephen Michell*, *Christopher Newport*, *John Burough*, *William Craston*, *William Irish*, *Ralph Lee*, *Nicholas Lisle* (1591), *Pierre Paul Tarin, sieur de Cussy*, *John Morris*†[A] (1675), Jean Bernanos (1687), Miguel Enríquez (1701), *Miguel Enríquez* et Miguel Enríquez (1702-1710), Miguel Enríquez (1710-1713), *Miguel Enríquez* (1713-1716), Matthew Luke (1718-1719), Miguel Enríquez (1716-1719), Miguel Enríquez (1719-1727), *Miguel Enríquez* (1727-1729), Miguel Enríquez (1729-1735), gang de Bellamy : Samuel Bellamy, Olivier Le Vasseur « La Buse », Paulsgrave Williams, Richard Noland (matelot), John Fletcher (quartier-maître), Richard Caverley (pilote), Simon Van Vorst (matelot) (1716), John Martel (1716), Flying Gang : Benjamin Hornigold, Edward Teach (1717), Edward Teach, Stede Bonnet, William Howard (quartier-maître de Teach), John Howell (chirurgien) (1717), William Moody, Edward England, Joseph Thomson, Olivier Le Vasseur « La Buse » (officier de Moody) (1719), Bartholomew Roberts, James Skyrme (officier), Thomas Anstis (lord) (1720), Bartholomew Roberts, James Skyrme (officier), Thomas Anstis (lord) (1721), Bartholomew Roberts, Thomas Anstis, James Skyrme (officier), Brigstock Weaver (maître du navire d'Anstis), William Ingram (matelot) (1721), Thomas Anstis, Brigstock Weaver (maître du navire d'Anstis), William Ingram (matelot) (1721), George Lowther (1721), John Evans (1722), George Lowther (1723), Edward Low, Nicholas Lewis (quartier-maître), Francis Spriggs (officier), Charles Harris (officier), Philip Lyne (matelot) (1723), Roberto Cofresi, Juan Geraldo Bey (leaders de gang à terre), Juan de los Reyes, José Cartagena, Francisco Ramos (1816-1820), José María Ramírez de Arellano, Roberto Cofresi (trafic) (1822), Roberto Cofresi, Manuel Lamparo (1823), David Porter (1823), Renato Beluche (1823),



navires de guerre espagnols (1823), Roberto Cofresi, Hernández Morales (1824), la frégate française *Constancia*, goélette française *La Gazelle*, les goélettes américaines USS *Beagle*, USS *Grampus*, USS *Shark*, la corvette anglaise HMS *Scout*, le brigantin danois *Santa Cruz* (à la recherche de Cofresi) (1824)

- *Généralités*. Gouverneurs anti-pirates : tous, en particulier Miguel Luciano de la Torre y Pando (1822-1837)
- *Côte nord*.
  - Río Abajo. Roberto Cofresi (1825)
  - San Juan. Boudewijn Hendricksz[A] (1625), Miguel Enríquez (contrebande) (1700), Miguel Enríquez (1701-1727), navire de l'Armada de Barlovento (1718)
    - Fort San Felipe del Morro[A,C,E,F]+(1587→),H(recruteurs espagnols seulement),[Ra]. Sir Francis Drake, Sir John Hawkins† (1595-1596), Cumberland[A] (1597), Peter Easton[A] (autour de 1616), Miguel Enríquez (emprisonné) (1700-1701), Roberto Cofresi† (prisonnier, condamné pour piraterie, fusillé) (1825)
- *Côte nord-est*.
  - Fajardo. Roberto Cofresi (1824), Roberto Cofresi[A] (1825)
  - Îles Palominos. Roberto Cofresi (1824)
  - Santa Cruz. Miguel Enríquez (1703?)
- *Côte nord-ouest*.
  - Aguadilla. Roberto Cofresi (1823)
  - Île de Desecheo[V]. Roberto Cofresi (1823)
- *Côte est*.
  - Ceiba. Roberto Cofresi (1824)
  - Île de Culebra. Roberto Cofresi (fuite) vs Charles Boarman (1824), Michael Klariman (à la recherche de Cofresi) (1824)
  - Humacao. Roberto Cofresi (1825)
  - Naguabo. Roberto Cofresi (1824)
  - Île de Vieques. Miguel Enríquez (1718), Roberto Cofresi (fuite) vs Charles Boarman (1824), Michael Klariman (à la recherche de Cofresi) (1824), Roberto Cofresi (1824), Hernández Morales (du gang de Cofresi, capturé) vs John Thomas Newton (1825)
- *Côte ouest*.
  - Mayagüez. Roberto Cofresi (libérant le médecin et politicien Pedro Gerónimo Goyco) (1823)
  - San Germán. François Le Clerc, Jacques de Sores, Robert Blundel[A] (1553)
- *Côte sud-est*. Sebastian Quevedo (1825)
  - Patillas. Sebastian Quevedo (1825)
- *Côte sud-ouest*.
  - Pedernales. Roberto Cofresi (1822)
  - Cabo Rojo[Re+,S]. Bey « El Holandés » (1820-1821), Bey « El Holandés » (capturé, puis évadé) (1821), Roberto Cofresi (capturé, condamné, évadé en utilisant ses origines nobles) (1821), Juan « El Indio» de los Reyes, Francisco Ramos and José « Pepe » Cartagena (associés de Cofresi) (libérés) (1822), Roberto Cofresi et ses frères (1822-1824), José Rivas, José Pérez Mendoza (1824), Roberto Cofresi vs John Drake Sloat (1825)
    - Généralités. Contact : Juan Evangelista Ramírez de Arellano (maire, proche de Cofresi) (1820-1825?), Bernardo Pabón Davila (procureur, proche de Cofresi) (autour de 1820-1821), famille de Ramírez de Arrellano (hommes politiques et dans la police) (1820-182?), Juan Bautista Buyé (français trafiquant recelant le butin de Cofresi (1823-1825).
- *Côte sud*. Pierre Lagarde, Joseph Bannister, *Duchesne* (1686), Roberto Cofresi (1824), Roberto Cofresi (victoire et capture) *vs* Félix et Miguel Mattei (contrebandiers) (1824), Luis Sánchez, Francisco Guilfuchi (à la recgerche de Cofresi) (1824)
  - Guayama. Roberto Cofresi (1824), Roberto Cofresi (1825), Roberto Cofresi (fuit, puis se jette à la côte, puis capturé) vs John Drake Sloat (1825)
  - Jobos Bay. Roberto Cofresi[A] (1824), Roberto Cofresi (1824), Roberto Cofresi (1825)
  - Morillos. Roberto Cofresi (1824)
  - Peñuelas. Roberto Cofresi (1825)
  - Ponce. Francisco Francheschi (à la recherche de Cofresi) (1824), Gregorio del Rosario, Miguel Hernández, Felipe Carnero, José Rodríguez, Gómez, Roberto Francisco Reifles, Sebastián Gallardo, Francisco Ramos, José Vicente, Pablo (complices de Cofresi arrêtés, jugés puis évadés) (1824)
  - Yauco. Roberto Cofresi, Francisco de Rivera, Nicolás Valdés, Francisco Lamboy[A] (attaque de train) (1820)
    - Généralités. Contact (leader de gang et allié de Cofresi) : Cristóbal Pabón Dávila (1818?-1822?).
  - Salinas. Roberto Cofresi (1825)



« La Jamaïque : un endroit particulièrement dangereux, car l'île était le siège de la Royal Navy dans les Indes Occidentales, et le lieu de passage d'un grand nombre de navires marchands fortement armés. »

Colin Woodard, The republic of pirates

- **Jamaïque**[A,C,D(→1700),E,Em+,G(1710→),H,M+,P(danger →1717),Ra,Re+,S+]. *Sir Anthony Shirley*, *William Parker* (1596), *Sir Michael Geare*, *Christopher Newport*, *John Rilesden* (1596), *Sir Anthony Shirley*, *William Parker*, *Sir Michael Geare*, *Christopher Newport*, *John Rilesden* (1596), *George Brimacain* (1662-1666), *Bartolomé de La Cueva* « *Le Portugais* » (1663), Jean Moreau (1663-1665), *Adam Brewer* (1670), Sir William Beeston (1771-1772), Robert Searle (1672-1674), John Coxon (1676), James Browne (1677), *John Coxon* (grâcié) (1677), John Coxon (1679), Richard Sawkins (fait prisonnier) *vs* Peter Heywood (1679), Cornelius Essex (fait prisonnier) *vs* HMS *Hunter* (1679), John Coxon, Thomas Maggot (abandonne sa barque), Robert Allison (fuite) *vs* HMS *Hunter* (1680), Jan Willems « Yankey », Jacob Evertsen (Eversten perd son navire) *vs* soldats (1681), Jan Willems « Yankey », Jacob Evertsen (à bord de Yankey) (1681), Bartholomew Sharpe, Richard Sawkins, John Cox, John Coxon, Lionel Wafer, Edmund Cooke, Basil Ringrose, William Dampier (pilote) (1682), Pierre Hantot « Le Picard » (1682), Jean Hamelin (1682), frégate anglaise (à la recherche de Jean Hamelin) (1682), Jean Hamelin (fuite) *vs* HMS *Guernsey* (1682), *Jean Tocard* (1682), *Nicolas Amon* « *Grenezé* » (1682), John Coxon (1682-1683), *Jean Blot* (1683), Jan Willems « Yankey », Jacob Evertsen (1687), *John Beare* et sa femme (habillée en homme) (au service des Espagnols, 1687-1695), Philippe Demesoile « Madère » (dépouillé de son butin) (1688), *Philippe Demesoile* « *Madère* » (1688), Frédéric Misson, père Caraccioli (lieutenant), Matthieu le Tondu (quartier-maître) (1692), Tudor Trevor, Pudnor (1692), *Jean Bernanos*[A] (attaque de plantations) (1692), *Jean-Baptiste du Casse*, *Laurens de Graaf*, *Jean le Goff de Beauregard*, *Jean Bernanos*[A] (1694), Alexander Dalzeel (1696), William Lewis, John Cornelius (quartier-maître) (1697), Alexander Dalzeel (1697), Thomas Howard (1698), William Lewis, John Cornelius (quartier-maître) (1698), Chevalier Robert de Beauchêne (1710?-1711?), Miguel Enríquez (1710-1713), John Martel (1713-1716), Jonathan Barnet (1715-1720), gang de Bellamy : Samuel Bellamy, Paulsgrave Williams, Richard Noland (matelot), John Fletcher (quartier-maître), Richard Caverley (pilote), Simon Van Vorst (matelot), hommes de Martel (1717), Olivier Le Vasseur « La Buse » (1717), Fray José Diaz Pimienta (à terre) (1718-1719), Fray José Diaz Pimienta (capturé comme chrétien converti au judaïsme) (1719), Leigh Ashworth, Henry Jennings (1719), Charles Vane, Robert Deal (second) (1719), Charles Vane, Robert Deal (1719), John Rackham (1719), John Rackham, Anne Bonny (matelot), Mary Read (matelot), George Fetherston (second), Richard Corner (quartier-maître) (1720), Walter Kennedy (celui de Roberts) (1721), James Massey (1721), John Evans (1723), Francis Spriggs, Philip Lyne (quartier-maître) (1724), *William Fly* (bosseman à bord du senau *Elisabeth*) (1726), *Miguel Enríquez* (1727-1729), Jose Gaspar « Gasparilla » (1783-1821)
- *Généralités*.
  - Gouverneurs. Gouverneurs pro-pirates : Thomas Lynch, Edward Morgan, Sir Thomas Modyford (1665-1671), Sir Henry Morgan (1674-1675), Charles Howard, Earl of Carlisle (1678-1680),

Lord Archibald Hamilton, sympathisant Jacobite, soutient secrètement les corsaires sans commission de la Jamaïque et les gangs de pirates de Nassau (1711-1715), gouverneurs anti-pirates : Edward d'Oyley (1655-1656, 1657-1662), Sir Thomas Moodyford (1664-1665), Sir Thomas Lynch (1671-1674), Sir Henry Morgan (1678, 1680-1682), Sir Thomas Lynch, Hender Molesworth, etc. (1683-1711), Lord Archibald Hamilton, Peter Heywood, Sir Nicholas Lawes (1715-1722)

- Siège de la Royal Navy dans les Indes Occidentales
- Quelques navires de guerre anglais en station : HMS Hector (aviso de 22 canons, 1658-1660, autour de 1722), HMS Diamond (deux-ponts de 50 canons, 1658-1660), HMS Oxford (corvette de 26 canons, 1668-1668), HMS Lily (ketch de 6 canons, 1668-1673), HMS Assistance (deux-ponts de 50 canons, 1672-1673, 1687-1688), HMS Welcome (frégate de 36 canons, 1672), HMS Portland (deux-ponts de 50 canons, 1673-1674), HMS Foresight (deux-ponts de 40 canons, 1675-1676), HMS Phoenix (frégate de 42 canons, 1677-1678), HMS Jersey (frégate, 1678-1679), HMS Hunter (sloop de 4 canons, 1678-1680), HMS Success (corvette de 24 canons, 1680), HMS Norwich (frégate, 1680-1682), HMS Sweepstakes (frégate de 32 canons, 1682), HMS Falcon (frégate de 36 canons, 1683-1687, 1694-1695), HMS Guernsey (aviso de 22 canons, 1682-1684, 1691-1692), HMS Ruby (frégate de 40 canons, 1683-1686), HMS Boneta (sloop de 4 canons, 1683-1686), une barque longue (1684-1686), HMS Falcon (frégate de 36 canons, 1683-1687), HMS Drake (aviso de 16 canons, 1686-1690), HMS Mary (frégate de 50 canons, 1687-1697), HMS Kingston (deux-ponts de 60 canons), HMS Swann (frégate de 32 canons, 1690-1692), HMS Mordaunt (deux ponts de 60 canons, 1692-1694), HMS Severn (deux-ponts trois-mâts barque de guerre léger), HMS Adventure (frégate de trois-mâts carrés armée pour la guerre, 1702-1725), HMS Diamond (frégate trois-mâts carrés armée pour la guerre, 1717-1725), HMS Ludlow Castle (corvette, 1702-1725), HMS Winchelsea (corvette, 1716-1725), HMS Swift (aviso de 6 canons, 1704-1725), HMS Spence (sloop de 8 canons, 1722-1730), HMS Diamond (frégate de 50 canons) (1708-1720, 1722-1734)
- *Côte nord*. *Jean Picart* « *Champagne* » (1666), *Bartel Brandt* (1667), *Jean Picart* « *Champagne* » (1667), Dumangle, Francis Weatherborn (capturés) *vs* William Beeston (1672), Michiel Andriessen (1685), Pierre Lagarde, Joseph Bannister, Duchesne (1685), Christopher Winter, Nicholas Brown (1718-1725), Charles Vane, John Rackham (quartier-maître), Robert Deal (second) (1718), Charles Vane, John Rackham, Robert Deal (second de Vane) (1718), John Rackham, George Fetherston (second), Richard Corner (quartier-maître), Anne Bonny (matelot), Mary Read (matelot) (1720), John Evans (1722), Edward Low, Nicholas Lewis (quartier-maître), Francis Spriggs (officier), Charles Harris (officier), Philip Lyne (matelot) (1723)
  - Bush Cay. George Fetherston† (cadavre pendu) (1721)
  - Dry Harbour. John Rackham, George Fetherston (second), Richard Corner (quartier-maître), Anne Bonny (matelot), Mary Read (matelot) (1720)
  - Dunn's Hole. John Evans (1722)
  - Montego Bay. Jacob Evertsen, Jan Willems « Yankey » (1687), Pierre Paul Tarin de Cussy, *François Daviot*[A] (1689), Pierre Paul Tarin de Cussy, *François Daviot*[A] (1689)
  - Port Maria. *Jean Baptiste du Casse*, *Laurens de Graaf*, *Jean Le Goff, sieur de Beauregard*, *Jean Bernanos*, *François Le Sage*[A] (1694), John Rackham (1718)
  - Ocho Bay. John Rackham (1718)
  - Saint-Ann. *François Daviot* (1692)
- *Côte nord-ouest*. Charles Vane, Robert Deal (second) (1718), Charles Vane, Robert Deal (1718), John Rackham, George Fetherston (second), Richard Corner (quartier-maître), Anne Bonny (matelot), Mary Read (matelot) (1720)
  - Lucea. Duchesne (capturé) *vs* HMS Ruby (1685)
- *Côte ouest*.
  - Negril Point. *Jean Duglas* (1664), *John Edmunds* (1675), *Thomas Maggot* (1679), John Rackham, George Fetherston (second), Richard Corner (quartier-maître), Anne Bonny (matelot), Mary Read (matelot) (1720), Jean Bondavais (1720), John Rackham, George Fetherston (second), Richard Corner (quartier-maître), Anne Bonny (matelot), Mary Read (matelot) (1720), Jonathan Barnet (1720)
  - Oristano (puis Bluefield's Bay)[1]. *Abraham et Willem Albertszoon Blauvelt* (1654-1663), *Jean Duglas* (1664), *Edvardt Mansveldt*, *Pierre Le Grand* (1665), *Archambaud*, *Jean Tocard*, *William Wright*, *William Dampier* (pilote) (1681),

1. Renommé Bluefields Bay, en hommage à Abraham et Willem Albertsen Blauvelt

Archambaud, *Jean Tocard*, *William Dampier* (1681), *William Wright* (1681), *Reesby*, *Nathaniel North* (officier) *vs deux sloops corsaires français* (1693), *Henry Jennings*, *John Wills*, *Charles Vane* (matelot ou officier-marinier) (1715), *Henry Jennings*, *John Wills*, *Leigh Ashworth*, *Samuel Liddell*, *James Carnegie* (1716)

- *Côte est*.
  - Réseau de cayes. Nathaniel North (désertant à la nage) (1693)

« Des douzaines d'esclaves s'enfuyaient tous les ans. Ils établirent des villages hors-la-loi, où ils cultivaient la terre, élevaient des familles, pratiquaient leurs religions, et entraînaient des bandes de guerriers rapides et efficaces dans la jungle pour faire des raids sur les plantations, libérer des esclaves et tuer des Anglais. Dans leur capitale, Nanny Town, on disait les fuyards dirigés par une vieille et puissante sorcière, Granny Nanny, qui protégeait les guerriers avec des sortilèges. »

COLIN WOODARD, THE REPUBLIC OF PIRATES

  - *Nanny Town*[En,H+,P] (village d'esclaves marrons à l'intérieur des terres). Granny Nanny (mambo protégeant par le vaudou ses esclaves marrons)

« En dehors de Kingston et de Port Royal, la Jamaïque était une contrée vivant dans la peur constante d'un soulèvement des innombrables esclaves africains, qui travaillaient pour eux leurs champs, pâturages et plantations de canne à sucre. Aussi, pour maintenir l'ordre, les Anglais firent passer des lois draconiennes sur l'esclavage, selon lesquelles les maîtres pouvaient discipliner leurs prisonniers à peu près comme ils le voulaient. […] Les esclaves pouvaient être punis par la castration, avoir un membre coupé ou être brûlés vifs, des peines appliquées sans procès. »

COLIN WOODARD, THE REPUBLIC OF PIRATES

- *Côte sud-est*. Pedro Poleas (1731)
  - Bull's Bay. Jacob Evertsen, Jan Willems « Yankey », Edvardt David (matelot de Yankey) vs soldats d'Henry Morgan (1681), Jan Willems « Yankey », Edvardt David (matelot de Yankey), Jacob Evertsen (à bord de Yankey) (1681)
  - Cow Bay. *Jean Baptiste du Casse*, *Laurens de Graaf*, *Jean Le Goff, sieur de Beauregard*, *Jean Bernanos*, *François Le Sage*[A] (1694)
  - Port Morant. Robert Searle (arrêté, puis relâché) (1670), Peter Johnson (naufrage) (1672), John Coxon (1679), John Coxon, *Bartholomew Sharpe*, *Richard Sawkins*, Michiel Andriessen, *Jean Bernanos*, Robert Allison, *Cornelius Essex*, *Jean Le Gascon*, Peter Harris, *Thomas Maggott*, *Jean Rose* (1679-1680), *Jean Baptiste du Casse*, *Laurens de Graaf*, *Jean Le Goff, sieur de Beauregard*, *Jean Bernanos*, *François Le Sage*[A] (1694)
  - Port-Royal (anciennement Santiago de la Vega, puis Cagway), Kingston et Spanish Town[A,C], [E,F,G](1710→),[H,M+,Ra,Re+,S+]. Cf. Hâvres flibustiers. William Jackson, Samuel Axe, William Rous, Lewis Morris[A] (1643), George Freebourne, Roger Taylor (aux fers sur le HMS Convertine pour piraterie) (1661), Milner Mugford (jugé pour piraterie) (1663), Jan Harmensen (en prison pour piraterie, puis libéré) (1669-1670), Jan Harmensen† (en prison pour un crime, évasion) (1671), Henry Morgan (condamné pour piraterie, mais envoyé en Angleterre), Dumangle, Francis Weatherborn (condamnés pour piraterie, mais envoyés en Angleterre avec Morgan), John Morris (arrêté, condamné pour piraterie mais gracié) (1671), Peter Johnson† (acquitté une première fois, puis condamné et pendu) (1672), William Beeston (avec Dumangle et Francis Weatherborn prisonniers à bord) (1672), John Morris (1672), John Morris (gracié) (1674), John Morris (1674), John Bennet (1675), Daniel, John Springer (1676), James Browne† (prisonnier, puis pendu) (1677), Peter Heywood (avec Richard Sawkins prisonnier à bord (1679), Richard Sawkins (prisonnier, puis évadé) (1679), Cornelius Essex (condamné à être pendu, puis grâcié) (1679), Thomas Paine (gracié) (1681), Bartholomew Sharpe, Richard Sawkins, John Cox, John Coxon, Lionel Wafer, Edmund Cooke, Basil Ringrose, William Dampier (pilote) (arrêtés) (1682), George Spurre† (condamné pour piraterie et pendu) (1683), John Coxon (jugé pour piraterie, puis évadé) (1686-1687), John Coxon, William Barnes, Pierre Lagarde (grâciés) (1687), Corsaire jamaïcan, Nathaniel North (officier?) (1687-1691), John Coxon (grâcié) (1688), Jean Tristan (grâcié) (1688), John Coxon (1688-1697), Reesby, Nathaniel North (officier) (1691-1693), Nathaniel North (1694), Jean Baptiste du Casse, Laurens de Graaf, Jean Le Goff, sieur de Beauregard, Jean Bernanos[A] (1694), Lowering, Lycence (second), Nathaniel North (officier) (1695-1696), William Kidd, Henry Avery, William May, Joseph Farrell, Thomas Hollingsworth (demande de grâce contre pôt-de-vin refusée) (1696), John Benbow† (1702), une trentaine de navires corsaires (entre 70 h et 150 h) (1702-1713). Benjamin Hornigold

(1702-1713), Henry Jennings (marchand) (1702-1713), Edward Teach (officier-marinier ou officier) (1702-1713), John Martel (1702-1713), Walter Kennedy (celui de Martel) (1702-1713), James West (1708?-1713), John Wills (1708?-1713), Leigh Ashworth (1708?-1713), Charles Vane (matelot ou officier-marinier de la marine marchande ou de guerre) (1708?-1713), John, Philip et Joseph Cockram (?-1713), Henry Jennings, John Wills, Charles Vane (matelot ou officier-marinier) (1715-1716), Henry Jennings, John Wills, Leigh Ashworth, Samuel Liddell, James Carnegie (1716), les corsaires jacobites de Lord Archibald Hamilton (Fernando, Ashworth, Carnegie, Jennings, Liddell, Willis, Wills, etc.) (1713-1716), Gang de Jennings : Henry Jennings, Leigh Ashworth, James Carnegie, Samuel Liddell, John Wills, Allen Bernard (quartier-maître de Jennings), John Cockrane (chirurgien) (1716), Jean Bondavais (1719-1720), Charles Vane† (prisonnier, condamné pour piraterie, puis pendu et exhibé en chaînes) (1719-1721), John Rackham†, George Fetherston† (second), Richard Corner† (quartier-maître) (prisonniers, condamnés pour piraterie puis pendus et exhibés en chaînes, sauf les femmes) (1720), Anne Bonny (condamnation à mort suspendue, puis libérée), Mary Read† (condamnation à mort suspendue, puis mort de maladie en prison) (1720), Matthew Luke† (prisonnier, condamné pour piraterie et pendu) (1722), John Evans (1722), Francis Spriggs, Philip Lyne (quartier-maître) (1724), Shipton† (condamné et pendu) (1725)

- Généralités.
  - Contact : l'ex-flibustier Thomas Freeman tenant l'auberge *Three Tunns* (1665-1673), la prostituée ex-actrice Mary Carleton la plus visitée des flibustiers et pirates (1671-169?).
  - Tavernes connues (date d'installation indiquée seulement) : *Three Tunns* (1665), *Sugar Loaf* (1667), *Sign of Bacchus* et *Three Crowns* (1673), *Shipp, Green Dragon et Catt & Fiddle* (1674), *King's Arms, Jamaica Arms, Three Mariners* (1677), *Blue Anchor* (1679), *Salutacon Tavern* (1680), *Feathers* (1681), *Sign of the George et Black Dogg* (1682), *Windmill* et *Cheshire Cheese* (1684), *Sign of the Mermaid* (1685)
- Site de naufrage[48] (Assez peu accessible (-1), mais alerte immédiatement les autorités) Le tremblement de terre de 1692 qui a englouti les deux-tiers de la ville de Port-Royal a détruit trois forts: Fort James, Fort Rupert et Fort Carlisle. Des dizaines de navires ont également sombré dans la baie, avec leur cargaison pour certains, tandis que d'autre, dont une frégate, ont été porté par les vagues du tsunami qui a suivi jusque sur les toits des maisons.

« Le capitaine John Rackham, le patron George Fetherston, le quartier-maître Richard Corner, […] furent convaincus du crime de piraterie et condamnés à mort par le président Nicholas Laws. Cinq furent pendus le lendemain à Gallows Point, dans la ville de Port Royal, et les autres le jour suivant à Kingston. Puis on décrocha Rackham, Fertherston et Corner pour les rependre enchaînés, le premier à la pointe de Plumb [aujourd'hui Rackham's Cay], le second sur la caye du Buisson, le troisième sur la caye du Fusil. »

Capitaine Johnson, Histoire générale des plus fameux pirates

  - Gallow Point. Lieu de pendaison des pirates à Port-Royal. Matthew Luke† (1722)
  - Devant Port-Royal. Joseph Thomson (victoire à coup de grenades) vs deux sloops chasseurs de pirates (fuite) (1718), John Rackham (1719), Francis Spriggs, Philip Lyne (quartier-maître) (fuite) vs HMS *Spence*, HMS *Diamond* (1724)

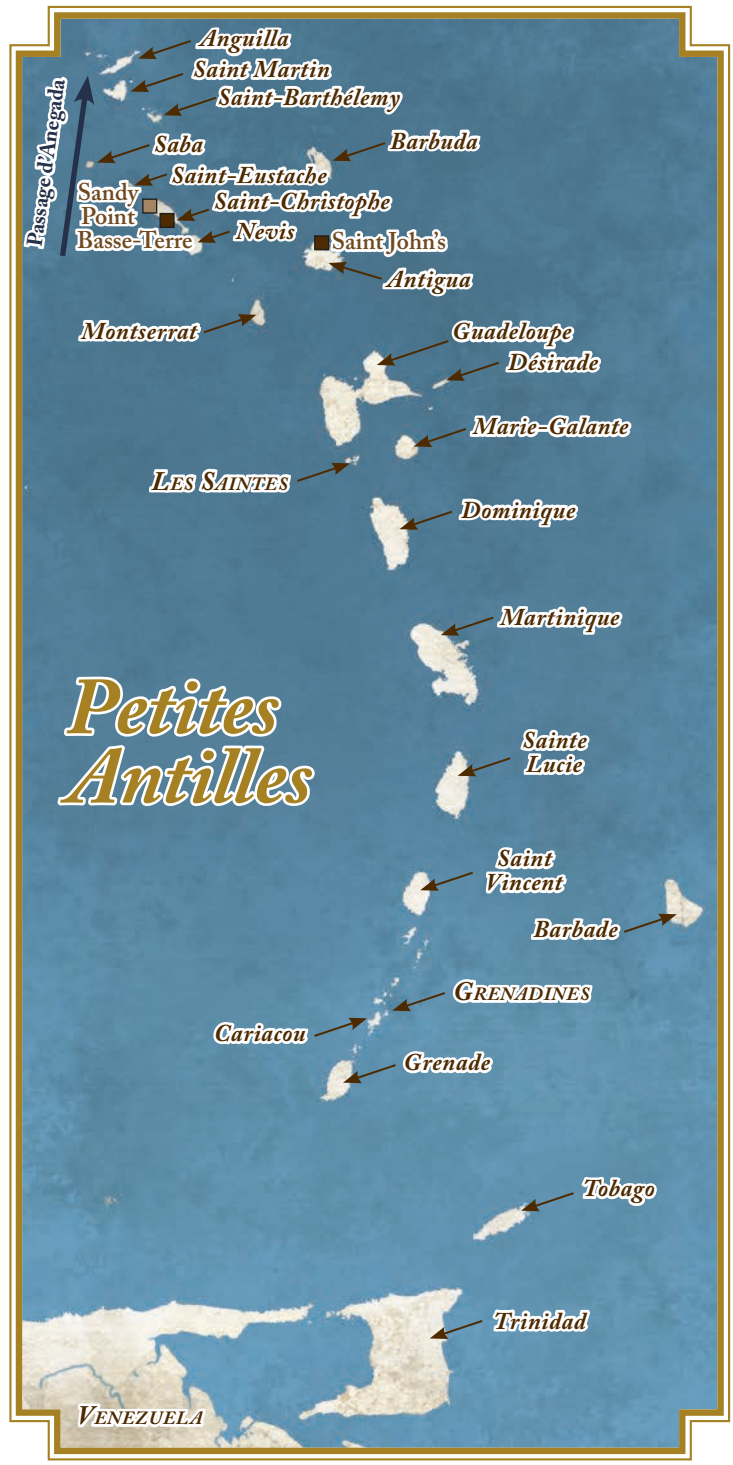
« Le 29 mars 1721, Charles Vane fut pendu à Gallow Point à Port Royal. Le gouverneur Laws fit couper la corde et transporter son corps à Gun Cay à l'entrée du port, où il fut pendu et enchaîné à un gibet pour que tous les marins puissent le voir. »

Colin Woodard, The republic of pirates

  - Gun Cay. Charles Vane† (cadavre pendu) (1721), Richard Corner† (cadavre pendu) (1721)
  - Plumb Point (puis Rackham's Cay). John Rackham† (cadavre pendu) (1721)
- *Côte Sud*.
  - Carlisle Bay. *Jean Baptiste du Casse*, *Laurens de Graaf*, *Jean Le Goff, sieur de Beauregard*, *Jean Bernanos*, *François Le Sage*†[A] (1694)
- Îles Caymans[A,C,D,E,Em,G,H,M+,P,Ra,S+,V(→1730 sauf pêcheurs)]. John Williams, Thomas Paine (1682)
  - *Grand Cayman*. *Richard Guy* (1663), *Richard Normal* (1671), *John Morris* (1671), *Jean Blot*, *Jan Willems* « *Yankey* » (1682), William Lewis, John Cornelius (quartier-maître) (1698), Thomas Howard (1698), navire de guerre de passage : HMS *Winchelsea* (corvette de 20 canons, 1716-1725),

Olivier Le Vasseur « La Buse » (1717), Flying Gang : Benjamin Hornigold, Edward Teach (1717), Edward Teach, William Howard (quartier-maître de Teach), Israel Hands, Richards, Stede Bonnet (« passager » sur le *Queen Anne's Revenge*) (1718), George Lowther (1722), Edward Low (1722), George Lowther, Edward Low (lieutenant) (1722), John Evans (1722-1723), Thomas Anstis, John Fenn (naufrage) (1723), Thomas Anstis (John Fenn à son bord) (fuite) *vs* Amiral Flowers (1722), John Evans (1723)

- *Little Cayman*. Manuel Ribeiro Pardal[A] (1670)



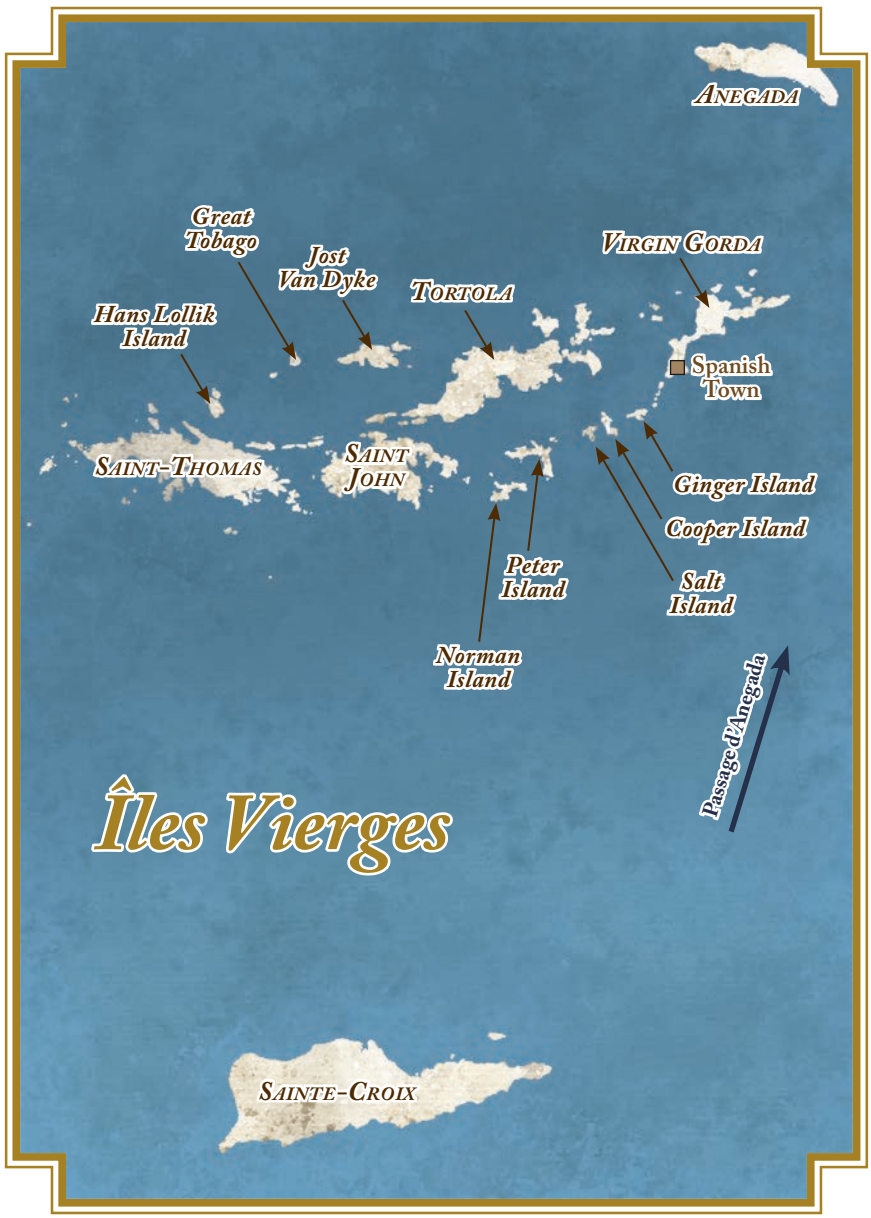
Les Petites Antilles[A,C,D,E,Em,G,H,Ih,M,Ra,Re]. *David Middleton*, *William Parker* (1601-1606), *William Turner* (1605), *Robert Martin* (1648), *Edward Morgan, Jan Harmensen* (1663-1664), Charles François d'Angennes, marquis de Maintenon (1672), Stedman (capturé) *vs* navire de guerre français (1675), Charles François d'Angennes, marquis de Maintenon (1677-1688), George Bond, Richard Morton (pilote) (1682), Jean Hamelin (1683), *Corsaire jamaïcan*, *Nathaniel North* (officier?) (1687-1691), *William Kidd* (1688-1695), William Lewis (1690-1696), William May, Robert Culliford (membre de l'équipage) (1690), Frederick Phillips, Samuel Burgess (second) (1695), *Lowering*, *Nathaniel North* (officier) (1696), Alexander Dalzeel (capture du galion avec un sloop) *vs* galion de guerre espagnol (1696), Cornelius Kelly (1697-1702), John Bowen (pilote sur un pirate français) (1698), Delaunay (1702), Maringouin (1702-1718), *Alexander Dalzeel* (1702-1712), Chevalier Robert de Beauchêne (1712?-1713?), gang de Bellamy : Samuel Bellamy, Olivier Le Vasseur « La Buse », Paulsgrave Williams, Richard Noland (matelot), John Fletcher (quartier-maître), Richard Caverley (pilote), Simon Van Vorst (matelot) (1716), Louis Le Bour (1716-1718), Olivier Le Vasseur (1717), Edward Teach, Stede Bonnet, William Howard (quartier-maître de Teach), John Howell (chirurgien) (1717), Hornigold (1717), Olivier Le Vasseur (1718), Robert Sample, Lane (1719), Lane (1720), Bartholomew Roberts, James Skyrme (officier), Thomas Anstis (lord) (1721), Thomas Anstis, Brigstock Weaver (maître), William Ingram (matelot) (1721), Thomas Anstis, Jonn Fenn, Brigstock Weaver (maître du navire d'Anstis), William Ingram (matelot) (1721), Matthew Luke (1721-1722), Brigstock Weaver, William Ingram (1721-1722), Laubé (1721-1723), Edward Low, Charles Harris, Francis Spriggs (quartier-maître de Low), Philip Lyne (matelot)

(1722), George Lowther (1723), Miguel Enríquez (1727-1729), Henry Johnson, Pedro Poleas (autour de 1730), John Power (1767), Charles Gibbs (1816-1821), James Biddle (1821-1823), David Porter (1823-1825), Benito de Soto (1827), Vallanueva (1831)

- **Généralités**. Quelques navires de guerre anglais en station, les uns se rendant sur l'aire protégée par les autres, comme le HMS *Scarborough* qui se rend à Sainte-Croix en 1716-1717.
  - pour les Îles Sous-le-Vent (*Leeward Islands*) (entre les Îles Vierges au nord-ouest et la Dominique au sud-est) : HMS *Lyme* (corvette de 20 canons) (1702-après 1717), HMS *Seaford* (frégate de 24 puis 32 canons de 6 livres) (1697-1724)
  - pour les Îles-du-Vent (*Windward Islands*) (entre la Martinique au nord et Trinidad au sud) : HMS *Francis* (frégate) (autour de 1683-1684), HMS *Mary Rose* (frégate de 40 canons, vieillissante) (autour de 1686), HMS *Scarborough* (frégate de 30 canons, 1713-1723), HMS *Winchelsea* (corvette de 20 canons, 1716-1725)

« Avec tant de nations rivales se chamaillant pour une si petite zone, les Îles Vierges offraient des conditions idéales pour des prédateurs rapides du commerce comme Bellamy et La Buse. »

Colin Woodard, The republic of pirates



- Îles Vierges[A,C,D+,E,G(1716→1720),M,P,Ra,S,V]. Prince Rupert du Rhin, Prince Maurice du Rhin† (perdu corps et bien dans une tempête) (1652), Richard May (HMS *Ruby*) (1683), George Carlile (HMS *Francis*) (1684), bande de pirates espagnols (1686), John Beare (1686), George Saint Lo (1687), Jean Bernanos (1687), *Miguel Enríquez* (1702-1710), Miguel Enríquez (1716-1719), John Martel, Walter Kennedy (1716), gang de Bellamy : Samuel Bellamy, Paulsgrave Williams, Olivier Le Vasseur « La Buse », Richard Noland (quartier-maître de Bellamy), John Fletcher (quartier-maître de Williams), Richard Caverley (pilote) (1716), Flying Gang : Benjamin Hornigold, Edward Teach (1717), Olivier La Buse (1717), Charles Vane, John Rackham (quartier-maître de Vane) (1718), William Moody, Edward England, Joseph Thomson, Olivier Le Vasseur « La Buse » (officier de Moody) (1719), Bartholomew Roberts, James Skyrme (officier), Thomas Anstis (lord) (1720), Bartholomew Roberts, Thomas Anstis, James Skyrme (officier), Brigstock Weaver (maître du navire d'Anstis), William Ingram (matelot) (1721), George Lowther (1721), Edward Low, Charles Harris, Francis Spriggs (quartier-maître

de Low), Philip Lyne (matelot) (1722), John Evans (1722), Edward Low, Nicholas Lewis (quartier-maître), Francis Spriggs (officier), Charles Harris (officier), Philip Lyne (matelot) (1723)

- *Sainte-Croix*. *Thomas Paine* (1676), *Jean Bernanos*, *Jean Blot*, *François Grogniet* « *Cachemarée* », *Gilles Petit*, *Vigneron* (1684), Isaac Veyret « Desmaert » (1690), John Martel, Walter Kennedy (celui de Martel) (1716-1717), Gang de Bellamy : Samuel Bellamy, Olivier Le Vasseur « La Buse », Paulsgrave Williams, Richard Noland (matelot), John Fletcher (quartier-maître), Richard Caverley (pilote), Simon Van Vorst (matelot) (1716), John Martel, Walter Kennedy (quartier maître) (1716-1717), John Martel, Walter Kennedy (quartier maître) (1716-1717), gang de Bellamy : Samuel Bellamy, Paulsgrave Williams, Richard Noland (matelot), John Fletcher (quartier-maître), Richard Caverley (pilote), Simon Van Vorst (matelot), hommes de Martel à terre (1717), Edward Teach, Stede Bonnet, William Howard (quartier-maître de Teach), John Howell (chirurgien) (1717)
- *Saint-Thomas*. George Bond, Richard Morton (pilote) (1682), *John Eaton* (1683), Jean Hamelin (1683), Jean Hamelin (1684), Jean Hamelin (navire détruit dans le port) *vs* George Carlile (1684), Jean Hamelin (sans navire) (1684), George Carlile (1684), *Brouage* (1684), Jean Hamelin (1684), John Beare (1686), George Saint Lo (1687), *Bartholomew Sharpe* (établi à terre, puis emprisonné, ses biens confisqués) (1696-1698), William Kidd (1699), José Rodríguez (pour le compte de Miguel Enríquez) (1703), Miguel Enríquez (1710-1713), Miguel Enríquez (1718), Edward Teach, Stede Bonnet, William Howard (quartier-maître de Teach), John Howell (chirurgien) (1717), Chemineau[A] (1722), Hernández Morales (du gang de Cofresi)[A] (1824), Hernández Morales (prisonnier, condamné à mort, puis évadé) (1825)
  - Généralités.
    - Gouverneurs. Gouverneur pro-pirates : Adolph Esmit (ex-pirate) (1682-1684), gouverneur anti-pirates : Johan Lorensen (1694-1702). Le gouverneur Erik Bredal donne une grâce aux pirates et commission contre les Espagnols (fin 1718)
    - Contacts. Adolph Esmit (1682-1684, 1686) pour toute aide, et Jean Hamelin (1683-169?), ex-flibustier hors-la-loi
  - Ville sur l'île. Roberto Cofresi[A] (1825)
- *Tortola* (ou *Tortille*). *Jean Rose* (1684)
- *Virgin Gorda*.
  - Généralités.
    - Avant-poste anglais dans les Îles Vierges et siège du lieutenant-gouverneur anglais des Îles Sous-le-Vent (des Îles Vierges à la Dominique)
    - Base des navires de guerre en station dans les Îles Vierges Sous-le-Vent.
  - Spanish Town[A,E,G(1716→1720),M,P-,Ra,S]. John Martel, Walter Kennedy (1716), gang de Bellamy : Samuel Bellamy, Paulsgrave Williams, Richard Noland (matelot), John Fletcher (quartier-maître), Richard Caverley (pilote), Simon Van Vorst (matelot), hommes de Martel (1717)
- **Passage d'Anegada**[C]. *François Le Clerc*, *Jacques de Sores*, *Robert Blundel*[A] (1553), *François Le Clerc*, *Jacques de Sores*, *Robert Blundel*, *Richer Booty* (1554-1555), *François Le Clerc*, *Robert Blundel*, *Richer Booty* (1555-1560), flibustiers et pirates divers (1630-1700), *Jean Bernanos, Jean Blot, François Grogniet* « *Cachemarée* », *Gilles Petit*, *Vigneron* (1684), Jean Bernanos (1687), pirates divers (depuis 1700), gang de Bellamy : Samuel Bellamy, Paulsgrave Williams, Richard Noland (matelot), John Fletcher (quartier-maître), Richard Caverley (pilote), Simon Van Vorst (matelot), Olivier Le Vasseur « La Buse » (1716), Flying Gang : Benjamin Hornigold, Edward Teach (1717), Edward Teach, Stede Bonnet, William Howard (quartier-maître de Teach), John Howell (chirurgien) (1717), Charles Vane, John Rackham (quartier-maître de Vane) (1718), William Moody, Edward England, Joseph Thomson, Olivier Le Vasseur « La Buse » (officier de Moody) (1719), Bartholomew Roberts, James Skyrme (officier), Thomas Anstis (lord) (1720), Bartholomew Roberts, James Skyrme (officier), Thomas Anstis (lord) (1721), Bartholomew Roberts, Thomas Anstis, James Skyrme (officier), Brigstock Weaver (maître du navire d'Anstis), William Ingram (matelot) (1721), John Evans (1722), Edward Low, Nicholas Lewis (quartier-maître), Francis Spriggs (officier), Charles Harris (officier), Philip Lyne (matelot) (1723), Francis Spriggs, Philip Lyne (quartier-maître) (1724), John Phillips (1724)
- **Anguilla**[A-,C,D-,E-,H,M,P-,Ra-]. *Jean Bernanos, Jean Blot, François Grogniet* « *Cachemarée* », *Gilles Petit*, *Vigneron* (1684), *Bartholomew Sharpe*[D] (contre une invasion française) (1690), William Kidd (1699), gang de Bellamy : Samuel Bellamy, Paulsgrave Williams, Richard Noland (matelot), John Fletcher (quartier-maître), Richard Caverley (pilote), Simon Van Vorst (matelot), Olivier Le Vasseur « La Buse » (1716), Charles Vane, John Rackham (quartier-maître) (1718), William Moody, Edward England,

Joseph Thomson, Olivier Le Vasseur « La Buse » (officier de Moody) (1719), Bartholomew Roberts, James Skyrme (officier), Thomas Anstis (lord) (1720), Bartholomew Roberts, James Skyrme (officier), Thomas Anstis (lord) (1721), Bartholomew Roberts, Thomas Anstis, James Skyrme (officier), Brigstock Weaver (maître du navire d'Anstis), William Ingram (matelot) (1721), John Evans (1722), Edward Low, Nicholas Lewis (quartier-maître), Francis Spriggs (officier), Charles Harris (officier), Philip Lyne (matelot) (1723), Francis Spriggs, Philip Lyne (quartier-maître) (1724)

- **Saba**[A,C,D-,E,H,M,P-,Ra,Re,S]. *Edward Morgan*, *Jan Harmensen*, *Abraham Malherbe*, *Morris Williams*[A] (1665), Louis Le Bour?, gang de Bellamy : Samuel Bellamy, Paulsgrave Williams, Richard Noland (matelot), John Fletcher (quartier-maître), Richard Caverley (pilote), Simon Van Vorst (matelot), Olivier Le Vasseur « La Buse », (1716), Charles Vane, John Rackham (quartier-maître de Vane) (1718), John Evans (1722)
  - *Généralités*. Refuge de flibustiers (XVII[e] siècle)
- **Saint Barthélémy**[A,C,D,E,Em-,F+H,M,Ra,Re,S+]. *Jean Baptiste du Casse* (blocus) *vs* Sir Timothy Thornhill (armée à terre) (1691), *William Kidd*, *Hewetson*, *Samuel Burgess* (membre d'équipage de Kidd), *Robert Culliford* (matelot à bord du navire de Kidd) (sauvetage de l'armée de Sir Timothy Thornhill) *vs Jean Baptiste du Casse* (fuite sur ordre de son supérieur) (1691), gang de Bellamy : Samuel Bellamy, Paulsgrave Williams, Richard Noland (matelot), John Fletcher (quartier-maître), Richard Caverley (pilote), Simon Van Vorst (matelot), Olivier Le Vasseur « La Buse » (1716), William Moody, Edward England, Joseph Thomson, Olivier Le Vasseur « La Buse » (officier de Moody) (1719), Bartholomew Roberts, Montigny la Palisse, James Skyrme (officier), Thomas Anstis (lord) (1720), John Evans (1722), George Lowther, Edward Low (second) (1722), Edward Low, Nicholas Lewis (quartier-maître), Francis Spriggs (officier), Charles Harris (officier), Philip Lyne (matelot) (1723), Francis Spriggs, Philip Lyne (quartier-maître) (1724)
- **Saint Eustache**. *Edward Morgan*, *Jan Harmensen*, *Abraham Malherbe*, *Robert Searle*, *Morris Williams*[A] (1665), *Jean Bernanos, Jean Blot, François Grogniet* « *Cachemarée* », *Gilles Petit*, *Vigneron* (1684), *Jacques Cassard*[A] (1712), gang de Bellamy : Samuel Bellamy, Paulsgrave Williams, Richard Noland (matelot), John Fletcher (quartier-maître), Richard Caverley (pilote), Simon Van Vorst (matelot), Olivier Le Vasseur « La Buse » (1716), William Moody, Edward England, Joseph Thomson, Olivier Le Vasseur « La Buse » (officier de Moody) (1719), Francis Spriggs, Philip Lyne (quartier-maître) (1724)
- **Saint Christophe (Saint Kitts pour les Anglais) et Nevis**[A,C,D,E,Em-,F+H,M,P(→1700),Ra,Re,S+(→1700),S(1700→)]. *William Lane*, *Sir Michael Geare*, *Stephen Michell, Christopher Newport*, *John Burough*, *William Craston*, *William Irish*, *Ralph Lee*, *Nicholas Lisle* (1591), *François le Vasseur* (1640), *William Jackson*, *Samuel Axe*, *William Rous*, *Lewis Morris* (1642), Prince Rupert du Rhin, Prince Maurice du Rhin (1652), *Kempo Syjbada* (1654-1655), *Morris Williams* (1666), *Jean Bernanos*, *Jean Blot*, *François Grogniet* « *Cachemarée* », *Gilles Petit*, *Vigneron* (1684), Charles de Courbon, comte de Blénac, *Jean Baptiste du Casse*, *Isaac Veyret* « *Desmaert* », *Jean Fantin*, *William Kidd* (matelot), *Robert Culliford* (matelot) [A] (1690), William Kidd, Samuel Burgess, Robert Culliford (1690), *William Kidd*, *Samuel Burgess* (membre d'équipage), *Robert Culliford* (membre d'équipage) (1690), *Harry Ramsey* (1692), Frédéric Misson, père Caraccioli (lieutenant), Matthieu le Tondu (quartier-maître) (1692), gang de Bellamy : Samuel Bellamy, Paulsgrave Williams, Richard Noland (matelot), John Fletcher (quartier-maître), Richard Caverley (pilote), Simon Van Vorst (matelot), Olivier Le Vasseur « La Buse » (1716), Edward Teach, Stede Bonnet, William Howard (quartier-maître de Teach), John Howell (chirurgien) (1717), Charles Vane, John Rackham (quartier-maître de Vane) (1718), Louis Le Bour (fuite, sauf 17 h faits prisonniers) *vs* Francis Humes (1718), William Moody, Edward England, Joseph Thomson, Olivier Le Vasseur « La Buse » (officier de Moody) (1719), Bartholomew Roberts, Montigny la Palisse, James Skyrme (officier), Thomas Anstis (lord) (1720), Bartholomew Roberts, James Skyrme (officier), Thomas Anstis (lord)[A] (1721), George Lowther, Edward Low (second) (1722), Edward Low, Charles Harris, Francis Spriggs (quartier-maître de Low), Philip Lyne (matelot) (1722), John Evans (1722), Edward Low, Nicholas Lewis (quartier-maître), Francis Spriggs (officier), Charles Harris (officier), Philip Lyne (matelot) (1723), Francis Spriggs, Philip Lyne (quartier-maître) (fuite) *vs* navire de guerre français (1724), Nicholas Lewis (capturé) (1724), John Mullowny (Joseph Baker prisonnier à bord) (1800)
  - *Généralités*.
    - Gouverneurs. Gouverneur français pro-pirate : Philippe de Longvilliers, seigneur de Poincy (1639-1660), gouverneur anglais anti-pirates : William Mathews, Jr. (1715-1733)
    - Navires de guerre. Un navire de guerre français en station.

- Repaire de flibustiers français de 1625 à 1650.
- *Basse-Terre*. Bartholomew Roberts, James Skyrme (officier), Thomas Anstis (lord)[A] (1721), Nicholas Lewis† (pendu) (1724)
- *Nevis*. Henry Willoughby, John Harman, *Morris Williams* (1667), Bartholomew Sharpe (arrêté, butin saisi) (1682), Jean Hamelin (1683), John Beare (1684), Bartholomew Sharpe (1684), Bartholomew Sharpe (retourne à la piraterie) (1684), John Beare (1686-1687), George Saint Lo (1687), *William Kidd*, *Samuel Burgess*, *Robert Culliford* (1690), Pierre Le Moyne d'Iberville et *1100 flibustiers*[A] (île dévastée et population déportée) (1706)
  - Mouillage principal sur la côte ouest de Nevis. Edward Teach, Stede Bonnet, William Howard (quartier-maître de Teach), John Howell (chirurgien) (1717)
- *Sandy Point*. Edward Teach, Stede Bonnet, William Howard (quartier-maître de Teach), John Howell (chirurgien)[A] (1717)

- **Monserrat**[A,C,D,E,Em,F-,H,Ia,Ih,M,N,P+(→1700),Ra,Re,S+(→1700),S(1700→)]. Prince Rupert du Rhin, Prince Maurice du Rhin (1652), *Jean Duglas* (coule son navire) (1663-1664), *Jean Bernanos*, *Jean Blot*, *François Grogniet* « *Cachemarée* », *Gilles Petit*, *Vigneron* (1684), *Jacques Cassard*[A] (1712), gang de Bellamy : Samuel Bellamy, Paulsgrave Williams, Richard Noland (matelot), John Fletcher (quartier-maître), Richard Caverley (pilote), Simon Van Vorst (matelot), Olivier Le Vasseur « La Buse » (1716), Edward Teach, Stede Bonnet, William Howard (quartier-maître de Teach), John Howell (chirurgien) (1717), William Moody, Edward England, Joseph Thomson, Olivier Le Vasseur « La Buse » (officier de Moody) (1719), Bartholomew Roberts, Montigny la Palisse, James Skyrme (officier), Thomas Anstis (lord) (1720), Bartholomew Roberts, James Skyrme (officier), Thomas Anstis (lord) (1721), John Evans (1722), George Lowther, Edward Low (second) (1722), Edward Low, Charles Harris, Francis Spriggs (quartier-maître de Low), Philip Lyne (matelot) (1722), Edward Low, Charles Harris, Francis Spriggs (quartier-maître de Low) (officier), Philip Lyne (matelot) (1723), Francis Spriggs, Philip Lyne (quartier-maître) (1724), John Phillips (1724)
- **Barbuda**[D,P]. Bartholomew Roberts, Thomas Anstis, James Skyrme (officier), Brigstock Weaver (maître du navire d'Anstis), William Ingram (matelot) (1721), John Evans (1722), Edward Low, Charles Harris, Francis Spriggs (quartier-maître de Low) (officier), Philip Lyne (matelot) (1723)
- **Antigua**[A,C-,D,E(saison des pluies),Em-,F(→1739),F+(1739→),G(Horatio Nelson : 1783→),H-,M+,P+(→1700),Ra,Re-,S+(→1700),V]. *Kempo Syjbada* (1654), *Thomas Paine* (1676), Basil Ringrose (1682), *Jacques Cassard*[A] (1712), gang de Bellamy : Samuel Bellamy, Paulsgrave Williams, Richard Noland (matelot), John Fletcher (quartier-maître), Richard Caverley (pilote), Simon Van Vorst (matelot), Olivier Le Vasseur « La Buse » (1716), Edward Teach, Stede Bonnet, William Howard (quartier-maître de Teach), John Howell (chirurgien) (1717), Olivier Le Vasseur « La Buse » (1717), William Moody, Edward England, Joseph Thomson, Olivier Le Vasseur « La Buse » (officier de Moody) (1719), William Moody (déposé, mis dans un canot avec ses quelques partisans) (1719), Olivier Le Vasseur « La Buse », Joseph Thomson (1719), Olivier Le Vasseur « La Buse » (1719), Joseph Thomson (1719), Edward England (1719), Bartholomew Roberts, Montigny la Palisse, James Skyrme (officier), Thomas Anstis (lord) (1720), Bartholomew Roberts, James Skyrme (officier), Thomas Anstis (lord) (1721), George Lowther, Edward Low (second) (1722), Edward Low, Charles Harris (1722), John Evans (1722), John Fenn† (prisonnier puis pendu) (1723), Edward Low, Nicholas Lewis (quartier-maître), Francis Spriggs (officier), Charles Harris (officier), Philip Lyne (matelot) (1723), John Phillips (1723), Francis Spriggs, Philip Lyne (quartier-maître) (1724), John Phillips (1724)
  - *Généralités*. Gouverneurs anti-pirates : Edward Byam (1715-1741)
  - *Falmouth Harbour*. Colonel Christopher Codrington, *William Kidd*, *William May* (membre d'équipage), *Samuel Burgess* (membre d'équipage), *Robert Culliford* (matelot) (1689), *Hewetson*, *William Kidd*, *Perry*, *William May* (membre d'équipage), *Samuel Burgess* (membre d'équipage), *Robert Culliford* (matelot) (1689), *Hewetson*, *William Kidd*, *Perry*, *William May* (membre d'équipage), *Samuel Burgess* (membre d'équipage), *Robert Culliford* (matelot) (1690), *William Kidd*, *William May* (membre d'équipage), *Samuel Burgess* (membre d'équipage), *Robert Culliford* (matelot) (1690), William May, Samuel Burgess (quartier-maître), Robert Culliford (matelot) (1690), *William Kidd* (abandonné à terre car refusant de redevenir pirate) (1690)
- **Guadeloupe**[A,C,D,E,Em-,F(Basse-Terre : donjon de Charles Gouël 1650→, Côte sous-le-vent : fort de la Magdelaine 1667→1690, Grande-Terre : fort Louis 1692→),H,Ia(Caraïbes →1658),M+,P+(→1700),Ra,Re,S+(→1700)]. Prince Rupert du Rhin, Prince Maurice du Rhin (1652), *David Marten* (1665), *Jean Bernanos, Jean Blot, François Grogniet* « *Cachemarée* », *Gilles Petit*, *Vigneron* (1684), *Isaac Veyret* « *Desmaert* » (1690),

Don Miguel Enríquez (1712), Bartholomew Roberts, James Skyrme (officier), Thomas Anstis (lord) (1720), Bartholomew Roberts, Montigny la Palisse, James Skyrme (officier), Thomas Anstis (lord) (1721), George Lowther, Edward Low (second) (1722), George Lowther, Edward Low (second) (1722), Edward Low, Charles Harris, Francis Spriggs (quartier-maître de Low), Philip Lyne (matelot) (1722), John Evans (1722), John Phillips (1723), Francis Spriggs, Philip Lyne (quartier-maître) (1724), John Phillips (1724)

- *Généralités*. Un navire de guerre français en station
- *Port de Guadeloupe*. Edward Teach, Stede Bonnet, William Howard (quartier-maître de Teach), John Howell (chirurgien)[A] (1717)
- *Rivière du Plessis*. Chemineau (1721)
- Îles des Saintes. Chemineau (1721)
- *Marie Galante*.
  - Grand Bourg. Hewetson, William Kidd, Perry, Samuel Burgess (membre d'équipage de Kidd), Robert Culliford (membre d'équipage de Kidd) [A] (1689)

- **La Désirade**[E]. Bartholomew Roberts, Montigny la Palisse, James Skyrme (officier), Thomas Anstis (lord) (1720), Bartholomew Roberts, Thomas Anstis, James Skyrme (officier), Brigstock Weaver (maître du navire d'Anstis), William Ingram (matelot) (1721), George Lowther, Edward Low (second) (1722), George Lowther, Edward Low (1722), John Evans (1723), John Phillips (1723), Francis Spriggs, Philip Lyne (quartier-maître) (1724), John Phillips (1724)
  - *Généralités*. Forte concentration après 1718 des navires « consignés »[1]
  - *Île d'Avés*[Ra,V]. William Wright, Jan Willems « Yankey », Jacob Evertsen (à bord de Yankey) (1681), John Evans (1723)
  - *Île de Ruby*. John Evans (1723)
- **Dominique**[A,C,D,E,Em-,F,H,Ia(Caraïbes →1635),Ih(Caraïbes 1635→),M+,P+,Ra,Re,S]. Prince Rupert du Rhin, Prince Maurice du Rhin (1652), Jean Hamelin (1684), *Jean Bernanos, Jean Blot, François Grogniet « Cachemarée »*, *Gilles Petit*, *Vigneron* (1684), *William Kidd*, *Samuel Burgess* (membre d'équipage), *Robert Culliford* (membre d'équipage) (1689), Edward Teach, Stede Bonnet, William Howard (quartier-maître de Teach), John Howell (chirurgien) (1717), Bartholomew Roberts, Montigny la Palisse, James Skyrme (officier), Thomas Anstis (lord) (1720), sloops français chasseurs de pirates à la recherche de Roberts (1720), Bartholomew Roberts, James Skyrme (officier), Thomas Anstis (lord) (1721), George Lowther, Edward Low (second) (1722), Edward Low, Charles Harris, Francis Spriggs (quartier-maître de Low), Philip Lyne (matelot) (1722), John Phillips (1723), Francis Spriggs, Philip Lyne (quartier-maître) (1724)
  - *Généralités*. Un navire de guerre français en station
- **Martinique**[A,C,D,E,Em-,F(→1700),F+(1700→),G(et garde-côte),H,Ia(Caraïbes →1658),M+,P+(→1700),Ra,Re,S+(→1700)]. Prince Maurice du Rhin (1652), *François Le Clerc*, *Jacques de Sores*, *Robert Blundel*, *Richer Booty* (1554-1555), *François Le Clerc*, *Robert Blundel*, *Richer Booty* (1555-1560), Prince Rupert du Rhin, *Jean Duglas* (fuite, blessé) *vs* puissant navire de guerre (1663), *Jonas Reekes* (1668), Morris Williams (emprisonné pour piraterie) (1669), *Jurriaen Aernouts* (1674), navire de guerre français (avec à bord Jurriaen Aernouts et Jan Erasmus Reyning prisonniers, puis évadés) (1675), *Comte d'Estrée*, *Bertrand Denis d'Ogeron*, *Pierre Bart « Bréha »* (matelot), *Michel de Grammont*, *Archambaud*, *Dumoulin*, *Pierre Lagarde*, *Jean Le Gascon*, *François Trébutor « Le Gascon »* (1678), *Bernard Lemoigne* (1678), *Michel de Grammont* (1680), *Jean Bernanos, Jean Blot, François Grogniet « Cachemarée »*, *Gilles Petit*, *Vigneron* (1684), Pierre Lagarde (1687), *Jean Baptiste du Casse, Isaac Veyret « Desmaert »*, *Jean Fantin, William Kidd* (matelot), *Robert Culliford* (matelot) (1689), Charles de Courbon, comte de Blénac, *Jean Baptiste du Casse*, *Isaac Veyret « Desmaert »*, *Jean Fantin*, *William Kidd* (matelot), *Robert Culliford* (matelot) (1689), Frédéric Misson, père Caraccioli (lieutenant), Matthieu le Tondu (quartier-maître) (1692), Maringouin (1701), Edward Teach, Stede Bonnet, William Howard (quartier-maître de Teach), John Howell (chirurgien) (1717), Howell Davis, Walter Kennedy (officier), John Taylor (officier?), Thomas Anstis (lord), Richard Hardy (lord), Thomas Sutton (lord), David Sympson (lord) (1718), sloops français chasseurs de pirates à la recherche de Roberts (1720), Bartholomew Roberts, Montigny la Palisse, James Skyrme (officier), Thomas Anstis (lord) (1720), Chemineau (1721), George Lowther, Edward Low (second) (1722), John Phillips (1723), Francis Spriggs, Philip Lyne (quartier-maître) (1724), John Phillips (1724)
  - *Généralités*. Plusieurs navires de guerre français en station
  - *Fort-Royal*[A,C,E,Em-,F,H-,M+,Ra,Re,S]. Bartholomew Roberts, James Skyrme (officier), Thomas Anstis (lord) (1721)
  - *Cul-de-sac marin*. Chemineau (1722)
- **Sainte Lucie**[A,C,D,E,Em-,H,Ih(Caraïbes →1664),M+,P+(→1700),Ra,Re,S+(→1700)]. Prince Rupert du Rhin, Prince Maurice du Rhin (1652), Edward Teach, Stede Bonnet,

1. Navires receleurs qui vendent – cher – aux pirates les denrées dont ils ont besoin et rachètent pour une poignée de pain leur cargaison volée.

William Howard (quartier-maître de Teach), John Howell (chirurgien) (1717), Howell Davis, Walter Kennedy (officier), John Taylor (officier?), Thomas Anstis (lord), Richard Hardy (lord), Thomas Sutton (lord), David Sympson (lord) (1718), sloops français chasseurs de pirates à la recherche de Roberts (1720), Bartholomew Roberts, Montigny la Palisse, James Skyrme (officier), Thomas Anstis (lord) (1720), George Lowther, Edward Low (second) (1722), John Phillips (1723), Francis Spriggs, Philip Lyne (quartier-maître) (1724), John Phillips (1724)

- Pigeon Island. *François Le Clerc*, *Jacques de Sores*, *Robert Blundel*, *Richer Booty* (1554-1555), *François Le Clerc*, *Robert Blundel*, *Richer Booty* (1555-1560)

- **Saint Vincent** (pas sur l'île-même)[A (dangereux),C-,D+,E(mais très dangereux),Em,Ih++,M+,P,Ra-]. Pierre Lagarde (1687), Edward Teach, Stede Bonnet, William Howard (quartier-maître de Teach), John Howell (chirurgien) (1717), Bartholomew Roberts, Montigny la Palisse, James Skyrme (officier), Thomas Anstis (lord) (1720), Chemineau (1722), George Lowther, Edward Low (second) (1722), John Phillips (1723)
  - Île de Bequia. Edward Teach, Stede Bonnet, William Howard (quartier-maître de Teach), John Howell (chirurgien) (1717)
- **Grenadines**[A,C,D,Em+,Ih,M-,P,Ra,V(→1719)]. Edward Teach, Stede Bonnet, William Howard (quartier-maître de Teach), John Howell (chirurgien) (1717), Bartholomew Roberts, Montigny la Palisse, James Skyrme (officier), Thomas Anstis (lord) (1720), sloops français chasseurs de pirates à la recherche de Roberts (1720), George Lowther, Edward Low (second) (1722), John Phillips (1723), John Phillips (1724)
  - *Canouan*. Montigny la Palisse (1718).
  - *Lagon de Cariacou*[Ra,V]. Bartholomew Roberts, Montigny la Palisse, James Skyrme (officier), Thomas Anstis (lord) (1720), sloops français chasseurs de pirates à la recherche de Roberts (1720)
- **Grenade**[A,C,D+(→1649),D-(1750→),E,Em-,F-(1666-1710),F+(17170→),G-,H,Ia(Caraïbes →1649),Ih(Caraïbes →1649),M+,P+(→1700),P-(1700→),Ra,Re,S+(→1700)]. *Jurriaen Aernouts*, *Jan Erasmus Reyning*[A] (1674), Jurriaen Aernouts, Jan Erasmus Reyning (capturés)[A] *vs* navire de guerre français (1675), *Jean Bernanos, Jean Blot, François Grogniet* « *Cachemarée* », *Gilles Petit*, *Vigneron* (1684), Nicolas Amon « Grenezé » (obligé de s'échouer) *vs* HMS *Mary Rose* (1686), Edward Teach, Stede Bonnet, William Howard (quartier-maître de Teach), John Howell (chirurgien) (1717), Bartholomew Roberts, Montigny la Palisse, Walter Kennedy (officier), James Skyrme (officier), Thomas Anstis (lord) (1720), capitaines Rogers et Greaves (1720), George Lowther, Edward Low (second) (1722), John Phillips (1723), John Phillips (1724)
  - *Généralités*. Un navire de guerre français en station
- **Petite île des Caraïbes**. Jacquotte Delahaye (autour de 1656)
- **Les Barbades** ou **La Barbade**[A,C,E,Em-,F+(Bridgetown),G,H,M+(araignées, scorpions),P+(→1700),Ra,S+(→1700),S-]. *William Jackson*, *Samuel Axe*, *William Rous*, *Lewis Morris* (1642), Colonel Christopher Codrington, *William Kidd*, *Samuel Burgess* (membre d'équipage), *Robert Culliford* (membre d'équipage) (1689), *Thomas Tew*, *George Dew* (1692), Stede Bonnet, *alias* Edwards (1717), Howell Davis (trois mois en prison) (1718), Bartholomew Roberts, Walter Kennedy (officier), James Skyrme (officier), Thomas Anstis (lord) (1720), Bartholomew Roberts, Montigny la Palisse, Walter Kennedy (officier), James Skyrme (officier), Thomas Anstis (lord) (1720), Rogers, Greaves à la recherche de Roberts (1720), Bartholomew Roberts, James Skyrme (officier), Thomas Anstis (lord) (1721), George Lowther, John Massey (officier d'infanterie) (1721), George Lowther, Edward Low (second) (1722), John Phillips (1723), George Lowther (1723), Samuel Hall Lord (1811-1844)
  - *Généralités*.
    - Gouverneurs. Gouverneurs anti-pirates : Robert Lowther, William Sharpe, Samuel Cox, John Frere, Henry Worsley (1713-1727)
    - Navires de guerre. Base des navires de guerre en station dans les Îles-du-Vent ((Cf. *La Révolte* page 176)
    - Milice. Milice de 6000 h, dont 1000 cavaliers.
  - *Saltitudos Island*. Lewis Guittar (1699)
- **Tobago**[A,D,E,Em,F-(1667-1779),F(1779→),G,Ih,M-(serpents,araignées,scorpions),P,Ra]. *Robert Searle*, *Stedman*[A] (1665), *Jan Erasmus Reyning* (1677), Bartholomew Roberts, James Skyrme (officier), Thomas Anstis (lord) (1721), George Lowther, Edward Low (second) (1722), Thomas Anstis, John Fenn (incendie du navire) *vs* Humphrey Horme (1723), Thomas Anstis (1723), John Fenn (à terre) (1723), Humphrey Horme (avec John Fenn prisonnier) (1723), John Phillips (1723-1724)
  - *Tabac* (lieu « trop » connu de carénage pour les pirates). Nombreux flibustiers et pirates (XVII[e]-XVIII[e] siècles)
- **Trinidad**[A,D,E,F-,M-(serpents,araignées,scorpions),Ra]. Charles François d'Angenne, marquis de Maintenon, *John Coxon*, *Jean Le Gascon*, *Thomas Paine*[A] (1675), *François Grogniet* « *Cachemarée* » (1681), *François Grogniet* « *Cachemarée* » (commission retirée et mis aux fers) *vs* Charles François d'Angennes, marquis

de Maintenon (1682), *Jean Bernanos, Jean Blot, François Grogniet «Cachemarée »*, *Vigneron* (1684), *Jean Bernanos*, *Jean Blot* (1684), Miguel Enríquez (1710-1713), George Lowther, Edward Low (second) (1722)

- *Golfe de Paria*. *Jean Bernanos, Jean Blot, François Grogniet* «Cachemarée », *Vigneron*, *Gilles Petit* (1684)

- **Passage du Yucatán**. *John Williams*, *Thomas Paine* (1682), *Daniel* (1683), *Nicolaes Van Hoorn*, *Laurens de Graaf*, *Michel de Grammont*, *Michiel Andriessen*, *Jean Blot*, *Jan Willems « Yankey »* (1683), Laurens de Graaf, Michel de Grammont, Joseph Bannister, Duchesne, Pierre Bart « Bréha », Nicolas Brigaut, Jacob Evertsen, Pierre Lagarde, John Markham, Nicolas Amon « Grenezé », Jan Willems « Yankey » (fuite, Pierre Bart « Bréha » capturé et un navire coulé) *vs* Armada de Barlovento (1685)
- Site de naufrage[49] (Inaccessible (-6)). Le marchand *Santa Teresa* accompagnant la Flotte au Trésor de 1681, repartie de Carthagène pour La Havane en 1682 après des premiers déboires, est perdu corps et bien dans le Passage du Yucatán, chargé des trésors de Carthagène et Puerto Belo.

Nouvelle-Espagne. *Francis Drake* (1570), *Francis Drake* (1571), *Sir Michael Geare* (1593), *Sir Michael Geare* (1594), *Sir Michael Geare* (1595), *William Parker* (1596), *David Middleton*, *William Parker* (1601-1606), *Peter Wallace* (1634-1638), *William Jackson*, *Samuel Axe*, *William Rous*, *Lewis Morris*[A] (1643), Robert Martin (1654-?), *Jean David Nau l'Olonnais* (1655-1665), Morris Williams (1659-1664), *Jan Erasmus Reynings*, *Gillis Delicaet « Yallahs »* (1660-1670), « Red Legs » Greaves (1664-1675), *Henry Costing* (1668), *François Trébutor « Le Gascon »*, *Jean Le Gascon* (1669), *Joseph Bradley* (1670), *Humphrey Thurston* (1670), Gillis Delicaet « Yallahs » (1671-1675), *François Trébutor « Le Gascon »* (1672-1673), Basil Ringrose, William Dick (1679-1680), Jean Tristan (contrebande) (1688-1693), *Vigneron* (1688-1694), William May, Samuel Burgess (quartier-maître), Robert Culliford (matelot) (1690), *Nathaniel North* (1694), William Lewis, John Cornelius (quartier-maître) (1697-1698), Thomas Howard (1698), Samuel Bellamy, Paulsgrave Williams (1716), Edward Teach, Stede Bonnet, William Howard (quartier-maître de Teach), Richards, Israel Hands, John Howell (chirurgien) (1717), Hornigold (1717), Edward Teach, Stede Bonnet, William Howard (quartier-maître de Teach), Richards, Israel Hands, John Howell (chirurgien) (1718), *Jean Bondavais* (1719), *John Taylor* (1722-1724), Edward Low, Nicholas Lewis (quartier-maître), Francis Spriggs (officier), Charles Harris (officier), Philip Lyne (matelot) (1723), Jean Lafitte, Pierre Laffite, Dominique You, Peter Paillet, Jim et John Bowie, Johanny Barbe-en-feu, Vincenzo Gambi, Jacques Plaideau, Paul Lanusse, Jacques Reynard, Jean Boze, baron Henri de Ste Gême, Jean Joseph Amable Humbert, Elias Beauregard, Arsène Lacarrière-Latour, Jean Lacoste, Lorenzo Mousnier, Jean-François Landolphe, Jean Blanque, Guy R. Champlin, Arsene Lebleu, Michel Lebrequet, Jacques Lacroix, Jean Jannet, Jean Leloupe, Ange Michel Brouard, Louis Bourdier, Barthélémy Lafon, Pierre Labatut (seuls ou en flotte), avec Renato Beluche jusqu'en 1813 (1803-1821), Lawrence Kearny (1807-1823), Charles Gibbs (1816-1821)

- **Généralités**.
  - Gouverneurs. Gouverneurs anti-pirates et anti flibustiers : tous, mais particulièrement Tomás Antonio de la Cerda y Aragón, conde de Paredes y marqués de la Laguna (1680-1886)
  - Navires de guerre en station. Armada de Barlovento (50 navires, 1635-1713), sinon au moins au moins un guarda de la costa (40 canons, 300 h).

Du nord au sud et d'ouest en est

- **Mexique (Côte Caraïbe)**.
  - *Île Padre.*
    - Site de Naufrage[50] (Assez peu accessible (-1), sauf pour ce que les tempêtes rejettent sur la plage). La Flotte de Terre Ferme (*San Andrés, Santa María de Yciar, San Estéban, Espíritu Santo*) de 1554, transportant de l'or et de l'argent de Mexico, fait naufrage dans une violente tempête, à l'exception du San Andrés. La grande majorité des nombreux survivants du naufrage est tuée par les indigènes. Bien que plus de la moitié du trésor ait été récupéré par l'Espagne, des pièces, coffres et d'autres richesses peuvent être trouvés sur les plages de l'île après les tempêtes, durant des siècles.
  - *Alvarado*. *Michiel Andriessen*, *Abraham et Willem Albertsen Blauvelt*[A] (1652)
  - *Río Coatzacoalcos*. *Hewet*, *Reaves* (1677)
  - *Río Dos Bocas*. *Hewet*, *Reaves* (1676)
  - *Espata*. *Hewet*[A] (1677)
  - *30 milles au nord du Rio Grande*. *John Hawkins* (1595)
  - *Mexico*. *Champagne* (esclave) (1681)
  - *Port secret*. *Francis Drake* (1572), John Garrett (1572)
  - *Río Tabasco (Rio Grijalva)*. *Hewet* (1676)

- Albemarle. *David Jan Marten, Henry Morgan, John Morris, Jacob Fackman*[A] (1665)
- Frontera[Ia]. *David Jan Marten, Henry Morgan, John Morris, Jacob Fackman* (1665)
- Santa Maria de la Victoria. *David Jan Marten, Henry Morgan, John Morris, Jacob Fackman*[A] (1665)
- Villahermosa. *David Jan Marten, Henry Morgan, John Morris, Jacob Fackman*[A] (1665), *John Neville, Hewet*[A] (1676)

- *Lagune de Términos* (ou de *Triste*)[A,D,E,H+Ia,Ih,M-,P,V]. Coupeurs anglais de bois de campêche (1630-1716), *David Marten* (trafic de bois de teinture) (1668-1670), Gillis Delicaet « Yallahs » (1671), Colonel William Beeston (à la recherche de Yallahs) (1671)Robert Searle (trafic de bois de teinture) (1672-1674), *Champagne* (naufragé) (1680), John Coxon (trafic de bois de teinture) (1687-1688)
  - Presqu'île de Triste. John Neville, George Spurre (1678)
- *Vera Cruz*[A,C++,E,F+,G,H,Ia,M++,Ra,Re-,S-]. *Champagne* (prisonnier travaillant aux fortifications) (1681), *Nicolaes Van Hoorn*, *Laurens de Graaf*, *Michel de Grammont*, *Michiel Andriessen*, *Jean Blot*, *Jan Willems* « *Yankey* », *Daniel* (anglais), *François Le Sage*, *George Spurre*, *Jean Tocard*, *Jacob Evertsen*[A] (butin extraordinaire) (1683), *Pierre Bart* « *Bréha* »† (pendu) (1685), Hornigold (1717), Leigh Ashworth, Henry Jennings (1719)
  - Fort San Juan de Ulúa[F]. John Hawkins, Francis Drake, Richard Hawkins (tous les navires détruits par les Espagnols saufs deux) vs Pedro Menéndez de Avilés, Sancho Pardo Donlebún (1568)
  - Autour du port[C]. Edward Teach, Stede Bonnet, William Howard (quartier-maître de Teach), John Howell (chirurgien) (1717), Hornigold (1717)
  - Île proche. John Hawkins (1595)
  - Isla de Sacrificios[A,C,D,M++,S-,V]. Laurens de Graaf, Michiel Andriessen, Nicolaes Van Hoorn†, Michel de Grammont, Jan Willems « Yankey », Jean Blot (1683)
- **Californie (Côte Pacifique)**[1] [A,D,E,Ia,Ih,M+,P,Ra,V]. *Sebastian Vizcaino* (1596), *Sebastian Vizcaino* (1602-1603), François Grogniet « Cachemarée », Jacques Raveneau de Lussan, Pierre Lelong, François Lescuyer, Pierre Hantot « Le Picard », Isaac Veyret « Desmaert », Philippe Demesoile « Madère » (matelot) (1688)
  - *Golfe de Californie*. Charles Swan, William Dampier (pilote) (1685-1686)
  - *Drake's bay* (San Francisco). *Francis Drake*, *John Thomas* (officier) (1579)



1. À cette époque, la région n'est pas encore colonisée par les Espagnols, qui y ont installé une route de commerce pour faire passer les denrées du Galion de Manille jusqu'à Vera Cruz. Ils n'ont cependant pas découvert la Baie de San Francisco.



Activité pirate

- San Francisco. William Henry Hayes « Bully » (1858), William Henry Hayes « Bully » (1876)
- *Cap San Lucas*. *Thomas Cavendish* (1587)
- *Cap Mendocino*. *Francis Drake*, *John Thomas* (officier) (1579)
- *Île Tres Marias*. Franz Rools (1687-1689)

- **Mexique (Côte Pacifique)**[A,C,D,E,G(galion de Manille seulement),Ia,Ih,M,N,P,Ra,V]. *Sir Robert Dudley* (1601), *Sebastian Vizcaino* (1602-1603), Sir Francis Townley, Charles Swan (1685), François Grogniet « Cachemarée », Jacques Raveneau de Lussan, Pierre Lelong, François Lescuyer, Pierre Hantot « Le Picard », Isaac Veyret « Desmaert », Philippe Demesoile « Madère » (1685-1686), François Massertie (1687-1693), Benito Bonito « Bloody Sword » (1818-1820)
  - *Acaponeta*. Franz Rools[A] (entre 1687 et 1689)
  - *Golfe d'Acapulco*. Francis Townley, Charles Swan (1685), Francis Townley (1685), Charles Swan (1685), Benito Bonito « Bloody Sword »[A] (1819)
    - Acapulco. Joris Van Spilbergen (1615)
  - *Cabo Corrientes*. *Joris Van Spilbergen* (1615), Charles Swan, William Dampier (pilote) (1686)
  - *Santa Maria de Huatulco*. *Francis Drake*, *John Thomas* (officier) (1578), *Thomas Cavendish*[A] (1587)
  - *Mazatlán*. *Thomas Cavendish* (1587), Franz Rools[A] (entre 1687 et 1689)
    - Île proche de Mazatlán. Thomas Cavendish (1587)
  - *Barra de Navidad*. Franz Rools[A] (entre 1687 et 1689)
  - *El Rosario*. Franz Rools[A] (entre 1687 et 1689)
  - *Salagua*.
    - Site de naufrage[61] (Quasi-inaccessible (-4)). La flotte de galions commandée par Juan de Velasco fait naufrage en 1600 lorsqu'elle croise la route d'un cyclone.
  - *Sentispac*. Franz Rools[A] (entre 1687 et 1689)
  - *Sinaloa*. Charles Swan, William Dampier (1685)
  - *Tehuantepec*. Pierre Hantot « Le Picard », Jacques Raveneau de Lussan, Pierre Lelong, François Lescuyer, Isaac Veyret « Desmaert », Philippe Demesoile « Madère »[A] (1687)
  - *Villes diverses*. Franz Rools[A] (1687-1689)

- **Yucatán**[A,C,D,Ia,M+(et serpents, araignées et scorpions),P(est),Ra(ouest et est)]. *William Parker* (1596), *Jean David Nau l'Olonnais* (166?), *Edward Dempster* (1667), *Edward Dempster* (1668), *Edward Collier* (1669-1670), *Adam Brewer* (1670), *Humphrey Thurston* (1670), *George Spurre*, *John Neville* (1678), John Coxon (1683), *Jean Tristan* (fuite mais perte de son navire) *vs* Armada de Barlovento (1683), John Coxon, Bartholomew Sharpe, Jan Willems « Yankey » (1686), Jean Tristan (contrebande) (1688-1693), Flying Gang : Benjamin Hornigold, Olivier Le Vasseur « La Buse », Samuel Bellamy, Paulsgrave Williams, James Carnegie, Edward Teach (officier) (1716), Jean Laffite, Pierre Laffite† (1819-1821), Diabolito (fuite) *vs* David Porter (1823)
  - *Akumal*.
    - Site de naufrage[51] (Peu accessible (-2)) Le marchand Nuestra Señora de los Milagros se fracasse en 1741 sur les rochers près d'Akumal. S'il contient peu d'or, le Milagros contient en revanche de nombreux objets de valeur.
  - *Bacalar*. *Abraham et Willem Albertsen Blauvelt*[A] (1648), *Abraham et Willem Albertsen Blauvelt*[A] (1652)
  - *Baie de Campêche*. *Robert Martin* (1649-1651), *Jean David Nau l'Olonnais* (prisonnier puis évadé) (166?), *Adrian Mitchell* (trafic de bois de teinture) (1665-1670), *Edward Dempster* (1668), *David Marten* (1670-1671), David Marten (1671-1672), David Marten (capturé) *vs* Sir William Beeston (1672), John Morris (1672), John Morris (1672-1673), *Champagne* (1680), William Lewis, John Cornelius (quartier-maître) (1697), John James, Thomas Miller (quartier-maître) *vs* William Rhett (pris) (1699)
  - San Francisco de Campêche[A,C+,E,G,H,Ia,Ra]. William Parker[A] (1596), Jan Janszoon Van Hoorn, *Cornelis Corneliszoon Jol*, Diego de los Reyes[A] (1633), Lewis Scott[A] (1655), Bartolomé de La Cueva « Le Portugais » (prisonnier, condamné à mort et évadé) (1663), Sir Christopher Myngs, Henry Morgan, Abraham et Willem Albertsen Blauvelt, George Brimacain, Richard Guy, William James, Jan Harmensen, Minor Johnson, Edvardt Mansveldt, Adrian Mitchell, John Morris, Milner Mugford, Robert Searle[A] (1663), Gillis Delicaet « Yallahs » (grâcié) (1671), Gillis Delicaet « Yallahs » (1671), John John Neville, George Spurre[A] (1678), Champagne (prisonnier) (1680), Laurens de Graaf, Michel de Grammont, Joseph Bannister, Duchesne, Pierre Bart « Bréha », Nicolas Brigaut, Jacob Evertsen, Pierre Lagarde, John Markham, Nicolas Amon « Grenezé », Jan Willems « Yankey »[A] (1685), Armada de Balovento (1685), Joseph Bannister,



Duchesne, Pierre Lagarde (1685), Laurens de Graaf, Michel de Grammont, Pierre Bart « Bréha », Nicolas Brigaut, John Markham, Nicolas Amon « Grenezé », Jan Willems « Yankey »[A] (1685)

- Villes proches. *Hewet*[A] (1675-1677)

- *Cap Catoche*. *John Williams*, *Thomas Paine* (1682), *Daniel* (1683), *Nicolaes Van Hoorn*, *Laurens de Graaf*, *Michel de Grammont*, *Michiel Andriessen*, *Jean Blot*, *Jan Willems* « *Yankey* » (1683), Laurens de Graaf, Michel de Grammont, Joseph Bannister, Duchesne, Pierre Bart « Bréha », Nicolas Brigaut, Jacob Evertsen, Pierre Lagarde, John Markham, Nicolas Amon « Grenezé », Jan Willems « Yankey » (fuite, Pierre Bart « Bréha » capturé et un navire coulé) *vs* Armada de Barlovento (1685)
- *Mérida*. *Gerrit Gerritsen* « *Roc le Brésilien* », *François Trébutor* « *Le Gascon* »[A] (1670)
- *Tihosuco*. Laurens de Graaf[A] (1686)

- **Guatemala (Côte Pacifique)**. Benito Bonito « Bloody Sword » (1818-1820)
  - *Acajutla*. Thomas Cavendish (1687)
- **Honduras (Côte Caraïbe)**[A,C,D,E,Em,H(coupeurs de bois),Ia(Mosquitos),Ih(Mosquitos),M++,P,Ra,V]. *William Parker*[A] (1594), *William Parker*[A] (1595), *Sir Anthony Shirley*, *William Parker*, *Sir Michael Geare*, *Christopher Newport*, *John Rilesden* (1596), *William Jackson* (1639-1641), *David Jan Marten*, *Henry Morgan*, *John Morris*, *Jacob Fackman*[A] (1665), *François Nau l'Olonnais*, *Pierre Hantot* « *Le Picard* », *Moïse Vauquelin*, *Philippe Bequel* (1667), *Daniel Monbars* « *L'Exterminateur* (1670), Daniel Johnson (1674), *John Bennet* (comme maître)† (1676-1677), *Thomas Maggot* (1679), John Coxon, Bartholomew Sharpe[A] (1679), John Coxon[A] (1679), *Nicolas Amon* « *Grenezé* », *Jean Hamelin* (1682), *Jean Blot*, *Jan Willems* « *Yankey* » (1682-1683), *Laurens de Graaf*, *Michiel Andriessen*, *François Le Sage* (1683), *Nicolaes Van Hoorn*, *Michel de Grammont*, *Jean Tristan*, *Daniel* (l'Anglais), *George Spurre* (1683), *Archambaud* (1683), *Jean Tocard* (1683), *Nicolaes Van Hoorn*, *Laurens de Graaf*, *Michel de Grammont*, *Michiel Andriessen*, *Archambaud, Jean Blot, Jan Willems* « *Yankey* », *François Le Sage*, *Daniel* (l'Anglais), *George Spurre*, *Jean Tristan*, *Jean Tocard* (1683), John Coxon, Bartholomew Sharpe, Jan Willems « Yankey » (1683-1685), John Coxon, Jan Willems « Yankey » (1684-1685), Jacob Evertsen, Jan Willems « Yankey » (1685-1686), John Coxon, Bartholomew Sharpe, Jan Willems « Yankey » (1686), Jacob Evertsen, Jan Willems « Yankey »†, George Peterson (quartier-maître de Yankey) (1687-1688), Jacob Evertsen (1688), George Peterson (1688), *John Coxon* (parmi les Indiens)



(1697-?), Samuel Bellamy, Paulsgrave Williams (1716), Edward Teach, Stede Bonnet, William Howard (quartier-maître de Teach), John Howell (chirurgien) (1717), Stede Bonnet (1718)

- *Baie d'Amatique*. George Lowther, Edward Low (1722)
- *Bay Islands (Roatán, Guanaja, Útila, Cayos Cochinos, Swan Islands)*[A,C,D+,E+,M+,P+,Ra+,V]. *William Jackson* (1639-1641), *Henry Morgan* (autour de 1656), Gillis Delicaet « Yallahs » (1671), *John Coxon* (1677-1680), Armada de Barlovento (1685), *Jean Charpin, Jean Fantin* (1688), Stede Bonnet (1718), Charles Vane, Robert Deal (1718), Francis Spriggs, Philip Lyne (quartier-maître) (1724), Francis Spriggs (sans navire) (1727-?)
- *Bélize* (camps de coupeurs de bois nommés « Baymen »). *Peter Wallace* (fonde la colonie) (1634-1638), *François Nau l'Olonnais*, *Pierre Hantot « Le Picard »*, *Moïse Vauquelin*, *Philippe Bequel* (1667), Gillis Delicaet « Yallahs » (1671), Samuel Bellamy, Paulsgrave Williams (1716), John Taylor (1722)
- Île de Bonaco. Laurens de Graaf, Michiel Andriessen, Nicolaes Van Hoorn (1683)
- *Baie du Honduras*. John Williams, Thomas Paine (1681-1682), *Michel de Grammont* (1686), *Nicolas Amon « Grenezé »* (1686), *Nicolas Brigaut* (1686), Michel de Grammont, Nicolas Amon « Grenezé », Nicolas Brigaut (1686), Charles Vane, Robert Deal (1718), George Lowther, Edward Low (1722), Edward Low, Nicholas Lewis (quartier-maître), Francis Spriggs (officier), Charles Harris (officier), Philip Lyne (matelot) (1723), Francis Spriggs, Shipton (fuite) *vs* HMS *Spence* (1724), Francis Spriggs, Philip Lyne (quartier-maître de Spriggs), Shipton (fuite), Joseph Cooper† (se fait sauter) *vs* HMS Spence (1725), Francis Spriggs, Philip Lyne (quartier-maître) (fuite) *vs* HMS Spence (1725)
  - Île de Barnacko[C,E,Ra]. Charles Vane, Robert Deal (1718)
  - Puerto Caballos. *Sir Anthony Shirley, William Parker, Sir Michael Geare, Christopher Newport, John Rilesden*[A] (1596), *Sir Michael Geare, Christopher Newport*[A] (1602), François Nau l'Olonnais, Pierre Hantot « Le Picard », Moïse Vauquelin, Philippe Bequel[A] (1667), François Nau l'Olonnais, Pierre Hantot « Le Picard », Philippe Bequel (1667), Moïse Vauquelin (1667)
- *Île*[A,D,E,Ra,V]. Thomas Anstis (John Fenn à son bord) (1722)
- *Île inhabitée*[V]. Charles Vane (seul rescapé d'un naufrage) (1718)

« Turnefle Island, un grand atoll de Mangrove et d'îlets de sable corallien à vingt-cinq milles de la côte de l'actuel Bélize. »

Colin Woodard, The republic of pirates

- *San Pedro Sula*. *François Nau l'Olonnais*, *Pierre Hantot « Le Picard »*, *Moïse Vauquelin*, *Philippe Bequel*[A] (1667)
  - Santiago de Los Caballeros. Pierre Paul Tarin de Cussy, *François Daviot*[A] (1689)
- *Trujillo*. Sir Anthony Shirley, William Parker, Sir Michael Geare, Christopher Newport, John Rilesden[A] (1596), *William Jackson* (1641), *William Jackson*, *Samuel Axe*, *William Rous*, *Lewis Morris*[A] (1643), *Henry Morgan*, *David Marten*, *John Morris*, *Jacob Fackman*[A] (1665), Edward Teach, Israel Hands, Richards, David Herriot, Stede Bonnet (1718)
- Île de Turneffe[A,C,D,E,M+,P,Ra,V]. Gillis Delicaet « Yallahs » (1671), Israel Hands, David Herriot, Richards, Edward Teach (1718), Stede Bonnet (1718), Edward Teach, Israel Hands, Richards à bord du sloop de Bonnet, David Herriot, Stede Bonnet relevé de son commandement (1718)
- *Baie de Porto-Mayo*[Ra,Ih]. George Lowther, Edward Low (1722)
- *Water Cay*. John Coxon, Robert Allison, Thomas Maggott, Cornelius Essex, Jean Bernanos, Bartholomew Sharpe, Lionel Wafer, Jean Rose, Basil Ringrose, William Dick, John Cox, Richard Sawkins, Peter Harris (l'oncle), William Dampier (pilote) (1680)
- **Honduras (Côte Pacifique)**[A,C,D,E,Ia,Ih,M+,P,Ra,V]. *Sir Anthony Shirley*, *William Parker*, *Sir Michael Geare* (1596), Daniel Johnson[A] (1672), Francis Townley, Charles Swan (1685), George Dew (1687), François Massertie (1687-1693), Philippe Demesoile « Madère » (1688), Pierre Hantot « Le Picard », Jacques Raveneau de Lussan, Pierre Lelong, François Lescuyer, Isaac Veyret « Desmaert », Philippe Demesoile « Madère » (1688), Benito Bonito « Bloody Sword » (1818-1820)
  - *Golfe d'Amapala*[1]. Edvardt David, John Eaton, Charles Swan, James Kelley (membre de l'équipage de David) (1684), Edvardt David, James Kelley (membre de l'équipage) (1685)
- **Nicaragua**. *François Nau l'Olonnais*, *Pierre Hantot « Le Picard »*, *Philippe Bequel*, *Moïse Vauquelin*[A] (1667), Joseph Bannister (capturé) *vs* Thomas Spragg (1686), Thomas Spragg (avec Joseph Bannister prisonnier à bord) (1686)

1. Actuellement Golfe de Fonseca



- *Bluefield's Bay* (du nom d'Abraham Blauvelt). William Wright, Jean Tocard, Archambaud (1681)
- *Cap Gracia a Dios*. *Abraham et Willem Albert Blauvelt* (1656-1663), Philippe Demesoile « Madère » (1688)
- *Costa Rica*. John Williams, Thomas Paine (fuite) *vs* Armada de Barlovento (1681)
  - Cartago. William Wright, Jean Tocard, Archambaud (1681)
  - Turrialba. Edvardt Mansveldt, Pierre Le Grand (1666), Edvardt Mansveldt, Henry Morgan, Joseph Bradley, Jean Lemaire (1666)
- *Granada*. *Henry Morgan*, *David Marten*, *John Morris*, *Jacob Fackman*[A] (1665), *François Nau l'Olonnais*, *Philippe Bequel*, *Moïse Vauquelin* (échec)[A] (1667), *Thomas Harris*, *Laurens Prins*, *Richard Ludbury*[A] (1670), François Grogniet « Cachemarée », Francis Townley, Pierre Hantot « Le Picard »[A] (1686)

- *Las Islas del Maíz*. William Wright, Jean Tocard, Archambaud (1681)
- *Pointe à Dièguе*. *Diego de Los Reyes* « *Diego Lucifer* » (1653)
- *L'Île de Providence (anciennement Santa Catalina)* A,C,D,E,Em(→1670),F(1669→),H,Ia(Garifuna),M+,P(→1748),Ra,S(→1641). *Daniel Elfrith* (1625-1638), *Samuel Axe* (1629-1632), *Abraham et Willem Albertszoon Blauvelt*, *Kempo Syjbada* (?-1632), *Butler*, *Reiskimmer*, *William Rous* (1631-1641), *Willem Albertszoon Blauvelt*, *Kempo Syjbada* (1637), Antonio Maldonado de Texeda[A] (1640), *Edvardt Mansveldt*, *Henry Morgan*, *Joseph Bradley*, *John Morris*, *Jean Lemaire*, *David Marten*, *Jackman*[A] (1666), *Henry Morgan*, *John Bennett*, *Joseph Bradley*, *Coon de Brauns*, *Charles*, *William Curson*, *Gillis Delicaet*, *Richard Dobson*, *Dumangle*, *Patrick Dunbar*, *Jan Erasmus Reyning*, *Jean Le Gascon*, *Pierre Hantot* « *Le Picard* », *Jan Harmensen*, *Peter Harris* (matelot), *Thomas Harris*, *Joseph*, *Roger Kelly*, *Jean Linaux*, *Diego de Los Reyes* « *Diego Lucifer* », *Richard Ludbury*, *John Morris*, *Richard Norman*, *Richard Powell*, *Laurens Prins*, *John Pyne*, *Jonas Reekes*, *Thomas Rogers*, *Robert Searle*, *John Shepherd*, *Charles Swan*, *Clement Symons*, *Richard Taylor*, *Roger Taylor*, *Humphrey Thurston*, *François Trébutor* « *Le Gascon* », *Henry Wells*, *Thomas Woodriffe*, *Alexandre Olivier Œxmelin (chirurgien)* [A] (1670)
- *Côte Moustique*[A,C,D,E,Em(1670→),G,H,Ia,Ih,M,N,P,Ra,Re,S,V]. *Abraham et Willem Albertszoon Blauvelt*, *Kempo Syjbada* (1630-1640), John Coxon (1680-1697), Joseph Bannister, Cornelius Kelly (membre d'équipage) (1686), Joseph Bannister, Pierre Lagarde (1686), Cornelius Kelly (1686-1692), Flying Gang : Benjamin Hornigold, Edward Teach (1717)
- *Île San Andrés*. Archambaud, William Wright, Jean Tocard (1681)
- Segovia. *William Wright*[A] (1675)

- **Nicaragua (Côte Pacifique)**[A,C,D,E,Ia,Ih,M+,P,Ra,V]. Benito Bonito « Bloody Sword » (1818-1820)
  - *El Realjo*. Charles Swan, Edvardt David, William Knight, Samuel Leigh, William Dampier (pilote), James Kelley (membre de l'équipage de David) (1685), Charles Swan, Edvardt David, William Knight, Samuel Leigh, William Dampier (pilote), James Kelley (membre de l'équipage de David) (1685), François Grogniet « Cachemarée », Francis Townley, Pierre Hantot « Le Picard »[A] (1686)
  - *León*. Charles Swan, Edvardt David, William Dampier (pilote), James Kelley (membre de l'équipage de David)[A] (1684-1685)
- **Costa Rica (Côte Pacifique)**[A,C,D,E,Ia,Ih,M+,P,Ra,V]. Benito Bonito « Bloody Sword » (1818-1820)
  - *Cap Blanco*. John Cook†, Edvardt David (quartier-maître), William Dampier (pilote), James Kelley (membre de l'équipage) (1684), Edvardt David, William Dampier (pilote), James Kelley (membre de l'équipage) (1684)
  - *Isla del Caño*. *Pieter Esaiasz de Lint* (1600)
  - *Golfe de Nicoya*. Charles Swan, Peter Harris (le neveu), William Dampier (pilote) (1684)

Panama (Côte Caraïbe)[A,C,D,E,Em+,H-,Ia(Kunas),Ih(autres),M++,Ra,Re-,S-]. *François Le Clerc*, *Robert Blundel*, *Richer Booty*[A] (1560), destruction de village d'esclaves marrons par l'armée espagnols (1570), *Francis Drake* (1570), *Francis Drake* (1571), *David Middleton*, *William Parker* (1601-1606), *William Jackson*, *Samuel Axe*, *William Rous*, *Lewis Morris*[A] (1642), Daniel Johnson (capturé) *vs* quatre vaisseaux de ligne espagnols (1677?), *Jean Bernanos*, *Juan Guartem* (1679), Bartholomew Sharpe (1679), Basil Ringrose, William Dick (1679-1680), John Coxon (1680-1682), Laurens de Graaf, Michel de Grammont, *Brandy*, Edvardt David, François Grogniet « Cachemarée », Peter Harris (l'oncle), Samuel Leigh, François Lescuyer, Charles Swan, Francis Townley (1685), Joseph Bannister, Jan Willems « Yankey », Duchesne, Pierre Bart « Bréha », Nicolas Brigaut, Pierre Lagarde, John Markham, Nicolas Amon « Grenezé »(1685), Mitchel (1685), Pierre Hantot « Le Picard (1685-1695), *Vigneron* (1688-1694), *Reesby*, *Nathaniel North* (officier?) (1691-1693), *Nathaniel North* (officier) (1695), Frederick Phillips, Samuel Burgess (second) (1696), *John Taylor* (1723-1724), Jean Lafitte, Pierre Laffite, Dominique You, Peter Paillet, Jim et John Bowie, Johanny Barbe-en-feu, Vincenzo Gambi, Jacques Plaideau, Paul Lanusse, Jacques Reynard, Jean Boze, baron Henri de Ste Gême, Jean Joseph Amable Humbert, Elias Beauregard, Arsène Lacarrière-Latour, Jean Lacoste, Lorenzo Mousnier, Jean-François Landolphe, Jean Blanque, Guy R. Champlin, Arsene Lebleu, Michel Lebrequet, Jacques Lacroix, Jean Jannet, Jean Leloupe, Ange Michel Brouard, Louis Bourdier, Barthélémy Lafon, Pierre Labatut (seuls ou en flotte), avec Renato Beluche jusqu'en 1813 (1803-1821), Charles Gibbs (1816-1821)

- **Généralités**.
  - Gouverneurs. Gouverneurs anti-pirates et anti flibustiers : tous
  - Navires de guerre en station. Armada de Barlovento (50 navires, 1635-1713), sinon au moins au moins un guarda de la costa (40 canons, 300 h).



- ***Bocas del Toro***. Alexandre Bras-de-fer (1667?), *Henry Morgan*, *Adam* Brewer (officier), *Edward Collier*, *Jean Duglas*, *John Ansell*, *John Morris*, *Rudolph Court*, *Thomas Salter* (1668), Daniel (français), John Springer (1676), John Coxon, Robert Allison, Thomas Maggott, Cornelius Essex, Jean Bernanos, Bartholomew Sharpe, Lionel Wafer, Jean Rose, Basil Ringrose, William Dick, John Cox, Richard Sawkins, Peter Harris (l'oncle), William Dampier (pilote) (1680), John Coxon, Bartholomew Sharpe, Cornelius Essex, Lionel Wafer, Basil Ringrose, William Dick, John Cox, Richard Sawkins, Peter Harris (l'oncle), Jean Bernanos, Jean Rose, Robert Allison, Thomas Maggott, William Dampier (pilote) (1680), William Wright (1681), Jan Willems « Yankey » (1681), William Wright, Jan Willems « Yankey » (1681), Thomas Paine (fuite) *vs* navires de guerre espagnols (1681), George Dew (1687), Philippe Demesoile « Madère » (1688), Delaunay (1700?)
  - *Bocator*. Delaunay (1702)
- **Rio Chagres**. *Henry Morgan*, *Joseph Bradley* (1670), *Henry Morgan*, *John Bennett*, *Coon de Brauns*, *Charles*, *William Curson*, *Gillis Delicaet*, *Richard Dobson*, *Dumangle*, *Patrick Dunbar*, *Jean Le Gascon*, *Pierre Hantot* « *Le Picard* », *Jan Harmensen*, *Thomas Harris*, *Daniel Johnson*, *Joseph*, *Roger Kelly*, *Jean Linaux*, *Diego de Los Reyes* « *Diego Lucifer* », *Richard Ludbury*, *John Morris*, *Richard Norman*, *Richard Powell*, *Laurens Prins*, *John Pyne*, *Jonas Reekes*, *Jan Erasmus Reyning*, *Thomas Rogers*, *Robert Searle*, *John Shepherd*, *Charles Swan*, *Clement Symons*, *Richard Taylor*, *Roger Taylor*, *Humphrey Thurston*, *François Trébutor* « *Le Gascon* », *Henry Wells*, *Thomas Woodriffe*, *Alexandre Olivier Œxmelin* (chirurgien), *Peter Harris* (le neveu, matelot) (1670)
  - *Site de naufrage*[52] (Normalement accessible (+0)). Le vaisseau amiral *Satisfaction* d'Henry Morgan sombre en 1671 à l'embouchure de la rivière Chagres après avoir heurté un récif. Comme ce naufrage a eu lieu avant l'attaque de Panama, le navire ne contient rien d'autre que des canons et des armes.
  - *Site de naufrage*[53] (Assez peu accessible (-1)). Lorsque la Flotte de Terre Ferme de 1681 dépasse Puerto Belo par accident, le *Chaperon* est ensablé à l'entrée de la rivière Chagres, et une tartane coule en lui prêtant assistance. Seuls trois canots de marchandises sont sauvés.
  - *Fort Lorenzo*[F]. *Henry Morgan*, *Joseph Bradley*†[A] (1670), *Richard Norman* (1670)
  - *Punta de Brujas*.
    - Site de naufrage[54]. La Flotte de Terre Ferme de 1681, commandée par Juan Antonio Vicentelo de Leca y Herrara, Marqués de Brenes, approche de Puerto Belo sous la pluie et par fort vent après avoir au préalable fait vérifier l'absence de flibustiers dans la zone par une escadrille de 12 navires. Du fait du manque de visibilité, le pilote manque la ville et ne s'en aperçoit que lorsque les galions ont atteint les dangereuses Îles Naranjos. L'amiral *Santo Cristo de San Agustín y Nuestra Señora del Rosario* met immédiatement à l'ancre et commande à la flotte de faire de même. Alors que la flotte remet à flot le marchand Boticaria qui s'est échoué, l'amiral

apprend le naufrage du galion *Nuestra Señora de la Soledad* à la Punta de Brujas.

- **Chepo**. Jean Bernanos[A] (1679)
- **Golfe de Darién**. *François Nau l'Olonnais*† (1667)
- **Nombre de Dios**[A,C++(→1600),Em,F,Ih,M++,Ra]. *Francis Drake* (blessé)[A] (1572), *Francis Drake*, *Guillaume Le Testu*† (capturé, puis décapité)[A] (1573)
- **Puerto Belo**[A,C(→1713),C++(1713-1759),C+(1759→),Em+,F,H,Ih,M++,Ra]. *Francis Drake*†, *Sir Thomas Baskerville*[A] (1595), *William Parker*[A] (1601), *Henry Morgan*, *Adam Brewer* (officier), *Edward Collier*, *John Ansell*, *John Morris*, *Rudolph Court*, *Thomas Salter*[A] (1668), Lionel Wafer (1680), John Coxon, Bartholomew Sharp, Michiel Andriessen, Robert Allison, Jean Bernanos, Jean le Gascon, Cornelius Essex, Thomas Maggot[A] (1680), *George Bond* (grâcié) (1684), Frédéric Misson, père Caraccioli (lieutenant), Matthieu le Tondu (quartier-maître) (1692), Jean Tristan† (1693), Flying Gang : Benjamin Hornigold, Edward Teach (1717), John Taylor (1722), *John Taylor* (1722)
  - Au large de la ville. Michel d'Artigny « Le Basque » (1668)
- **Rendez-vous de l'Île d'Or** et **Río Chuchunaque** (passage vers les Mers du Sud). John Coxon, Richard Sawkins, Bartholomew Sharpe, Michiel Andriessen, Robert Allison, *Jean Bernanos*, Cornelius Essex, *Jean Le Gascon*, Peter Harris (l'oncle), *Thomas Maggott*, *Jean Rose*, *John Markham* (membre d'équipage), *Richard Morton*, *John Waitling* (1680), John Cook, Edvardt David (quartier-maître de Cook) (1681), *Robert Allison*, *Thomas Maggott* (1680), *Michel de Grammont*, *François Grogniet* « Cachemarée », *Pierre Hantot « Le Picard »*, Michiel Andriessen, *Isaac Veyret « Desmaert »*, *Francis Townley Brandy*, *George Dew*, *Samuel Leigh*, *François Lescuyer*, *John Markham*, *Jean Rose* (1683), *Peter Harris* (le neveu), *William Knight* (1684), Michel de Grammont, *Laurens de Graaf*, Joseph Bannister, Michiel Andriessen (matelot à bord de Bannister), *Nicolas Brigaut*, *Duchesne*, Pierre Bart « Bréha », *Pierre Lagarde*, John Markham, *Nicolas Amon « Grenezé »*, *Adam Brewer* (1685), *Isaac Veyret « Desmaert »*, Pierre Hantot « Le Picard », Jean Rose (1685), *Samuel Leigh*, Francis Townley, Brandy (1685), François Grogniet « Cachemarée », François Lescuyer†, *Jacques Raveneau de Lussan*, *Pierre Lelong*, *Philippe Demesoile « Madère »* (matelot) (1685), *François Massertie* (1686)
- Îles San Blas [A,C,D,E,Em+,H-,Ia+(Indiens Kunas),M+,Ra]. *William Wright* (1678-1679), Richard Sawkins, Bartholomew Sharpe, John Coxon, *Robert Allison*, Michiel Andriessen, *Jean Bernanos*, Jan Willems « Yankey », Jacob Evertsen, *Cornelius Essex*, *Jean Le Gascon*, *Peter Harris* (l'oncle), *Thomas Maggott*, *Jean Rose*, Lionel Wafer, Jacques Raveneau de Lussan, John Cook (quartier-maître de Yankey), William Dampier (pilote) (1679), *Archambaud*, *Jean Tocard*, William Wright (1681), *Archambaud*, *Jean Tocard*, William Wright, William Dampier (pilote) (1681), Jean Bernanos (1685), Michiel Andriessen, Pierre Hantot « Le Picard », Jean Rose (1685), Edvardt David (1702)
  - *Springer's Key*. John Springer (1680-168?), John Coxon, *Archambaud*, Thomas Paine, *Jean Rose*, *Jean Tocard « Grenezé »*, *Jean Tristan*, *John Williams*, William Wright (1681), John Williams, Jan Willems « Yankey », John Cook (quartier-maître de Yankey), Edvardt David (matelot de Yankey) (1681), *Archambaud*, John Coxon, Thomas Paine, *Jean Rose*, *Jean Tocard « Grenezé »*, *Jean Tristan*, *John Williams*, William Wright, John Williams, Jan Willems « Yankey », John Cook (quartier-maître de Yankey), Edvardt David (matelot de Yankey) (1681)
- **Santa Maria**[F]. John Coxon, Bartholomew Sharpe, William Dampier (pilote), Lionel Wafer, Basil Ringrose, William Dick, John Cox, Richard Sawkins, Peter Harris (le neveu)[A] (1680), Edvardt David (1702)
- Île Orange. *Henry Morgan*, *John Ansell*, *Adam Brewer*, *Edward Collier*, *Rudolph Court*, *John Morris* (1668)
- **Veraguas**. *Pierre Hantot « Le Picard »*, *Moïse Vauquelin*[A] (1668), Desmarais, Pierre Hantot « Le Picard », Jean Rose[A] (1685)

Panama (Côte Pacifique)[A,C+,D,E,Em+,G(Flotte de l'Argent),Ia(de moins en moins),Ih(de plus en plus),M+,Ra,S-]. François Massertie (1687-1693), Benito Bonito « Bloody Sword » (1818-1820)

- **La Villa de Los Santos**. Pierre Hantot « Le Picard », Francis Townley[A] (1686)
- **Baie de Panama**. John Coxon, Bartholomew Sharpe, Lionel Wafer, Basil Ringrose, William Dick, John Cox, Richard Sawkins, Peter Harris (l'oncle), John Waitling, John Markham (membre d'équipage), William Dampier (pilote) (1680), Richard Sawkins, Archambaud, Thomas Paine, Jean Rose, Jean Tocard, Jean Tristan, John Williams, John Cook, Edvardt David (quartier-maître de Cook), William Wright (quartier-maître de Tristan) (1681), Archambaud, John Coxon, Thomas Paine, Jean Rose, Jean Tocard, John Williams, Jan Willems « Yankey », William Wright, John Cook (quartier-maître de Yankey), Edvardt David (matelot de Yankey), James Kelley (membre de l'équipage de Williams, puis de Cook) (1681), Edvardt David, Charles Swan, François Grogniet « Cachemarée », Francis Townley, Peter Harris (le neveu) , William Dampier (pilote) *vs* George Bond† (1685), Edvardt David, Charles Swan,

William Dampier (pilote), James Kelley (membre de l'équipage de David) (1685), Samuel Leigh, Francis Townley, Brandy (1685), François Grogniet « Cachemarée », Jacques Raveneau de Lussan, Pierre Lelong, François Lescuyer, Jean Rose, Pierre Hantot « Le Picard », Isaac Veyret « Desmaert », Philippe Demesoile « Madère » (1685-1686), Pierre Hantot « Le Picard », Francis Townley†, George Dew (quartier-maître) (1686), George Dew (1686)

- *Site de naufrage*[62] (Quasi-inaccessible (-4)). Le *San José*, amiral de la Flotte de l'Argent, sombre après avoir heurté un récif en 1631, emportant avec lui 400 coffres de pièces de quatre et de huit réaux, soit plusieurs millions de pièces de huit.
- *Ville de Panamá*. Pirates français[A] (1570), *Henry Morgan*, *John Bennett*, *Coon de Brauns*, *Charles*, *William Curson*, *Gillis Delicaet*, *Richard Dobson*, *Dumangle*, *Patrick Dunbar*, *Jan Erasmus Reyning*, *Jean Le Gascon*, *Pierre Hantot « Le Picard »*, *Jan Harmensen*, *Thomas Harris*, *Daniel Johnson*, *Joseph*, *Roger Kelly*, *Jean Linaux*, *Diego de Los Reyes « Diego Lucifer »*, *Richard Ludbury*, *John Morris*, *Richard Norman*, *Richard Powell*, *John Pyne*, *Laurens Prins*, *Jonas Reekes*, *Thomas Rogers*, *Robert Searle*, *John Shepherd*, *Charles Swan*, *Clement Symons*, *Richard Taylor*, *Roger Taylor*, *Humphrey Thurston*, *François Trébutor « Le Gascon »*, *Henry Wells*, *Thomas Woodriffe*, *Alexandre Olivier Œxmelin* (chirurgien), *Peter Harris* (le neveu, matelot)[A] (1670), John Coxon, Bartholomew Sharpe, William Dampier (pilote), Lionel Wafer, Basil Ringrose, William Dick, John Cox, Richard Sawkins, Peter Harris (l'oncle), John Waitling, John Markham (membre d'équipage) (1680), Edvardt David, John Eaton, Charles Swan, William Dampier (pilote), James Kelley (membre de l'équipage de David)[A] (1685)
- *Isla Perico*. Richard Sawkins, John Coxon, Lionel Wafer, Basil Ringrose, William Dick, John Cox, John Springer, John Waitling, Peter Harris† (l'oncle), William Dampier (pilote), John Markham (membre d'équipage) (destruction de la flotte de Lima)[A] (1680)
- *Isla del Rey*. *Robert Searle*[A] (1671), Isaac Veyret « Desmaert », Pierre Hantot « Le Picard », Jean Rose (1685), Charles Swan, Edvardt David, William Knight (à bord du navire de David), William Dampier (pilote), Peter Harris (le neveu), Samuel Leigh, Francis Townley, Brandy, James Kelley (membre de l'équipage de David) (1685), François Grogniet « Cachemarée », Jacques Raveneau de Lussan, Pierre Lelong, François Lescuyer, Philippe Demesoile « Madère » (1685), Isaac Veyret « Desmaert », Pierre Hantot « Le Picard », Edvardt David, William Knight (à bord du navire de David), Jean Rose (à bord du navire de David), Charles Swan, William Dampier (pilote), Peter Harris (le neveu), Samuel Leigh, Francis Townley, Brandy, François Grogniet « Cachemarée », Jacques Raveneau de Lussan, Pierre Lelong, François Lescuyer, Philippe Demesoile « Madère », James Kelley (membre de l'équipage de David), James Kelley (membre de l'équipage de David) (1685)
- *Isla Tabago*. *Robert Searle*, *Stedman*[A] (1671), Richard Sawkins (1681)
- *Isla Otoque*. *Robert Searle*[A] (1671)
- **Puebla Nueva**. Richard Sawkins†, John Coxon, Lionel Wafer, Basil Ringrose, William Dick, John Cox, John Springer, John Waitling, William Dampier (pilote), John Markham (membre d'équipage)[A] (1681)
- **Archipiélago de las Perlas**. Pêcheries de perles. Beltrán de Castro (*Richard Hawkins*, *John Oxenham*, prisonniers) (1594)
- **Île San Juan de Coiba**. Pêcherie de perles. *Pieter Esaiasz de Lint* (1600), Peter Harris (le neveu) (1684), Peter Harris (le neveu) (1685), Edvardt David, Charles Swan, François Grogniet « Cachemarée », Jacques Raveneau de Lussan, Pierre Lelong, François Lescuyer, Jean Rose, Pierre Hantot « Le Picard », Isaac Veyret « Desmaert », Philippe Demesoile « Madère », Charles Swan, Peter Harris (le neveu), Samuel Leigh, Francis Townley, Brandy, William Dampier (pilote), James Kelley (membre de l'équipage de David) (1685), Edvardt David, Charles Swan, William Dampier (pilote), Peter Harris (le neveu) (à bord du navire de Swan), James Kelley (membre de l'équipage de David) (1685), William Knight (1685), Edvardt David, Charles Swan, William Dampier (pilote), Peter Harris (le neveu) (à bord du navire de Swan), William Knight, James Kelley (membre de l'équipage de David) (1685), Samuel Leigh, Francis Townley, Brandy (1685), Edvardt David, William Knight (à bord du navire de David), Charles Swan, Peter Harris (le neveu), Samuel Leigh, Francis Townley, Brandy, William Dampier (pilote), James Kelley (membre de l'équipage de David) (1685)

Atlantique Sud. Mansel Alcantra (1829)

Amérique du Sud (face caraïbe et atlantique)

D'ouest en est et du nord au sud

- **Nouvelle-Grenade**[A,C(1670→),C+(→1670),D,E,F,G+,Ia(autour des villes),Ih(sinon),M+,Ra,V(entre les villes)]. *William Jackson*, *Samuel Axe*, *William Rous*, *Lewis Morris*[A] (1642), « Red Legs » Greaves (1664-1675), *Jean Picart* « *Champagne* » (1667-1669), *William Griffin* (1685), Tudor Trevor, Pudnor (1692), Jean Lafitte, Pierre Laffite, Dominique You, Peter Paillet, Jim et John Bowie, Johanny Barbe-en-feu, Vincenzo Gambi, Jacques Plaideau, Paul Lanusse, Jacques Reynard, Jean Boze, baron Henri de Ste Gême, Jean Joseph Amable Humbert, Elias Beauregard, Arsène Lacarrière-Latour, Jean Lacoste, Lorenzo Mousnier, Jean-François Landolphe, Jean Blanque, Guy R. Champlin, Arsene Lebleu, Michel Lebrequet, Jacques Lacroix, Jean Jannet, Jean Leloupe, Ange Michel Brouard, Louis Bourdier, Barthélémy Lafon, Pierre Labatut (seuls ou en flotte), avec Renato Beluche jusqu'en 1813 (1803-1821), Charles Gibbs (1816-1821)
  - *Généralités*.
    - Gouverneurs. Gouverneurs anti-pirates et anti flibustiers : tous
    - Navires de guerre en station. Armada de Barlovento (50 navires, 1635-1713), sinon au moins au moins un guarda de la costa (40 canons, 300 h).
  - *Côte de Carthagène*. *John Hawkins*, *Francis Drake* (1564), *John Lovell*, *Francis Drake* (repoussés)[A] (1566), *John Hawkins*, *Francis Drake*, *Richard Hawkins* (1568), *Thomas Rogers* (capture le corsaire) *vs* corsaire espagnol (1670), *William Griffin* (1675), *Daniel*, *John Springer* (1676), *William Wright* (1676), James Browne (1677), William Wright, Jan Willems « Yankey », Jacob Evertsen (à bord de Yankey) (1681), *Laurens de Graaf*, Michiel Andriessen, *Nicolas Brigaut* (quartier-maître), *Archambaud*, *Pierre Bart* « *Bréha* », *François Le Sage*, *Jean Tocard*, *Jan Willems* « *Yankey* », *Brouage* (maître de Graff) (victoire et prise par les flibustiers) *vs* navires de guerre espagnols *La Paz* et *El San Francisco* (1683), *Pierre Hantot* « *le Picard* », Michiel Andriessen, *Jean Rose* (1684-1685), *Jean Baptiste du Casse vs* John Benbow (victoire mais blessure mortelle) (1702), Renato Beluche (1813-1823)



- Site de naufrage[55] (Inaccessible (-6)). Dans un combat naval contre les Anglais, le galion San José de la Flotte au Trésor explose et sombre rapidement, emportant avec lui ses 30 millions de doublons d'or et de pièces de huit, ainsi que des pierres précieuses et des objets de cultes en or et argent incrustés de pierres précieuses.
- Carthagène[F+]. Robert Baal[A] (1543), Francis Drake[A] (1586), Pierre Franc (prisonnier) (1660-1662), Jean Picart « Champagne » (prisonnier) (1669-1679), Laurens de Graaf, Michel de Grammont, Michiel Andriessen, Jean Blot, Jan Willems « Yankey », Daniel (anglais), François Le Sage, George Spurre, Jean Tocard, Jean Tristan, Jacob Evertsen, Pierre Godefroy (officier)[A] (1683), Gilles Petit (169?), Frédéric Misson, père Caraccioli (lieutenant), Matthieu le Tondu (quartier-maître) (1692), Jean-Bernard Louis de Saint Jean, baron de Pointis, *Jean Baptiste du Casse, Guy Coustard, Pierre Godefroy, Cornelius Kelly, Pierre Lelong, André Minguet* (chirurgien)[A] (1697), *Jean Baptiste du Casse, Guy Coustard, Pierre Godefroy, Cornelius Kelly, Pierre Lelong, André Minguet* (chirurgien)[A] (1697), Miguel Enríquez (1718-1720), Fray José Diaz Pimienta (prisonnier de l'inquisition) (1719), Jean Laffite (1813), Charles Gibbs (1816)
- Monpos. Thomas Harris, Laurens Prins, Richard Ludbury[A] (1670)

- *Rio de la Hacha*. *John Hawkins*, *Francis Drake*[A] (1564), *John Lovell*, *Francis Drake* (repoussés)[A] (1566), *John Hawkins*, *Francis Drake*, *Richard Hawkins* (1568), *Pierre Franc* (1660?), Edward Collier[A] (1670), Thomas Paine, William Wright[A] (1680)
- *La Rancheria*. Edward Collier[A] (1670)
- *Baie de Maracaïbo. Amiral José Prudencio Padilla*, Renato Beluche (forces républicaines de Simón Bolívar) *vs* Ángel Laborde (forces royalistes) (1823)
  - Bella Vista. Ángel Laborde (forces royalistes) (1823)
  - (San Antonio de) Gibraltar. *Hendrik Gerritsz*[A] (1641), *François Nau l'Olonnais, Pierre Hantot « Le Picard », Michel d'Artigny « Le Basque », Moïse Vauquelin*[A] (1666), *Henry Morgan, Pierre Hantot « Le Picard », Edward Dempster, Adam Brewer, Daniel Johnson, Richard Norman, Alexandre Olivier Œxmelin* (chirurgien)[A] (1669)
  - Los Puertos de Altagracia. *Amiral José Prudencio Padilla*, Renato Beluche (forces républicaines de Simón Bolívar) (1823)
  - Maracaïbo[F]. *Hendrik Gerritsz*[A] (1641), *William Jackson, Samuel Axe, William Rous, Lewis Morris*[A] (1642), *François Nau l'Olonnais, Pierre Hantot « Le Picard », Michel d'Artigny « Le Basque », Moïse Vauquelin*[A] (1666), *Henry Morgan, Pierre Hantot « Le Picard », Edward Dempster, Adam Brewer, Daniel Johnson, Richard Norman, Alexandre Olivier Œxmelin* (chirurgien)[A] (1669), *Jurriaen Aernouts, Jan Erasmus Reyning* (1674), *Jurriaen Aernouts*, Jan Erasmus Reyning (prisonniers) (1674-1676), *Charles François d'Angenne, marquis de Maintenon*, *Jean Le Gascon, John Coxon, Michiel Andriessen, Jean Tocard* (1676), *Michel de Grammont, Archambaud, Adam Brewer, Aymé, Pierre Lagarde, Pierre Bart « Bréha », Pierre Gouin, Josse, Nicolas Le Fée, Jean le Gascon, Mathieu, John Stel, Jean Tocard, Nicolas Brigaut* (matelot) (1678), Miguel Enríquez (1710-1713)
  - Moporo. *Amiral José Prudencio Padilla*, Renato Beluche (forces républicaines de Simón Bolívar) (1823)
- *Santa Marta*. *John Hawkins* (1564), *William Barnes*, *Richard Sawkins*[A] (1667), *William Wright* (1676), *John Coxon*, *William Barnes*, *Pierre Lagarde*, *Peter Harris* (l'oncle)[A] (1677)
- *Santiago de Tolú*. Brown†, Edvardt David, Christian (quartier-maître de Brown), James Kelley (membre de l'équipage de David)[A] (1702), Edvardt David (1702), Christian (1702)
- *Cabo de La Vela*. Pierre Franc (1660?)

- **Îles du Venezuela**[A,C(1670→),E,M,Ra]. *David Middleton*, *William Parker* (1601-1606), « Red Legs » Greaves (1664-1675), Gang de Bellamy : Samuel Bellamy, Olivier Le Vasseur « La Buse », Paulsgrave Williams, Richard Noland (quartier-maître de Bellamy), John Fletcher (quartier-maître de Williams), Richard Caverley (pilote), Simon Van Vorst (matelot) (1716-1717), Benito de Soto (1827)
  - *Généralités*.
    - Gouverneurs. Gouverneurs anti-pirates et anti flibustiers : presque tous
    - Navires de guerre en station. Armada de Barlovento (50 navires, 1635-1713), sinon au moins au moins un guarda de la costa (40 canons, 300 h).
  - *Isla de Aves* (120 milles à l'ouest de la Guadeloupe). Victor Marie, comte d'Estrées, Bertrand Denis d'Ogeron, Pierre Bart « Bréha » (matelot), Michel de Grammont, Archambaud, Dumoulin, Pierre Lagarde, Jean Le Gascon, François Trébutor « Le Gascon » (naufrage de plusieurs navires, et emprisonnement et maltraitance des naufragés) (1678), Thomas Paine (fuite) vs navire de guerre hollandais (1678), Michel de Grammont (1680)



« La Blanquilla, « la blanche », se situe à 100 milles des côtes de l'actuel Venezuela, une basse île calcaire entourée de larges plages de sable blanc à pentes douces. En tant que coin perdu, La Blanquilla a longtemps été une halte de prédilection pour les marins. Ses plages étaient parfaites pour caréner et les seuls habitants étaient des perroquets et des fous de bassan. »

Colin Woodard, The republic of pirates

- *Blanquilla*[A,C,E,P,Ra+,V]. *Pieter Pieterszoon Heyn*, Moses Cohen Henriques (1628), Bartolomé de la Cueva (naufragé) (1657), *Michel de Grammont* (1680), gang de Bellamy : Samuel Bellamy, Olivier Le Vasseur « La Buse », Paulsgrave Williams, Richard Noland (matelot), John Fletcher (quartier-maître), Richard Caverley (pilote), Simon Van Vorst (matelot) (1716-1717), gang de Bellamy : Samuel Bellamy, Paulsgrave Williams, Richard Noland (quartier-maître de Bellamy), John Fletcher (quartier-maître de Williams), Richard Caverley (pilote), Simon Van Vorst (matelot) (1717), Olivier Le Vasseur « La Buse » (1717), Olivier Le Vasseur « La Buse » (1718), George Lowther, Edward Low (second) (1722), George Lowther (perd son navire) *vs* Walter Moore (1723), George Lowther†(?) (suicide ?) (1723)
- *Bonaire*[A,C,D,E(maïs,salines, pas d'eau),H-,M-,P]. *John Cook* (1679), Willem Riet, Jantje (1682)
- *Curaçao*[A,C+(négriers),E,F,Re,S(→1700)]. *Johannes Van Walbeeck*, *Pierre Le Grand*[A] (1634-1638), Charles François d'Angennes, marquis de Maintenon (1672), Gouverneur général Baas, Charles François d'Angenne, marquis de Maintenon, *Pierre Ovinet*[A] (1673), *Thomas Paine* (1676), *Jan Erasmus Reyning* (1676), *William Wright* (1676-1678), *Bernard Lemoigne* (1678), *Jan Erasmus Reyning* (1678-1697), William Wright, Jacob Evertsen (1680), William Wright, Jan Willems « Yankey », Jacob Evertsen (à bord de Yankey) (1681), Willem Riet, Jantje (1682-1684), Laurens de Graaf, Jean Bernanos, Pierre Hantot « le Picard », *François Grogniet « Cachemarée »*, Michiel Andriessen, Jean Rose, *Jean Blot*, Pierre Lagarde, *Vigneron* (1684), Laurens de Graaf, Jean Bernanos, François Grogniet « Cachemarée », Jean Blot, Pierre Lagarde (1684), John Beare (prisonnier) (1684), Pierre Hantot « le Picard », Michiel Andriessen, Jean Rose (1684), *Nathaniel North* (officier) (1695), Miguel Enríquez (1710-1713), *Jacques Cassard*[A] (1713), Fray José Diaz Pimienta (1715-1719), Philip Lyne (capturé) *vs* deux sloops néerlandais (1726), Philip Lyne† (condamné pour piraterie et pendu) (1726)
  - Généralités. Gouverneurs pro-pirates Nicolaas van Liebergen, Jan van Erpecum, Apero van de Hoeven, Willibrord van Engelen (1679-1686)
  - Klein Curaçao. Lawrence Kearny (naufrage) (1823)
- *Atoll de Los Roques*[V]. William Wright, Jan Willems « Yankey », Jacob Evertsen (à bord de Yankey) (1681-1682), George Lowther, Edward Low (second) (1722)
- *Margarita*. Lope de Aguirre[A] (1561), *John Hawkins*, *Francis Drake*, *Richard Hawkins* (1568), *Boudewijn Hendricksz*[A] (1626), « Red Leg » Greaves (1675), Charles François d'Angenne, marquis

de Maintenon, *Jean le Gascon*, *John Coxon*, *Pierre Lagarde*, *Jean Tocard*, *Thomas Paine*, *William Barnes*[A] (1676), Laurens de Graaf, Michiel Andriessen, Pierre Lagarde, Jean Rose, *Jean Bernanos, Jean Blot, François Grogniet* « *Cachemarée* », *Vigneron* (1685), Miguel Enríquez (1710-1713), George Lowther, Edward Low (second) (1722), *Charles Gibbs* (1816)

- *Tortuga*. Jean Bernanos, Jean Blot, François Grogniet « Cachemarée », Pierre Hantot « le Picard », Michiel Andriessen, Nicolas Brigaut, Jean Rose, Pierre Lagarde, Pednau (1684), *Brouage*, Michiel Andriessen, Jean Rose, *Vigneron*, Pierre Lagarde, François Lescuyer (1684-1685), George Lowther, Edward Low (second) (1722)

- **Venezuela**[A,C(1670→),C+(→1670),D,E,F,G+,Ia(autour des villes),Ih(sinon), M+,Ra,V(entre les villes)]. Lope de Aguirre (1561), *David Middleton*, *William Parker* (1601-1606), *William Jackson*, *Samuel Axe*, *William Rous*, *Lewis Morris*[A] (1642), « Red Legs » Greaves (1664-1675), Daniel Johnson[A] (1675), *Jean Bernanos, Jean Blot, François Grogniet* « *Cachemarée* », *Vigneron* (1684), Edward Teach, Stede Bonnet, William Howard (quartier-maître de Teach), John Howell (chirurgien) (1717), George Lowther, Edward Low (second) (1722), *Simón Bolívar*, Renato Beluche (1813-1822)
  - *Généralités*.
    - Gouverneurs. Gouverneurs anti-pirates et anti flibustiers : tous, mais particulièrement Diego Portales y Meneses (1721-1724)
    - Navires de guerre en station. Armada de Barlovento (50 navires, 1635-1713), sinon au moins au moins un guarda de la costa (40 canons, 300 h).
  - *Péninsule d'Araya*. Salines. Contrebandiers néerlandais de sel (1599-1605), contrebandiers néerlandais de sel (grands dommages) *vs* Don Luis Fajardo de Córdoba (victoire) (1605, 1606), contrebandiers néerlandais de sel (depuis 1621)
  - *Barquisimeto* (intérieur des terres). Lope de Aguirre† (1561)
  - *Borburata*. Lope de Aguirre[A] (1561), *John Hawkins*, *Francis Drake*[A] (1564), Lowe[A] (1566), *John Lovell*, *Francis Drake* (repoussés)[A] (1566), *John Hawkins*, *Francis Drake*, *Richard Hawkins* (1568)
  - *Côte de Caracas*[Ra]. *John Hawkins*, *Francis Drake* (1564), *John Hawkins*, *Francis Drake*, *Richard Hawkins* (1568), *François Trébutor* « *Le Gascon* », *Jean Le Gascon* (1670), *François Trébutor* « *Le Gascon* » (1670), *Jean Le Gascon* (1670), *William Wright* (1677), *Thomas Paine*, *William Wright*[A] (1679), *Thomas Paine*, *William Wright* vs Armada de Barlovento (1679-1680), William Wright, Jan Willems « Yankey » (1681), Jean Bernanos, Pierre Hantot « le Picard », François Grogniet « Cachemarée », Michiel Andriessen, Nicolas Brigaut (quartier-maître), Jean Rose, Jean Blot (1684), Pednau (1684), Laurens de Graaf (1684), Laurens de Graaf, Jean Bernanos, Pierre Hantot « le Picard », François Grogniet « Cachemarée », Michiel Andriessen, Jean Rose, Jean Blot, Pierre Lagarde (1684), Brouage, Michiel Andriessen, Jean Rose, Vigneron, Pierre Lagarde (1685), Laurens de Graaf, Brouage, Michiel Andriessen, Jean Rose, Vigneron, Pierre Lagarde (1685), Pierre Lagarde, Joseph Bannister, Duchesne (1686)
    - Cap Codera. *Laurens de Graaf, Michiel Andriessen, Jean Rose, Pierre Lagarde* (1684)
    - Cumaná. *Sir Christopher Myngs, Henry Morgan, Gerrit Gerritsen « Roc le Brésilien »*[A] (1660), *Gerrit Gerritsen « Roc le Brésilien »*[A] (1668), *Charles François d'Angenne, marquis de Maintenon, John Coxon, Jean Le Gascon, Thomas Paine*[A] (1675), *William Wright* (1678), *Michel de Grammont, Thomas Paine, William Right*[A] (1680), *Miguel Enríquez* (1710-1713)
    - *Cumanagoto*. Miguel Enríquez (1710-1713)
    - *Nueva Valencia. Charles François d'Angenne, marquis de Maintenon, Jean Le Gascon, Pierre Lagarde, Jean Tocard, Thomas Paine, William Barnes*[A] (1676)
    - *La Guaira. Michel de Grammont, Thomas Paine, William Wright, Jacob Evertsen*[A] (1680)
    - Puerto Cabello. *Sir Christopher Myngs, Henry Morgan, Gerrit Gerritsen « Roc le Brésilien »*[A] (1658), Daniel Johnson « Daniel la Terreur »[A] (1672), Renato Beluche (1822)
    - Santa Ana de Coro. *Sir Christopher Myngs, Henry Morgan, Gerrit Gerritsen « Roc le Brésilien »*[A] (1660)
- Archipel de Los Frailes. Renato Beluche, Thomas Dubouillé, Charles Lominé, *Bernardo Ferrrero*, Jean Monier, *John Parnell* (victoire) *vs* Don Rafael Iglesias, Ocampo (1816)
- *Orénoque*[Ia(Caraïbes),Ih(Caraïbes)]. Lope de Aguirre (1561), *Sir Walter Raleigh* (1595-1596), *Walter Raleigh*, *Wat Raleigh*, *Lawrence Keymis* (1616-1617), *Walter Raleigh*, *Lawrence Keymis*† (suicide) (1617), Bernard Claesen « Spierdijck » (1664), *Jean Bernanos*, *Jean Blot*, *François Grogniet* « *Cachemarée* » (1684)
  - Santo Tomé. *Wat Raleigh*†, *Lawrence Keymis*[A] *(1616),* Bernard Claesen « Spierdijck »[A] (1664),



Jean Bernanos, Jean Blot, François Grogniet « Cachemarée »[A] (1684)

- *Cap San Francisco* (face à Trinidad). *Richard Hawkins*, *John Oxenham* (second) *et un autre Sea Dog*, Beltrán de Castro (1594)

- **Guyana et Suriname**[A,C,D,E,G,Ih,M+,Ra]. *William Turner* (1604), *John Wilson* (1606), Jean Hamelin (1684), *Jean Baptiste du Casse, Isaac Veyret « Desmaert », Jean Fantin, William Kidd* (matelot), *Robert Culliford* (matelot)[A] (1690), *Jacques Cassard*[A] (1712), Robert Sample, Lane (1719), Bartholomew Roberts, Walter Kennedy (officier), James Skyrme (officier), Thomas Anstis (lord) (1720), Benito de Soto (1827)
  - *Berbice*. *Jean Baptiste du Casse, Isaac Veyret « Desmaert », Jean Fantin, William Kidd* (matelot), *Robert Culliford* (matelot)[A] (1689), *Jacques Cassard*[A] (1712)
  - *Rivière Essequibo*. *Antony Ferry*[A] (1708)
    - Bartica. *Antony Ferry* (1708)
    - Essequibo. *Jacques Cassard*[A] (1712)
  - *Rivière Maroni*. Bartholomew Roberts, James Skyrme (officier), Thomas Anstis (lord) (1721)
  - *Paramaribo*. *Jean Baptiste du Casse, Isaac Veyret « Desmaert », Jean Fantin, William Kidd* (matelot), *Robert Culliford* (matelot)[A] (1689), *Jacques Cassard*[A] (1712)
  - *Rivière Suriname*. Bartholomew Roberts, Walter Kennedy (officier), James Skyrme (officier), Thomas Anstis (lord) (1720)
- **Guyane Française**[A,C,D,E,G,Ih,M+,Ra]. *William Turner* (1604), *John Wilson* (1606), *Walter Raleigh*, *Wat Raleigh*, *Lawrence Keymis* (1616), Jean Hamelin (1684), Robert Sample, Lane (1719), Benito de Soto (1827)
  - *Cayenne*. Henry Willoughby, John Harman, *Morris Williams*[A] (1668), Peter Pain (1680), François Le Sage (1686), *Jean Baptiste du Casse, Isaac Veyret « Desmaert », Jean Fantin, William Kidd* (matelot), *Robert Culliford* (matelot) (1689), François Massertie (1693)
  - *Île du Diable*[A,E,Re,S+]. Bartholomew Roberts, Walter Kennedy (officier), James Skyrme (officier), Thomas Anstis (lord) (1720)
- **Brésil**[A,C,D,E,F,G,Ia(près des colonies),Ih(forêts),M+,Ra]. *Giovanni Caboto*, *William Pert* (1516-1517), *Giovanni da Verrazano* (1526-1527), *William Hawkins* (le père) (entre 1530, 1531, 1532), *William Hawkins* (1540), *Richard Hawkins*, John Oxenham (second) (1593), *Olivier Van Noort*[A] (1598), *Johannes Van Walbeeck*, *Pierre Le Grand* (1636-1642), *Pierre Le Grand* (1642), *Johannes Van Walbeeck*, *Pierre Le Grand* (1642-1647), John Hand (1682), George Bond, John Eaton, Richard Morton (pilote de Bond) (1683),



George Bond (1683), John Eaton, Richard Morton (pilote) (1683), Jean Hamelin (1684), François Le Sage (1685), John Quelch, Thomas Larimore (1703), Olivier Le Vasseur « La Buse » (1718), Christopher Condent (1719), Robert Sample, Lane (1719), Edward Low (1724), Benito Bonito « Bloody Sword » (1818), Benito de Soto (1827)

- *Généralités*.
  - Demande. Forte demande d'esclave.
  - Gouverneurs. Gouverneurs anti-pirates : tous.
- *Amazone*[Ih]. Lope de Aguire (1560-1561)
- *Île Fernam de Noromba*, puis *Île de Fernandino*[A,D,E,M-,Ra,V]. *Binot Paulmier de Gonneville* (1505), Christopher Condent (1719), Bartholomew Roberts, Walter Kennedy (officier), James Skyrme (officier), Thomas Anstis (lord) (1720), Walter Kennedy (1720)
- Île non loin des côtes. Moses Cohen Henriques (1629-1654)
- Île loin des côtes[A,C,D,E,M-,Ra]. Bartholomew Roberts, Walter Kennedy (officier), James Skyrme (officier), Thomas Anstis (lord) (1720), Walter Kennedy (1720)
- *Ilhabela*[A,C,D,E,M-,Ra]. *Thomas Cavendish*, *John Davis* (1591)
- *Baie de Los Todo Santos*[Ia,Ih,M+]. Bartholomew Roberts, Walter Kennedy (officier), James Skyrme (officier), Thomas Anstis (lord) (1720)
- *Olinda*. *Hendrick Cornelisz Loncq*[A] (1630)
- *Pernambuco*[A,C,E,F+,G,H,M+Ia,Ra]. Pirates néerlandais[A] (1630), Bartholomew Roberts, Walter Kennedy (officier), James Skyrme (officier), Thomas Anstis (lord) (1720)
- *Recife*[A,C,E,H,Ih,Ra]. Sir James Lancaster (1594), Pirates néerlandais[A] (1630), *Hendrick Cornelisz Loncq*[A] (1630), *Johannes van Walbeeck* (1630)
- *Rio de Janeiro*[A,C+,E,F+,G,H,M+Ia,Ra]. *Olivier Van Noort*[A] (1598), *René Duguay-Trouin de la Bardinais*[A] (butin extraordinaire) (1711), Chevalier Robert de Beauchêne (1713?-1715?)
- *Rio São-Francisco-do-Sul*. *Binot Paulmier de Gonneville* (1504)
- *Santos*[A,C,E,Ia,M+,Ra]. *Thomas Cavendish*, *John Davis* (1591)
- *São Salvador da Bahía*[A,C++,E,F+,G,H,M+Ia,Ra]. C'est ici que la majeure partie de l'or extrait des mines est stockée. *Binot Paulmier de Gonneville* (1505), *Francis Drake*, *John Thomas*, *Thomas Doughty*, *Thomas Drake* (officier), *John Wynter* (officier) (1577), *Sir James Lancaster*[A] (1594), *Jacob Willekens*, *Pieter Pieterszoon Heyn*[A] (1624), Bartholomew Roberts, Walter Kennedy (officier), James Skyrme (officier), Thomas Anstis (lord) (1719)
  - Site de naufrage[56] (Peu accessible (-2)) En 1668, le navire de guerre Sacramento en charge du convoi portugais annuel de 50 navires entre Lisbonne et le Brésil heurte un banc de sable de nuit dans la baie et fait naufrage. Il s'agit d'un navire militaire, contenant peu de richesses.
- *São Vicente*[A,C,E,Ia,M+,Ra]. *Thomas Cavendish*, *John Davis* (1591), *Joris Van Spilbergen* (1615)
- *Vitória*. *Thomas Cavendish*, *John Davis* (1591)

- **Argentine**. Benito Bonito « Bloody Sword » (1818)
  - *Montevideo*.
    - Site de naufrage[57]. (Assez peu accessible (-1)). En 1752, peu après avoir quitté Montevideo pour s'en retourner en Espagne, le navire au trésor *Nuestra Señora de la Luz* subit un violent orage et est drossé sur la côte, ce qui ne laisse aucun survivant. Il transportait de l'or et de l'argent pour l'Espagne d'une quantité élevée mais intéterminée. Rien que la contrebande – cachée dans la soute aux poudres – s'élève à 200 000 pièces de huit. Les neuf dixièmes du trésor ont été sauvés de l'épave.
    - Site de naufrage[58] (Très peu accessible (-3). En route pour Buenos Aires, le navire au trésor *Nuestra Señora del Rosario* sombre en 1753 près de Montevideo avec 800 000 pièces de huit à bord, que personne n'a retrouvées.
  - *Río de la Plata*. *Francis Drake*, *John Thomas*, *Thomas Doughty*, *Thomas Drake* (officier), *John Wynter* (officier) (1577), Christopher Condent (1719)
    - Site de naufrage[59] (Assez peu accessible (-1)). Un navire fait naufrage dans la rivière face à Buenos Aires vers 1620. Il est très progressivement vidé de son contenu, qui a part quelques pièces de huit, comprend des pierres précieuses et des outils en fer. Cependant, une grande quantité de métal est recouverte par la boue. S'agit-il d'or et d'argent ou simplement de fer rouillé ?
    - Buenos Aires. *Francis Drake, John Thomas, Thomas Doughty, Thomas Drake* (officier), *John Wynter* (officier) (1577)
    - Île de Gorritri.
      - Site de naufrage[60] (Normalement accessible (+0)). En 1728, le négrier *Sea Horse*, fait naufrage en redescendant le fleuve après avoir vendu sa cargaison d'esclave, du fait d'une saute de vent. De ses 17 000 pièces de huit au fond du fleuve, la majeure partie a été récupérée dans les années qui suivent.
- **Patagonie**[A,C,D,E,G,Ih+,M,P,V]. Cf. *Brésil*. *Olivier Van Noort*[A] (1599), Benito de Soto (1827)





- *Bahía de los Nodales*. *Francis Drake*, *John Thomas*, *Thomas Doughty*, *Thomas Drake* (officier), *John Wynter* (officier) (1577)
- Îles Falkland[A,D,E,Ra,V]. *John Davis* (1592)
- *Puerto San Julián*[A,D,E,Ih,Ra]. *Francis Drake*, *John Wynter*, *John Thomas*, *Thomas Drake* (aux fers), *Thomas Doughty*† (jugé et décapité pour mutinerie) (1577-1578)
- *Terre de feu*[A,D,E,Ih,Ra]. *Thomas Cavendish* (1587)
  - Nassau Bay. *Gheen Huygen Schapenham* (Amiral), *Julius Wilhelm Van Verschoor* (Vice-Amiral), *Johannes Van Walbeeck* (cartographe) (1624)
  - *Isla de los Estados*. *Hendrik Brouwer*, *Elias Herckman* (1643)
- **Détroit de Magellan**[V]. *Francis Drake*, *John Thomas*, *John Wynter* (1577), *Francis Drake*, *John Thomas* (officier) (1577), *John Wynter* (1577), *Thomas Cavendish* (1587), *Sir Richard Hawkins* (1593), *Richard Hawkins*, John Oxenham (second) (1594), *Simon de Cordes* (1599), *Olivier Van Noort* (1599), Bartholomew Sharpe, Richard Sawkins, John Cox, John Coxon, Lionel Wafer, Edmund Cooke, Basil Ringrose, William Dampier (pilote) (1682), Jean Hamelin (1684), John Eaton, Richard Morton, Charles Swan (1684), John Cook, Edvardt David

(quartier-maître), William Dampier (pilote) (1684), William Knight (1687)

- *Great Bay* (ex Cordes Bay). *Simon de Cordes* (1599), *Joris Van Spilbergen* (1615)

- **Cap Horn**[V]. *Francis Drake*, *John Thomas* (officier) (1578), Edvardt David, William Dampier (pilote), James Kelley (matelot) (1687), Benito Bonito « Bloody Sword » (1818)
  - *Canal de Lemaire*. *Jacques l'Hermite* (Amiral), *Gheen Huygen Schapenham* (Vice-Amiral), *Julius Wilhelm Van Verschoor* (Contre-Amiral), *Johannes Van Walbeeck* (cartographe) (1624)
  - *Elizabeth Island*. *Francis Drake*, *John Thomas* (officier) (1578)

Côte Pacifique d'Amérique du Sud

- **Généralités**. *Généralités*. Gouverneurs anti-pirates : tous

Du nord au sud

- **Nouvelle-Grenade**[A,C+,D,E,G(Flotte de l'Argent),M+,Ra,S-]. Benito Bonito « Bloody Sword » (1818)
  - *Bogotá*. *Gonzalo Jiménez de Quesada y Rivera* (départ de l'expédition à la recherche de l'El Dorado) (1568), *Gonzalo Jiménez de Quesada y Rivera* (retour désastreux de l'expédition) (1570)
  - *Río Esmeraldas*. *Richard Hawkins*, *John Oxenham* (second) *et un autre Sea Dog* (capturé) *vs* Beltrán de Castro (1594)
  - Île Gorgona. John Eaton (1684), *Woodes Rogers*, *William Dampier*, *Etienne Courtney*, *Simon Hatley* (1709)
  - *Guayaquil*. *Francis Drake*, *John Thomas* (officier) (1578), *Gheen Huygen Schapenham* (Amiral), *Julius Wilhelm Van Verschoor* (Vice-Amiral), *Johannes Van Walbeeck* (cartographe)[A] (1624), François Grogniet « Cachemarée »†, Jacques Raveneau de Lussan, Pierre Lelong, François Lescuyer, Pierre Hantot « Le Picard », Isaac Veyret « Desmaert », Philippe Demesoile « Madère »[A] (1687), Edvardt David, Peter Harris (le neveu) (officier), James Kelley (membre de l'équipage de David) (1687), *Woodes Rogers*, *William Dampier*, *Etienne Courtney*, *Simon Hatley*[A] (1709)
    - Île Puna. *Jacques l'Hermite*[A] (1624)
  - *Río Magdalena*.
    - Site de naufrage[63] (Peu accessible (-2)). Une barge transportant vers 1636 l'or des mines de Bogotá coule, perdant un chargement de doublons d'or, dont la quantité totale est inconnue.



  - *Punta Santa Elena*.
    - Site de naufrage[64] (Quasi-inaccessible (-4)). Le *Jesús María de la Limpia Concepción*, amiral de la Flotte de l'Argent, chargé à couler bas, sombre en 1654 près de la Punta Santa Elena du fait probablement d'une erreur de pilotage. Il contenait entre 12 et 13 millions de pièces de huit (dont plus de 2100 lingots d'argent, 216 coffres de pièces de huit et 22 boites d'argent brut), soit deux fois la production annuelle des mines du Pérou la même année. Les pertes humaines, elles, sont modérées : seulement 20 marins. En huit ans de sauvetage, les Espagnols ont réussi à récupérer 3 millions de pièces de huit, ce qui laisse environ 10 millions de pièces de huit dans l'épave. De ces trois millions, convoyés jusqu'à Vera Cruz, la majorité sombrera en 1656 dans la *Nuestra Señora de las Maravillas*.

- **Pérou**[A,C+,D,E,G(Flotte de l'Argent),Ia,M+,Ra,S-]. *Francis Drake*, *John Thomas* (officier) (1578), *Thomas Cavendish*[A] (1587), *Olivier Van Noort*[A] (1599), *Jacques l'Hermite* (Amiral), *Gheen Huygen Schapenham* (Vice-Amiral), *Julius Wilhelm Van Verschoor* (Contre-Amiral), *Johannes Van Walbeeck* (cartographe) (1624), Bartholomew Sharpe, John Cox, Richard Sawkins, John Waitling, John Markham (membre d'équipage) (1681), François Grogniet « Cachemarée », Pierre Hantot « Le Picard », Jacques Raveneau de Lussan, Pierre Lelong, François Lescuyer, Isaac Veyret « Desmaert », Philippe Demesoile « Madère » (1685-1686), Edvardt David, William Knight, James Kelley (membre de l'équipage de David)[A] (1686), François Massertie (1687-1693), contrebandiers



français de la martinique (1696), Benito Bonito « Bloody Sword » (1818)

- *Atacames*[E]. *Richard Hawkins* (1594)
- *Baja*. *Woodes Rogers*, *William Dampier*, *Etienne Courtney*, *Simon Hatley* (1709)
- *El Callao*. *Joris Van Spilbergen*[A] (1615), *Jacques l'Hermite*† (Amiral), *Gheen Huygen Schapenham* (Vice-Amiral), *Julius Wilhelm Van Verschoor* (Contre-Amiral), *Johannes Van Walbeeck* (cartographe)[A] (1624)
- *Cañete*. *Joris Van Spilbergen* (victoire) vs Flotte espagnole des Mers du Sud (détruite) (1615)
- *Huarmey*. *Joris Van Spilbergen*[A] (1615)
- *Intérieur des terres*.
  - Fleuve Amazone. *Lope de Aguirre* (1560-1561)
  - Cuzco. *Lope de Aguirre* (1538-1552)
  - Fleuve Manañon. *Lope de Aguirre* (1560)
  - Potosí. *Lope de Aguirre* (1551)
  - Quito. *Lope de Aguirre* (1551)
  - Tucumán. *Lope de Aguirre* (1551)
- *Île de la Plata*. *Lope de Aguirre* (1552), Edvardt David, John Eaton, James Kelley (membre de l'équipage de David) (1684)
- *Lima*. *Lope de Aguirre* (1544), *Francis Drake*, *John Thomas* (officier) (1578), Beltrán de Castro (*Richard Hawkins*, *John Oxenham*, emprisonnés et jugés par l'inquisition) (1594), *Richard Hawkins* (libéré et supposé être renvoyé en Angleterre) (1594), *John Oxenham*† (exécuté pour hérésie) (1594), *Joris Van Spilbergen* (1615), *Joris Van Spilbergen* (victoire) *vs* Flotte de l'Argent (fuite) (1615), *Joris Van Spilbergen*[A] (1615)
- *Paita*. *Joris Van Spilbergen*[A] (1615), Charles Swan, Peter Harris (le neveu)[A] (1684), Charles Swan, Edvardt David, William Dampier (pilote), Peter Harris (le neveu) (à bord du navire de Swan), James Kelley (membre de l'équipage de David) (1684)
- *Pisco*. *Joris Van Spilbergen* (1615), *Jacques l'Hermite* (1624), *Gheen Huygen Schapenham* (Amiral), *Julius Wilhelm Van Verschoor* (Vice-Amiral), *Johannes Van Walbeeck* (cartographe)[A] (1624)
- *Villes diverses*. Franz Rools[A] (1687-1689)

- **Chili**[A,C,D,E,Ia(autour des villes),Ih(forêt),M,Ra,S-]. *Francis Drake*, *John Thomas* (officier)[A] (1578), *Thomas Cavendish* (1587), *Olivier Van Noort*[A] (1599), *Jacques l'Hermite* (Amiral), *Gheen Huygen Schapenham* (Vice-Amiral), *Julius Wilhelm Van Verschoor* (Contre-Amiral), *Johannes Van Walbeeck* (cartographe) (1624), Bartholomew Sharpe, John Cox, Richard Sawkins, John Waitling (1682), Charles Swan, John Eaton, Richard Morton† (1684), Charles Swan, John Eaton (1684), Edvardt David, Peter Harris (le neveu) (officier), James Kelley (membre de l'équipage de David) (1687), Benito Bonito « Bloody Sword » (1818)
  - *Arica*. *Francis Drake*, *John Thomas* (officier) (1578), *Pieter Esaiasz de Lint* (1600), *Joris Van Spilbergen* (1615), *Jacques l'Hermite* (1624), John Watling†, Richard Sawkins, John Coxon, John Cox, Lionel Wafer, Edmund Cooke, Basil Ringrose, Bartholomew Sharpe (destitué), William Dampier (pilote)[A] (1681), Bartholomew Sharpe, Richard Sawkins, John Coxon, John Cox, Lionel Wafer, Edmund Cooke, Basil Ringrose, William Dampier (pilote) (1681)
  - Île Chiloé. *Hendrik Brouwer*, *Elias Herckman* (1643)
  - *Archipel des Chonos*[Ih]. *Simon de Cordes*, *Sebald de Weert* (1599), *Simon de Cordes* (1599), *Sebald de Weert* (1599)

- Île Cocos. Edvardt David, Peter Harris (le neveu) (officier), William Knight, James Kelley (membre de l'équipage de David) (1686)
- *Concepcion*. *Pieter Esaiasz de Lint* (1600), *Joris Van Spilbergen* (1615)
- *Huasco*. Olivier Van Noort (1600)
- *Archipel Juan Fernandez*. *Jacques l'Hermite* (1624), Bartholomew Sharpe, John Cox, Richard Sawkins, John Markham (membre d'équipage), John Cooke, John Waitling (1681), John Waitling, Bartholomew Sharpe, John Cox, Richard Sawkins, John Markham (membre d'équipage) (1681), John Cooke (1681), Edvardt David, John Eaton, James Kelley (membre de l'équipage de David) (1684), Edvardt David, William Knight, James Kelley (membre de l'équipage de David) (1686), Edvardt David, Peter Harris (le neveu) (officier), James Kelley (membre de l'équipage) (1686), William Knight (1686), Thomas Stradling (1704), *Woodes Rogers*, *John Rogers*, *William Dampier*, *Edward Cooke* (1709)
  - Más a Tierra. Alexandre Selkirk (1704-1708)
- Île de Magdalena. *Thomas Cavendish* (1587)
- Île Mocha. *Francis Drake*, *John Thomas* (officier) (1578), Olivier Van Noort (1600), *Joris Van Spilbergen*[A] (1615)
- Île Santa Maria. *Simon de Cordes*, *Sebald de Weert* (1599), Olivier Van Noort (1600), *Pieter Esaiasz de Lint* (1600), *Joris Van Spilbergen*[A] (1615)
- *Valparaiso*. *Francis Drake*, *John Thomas* (officier)[A] (1578), *Richard Hawkins*, *John Oxenham* (second)[A] (1594), *Joris Van Spilbergen*[A] (1615)
- *Valvidia*. *Elias Herckman* (1643)
  - Au large de Valvidia. Charles Swan, John Eaton (1684), Charles Swan (1684), John Eaton (1684)

Atlantique

Océan. Mansel Alcantra (1827-1832)

- **Saint Hélène**. Mansel Alcantra *(1829)*

Mer des Sargasses. *Binot Paulmier de Gonneville* (1505)



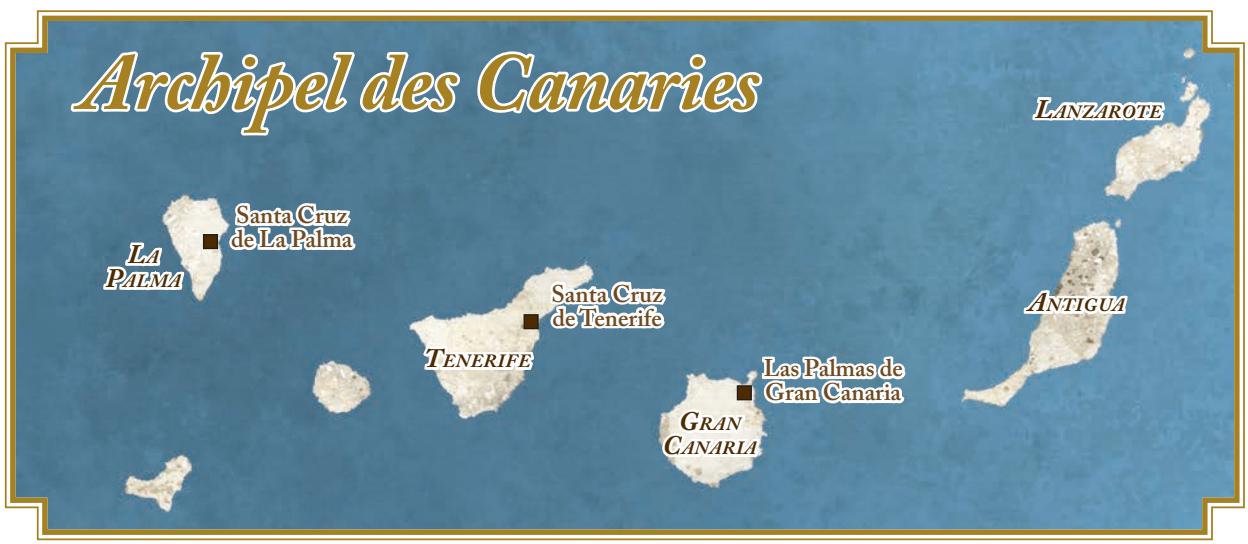
Afrique Occidentale

Joris Van Spielbergen (1596), Jean Hamelin (1683-1684), Isaac Veyret « Desmaert », Jacques Léger (1695), Chevalier Robert de Beauchêne (1712?-1713?), Charles Bellamy (1720), Thomas Cocklyn (1718-1719?), Howell Davis, Walter Kennedy (officier), Lane (officier), John Taylor (officier?), Thomas Anstis (lord), Richard Hardy (lord), Thomas Sutton (lord), David Sympson (lord) (1718), Bartholomew Roberts, Walter Kennedy (officier), James Skyrme (officier), Thomas Anstis (lord) (1720), Bartholomew Roberts, James Skyrme (officier), Thomas Anstis (lord) (1721), Thomas Anstis, Brigstock Weaver (maître du navire d'Anstis), William Ingram (matelot) (1721), Edward Low, Charles Harris, Francis Spriggs (quartier-maître de Low), Philip Lyne (matelot) (1722), Edward Low, Francis Spriggs, Philip Lyne (quartier-maître de Spriggs) (1723), Don Pedro Gibert (1833-1834), etc.

Mauritanie. Villa Rise (autour de 1621)

- **Canaries**. *Kemal Reis*, *Piri Reis*[A] (1501), *Jean Fleury de Vatteville*, *Jean Fain*, *Sylvestre Billes* (1521-1522), *Jean Fleury de Vatteville*, *Sylvestre Billes*, *Michel Ferré*, *Nicolas de Croismare*, *Guyon d'Estimauville*, *Cardin d'Esqueville-Bléville* (1522-1524), *Jean Fleury de Vatteville*, *Giovanni da Verrazano*, *Guyon d'Estimauville*, *Michel Ferré*, *Nicolas de Croismare*, *Sylvestre Billes* (1524-1527), *Giovanni da Verrazano*, *Guyon d'Estimauville* (1527-1528), *Guyon d'Estimauville* (1528-1545?), *François Le Clerc*[A] (1553), *François Le Clerc*, *Jacques de Sores*, *Robert Blundel* (1553), *Murat Reis* (l'ancien) (1570), Sir Henry Mainwaring (1611-1614), Murat Reis (le jeune) (capturé par des Barbaresques) (1618), *Jean Duglas* (1663-1664), James Kelley (1690), Abdallah ben Aïcha, Abdallah Fennich (1691), *John Halsey* (1704), Walter Kennedy (celui de Roberts) (1720), Edward Low, Charles Harris (1722), Edward Low, Francis Spriggs, Philip Lyne (quartier-maître de Spriggs) (1723), Peter M'Kinlie (1765)
  - **Gran Carania**. *Miguel Enríquez* (1704), *Miguel Enríquez* (1705)
    - Las Palmas[F]. *François Le Clerc*, *Jacques de Sores*, *Robert Blundel*, *Richer Booty*[A] (1554)
  - **Tenerife**.
    - *Santa Cruz de Tenerife*[F(1577→)]. *John Hawkins* (1562)
  - **La Palma**. Jacques de Sores (1570)
    - *Santa Cruz de la Palma*[F]. *François Le Clerc*, *Jacques de Sores*, *Robert Blundel*[A] (1553)

Cap-Vert[A,C,E,H,Ia,M-,Ra,Re]. *Francis Drake*, *Thomas Doughty*, *John Thomas*, *John Wynter* (officier), *Thomas Drake* (officier) (1577), *Jacob Mahu*, *Simon de Cordes*, *Sebald de Weert* (1598), *Joris Van Spilbergen* (1601), Claes Gerritszoon Compaen (1626). John Hand (1683), George Bond, Richard Morton (pilote) (1683), John Eaton (1683), George Bond, Richard Morton (pilote de Bond, puis d'Eaton), John Eaton (1683), George Bond (1683), John Eaton, Richard Morton (1683), Isaac Veyret « Desmaert », Jean Fantin[A] (1689), *Jean Baptiste du Casse*, *Jean Charpin*, *Jean Fantin*, *William Kidd* (matelot), *Robert Culliford* (matelot) (1689), James Kelley (1690), James, Thomas Miller (quartier-maître) (1698), Emmanuel Wynne (1700), John Cranby (1700), *Jacques Cassard*[A] (1711), Edward England (1718), Edward Low, Charles Harris, Francis Spriggs (quartier-maître de Low), Philip Lyne (matelot) (1722), Edward Low, Francis Spriggs, Philip Lyne (quartier-maître de Spriggs) (1723), John Williams (1816)





- **Île de Boa Vista**[Ra]. Jean Charpin, Jean Fantin, William Kidd (matelot), Robert Culliford (matelot) (1689), William Kidd (1696), Howell Davis, Walter Kennedy (officier), John Taylor (officier?), Thomas Anstis (lord), Richard Hardy (lord), Thomas Sutton (lord), David Sympson (lord) (1718), Edward Low, Charles Harris (1722)
  - *Site de naufrage 1*[65] (Peu accessible (-2)). En 1787, une mutinerie éclate à bord de l'East Indianman Hartwell à destination de la Chine, chargé de 360 000 pièces de huit. Le capitaine mate la rébellion, et se dirige vers le Cap-Vert pour débarquer les mutins. Peut-être du fait du mécontentement, du découragement ou de la fatigue de l'équipage, le navire fait naufrage sur un récif près de Boa Vista. L'équipage arrive à terre sain et sauf, mais le navire sombre avec sa cargaison. Entre 1788 et 1791, l'EIC réussit à récupérer 180 000 pièces de huit.
- **Île de Brava**[E]. James Kelley (1690), Emmanuel Wynne (fuite) *vs* John Cranby (1700), *John Halsey* (1704)
- **Île de Maio**. Henry Avery, James Plantain (canonnier) (1694), Joseph Farrell, Dirk Chivers (matelot) (1694), Thomas Tew, William May, Thomas Wake, William Want (ensemble ou séparément) (1694), Christopher Condent (1718), Howell Davis, Walter Kennedy (officier), John Taylor (officier?), Thomas Anstis (lord), Richard Hardy (lord), Thomas Sutton (lord), David Sympson (lord) (1718)
  - *Site de naufrage 2*[66] (Quasi-inaccessible (-4)). En 1743, l'East Indianman anglais *Princess Louisa* chargé de 20 coffres contenant 1,2 millions de pièces de huit heurte un récif et coule non loin de l'Île de Maio. Aucune perte humaine n'est à déplorer, mais rien n'a pu être récupéré de l'épave.
  - *Site de naufrage 3*[67] (Très peu accessible (-3)). En 1781, un East Indianman danois commandé par un certain Comte Ernst Schimmelmann sombre

avec son chargement d'or et d'argent pour la Chine près de l'Île de Maio.

- **Île de Sal**. Christopher Condent (1718)
- **Île de São Tiago**. *Jean Baptiste du Casse, Isaac Veyret* « *Desmaert* », *Jean Fantin, William Kidd* (matelot), *Robert Culliford* (matelot) (1689), James Kelley (1690), William Kidd (1696), Christopher Condent (1718), Howell Davis, Walter Kennedy (officier), John Taylor (officier?), Thomas Anstis (lord), Richard Hardy (lord), Thomas Sutton (lord), David Sympson (lord)[A] (1718)
  - *Cidade Velha*[F]. *Francis Drake, Sir Martin Frobisher*[A] (1585)
    - Site de naufrage 4[68] (Normalement (+0)). Six navires sont coulés en 1585 par Francis Drake dans la baie, face à la ville.
  - *Praia*[F]. *Francis Drake, Sir Martin Frobisher*[A] (1585)
  - *São Domingos*. *Francis Drake, Sir Martin Frobisher*[A] (1585)
  - São Francisco.
    - Site de naufrage 5[69] (Peu accessible (-2)) Un navire, probablement espagnol, sombre près de São Francisco en 1649 avec l'or et l'argent nécessaire à l'achat d'esclaves.
- **Île de São Nicolau**. Howell Davis, Walter Kennedy (officier), John Taylor (officier?), Thomas Anstis (lord), Richard Hardy (lord), Thomas Sutton (lord), David Sympson (lord) (1718)
- **Île de São Vicente**. *William Parker*[A] (1601)
  - *Site de naufrage 6*[70] (Peu accessible (-2)). En 1762, l'East Indianman français *Dromadaire*, voyageant de conserve avec le *Massiac*, ne voit pas dans le brouillard le signe de ce dernier lui demandant de changer de cap. Il fait naufrage sur l'île. Soixante-dix-sept membres d'équipage sont sauvés par un navire néerlandais se rendant au Cap de Bonne Espérance. Le chargement d'argent pour les Indes, lui, a sombré avec le navire.

Sénégal. Commerce de défenses d'éléphants et de gomme. Claes Gerritszoon Compaen (1626), John James, Thomas Miller (quartier-maître) (1699), Chevalier Robert de Beauchêne (1719?-1720?)

- **Fleuve Sénégal**[A,C,E,G,Ra]. .Bartholomew Roberts, James Skyrme (officier) (1721), Bartholomew Roberts, James Skyrme (1721)
- **Île de Gorée**[F].
  - *Généralités*. Avisos français en station : sloop (10 canons, 65 h) et goélette (16 canons et 75 h)
- **Île de N'Dar**.

Gambie[C]. Prince Rupert du Rhin, Prince Maurice du Rhin (1652), Henry Avery, James Plantain (canonnier) (1694), John James, Thomas Miller (quartier-maître) (1699), Olivier Le Vasseur « La Buse », Paulsgrave Williams (quartier-maître) (1718), Edward England (1718), Howell Davis, Walter Kennedy (officier), John Taylor (officier?), Thomas Anstis (lord), Richard Hardy (lord), Thomas Sutton (lord), David Sympson (lord) (1718), Edward England (1719)

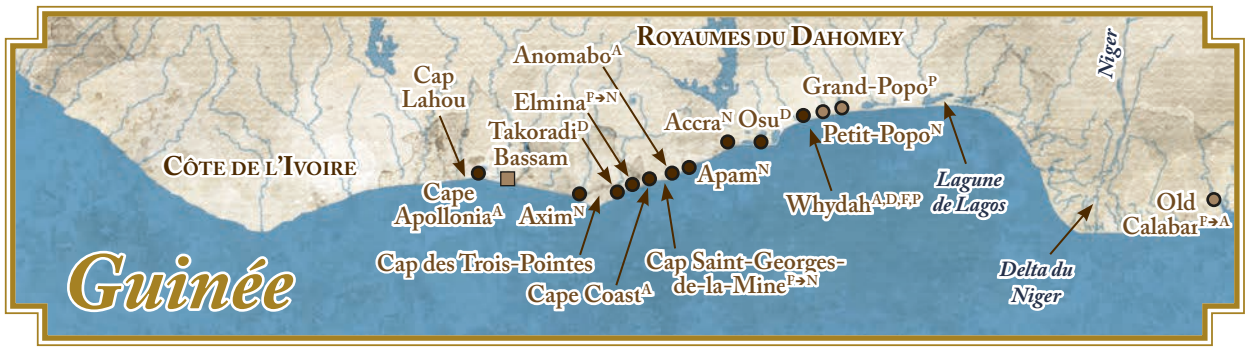
- **Généralités**. Achat d'esclaves contre de la verroterie ou des barres de fer
- **Fort James Island** (ou **Kunta Kinteh**)[F]. Edward England (1718), Howell Davis, Walter Kennedy (officier), John Taylor (officier?), Thomas Anstis (lord), Richard Hardy (lord), Thomas Sutton (lord), David Sympson (lord)[A] (1719), Edward England[A] (1719), George Lowther, John Massey (officier d'infanterie) (1721)
  - *Généralités*. Stock de la poudre d'or et des défenses d'éléphant obtenue dans toute la Gambie.

Sierra Leone[S+(1718-1730)]. *John Hawkins*, *Francis Drake* (à bord du navire de Hawkins) (1562), *John Hawkins*, *Francis Drake* (1564), *John Lovell*, *Francis Drake* (1566), *John Hawkins*, *Francis Drake*, *Richard Hawkins* (1567), *Francis Drake*, *John Thomas* (officier) (1580), *Jacob Mahu*, *Simon de Cordes*, *Sebald de Weert* (1598), John Cook, Edvardt David (quartier-maître de Cook), William Dampier (pilote), James Kelley (membre de l'équipage de David) (1683), Jean Hamelin (1683), Henry Avery, James Plantain (canonnier) (1694), John James, Thomas Miller (quartier-maître) (1699), Howell Davis, Walter Kennedy (officier), John Taylor (officier?), Thomas Anstis (lord), Richard Hardy (lord), Thomas Sutton (lord), David Sympson (lord) (1718), Olivier Le Vasseur « La Buse », Paulsgrave Williams (quartier-maître) (1718), Edward England (1718), Olivier Le Vasseur « La Buse », Paulsgrave Williams (quartier-maître) (1719), Thomas Cocklyn (1719), Howell Davis, Olivier Le Vasseur « La Buse », Walter Kennedy (officier de Davis), John Taylor (officier? de Davis), Thomas Anstis (lord de Davis), Richard Hardy (lord de Davis), Thomas Sutton (lord de Davis), David Sympson (lord de Davis), Paulsgrave Williams (quartier-maître de Le Vasseur) (1719), Howell Davis, Thomas Cocklyn, Olivier Le Vasseur « La Buse », Walter Kennedy (officier de Davis), John Taylor (quartier-maître de Cocklyn), Thomas Anstis (lord de Davis), Richard Hardy (lord de Davis), Thomas Sutton (lord de Davis), David Sympson (lord de Davis), Paulsgrave Williams (quartier-maître de Le Vasseur) (1719), Howell Davis, Walter Kennedy (officier), Thomas Anstis (lord), Richard Hardy (lord), Thomas



Sutton (lord), David Sympson (lord) (1719), Thomas Cocklyn, Olivier Le Vasseur « La Buse », John Taylor (quartier-maître de Cocklyn), Paulsgrave Williams (quartier-maître de Le Vasseur) (1719), Edward England (1719), Bartholomew Roberts, James Skyrme (1721), Herdman (HMS *Weymouth*), Chaloner Ogle (HMS *Swallow*) (1721)

- **Généralités**. Quelques navires de guerre anglais en station (1720-1722) : HMS *Swallow* (deux-ponts de 50 canons de 18, 9 et 6 livres) et HMS *Weymouth* (deux-ponts de 50 canons)
- **Rio Nunez**.
  - *Généralités*. Communauté pirate, boucanière et flibustière faisant de la contrebande locale (1718-1730?) (voir plus bas)
- **Sierra Leone**.
  - *Bunce Island*[F]. Thomas Cocklyn (1719), Howell Davis, Thomas Cocklyn, Olivier Le Vasseur « La Buse », Walter Kennedy (officier de Davis), John Taylor (officier? de Davis), Thomas Anstis (lord de Davis), Richard Hardy (lord de Davis), Thomas Sutton (lord de Davis), David Sympson (lord de Davis), Paulsgrave Williams (quartier-maître de Le Vasseur)[A] (1719)
  - *Hauts de Sierra Leone*. Bartholomew Roberts, James Skyrme (1721)
    - Généralités. Communauté pirate, boucanière et flibustière faisant de la contrebande locale (1718-1730?) (30 h en 1721 : John Leadstone, Alexandre Middleton, John Pierce, David Chatmers, John Chatmers, Richard Richardson, Norton, Richard Warren, Robert Glynn, William Waits, John Bonnerman, John England, Robert Samples, William Presgrove, Harry, Davis, Mitchel, Richard Lamb, Roquis Rodrigus, George Bishop, Peter Brown, John Jones), demandeuse de boissons alcoolisées en échange d'esclaves et de défenses d'éléphants.
- **Rio Pungo**.
  - *Généralités*. Communauté pirate, boucanière et flibustière faisant de la contrebande locale (1718-1730?) : Benjamin Gun.
- **Kidham**.
  - *Généralités*. Communauté pirate, boucanière et flibustière faisant de la contrebande locale (1718-1730?) : George Yeats.
- **Gallyneas**.



- *Généralités*. Communauté pirate, boucanière et flibustière faisant de la contrebande locale (1718-1730?) : Richard Lemmons.
  - Thomas Cocklyn (1719), Howell Davis, Thomas Cocklyn, Olivier Le Vasseur « La Buse », Walter Kennedy (officier de Davis), John Taylor (officier? de Davis), Thomas Anstis (lord de Davis), Richard Hardy (lord de Davis), Thomas Sutton (lord de Davis), David Sympson (lord de Davis), Paulsgrave Williams (quartier-maître de Le Vasseur) (1719)
- **Sestos**. Bartholomew Roberts, James Skyrme (1721)

Guinée [A,C+,E,G+,H,Ia,Ih,M+,N,Ra,Re]. *William Hawkins* (le père) (1530), *William Hawkins* (le père) (1530), *John Hawkins*, *Francis Drake* (1564), *John Hawkins*, *Francis Drake*, *Richard Hawkins* (1567), *Sir Anthony Shirley* (1596), *Jacob Mahu*, *Simon de Cordes*, *Sebald de Weert* (1598), John Williams *vs James Kelley* (1680), John Williams, James Kelley (membre de l'équipage) (1680), Jean Hamelin (1682), Morgan (1682), John Eaton (1683), George Bond, Richard Morton (pilote de Bond) (1683), Jean Hamelin (1684), Jean Tristan (1685-1686), François Le Sage (1686), John Markham (1686), John Eaton, hommes de John Markham (1686). George Peterson (1688-1689), Frédéric Misson, père Caraccioli (lieutenant), Matthieu le Tondu (quartier-maître) (1693), Henry Avery, James Plantain (canonnier) (1694), pirate français, John Bowen (pilote), Thomas White (marin expert) (1698), John James, Thomas Miller (quartier-maître) (1699), William Lewis, John Cornelius (quartier-maître) (1699-1700), William Lewis, Le Barre, John Cornelius (quartier-maître) (1700), William Lewis†, John Cornelius (1700), John Cornelius (1700), Chevalier Robert de Beauchêne (1715?-1716?), Maringoin et vingt-neuf équipages pirates partis de Nassau après avoir refusé la grâce de Woodes Rogers (1718), Edward England (1718), Christopher Condent (1719), Howell Davis, Walter Kennedy (officier), John Taylor (officier?), Thomas Anstis (lord), Richard Hardy (lord), Thomas Sutton (lord), David Sympson (lord) (1719), Thomas Cocklyn, Olivier Le Vasseur « La Buse », John Taylor (quartier-maître de Cocklyn), Paulsgrave Williams (quartier-maître de Le Vasseur) (1719), Thomas Cocklyn, Olivier Le Vasseur « La Buse », John Taylor, Paulsgrave Williams (quartier-maître de Le Vasseur) (1719-1720), Edward Low, Francis Spriggs, Philip Lyne (quartier-maître de Spriggs) (1723-1724), John Power (1767), Henry Dundas Trotter (1830-1835)

- **Généralités**. Quelques navires de guerre en station : navires de guerre anglais HMS *Swallow* (deux-ponts de 50 canons de 18, 9 et 6 livres) et HMS *Weymouth* (deux-ponts de 50 canons) (1720-1722), navires de guerre néerlandais et français

D'ouest en est

- **Jaquin**. Bartholomew Roberts, James Skyrme (1721)
- **Cap Apollonia**[F]. John James, Thomas Miller (quartier-maître) (1699), Howell Davis, Walter Kennedy (officier), Thomas Anstis (lord), Valentine Ashplant (lord), Richard Hardy (lord), Thomas Sutton (lord), David Sympson (lord) (1719), Herdman (HMS *Weymouth*), Chaloner Ogle (HMS *Swallow*) (1721)
- **Cap Lahou**. John James, Thomas Miller (quartier-maître) (1699), Bartholomew Roberts, James Skyrme (1721)
- **Bassam**[F]. Chaloner Ogle (HMS *Swallow*) (1721)
- **Axim**[F]. John James, Thomas Miller (quartier-maître) (1699), John Cornelius (1700), John Cornelius, Joseph Williams (matelot) (1700), Bartholomew Roberts, James Skyrme (1721)
- **Cap des Trois-Pointes**. John James, Thomas Miller (quartier-maître) (1699), John Cornelius, Joseph Williams (matelot) (1700), Howell Davis, Walter Kennedy (officier), Thomas Anstis (lord), Valentine Ashplant (lord), Richard Hardy (lord), Thomas Sutton (lord), David Sympson (lord) (1720), Bartholomew Roberts, James Skyrme (1721), Chaloner Ogle (HMS *Swallow*) (1721)
- **Cap Corso**, puis **Cape Coast**[F]. John James, Thomas Miller (quartier-maître) (1699), John Cornelius,

Joseph Williams (matelot) (1700), Edward England (1719), Howell Davis, Walter Kennedy (officier), Thomas Anstis (lord), Valentine Ashplant (lord), Richard Hardy (lord), Thomas Sutton (lord), David Sympson (lord) (1720), Herdman (HMS *Weymouth*), Chaloner Ogle (HMS *Swallow*) (1721), Chaloner Ogle (HMS *Swallow*) (1722)

- *Sestos*. Bartholomew Roberts, James Skyrme (1721)
- *Île de Coreno*. Thomas Cocklyn, Olivier Le Vasseur « La Buse », John Taylor, Paulsgrave Williams (quartier-maître de Le Vasseur) (1719-1720)

- **Anomabo** ou **Anomabu**[F]. Maringouin† (suicide pour abréger ses souffrances) (1719), Howell Davis, Walter Kennedy (officier), John Taylor (officier?), Thomas Anstis (lord), Richard Hardy (lord), Thomas Sutton (lord), David Sympson (lord) (1719)
- **Grand-Popo**. John James, Thomas Miller (quartier-maître) (1699), John Cornelius, Joseph Williams (matelot) (1700), Chaloner Ogle (HMS *Swallow*) (1722)

« Le peuple du Royaume de Ouidah [Whydah] avaient un penchant pour les cotons imprimés colorés produits en Inde. Montaudouin, l'homme le plus riche de Nantes, avait construit sa propre fabrique de textile à l'embouchure de la Loire, qui façonnait des reproductions de calicot et de tissu à motifs indiens. »

Colin Woodard, The republic of pirates

- **Whydah** (anglais) et **Ouidah** (français)[F]. John James, Thomas Miller (quartier-maître) (1699), John Cornelius (1700), Thomas Cocklyn, Olivier Le Vasseur « La Buse », John Taylor, Paulsgrave Williams (quartier-maître de Le Vasseur)[A] (1719), Edward England (1719), Bartholomew Roberts, James Skyrme[A] (1722), Chaloner Ogle (HMS *Swallow*) (1722)
  - *Généralités*.
    - Attrait. Stock de tout l'or de la côte à Whydah.
    - Danger. Rade infestée de requins.
- **Lagune de Lagos**[A,D,Ra]. Frédéric Misson, père Caraccioli, Matthieu le Tondu (quartier-maître) (1693), John James, Thomas Miller (quartier-maître) (1699)
- **Rivière Niger**. Henry Dundas Trotter (1841-1842)
- **Apong**. Chaloner Ogle (HMS *Swallow*) (1722)
- **Un port proche**[Ia(→1719),Ih(→1719)]. Edward England (1719), Christopher Condent (1719), Edward England, Christopher Condent (1719)
- **Old Calabar**[Ih,P+,Ra+]. Bartholomew Roberts, James Skyrme[A] (1721), Chaloner Ogle (HMS *Swallow*) (1722)

Côte des Princes (Guinée Équatoriale) [A,C+,E,G,H,Ia,Ih,M+,N,Ra,Re]. John Cornelius, Joseph Williams (matelot) (1700), Howell Davis, Walter Kennedy



(officier), Thomas Anstis (lord), Valentine Ashplant (lord), Richard Hardy (lord), Thomas Sutton (lord), David Sympson (lord) (1719), Henry Dundas Trotter (1830-1835)

- **Île d'Annamabo** (**Anomabo** ou **Annobon**)[E]. *Jacob Mahu*†, *Simon de Cordes*, *Sebald de Weert* (1598), *Simon de Cordes*, *Sebald de Weert* (1598-1599), Maringoin (1718), Howell Davis, Walter Kennedy (officier), Thomas Anstis (lord), Valentine Ashplant (lord), Richard Hardy (lord), Thomas Sutton (lord), David Sympson (lord) (1720), Bartholomew Roberts, James Skyrme (1721), Chaloner Ogle (HMS *Swallow*) (1722)
- **Haut Cameroun**. Howell Davis, Walter Kennedy (officier), Thomas Anstis (lord), Valentine Ashplant (lord), Richard Hardy (lord), Thomas Sutton (lord), David Sympson (lord), Bartholomew Roberts (matelot) (1719)
- **Île de Fernando Pó** (ou **Bioko**)[E]. Joseph Farrell, Dirk Chivers (matelot) (1694), Thomas Tew, William May, Thomas Wake, William Want (ensemble ou séparément) (1694)
- **Cap Lope Gonzalyo** ou **Cap Lopez**[E,Ra]. John James, Thomas Miller (quartier-maître) (1699), Bartholomew Roberts, Walter Kennedy (officier), James Skyrme (officier), Thomas Anstis (lord) (1720), James Skyrme (capturé) *vs* Chaloner Ogle (HMS *Swallow*) (1722), Bartholomew Roberts† (équipage capturé) *vs* Chaloner Ogle (HMS *Swallow*) (1722)
- **Rivière Ogooué** ou **Nazareth**. Don Pedro Gibert (navire capturé, mais fuite à terre) *vs* Henry Dundas Trotter (1834)
- Île des Princes ou **Principe**. John Markham† (1686), Howell Davis†, Walter Kennedy (officier), Thomas Anstis (lord), Valentine Ashplant (lord), Richard Hardy (lord), Thomas Sutton (lord), David Sympson (lord), Bartholomew Roberts (matelot)[A] (piégés) (1719), Bartholomew Roberts, Walter Kennedy (officier), James Skyrme (officier), Thomas Anstis (lord), Walter Kennedy (chef du bataillon assaillant) [A] (1720), Chaloner Ogle (HMS *Swallow*) (1722), Don Pedro Gibert (1834)
- Île de Saint Thomas ou **São Tomé**. Chaloner Ogle (HMS *Swallow*) (1722)
- **Fleuve Gabon**. Henry Avery, James Plantain (canonnier) (1695)
  - *Embouchure*. Chaloner Ogle (HMS *Swallow*) (1722)
  - *Île de Popaguay* (ou Parrots)[Ra+]. Lieu où les croiseurs hollandais et les pirates ont coutume de radouber.
- **Fleuve Congo**. Nathaniel Gordon *vs* USS *Mohican* (vapeur) (1860)

Île de l'Ascension. *Thomas Cavendish*†, *John Davis* (1591), *William Dampier* (1699)

Sainte-Hélène. *Thomas Cavendish* (1588), *Thomas Cavendish, John Davis* (1591), *Cornelis de Houtman* (1597), vingt-neuf navires pirates partis de Nassau après avoir refusé la grâce de Woodes Rogers, se donnent rendez-vous sur l'île (1718), Mansel Alcantra (1829)

Angola. Frédéric Misson, père Caraccioli, Matthieu le Tondu (quartier-maître) (1693), Thomas Tew (1694), John Cornelius, Joseph Williams (matelot) (1700), Edward England (1720), John Taylor (1723), Benito de Soto (1827), Henry Dundas Trotter (1830-1835)

- **Baie de Longa**. Christopher Condent (1719)

Cap de Bonne Espérance[C+(route vers les Indes Orientales)]. *Jean Parmentier*, *Raoul Parmentier* (1529), *Jean Parmentier*, *Raoul Parmentier* (1530), *Francis Drake*, *John Thomas* (officier) (1580), *Cornelis de Houtman* (1595), *Sir James Lancaster* (1601), *Olivier Van Noort* (1601), *Joris Van Spilbergen* (1617), *Sir James Lancaster* (1603-1618), Sir William Hawkins, David Middleton, William Kneeling (1609-1611), *Hendrik Brouwer* (1610), *Gheen Huygen Schapenham* (Amiral), *Julius Wilhelm Van Verschoor* (Vice-Amiral), *Johannes Van Walbeeck* (cartographe) (1625), John Hand (1683), Edvardt David, Peter Harris (le neveu) (officier), James Kelley (membre de l'équipage) (1686), Thomas Tew (1692), Joseph Farrell, Dirk Chivers (matelot) (1694), Thomas Tew, William May, Thomas Wake, William Want (ensemble ou séparément) (1694), Frederick Phillips, Samuel Burgess (second) (1694), *Nathaniel North* (1697), Samuel Burgess (1697), pirate français, John Bowen (pilote), Thomas White (marin expert) (1698), Samuel Burgess (1698), John James, Thomas Miller (quartier-maître) (1699), Samuel Burgess (1699), John Cornelius, Joseph Williams (matelot) (1700), Samuel Burgess (fait prisonnier) (1700), *John Halsey* (1704), Edward England, Christopher Condent (1719), Thomas Cocklyn, Olivier Le Vasseur « La Buse », John Taylor, Paulsgrave Williams (quartier-maître de Le Vasseur) (1720), Henry Dundas Trotter (1830-1835)

- **Cape Agulhas**.
  - *Site de naufrage 1*[71] (Assez peu accessible (-1) mais dangereux si le vent monte). L'East Indianman anglais Joanna se sépare de son convoi en 1682 au Cap de Bonne Espérance pour heurter par grosse mer des récifs au Cap Agulhas. Les 104 rescapés sur 114 atteignent Cape Town, d'où une équipe



de sauvetage est envoyée. Sur les 70 coffres de pièces d'argent, seulement 28 000 florins ont été récupérés.

- **Le Cap**. *Woodes Rogers* (1714), Thomas Matthews (1721)
  - *Site de naufrage 2*[72] (Peu accessible (-2)). L'East Indianman néerlandais *Reygersdahl*, transportant 30 000 pièces d'argent dans 8 coffres, mouille entre les Îles Robben et Dassen près de Cape Town, pour faire provision de nourriture fraîche. En effet, après 4 mois et demi en mer, le scorbut a eu raison de la moitié de l'équipage. L'ancre dérape, et le navire s'écrase sur les rochers, tuant tout le monde sauf 20 personnes. Seul un coffre à moitié plein est récupéré sur les huit.
- **Baie d'Algoa** (ex-Port Elizabeth).
  - *Bird Island*.
    - Site de naufrage 3[74] (Assez peu inaccessible (les trésors enterrés) (-1) et très peu accessible (les épaves) (-3)). En 1755, l'East Indianman anglais *Dodington* fait naufrage près de Bird Island du fait d'erreurs sur une carte. Des 270 membres d'équipage, seuls 23 en réchappent sur une embarcation annexe et rament jusqu'à Bird Island, avec 2 des 10 coffres de pièces d'argent et possiblement un coffre de pièces d'or. Ils enfouissent les coffres sur l'île, puis font voile vers Delagoa dans le Mozambique. Il reste à bord de l'épave 8 coffres de pièces d'argent et un coffre de barres d'argent. Les coffres enterrés sur l'île le sont-ils toujours ?
- **Cap Infantes**. Frédéric Misson (naufrage corps et bien), Thomas Tew (1695), Thomas Tew (1695)
- **Saldanha Bay**[A,C,E+,Ia]. Frédéric Misson, père Caraccioli, Matthieu le Tondu (quartier-maître) (1693), Thomas Tew (1694)
  - *Site de naufrage 4*[75] (Très peu accessible (-3)). L'East Indianman néerlandais *Merestein*, chargé de pièces d'argent pour les Indes Orientales, entre dans la baie de Saldanha car son équipage est décimé par le scorbut. Il déchire ses fonds sur un récif et est démembré en quelques heures. La moitié de l'équipage de 200 hommes échappe au naufrage, mais aucune équipe de récupération n'est mise en place.
- **Table Bay**. *Sir James Lancaster* (1591)
  - *Site de naufrage 5*[76] (Assez peu accessible (-1)). L'East Indianman néerlandais *De Visch*, du même convoi que le *Rooswijk* naufragé à Douvres en 1739, fait, lui, naufrage à Table Bay en 1740 en se rendant à Batavia. Le naufrage ne connaît qu'un seul rescapé. Le trésor, fait de coffres de pièces d'or et d'argent, est en partie récupéré.

Afrique Orientale et Océan Indien

D'ouest en est

« On jugea opportun d'édicter une proclamation royale graciant tous les pirates qui accepteraient de se rendre avant le dernier jour d'avril 1699, quels que fussent les crimes qu'ils avaient commis, et la date à laquelle remontaient ces crimes. Cet Acte de Grâce concernait tous les forfaits commis à l'est du Cap de Bonne Espérance, à la longitude et au méridien de Socotra et du cap Cormorin, mais elle exceptait clairement Avery et Kid. »

Capitaine Johnson, Histoire générale des plus fameux pirates

Axes de navigation

« Les mahométans se [croyaient] obligés, une fois dans leur vie, de visiter ces lieux [La Mecque] et de porter de riches présents sur le tombeau de Mahomet. Comme on le sait, les Orientaux voyagent entourés du plus grand luxe ; ils se font accompagner de tous leurs esclaves et



serviteurs, ils emportent leurs habits de parade et leurs bijoux, des vases d'or et d'argent et de grosses sommes en numéraire destinées à couvrir les frais de leur voyage à terre. »

Capitaine Johnson, Histoire générale des plus fameux pirates

Pèlerinage vers et depuis la Mecque. Les prises y sont extraordinaires. Bien que les proies portent souvent plus de 100 canons et 1000 hommes d'équipage, la posture défensive de leurs équipages favorise leur prise par les pirates (Joseph Farrell, Thomas Tew, William May, Thomas Hollingsworth, William Kidd, Dirk Chivers, Robert Culliford, John Swann, Nathaniel North, Rowen, Thomas White, John Halsey, Christopher Condent) entre 1692 (Thomas Tew) et 1720 (Christopher Condent).

- Empire Moghol, Golfe Persique ou Golfe du Bengale
- Mer d'Arabie
- Golfe d'Aden
- Passage de Bab-al-Mandab
- Mer Rouge
- Djeddah (port)
- La Mecque (par la terre)

Passage intérieur (ou Route de la Mousson) entre l'Europe et l'Empire Moghol.

Note : ce passage est très favorable en direction des Indes Orientales en été et en direction de l'Europe au retour, et très défavorable voire impossible à emprunter dans les cas inverses, du fait des très forts courants dépendant de la saison autour de la Pointe nord de Madagascar.

- Seychelles.
- Juanna (Anjouan) ou Baie de Saint-Augustin (Madagascar). Pour faire de l'eau et le plein de vivres à bas prix.
- Canal du Mozambique.
- Cap de Bonne Espérance.

Passage extérieur entre l'Europe et l'Empire Moghol.

Note : l'intérêt de ce passage est de ne pas dépendre des saisons. Il peut donc être emprunté n'importe quand.

- Seychelles (éventuellement).
- Île Bourbon (La Réunion) pour les Français et les pirates.
- Île de France (Maurice) pour les Compagnies des Indes anglaise et néerlandaise.
- Cap de Bonne Espérance.

Océan Indien

- **Laquedives**[E].Ralph Stout† (assassiné), Joseph Skinner, Robert Culliford (quartier-maître de Stout) (1697), Joseph Skinner, Robert Culliford (1697)

« L'île de Mélinda se trouvant la plus proche, ils [les pirates de Taylor et Le Vasseur] détachèrent une barque pour aller reconnaître si elle était habitée et si on pouvait y faire de l'eau. Ils apprirent avec joie qu'il y en avait en abondance, et que les gens du lieu, à l'approche du vaisseau, avaient pris la fuite vers les îles voisines, abandonnant leurs maisons où il n'était resté que les femmes et les enfants. Nos pirates ne manquèrent pas de maltraiter les premières, assouvissant sur elles leurs instincts impurs, après quoi, au comble de la barbarie, ils détruisirent les cocotiers et brûlèrent maisons et églises. »

Capitaine Johnson, Histoire générale des plus fameux pirates

  - *Île de Mélinda*[E]. John Taylor, Olivier Le Vasseur « La Buse », Paulsgrave Williams (quartier-maître de Le Vasseur)[A] (1721)
    - Généralités. Danger: le fond rocheux accroche les ancres.
- **Seychelles**.
  - *Île Malabar*[E,Ih]. William Kidd[A] (1698)
- **Île Amsterdam**[C+(route de la Compagnie néerlandaise des Indes Orientales)] . *Hendrik Brouwer* (1610)
- **Île Saint-Paul**[C+(route de la Compagnie néerlandaise des Indes Orientales)]. *Hendrik Brouwer* (1610)

Wild Coast.

- **Site de naufrage 6**[77] (Quasi-inaccessible (-4)). En 1782, l'East Indianman *Grosvenor* fait naufrage sur la Côte Sauvage d'Afrique du Sud, loin de tout comptoir européen. Nul ne connaît la quantité d'argent transportée. Les rescapés ont pour certains réussi à rejoindre les comptoirs européens les plus proches. Les autres ont été assimilés par les ethnies locales.
- **Baie de Congela**.
  - *Site de naufrage 7*[73] (Très peu accessible (-3)). En 1778, l'East Indianman *Colebrooke* ouvre ses fonds sur un récif de la baie. Sept personnes sont sauvées, mais le chargement d'or et d'argent pour les Indes Orientales, lui, gît avec le navire au fond de la baie.

Canal du Mozambique[A,C,D,E,H,P,Ra]. *Pierre de Mondragon* (1508), Hans Dekker (1618), Thomas Tew (1694), Frédéric Misson, Thomas Tew (1694), Edward England (1720), Thomas Cocklyn, John Taylor (1720), Edward England, Thomas Cocklyn†(?), John Taylor (1720), Edward England, John Taylor (1720), Thomas Matthews (1721-1724)

- **Site de naufrage**[78] (Inaccessible (-6)). Le navire portugais *Santiago*, chargé d'épices et d'autres richesses des Indes Orientales, sombre en 1585 dans le Canal du Mozambique.
- **Site de naufrage**[79] (Quasi-inaccessible (-4)). La caraque *São José*, qui faisait partie d'une flotte partie prendre Ormuz avec à son bord Franciso da Gama (petit-fils de Vasco da Gama), devait se rendre à Goa. La flotte portugaise est attaquée par une flotte anglo-néerlandaise des Compagnies des Indes Orientales anglaise et néerlandaise. Lent, le *São José* est coupé de sa flotte, et fuit vers le Mozambique. Il déchire ses fonds sur un banc le lendemain et fait naufrage dans le Canal du Mozambique, avec à bord un trésor inoui : le légendaire trésor de Philippe III du Portugal. Ce trésor comprenait principalement de l'or et de l'argent nécessaire aux achats des épices de l'Empire Moghol, mais aussi de Malacca et des Moluques. C'est l'équivalent de plusieurs dizaine de millions de pièces qui tapissent le fond du Canal du Mozambique. Les Anglais et les Néerlandais ont pu sauver quelques 66 000 pièces de huit de ce fabuleux trésor avant que le navire ne s'enfonce dans les eaux.
- **Site de naufrage**[80] (Inaccessible (-6)). L'East Indianman néerlandais *Bredenhof* subit des vents contraires qui le poussent vers un récif. Pour alléger le navire, plutôt que de jeter du lest, le commandement fait jeter par-dessus bord 29 coffres de pièces d'argent et 14 barils de pièces de cuivre. Le navire atteint finalement sa destination, mais l'argent et le cuivre seuls au fond de l'eau, reste introuvables.

- **Cap Correntes** ou **Cap des Courants**. *Sir James Lancaster* (naufrage d'un navire) (1591)
- **Baie de Delagoa**F(6 canons). Samuel Burgess (1697), John TaylorA (1722)
- **Île proche**. Henry Avery, James Plantain (canonnier) (1695)
- **Côte de Zanzibar**F(portugais). *Sir James Lancaster* (1591-1592), Christopher CondentA (1720)
  - *Île de Kilwa Kisiwani*. Vasco da Gama (amiral de la 4e armada), Vicente Sodré (chef d'escadrille), Brás Sodré (capitaine de vaisseau) (1502)
  - *Archipel de Zanzibar*F(→1698 : portugais, 1698→ : arabe),S-. Frédéric Misson, père Caraccioli, Matthieu le Tondu (quartier-maître) (1693), George Booth†, Rowen (quartier-maître), Samuel Hérault (officier), John Bowen (matelot), Thomas White (matelot), Nathaniel North (matelot), Thomas Howard (matelot), David Williams (matelot) (1700), Rowen, Nathaniel North (quartier-maître du capitaine), Samuel Hérault (quartier-maître), John Bowen (matelot), Thomas White (matelot), Thomas Howard (matelot), David Williams (matelot) (1700), Christopher Condent (1720)
- **Île de Mozambique**. Vasco da Gama (amiral de la 4e armada), Vicente Sodré (chef d'escadrille), Brás Sodré (capitaine de vaisseau) (1502)
  - *Site de naufrage*S1 (Peu accessible (-2)). Le navire portugais *Espadarte* fait naufrage en 1558 près de l'île, pour une raison inconnue (peut-être une tempête), transportant des merveilles d'extrême orient : de la porcelaine Ming (période Jiajing), mais également des épices (gingembre, girofle, poivre, thé) qui a pourri sous l'eau. Cette épave contient-elle des perles de Chine, des rubis du Tonkin ? Il faudra la piller pour le savoir.
- **Fleuve Mozambique**. Frédéric Misson, père Caraccioli, Matthieu le Tondu (quartier-maître) (1693)

« Les indigènes [de Mogadiscio] étaient plutôt grands et bien bâtis, ils avaient le crâne et le menton soigneusement rasés, ils portaient des turbans faits d'une sorte de lin et, autour de la taille, en guise de culotte, un linge ample, de lin plus grossier : c'était là toute leur vêture. »

Capitaine Johnson, Histoire générale des plus fameux pirates

Côte de Mogadiscio.

- **Mogadiscio, Merca et Baraawe**Ih+.

« Les indigènes de Madagascar […] sont gouvernés par une multitude de roitelets qui se font continuellement la guerre. Leurs prisonniers sont voués à l'esclavage, et ils les vendent ou les mettent à mort selon leur fantaisie. Dès que nos pirates furent installés dans le pays, l'alliance avec eux fut très recherchée de ces princes, et ils se joignirent parfois à l'un, parfois à l'autre. Mais de quelque côté qu'ils fussent, ils étaient toujours victorieux. […]

[Un quelconque des mulâtres du cru] peut se procurer dans l'instant une garde de 200 hommes. Il est d'ailleurs de l'intérêt des naturels de cultiver l'amitié de leurs voisins et hôtes, car l'île est partagée en plusieurs petits gouvernements et les pirates y sont établis en grand nombre [en 1721] et sont maîtres de plusieurs fortins. Ils sont donc en état de faire pencher la balance du côté qu'ils jugent à propos. […]

L'homme le plus brave peut, dans son sommeil, être tué par bien plus faible que lui. Aussi firent-ils, dès lors, tous leurs efforts pour fomenter des guerres au sein des peuplades avoisinantes, guerres auxquelles ils se gardèrent de prendre part. »

Capitaine Johnson, Histoire générale des plus fameux pirates

MadagascarA,D,E,F,G(1699-1701 ; 1721-1724),H,Ia,Ih,M+,N,P,Ra,V. *Cornelis de Houtman* (1595-1596), David *Middleton*† (naufrage) (1615), Frédéric Misson, Matthieu le Tondu (quartier-maître), Thomas Tew (1693), Delaunay (1694?), Joseph Farrell, Dirk Chivers (matelot) (1694), Thomas Tew, William May, Thomas Wake, William Want (ensemble ou séparément) (1694), Jacques Léger (capturé) *vs deux corsaires anglais* (1696), Delaunay (1698?), John James, Ort Van Tyle (1699), Samuel Inless, Nathaniel North (quartier-maître) (1699), James Littleton (1699-1700), John Cornelius, Joseph Williams (matelot) (1700), John Halsey (1705), Rowen, Myers (maître d'équipage) (1707), John Halsey, Nathaniel North (quartier-maître), Thomas White (membre d'équipage) (1708), John Halsey, Nathaniel North (quartier-maître), Thomas White† (membre d'équipage), Daniel Burgess (membre d'équipage) (1708), Edward England, Christopher Condent (1719), Edward England, Christopher Condent, James Plantain (canonnier d'England) (1719), Charles Bellamy (1720), hommes de Olivier Le Vasseur « La Buse » et de John Taylor (1721), Thomas Matthews (1721-1724), Edward England, James Plantain (sans équipage ni navire) (1722-?), pirates des tribus malgaches Sakalaves et Betsimisaraka (fin XVIIIe et début XIXe)

- **Généralités**.
  - *Les naturels de l'île*. Cf. citation précédente



- *Rapports avec les Européens*. Les rois de Madagascar entretiennent chacun des rapports différents avec les Européens : soit ils les accueillent bien (sud), voire les couvrant de cadeaux et leur offrant services et hospitalité en échange d'une aide passée (ouest), soient ils tentent de massacrer les pirates dans leur sommeil après avoir été asservis par eux (nord-est), soit ils se montrent accueillants envers les pirates quand ils les rencontrent puis les massacrent sans prévenir (nord), soient ils cherchent l'alliance avec les pirates tant qu'ils les savent des atouts dans leurs guerres intestines, tout en n'hésitant pas à les assassiner quand ils le peuvent (sud-est), soit enfin ils les piègent et les assassinent pour les dépouiller (Baie de Boina dans l'ouest-nord-ouest de l'île). On apprend des autres pirates qui sont les alliés, qui peut trahir n'importe quand, le statut des pirates étant lié à leurs prouesses au combat, à leurs armes et à leurs alliance passées, mais les réactions des malgaches restent difficilement prévisibles pour les Européens, mis à part les alliés stables comme le Roi de Bataw
- *Productions de l'île*. On y trouve en abondance des animaux (volailles, moutons, bœufs, chèvres), des végétaux (citrons, oranges, tamarins, noix de coco, bananes, cire, miel, riz), des denrées commerciales (coton, indigo, *toke* (alcool local)), des plantes pharmaceutiques (gommes, bejoin, aloès), des bois précieux (acajou, ébène, cèdre). Comme les seuls Européens implantés sont les pirates, les échanges commerciaux se font avec les malgaches

- **Pointe nord**[A]. George Booth, Nathaniel North (matelot) (1699), Thomas Howard (1699), James Littleton (1699), John James, John Bowen (matelot), Thomas White (matelot), David Williams (matelot) (1699), John James, John Bowen (matelot), Thomas White (matelot) (1699), George Booth, Nathaniel North (matelot), David Williams (matelot) (1699), hommes d'Howard (1700), Thomas White, Samuel Hérault (quartier-maître) (1702)
  - *Généralités*. Danger : très fort courant (d'est en ouest en hiver et d'ouest en est en été) rendant le passage de la pointe difficile voire impossible

« [Pointe nord de Madagascar :] Toutes leurs maisons étaient joliment taillées et assemblées, mais dépourvues de la moindre fondation, de sorte qu'une demi-douzaine d'hommes, en les soulevant, pouvait les transporter à leur guise. Il arrivait de voir un village entier en mouvement, chose inimaginable en Europe. »

Capitaine Johnson, Histoire générale des plus fameux pirates

- *Cap d'Ambre* ou *Pointe de l'Espérance*[F(pirate),Ih] (*Harangby* en malgache). Nathaniel North (1707), John Halsey (1707), John Halsey, David Williams (matelot) (1707), Thomas White, Samuel Hérault (quartier-maître) (1707), colonie pirate des hommes de Thomas White (100 h répartis en petits états régnant chacun sur 500 à 1000 sujets malgaches (depuis 1707), John Halsey, Nathaniel North (quartier-maître), Thomas White (membre d'équipage) (1707)
- *Baie de Diego-Suarez*. Frédéric Misson, père Caraccioli, Matthieu le Tondu (quartier-maître) (1693), Nathaniel North (1708)

« Ils commencèrent par édifier, de chaque côté du port, un fort octogonal. Quand ce fut chose faite et qu'ils eurent équipé chacun d'eux de quarante canons prélevés sur les navires portugais, ils arrangèrent une batterie angulaire de dix bouches et entreprirent, sous la protec-

tion de fortins et de bateaux, la construction de maisons et de magasins. »

Capitaine Johnson, Histoire générale des plus fameux pirates

- Baie juste au nord[A,D,E,F+(pirate),Ia,Ih,M+,P,Ra,Re,S]. Frédéric Misson, père Caraccioli (lieutenant), Matthieu le Tondu (quartier-maître) (1693), Frédéric Misson, Matthieu le Tondu (quartier-maître), Thomas Tew (1693), Frédéric Misson, Matthieu le Tondu (quartier-maître), père Caraccioli, Thomas Tew (1693), père Caraccioli (1693), Frédéric Misson, Matthieu le Tondu (quartier-maître), père Caraccioli, Thomas Tew (1694), Frédéric Misson, Matthieu le Tondu (quartier-maître), père Caraccioli (1694), Thomas Tew (1694)
  - Généralités. République pirate de Libertalia (sujette à caution) protégée par deux forts octogonaux portants 40 canons chacun, puis également 110 canons aux deux extrémités du port
- *Manangaromasigh* (intérieur des terres)[Ia]. Thomas White, Samuel Hérault (quartier-maître) (1702 ; 1704)
  - Généralités. Roi Reberimbo (en 1702)
- *Joli port naturel*[A,D,E,Ia,M+,N,P,Ra]. Johnson (1700)
- *Crique abritée*[A,E]. Thomas White, Samuel Hérault (quartier-maître) (1704)

- **Nord-ouest**. George Booth, John Bowen (matelot), Thomas White (matelot), Nathaniel North (matelot), David Williams (matelot) (1700), Thomas Howard, Johnson (matelot) (1700), Thomas Howard (abandonné seul alors qu'il était parti chasser) (1700), Johnson (1700), George Booth, John Bowen (matelot), Thomas White (matelot), Nathaniel North (matelot), Thomas Howard (matelot), David Williams (matelot) (1700), James Littleton (1700)
  - *Anquawala* ou *Analalava*. Johnson (1700), Johnson, Thomas Howard (matelot) (1700-1701), Johnson (1701)
  - *Majunga*. John James, John Bowen (matelot), Thomas White (matelot) (1699), George Booth, Nathaniel North (matelot), David Williams (matelot) (1699), George Booth, John Bowen (matelot), Thomas White (matelot), Nathaniel North (matelot), David Williams (matelot) (1699), Thomas Howard (1700)
    - Généralités. Contact : pirate Thomas Collins (1695-1699)
  - *Massaly*. Olivier Le Vasseur « La Buse » (1724-1725)

« Les pirates étaient actuellement [1714 à Sainte Marie de Madagascar] faibles et désorganisés, manquant d'un navire pour faire le moindre ravage. Le moral était bas, et Rogers sentit qu'ils pouvaient facilement être persuadés de se rendre en échange de clémence. Cela devait être fait rapidement cependant : cinquante marins du navire hollandais Schoonouwen *étaient échoués sur la côte Ouest de l'île et prévoyaient de rejoindre les pirates. »*

Colin Woodard, The republic of pirates

- **Installation pirate autour de Sainte-Marie (Côte nord-est)**[A,D,E,F,H,Ia,Ih(en majorité),M,N,P,Ra].
  - *Généralités*. Cette installation, de taille croissante à la fin du XVII[e] siècle, décroît à partir de 1699, pour regrandir à partir de 1718, renforcée par les pirates chassés de Nassau et pour définitivement péricliter en 1724. De nombreux pirates vivant à terre sont massacrés par les Noirs accueillis par eux. Le nombre de pirates varie énormément d'un mois sur l'autre, car les forbans de Sainte Marie échangent de manière régulière avec les pirates, receleurs, gouverneurs et marchands des Antilles et de la Nouvelle Angleterre (ex : Adam Baldridge). Ces alliés, comme le gouverneur de New York, le colonel Fletcher révoqué en 1698, commencent à attirer les soupçons voire à connaître des difficultés avec la justice vers la toute fin du XVII[e] siècle. Les marchands de Nouvelle-Angleterre cessent peu après leur commerce avec Sainte-Marie. En 1711, il ne reste à Sainte-Marie que 70 pirates avec une frégate et un sloop, sans soutien des indigènes.

« [Thomas] Barrow n'avait pas de navire à lui mais paradait dans l'île [de New Providence], se disant «gouverneur de Providence» et promettant d'en «faire un second Madagascar». »

Colin Woodard, The republic of pirates

- *Île Sainte-Marie* (nord-est de l'île). Alexander Dalzeel (1685-1695), William May, Robert Culliford (quartier-maître) (1690), James Kelley (1691), William May, Robert Culliford (quartier-maître) (1693), Thomas Tew (1694), Henry Avery, James Plantain (canonnier d'Avery) (1695), Henry Avery, Alexander Dalzeel (matelot) (1695), Frederick Phillips, Samuel Burgess (second) (1695), Phillip Bobington (1695), John Hoar (1696), Dirk Chivers (1696), Dirk Chivers, John Hoar (1696), Thomas Collins (1696-1716?), John Hoar† (assassiné) (1697), William Kidd (1697), Jacques Léger (1697), Samuel

Burgess (1697), James Kelley (1698), William Kidd (1698), Robert Culliford, David Williams (matelot à bord de Culliford), John Swann, Dirk Chivers (1698-1699), William Kidd, James Kelley (1698), Nathaniel North, George Booth (canonnier) (1698), Samuel Burgess, Jacques Léger (membre d'équipage) (1698), Ort Van Tyle (avant 1699-après 1702), Samuel Inless, Nathaniel North (quartier-maître) (1699), James Littleton (1699-1701), Samuel Inless (brûle son navire) (1699), Nathaniel North (1699), William May (1699), Frédéric Misson† (assassiné par Ort Van Tyle) (1699), George Booth, Nathaniel North (matelot), Thomas Howard (matelot), David Williams (matelot) (1699), Johnson (1700), Samuel Burgess (1700), Thomas Howard, Thomas White (quartier-maître), David Williams (matelot) (1702), Thomas Howard (1702), Thomas White (à terre) (1702-1703), Thomas White, Samuel Hérault (quartier-maître) (1704), Daniel Burgess (à terre) (1707), David Williams, Daniel Burgess (matelot) (1707), hommes de Halsey (1708-1719), Christopher Condent (1719), Thomas Cocklyn (1720-?), Christopher Condent (1720-1721), Thomas Matthews (1721), John Taylor, Olivier Le Vasseur « La Buse », Paulsgrave Williams (quartier-maître de Le Vasseur) (1722), Olivier Le Vasseur « La Buse », Paulsgrave Williams (quartier-maître) (1722-1724), Thomas Matthews (1724)

- Généralités.
  - Un paradis perdu. Nassau dans les Indes Occidentales s'est construit à l'image de Sainte-Marie, considérée par beaucoup comme un paradis perdu. On y trouve de l'eau douce, des lieux de carénages et de protection contre les cyclones, de la nourriture fournie par des indigènes amicaux. L'île n'est pas fortifiée, mais est difficilement accessible aux forts bâtiments et des canons à terre peuvent aisément y être installées en batterie.
  - Gouvernance. Les pirates se retrouvent ici sans qu'il n'y ait de gouverneur, sauf Thomas Collins (homme d'Avery) en 1714 et James Plantain qui affirme l'être en 1729. Contact et informateur : receleurs de Nouvelle-Angleterre (Adam Baldridge (1685-1697), Edward Welsh (après 1697), John Pro (autour de 1702)
  - Navires de guerre. Port d'attache de la division de James Littleton (HMS Anglesea (deux-ponts de 50 canons), HMS Hastings (frégate de 32 canons), HMS Lizard (corvette de 24 canons) (1699-1701))
  - Face à l'île sur Madagascar. Ort Van Tyle (avant 1699-après 1702), David Williams, Thomas Collins (esclaves durant 6 mois chez Ort Van Tyle avant de s'échapper) (1702)
  - Principauté du prince Rebeiharang. Nathaniel North (à terre) (1699-1700), David Williams (1702)
- *Baie d'Antongil* (*Ranter's Bay* en anglais) [F(pirate : 1720→)]. James Plantain (1717-après 1729), Nathaniel North (1708), Olivier Le Vasseur « La Buse » (1725-1729)
  - Généralités.
    - Base de la traite négrière hollandaise
    - Contact : James Plantain Roi de « Ranter's Bay » (ancien pirate de renom ayant navigué avec Avery, Conajee Angria et England)
- *Ambonavonla* (40 milles au sud de Sainte-Marie sur le fleuve Manansallang). Johnson (1701), Davis Williams (1703), Thomas White, Samuel Hérault (quartier-maître) (1703), Nathaniel North (capitaine d'un royaume ou utopie : les pirates vivent comme des rois avec des centaines de malgaches pour sujets, réglant les conflits entre leurs voisins et montrant union, respect et justice) (1704-1709), Thomas White, Samuel Hérault (quartier-maître), David Williams (matelot) (1705), Thomas White, Samuel Hérault (quartier-maître) (1705-1708), John Halsey (1707), Nathaniel North (1708), Nathaniel North†[A] (assassiné par les malgaches vaincus qu'il a invités) (1709)
- *Mangora* (autour du fleuve Manigori). Nathaniel North[A] (à terre avec 50 blancs et 300 malgaches) (1706)
- *Olumbah* (ou *Orontari* ?). Thomas White, Samuel Hérault (quartier-maître) (1704)
  - Généralités. Presqu'île bordée par la mer d'un côté, et par une rivière de l'autre. Communauté de pirates (12 en 1704) défendue par une vingtaine de canons, avec des groupes similaires le long du fleuve.
- *Charnock Point*.
  - Généralités. Colonie de pirates
- *Fort Marisan*[F].
  - Généralités. Trente pirates dans un fort

« À leur arrivée [de John Bowen] sur Madagascar [en 1701], ils jetèrent l'ancre sur la côte est, à un endroit du nom de Maritan. Ayant quitté le bord, ils s'établirent à terre sur une plaine féconde bordant un fleuve. Ils construisirent un fort à son embouchure,

et un plus petit qui regardait de l'autre côté, vers la campagne : le premier devait les protéger contre une mauvaise surprise venue de la mer, l'autre était une sécurité contre les naturels […]. Ils édifièrent aussi une petite ville destinée à des maisons d'habitation. »

Capitaine Johnson, Histoire générale des plus fameux pirates

- **Maratan** ou **Maritan (côte est)**[A,D,E+,H,Ia,Ih,M,N,P,Ra,Re,S,V A,D,F(pirate)]. Samuel Burgess, Jacques Léger (membre d'équipage) (1698), John Bowen, Nathaniel North (quartier-maître), David Williams (matelot) (installés à terre avec un navire) (1701-1702), Nathaniel North (1707), John Halsey, Nathaniel North (quartier-maître), Thomas White (membre d'équipage), David Williams (matelot) (1707), John Halsey†, Nathaniel North (quartier-maître), Thomas White (membre d'équipage), David Williams (matelot) (1707-1708), David Williams, Nathaniel North (quartier-maître), Thomas White (membre d'équipage) (1708), Nathaniel North, Thomas White (membre d'équipage) (1708)
  - *Manangoaro* ou *Manangourou*. David Williams, Daniel Burgess (matelot) (1708)
  - *Atsinanana*. Nathaniel North (à terre avec une troupe de 50 blancs et 300 malgaches) (1706)

« La côte est de l'île [Madagascar] est divisée en de nombreuses principautés ou petits royaumes qui s'affrontent continuellement, et pour des raisons fort mesquines. Le moindre prétexte est pour ces gens un casus belli, *surtout si le voisin a en partage un important cheptel, ressource qui, avec les esclaves, fait la richesse de ces régions. Après avoir perdu une ou deux batailles, le vaincu s'acquitte du prix de la paix en remettant au vainqueur le nombre exigé de bœufs et d'esclaves. »*

Capitaine Johnson, Histoire générale des plus fameux pirates

- **Sud-est de l'île**.
  - *Fort (*ou *Port* ou *Cap)-Dauphin (sud-est)*. Phillip Bobington (1695), John Bowen, Nathaniel North (quartier-maître) (1702), Thomas White, Samuel Hérault (quartier-maître) (1703), Nathaniel North (1704), Samuel le mulâtre (1705?-1724?)
    - Généralités. Trente pirates, pas de fortification (fin XVIIème-173?)
  - *Divers royaumes*. David Williams (grand héros dans les guerres entre principautés malgaches) (1693-1698)

« Du côté ouest [de Madagascar], les principautés sont pour la plupart coiffées par un souverain unique résidant près de Methelage et qui est […] bienveillant pour les Blancs. »

Capitaine Johnson, Histoire générale des plus fameux pirates

- **Royaume de Bataw (ouest et sud-ouest)**[Ih(1690-1693),Ia++(1693→)]. Frédéric Misson, père Caraccioli (lieutenant), Matthieu le Tondu (quartier-maître) (1693)
  - *Baie de Boina* ou *Boyne*[Ih]. David Williams† (assassiné), Daniel Burgess (matelot) (1708)
    - Généralités. Le gouverneur tue les Européens riches par traitrise pour les dépouiller de leur or (?-1708)
  - *Methelage*. Hommes d'Avery (1695), Samuel Burgess (1697), John James, John Bowen (matelot), Thomas White (matelot) (1699), George Booth, Nathaniel North (matelot), David Williams (matelot) (1699), John Cornelius, Joseph Williams (matelot) (1700), Joseph Williams, John Cornelius (dégradé) (1701), Thomas Howard (1701), Thomas White (matelot) (1701-1702), Thomas Howard (1702), Thomas White, Samuel Hérault (quartier-maître) (1702), Thomas Howard, Thomas White (quartier-maître) (1702), John Bowen, Nathaniel North (quartier-maître) (1702), John Bowen, Thomas Howard (1703), Thomas Howard (1703), Thomas White, Samuel Hérault (quartier-maître), David Williams (matelot) (1703), Thomas Collins (« gouverneur »), Zachary Burgess, John Pro (sans navire) (1703-1716), David Williams (1707-1708), Nathaniel North (à terre) (1708), Samuel Burgess (à terre) (1708), Nathaniel North (1708), Samuel Burgess† (à terre, malade et borgne, puis empoisonné) (1712-1717)
    - Pombotoque. John Cornelius, Joseph Williams (matelot) (1700)
    - Colonies des Hommes de Tew. Thomas Tew (1692)
  - *Baie de Saint-Augustin (Bataw en malgache) (sud-ouest de l'île)*[C,E,Ia+]. Roi Mush Mango jusqu'en 1698. David Williams (à terre) (1693), Frederick Phillips, Samuel Burgess (tous deux à terre) (1694-1695), *Nathaniel North* (1697), John James (1698), John Bowen, Thomas White, Boreman (1698-1699), Achen Jones, David Williams (matelot) (1698), chaudronnier du navire, Nathaniel North (quartier-maître) (1698), Nathaniel North (1698), Nathaniel North, David Williams (matelot) (1698), William Read, John James (quartier-maître) (1699), William Read, John

James (quartier-maître), John Bowen (matelot), Thomas White (matelot) (1699), George Booth, John Bowen (matelot), Thomas White (matelot), Nathaniel North (matelot), Thomas Howard (matelot), David Williams (matelot) (1700), Thomas Howard (1701), John Bowen, Nathaniel North (quartier-maître) (1702), Thomas White, Samuel Hérault (quartier-maître) (1703), John Bowen, Nathaniel North (quartier-maître) (1703), Thomas White, Boreman, John Bowen, Nathaniel North (quartier-maître) (1704), *John Halsey* (1705), Samuel Burgess (1708), Nathaniel North (1708), Samuel Burgess, Nathaniel North (prisonniers de l'équipage de North) (1708)

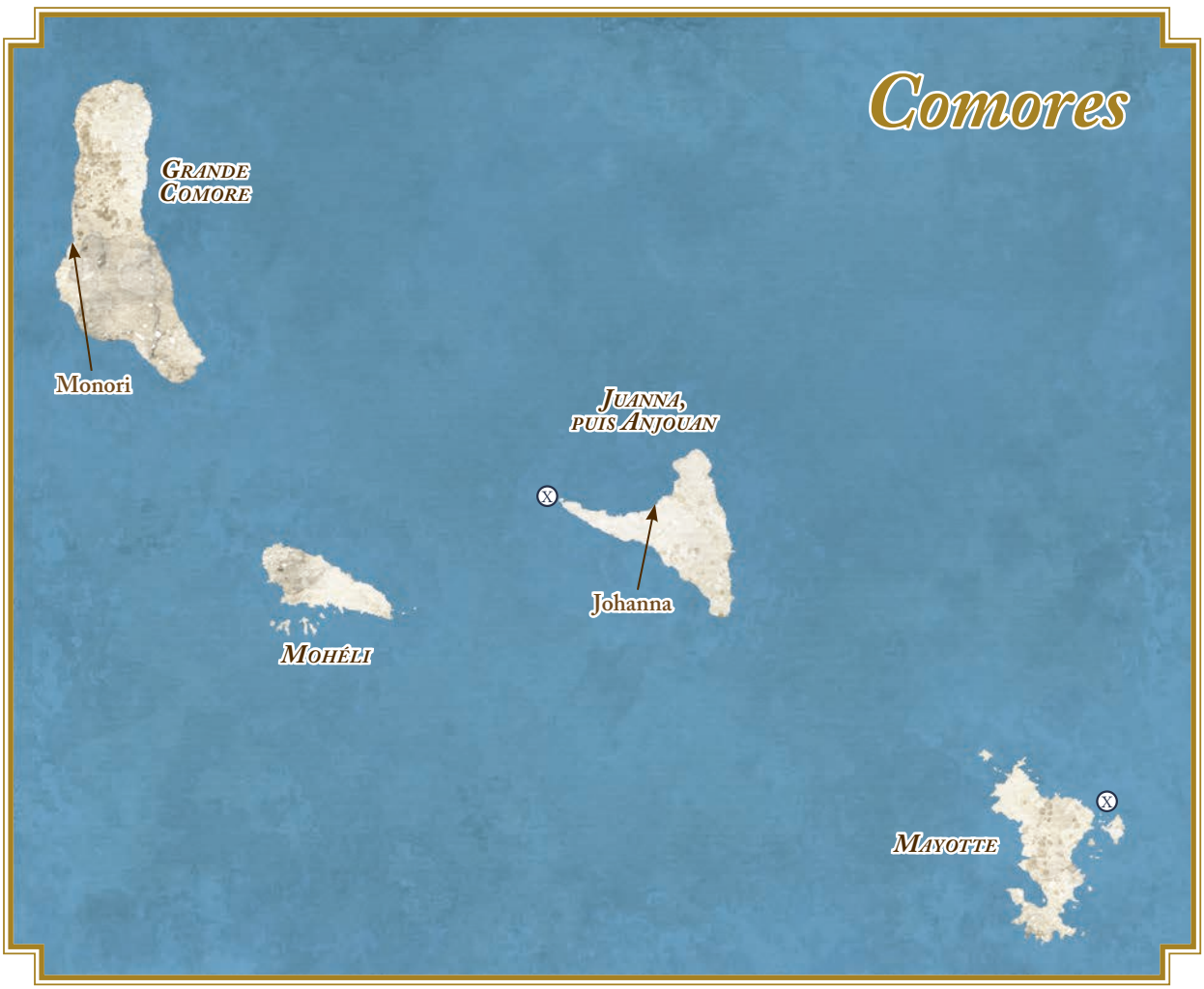
- Généralités. Lieu commun d'aiguade pour les navires européens empruntant le passage intérieur
- Île au nord de la baie. John James, Thomas Miller (quartier-maître) (naufrage) (1699)

- *Youngoul*. Samuel Burgess (naufragé) (1710-1711)
- **Elexa (sud de l'île)**. Roi Mafaly (1698). Thomas White, Boreman, John Bowen (1698), Samuel Burgess (1700)

« Un Anglais et un habitant de Juanna [Anjouan dans les Comores] ne font qu'un. »

Dicton juannien

Comores[P(1795-1820)]. Coeb (1635), Coeb (fuite mais sans son trésor) *vs* John Proud (1635 ou 1636), Henry Avery, Alexander Dalzeel (matelot) (1695), Dirk Chivers (1696), James Littleton (1699-1701), Edward England, John Taylor (1720), Jasper Seagar (1720), Edward England, John Taylor, Jasper Seagar (1720), Edward England, John Taylor, Jasper Seagar, Olivier Le Vasseur « La Buse » (à bord du navire de Seagar), Paulsgrave Williams (à bord du navire de Seagar), James Plantain (canonnier d'England) (victoire et capture) *vs* Mackra (1720), Edward England (condamné à être marronné), John Taylor, Jasper Seagar, Olivier Le Vasseur « La Buse » (à bord du navire de Seagar),



Paulsgrave Williams (à bord du navire de Seagar), James Plantain (canonnier d'England, avec ce dernier) (victoire et capture) (1720), Thomas Matthews (1721-1724), pirates des tribus malgaches Sakalaves et Betsimisaraka[A] (réduction de la population entière en esclavage) (fin XVIII[e] et début XIX[e])

- **Grande Comore**[A,C+,D,m,G,H,Ia,Ih,M,N,P,Ra,Re,S,V].
  - *Monori*. Nathaniel North[A] (1697)

« Leurs femmes indigènes [de Juanna] faisaient montre d'une sollicitude qu'ils n'eussent jamais soupçonnée. C'était même plus que de la sollicitude : l'épouse d'une des victimes resta quelques temps, aussi immobile qu'une statue, à fixer le corps de son mari. […]

- Et à quoi me servira-t-elle, toute cette ordure qui brille ? Si elle pouvait m'obtenir le rachat de mon mari et son retour d'outre-tombe, je l'accepterais volontiers, mais puisqu'elle ne saurait le persuader de revenir ici-bas, je n'en ai pas l'usage. Faites-en ce que vous voudrez. […]

Elle s'étendit près de lui, l'étreignit et, s'étant redressée, se perça tout soudain le sein gauche de la pointe d'une baïonnette ; elle retomba morte sur le cadavre de son mari. »

Capitaine Johnson, Histoire générale des plus fameux pirates

- **Juanna (Anjouan)**[A,C+,D,E,Ia,P,Ra]. Frédéric Misson, père Caraccioli, Matthieu le Tondu (quartier-maître) (1693), père Caraccioli (1693), Isaac Veyret (naufrage) (1696), William Kidd (1697), David Williams, John Pro (1702), John Bowen, Nathaniel North (quartier-maître) (1702), Thomas Howard (1703), John Bowen, Nathaniel North (quartier-maître) (1703), John Halsey, Thomas White (membre d'équipage) (1707), Nathaniel North (1708), deux pirates ou corsaires français, Samuel Burgess (1710), Edward England, James Plantain (canonnier d'England) (1720), Mackra (1720)
  - *Généralités*. Alliance très forte entre les Juanniens et les Anglais

« J'appris dans cette ville que les pirates avaient offert mille écus à quiconque me livrerait entre leurs mains, somme qui en eût décidé plus d'un s'ils n'eussent su que le roi et les chefs de ce pays [Anjouan] étaient nos alliés. »

Capitaine Mackra, in Capitaine Johnson, Histoire générale des plus fameux pirates

  - *Johanna* ou *Kingstown*. William Kidd (1697), Edward England, John Taylor, Jasper Seagar, Olivier Le Vasseur « La Buse » (à bord du navire de Seagar), Paulsgrave Williams (à bord du navire de Seagar), James Plantain (canonnier d'England) (1720), Mackra (1720)
- **Mayotte**[C+,E+(profusion de provisions bn marché),Ia]. Henry Avery, Thomas Tew, Joseph Farrell, James Plantain (canonnier d'Avery), Dirk Chivers (matelot sur le navire de Farrell), Alexander Dalzeel (matelot sur le navire d'Avery) (1695), Joseph Farrell, Dirk Chivers (matelot) (échouage du navire) (1695), Dirk Chivers (1695), Nathaniel North[A] (1697), John James, George Booth (matelot), John Bowen (matelot), Thomas White (matelot), David Williams (matelot) (1699), David Williams, John Pro (1702), Thomas Howard (1702), John Bowen, Thomas Howard (1703), Thomas Howard (1703), Thomas White, Samuel Hérault (quartier-maître) (1705), Nathaniel North (1708), Olivier Le Vasseur « La Buse », Paulsgrave Williams (quartier-maître de Le Vasseur) (naufrage) (1720), Edward England, Christopher Condent, James Plantain (canonnier d'England) (1720), Edward England, John Taylor, Jasper Seagar, Olivier Le Vasseur « La Buse » (à bord du navire de Seagar), Paulsgrave Williams (à bord du navire de Seagar), James Plantain (canonnier d'England) (1720), Christopher Condent (1720)
- **Moheli**[C,E,Ih]. Frédéric Misson, père Caraccioli, Matthieu le Tondu (quartier-maître) (1693), Isaac Veyret « Desmaert » (1696), William Kidd (1697), David Williams, John Pro (1702)

« Bowen tomba malade de dysenterie, maladie aussi endémique aux Mascareignes [La Réunion et Maurice] qu'elle l'est dans les Indes Occidentales. »

Capitaine Johnson, Histoire générale des plus fameux pirates

Archipel des Mascareignes[C,M]. Edvardt David, Peter Harris (le neveu) (officier), James Kelley (membre de l'équipage) (1686), Nathaniel North (1698)

- **Île Bourbon** (NdlA : La Réunion)[E-,F]. Henry Avery, Thomas Tew, William May, Thomas Hollingsworth, Alexander Dalzeel (1695), Isaac Veyret « Desmaert » (gracié) (1696-1700), Samuel Burgess, Jacques Léger (membre d'équipage) (1699), James Littleton (1699-1701), John Bowen, Nathaniel North (quartier-maître) (1702), John Bowen†, Nathaniel North (quartier-maître) (1704), Nathaniel North (1704), Thomas White, Samuel Hérault (quartier-maître) (1705), Thomas White, Samuel Hérault (quartier-maître) (1706), John Halsey (1707), Nathaniel North (1708), Olivier Le Vasseur « La Buse », John Taylor



(1721), Christopher Condent (1721), *Christopher Condent* (grâcié) (1721-1723)

- Généralités. Une grâce offerte aux pirates de Madagascar (1723-1724).
- *Rade de Saint Denis*. John Taylor, Olivier Le Vasseur « La Buse », Paulsgrave Williams (quartier-maître de Le Vasseur) (victoire, la plus grande prise de l'histoire : 27 M£) (1721)
- *Rade de Saint Paul*. John Taylor, Olivier Le Vasseur « La Buse », Paulsgrave Williams (quartier-maître de Le Vasseur) (1721)

« L'endroit [Maurice] regorge de poissons venimeux, de l'espèce dite « poisson rose », bien connue du capitaine Bowen ; il adjura ses hommes de n'en point manger ; mais ils étaient à terre, où il n'est pas de capitaine qui tienne. »

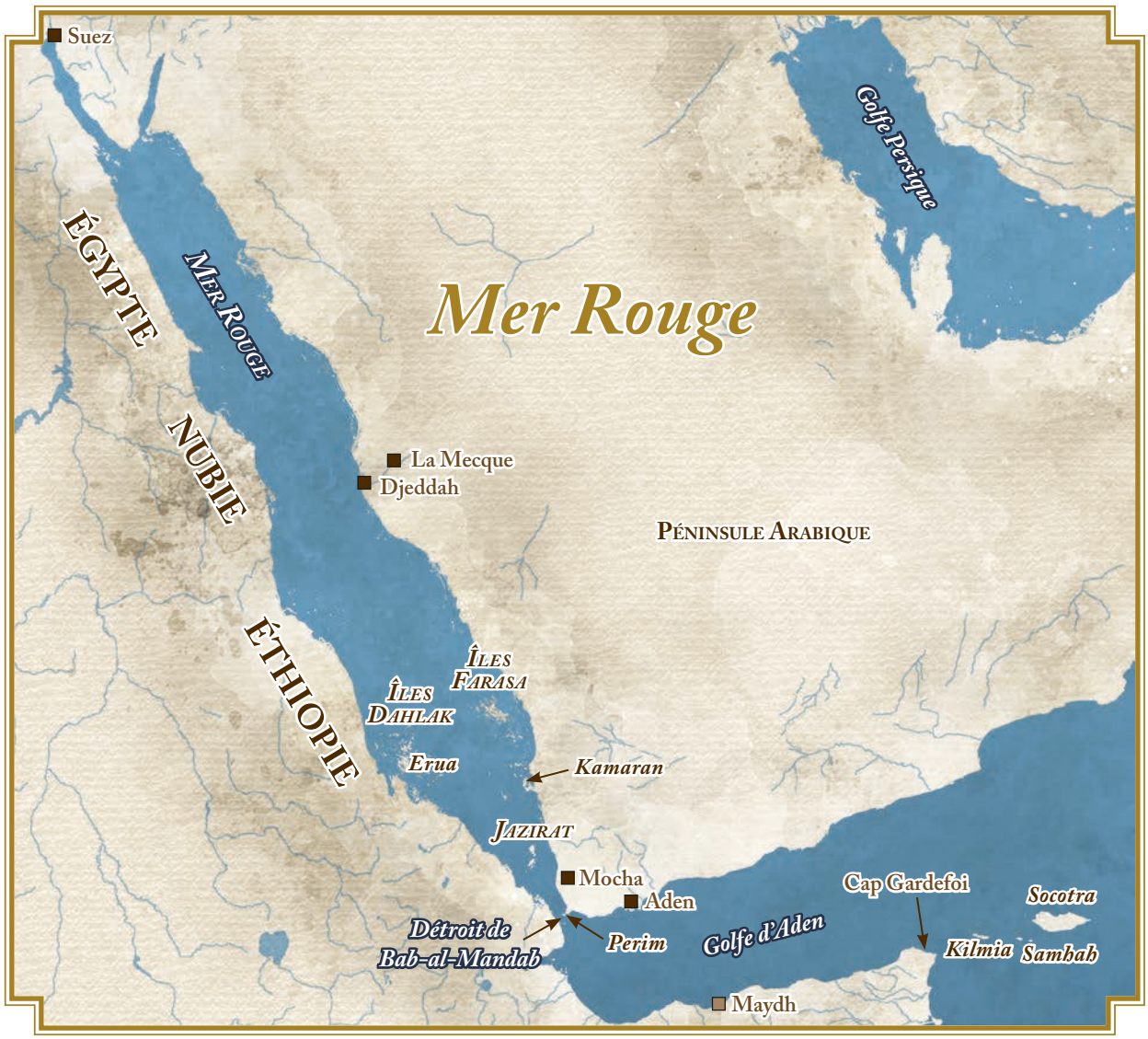
Capitaine Johnson, Histoire générale des plus fameux pirates

- **Île de France** (NdlA : Maurice)[C+,E+,M,P(→1722),Ra,S+]. *Hendrik Brouwer* (1610), *Abel Janszoon Tasman* (1642), John Bowen, Samuel Hérault (quartier-maître), Nathaniel North (matelot), Thomas Howard (matelot), Thomas White (matelot) (1701), John Bowen, Nathaniel North (quartier-maître) (1702), Thomas Howard (1702), John Bowen, Thomas Howard (second) (1703), Nathaniel North (?), Edward England (marroné), James Plantain (marroné) (1720), John Taylor, Olivier Le Vasseur « La Buse », Paulsgrave Williams (quartier-maître de Le Vasseur) (1721), Thomas Matthews (1722), Fleetwood Pellew (1808)
  - *Site de naufrage*[82] (Très peu accessible (-3)). L'East Indianman français Saint Géran, sombre en 1744 non loin de l'Île de France, avec à son bord 18 coffres et un baril de pièces d'argent. Seuls 9 marins survivent au naufrage.
  - *Récif de Saint-Thomas*. John Bowen, Samuel Hérault (quartier-maître), Nathaniel North (naufrage) (1700)

Moyen Orient

Mer Rouge. Hans Dekker (1618), Quail (1630-1632), John Weddell (1635), Cornelis Claaszoon Wegh (1662), Thomas Tew (1692), William May, Robert Culliford (quartier-maître) (1693), Joseph Farrell, Dirk Chivers (matelot) (1694), William Kidd, Thomas Tew (1695), Jacques Léger (1695), Robert Glover, Dirk Chivers (membre d'équipage) (1695-1696), Dirk Chivers (1696), John Hoar (1696), Dirk Chivers, John Hoar (1696), Robert Culliford, John Swann, Dirk Chivers (1698), Nathaniel North, David Williams (1698), Robert Culliford, David Williams (matelot à bord de Culliford), John Swann, Dirk Chivers, Nathaniel North (1698), Robert Culliford, John Swann, Dirk Chivers (1698), Nathaniel North (privé de 130000£ de prise et sommé par Culliford et Chivers d'être coulé s'il ne met pas les voiles) (1698), Rowen, Nathaniel North (quartier-maître du capitaine), Samuel Hérault (quartier-maître), John Bowen (matelot), Thomas White (matelot), Thomas Howard (matelot) (1700), Edvardt David (1700), *John Halsey* (1706), John Halsey (1706), Christopher Condent (1720), Ben Johnson (1750)

- **Détroit de Bab-al-Mandab**[C]. Coeb (1635), Thomas Tew (1693), Thomas Tew† *vs Fateh Muhammed* (1695), Henry Avery, Joseph Farrell, Thomas Wake, William Want, James Plantain (canonnier d'Avery), Dirk Chivers (matelot sur le navire de Farrell) (1695), pirates Al Qasimi (1700-1820), John Halsey, Thomas White (membre d'équipage) (1707)
- **Côte d'Éthiopie**. Pirates Al Qasimi (1700-1820), Thomas White, Samuel Hérault (quartier-maître) (1706)
- **Île Mabbee**. William Kidd (1697)
- **Île de Perim**[C,D]. William Kidd (1697)
  - *Généralités*. Lieu parfait pour épier les navires qui passent le détroit de Bab al-Mandab
- **Suez**. Pirates arabes (XV^e^-XIX^e^ siècles), *Kurtoğlu Muslihiddin Reis* (1517), *Sinan Reis*† (1540-1546), *Piri Reis* (1547-1552), *Murat Reis* (l'ancien) (1552)



Golfe d'Aden[C+++]. Vicente Sodré, Brás Sodré (1503), Henry Avery, Thomas Tew, William May, Thomas Hollingsworth, Thomas Wake, William Want, James Plantain (canonnier d'Avery) (1695), Dirk Chivers, John Hoar (1696), John Hoar (1696), Rowen, Nathaniel North (quartier-maître du capitaine), Samuel Hérault (quartier-maître), John Bowen (matelot), Thomas White (matelot), Thomas Howard (matelot) (1700), pirates Al Qasimi (1700-1820)

- **Aden**. *Piri Reis*[A] (1548), *Murat Reis* (l'ancien) (1552)
- **Baie de Defarr**. Thomas White, Samuel Hérault (quartier-maître) (1706)
- **Cap Gardefoi**. William Kidd (1697)
- **Maydh**. Henry Avery, James Plantain (canonnier) (1695)
- **Île de Socotra**[C,D].
- *Généralités*. Les proies en ce lieu sont les pèlerins au retour de la Mecque en juillet et en août

Sultanat d'Oman[1]

- **Îles de Khuriya Muriya**[A]. Vicente Sodré, Brás Sodré (naufrage lors d'une tempête) (1503)

Golfe Persique & Golfe d'Oman. *Piri Reis* (1552), *Murat Reis* (1553), Seydi Ali Reis (victoire) *vs flotte portugaise* (1554), Seydi Ali Reis (lourde défaite) *vs flotte portugaise* (1554), William May (1693), Jacques Léger (1695-1696), Dirk Chivers (1696), John Hoar (1696), William Read†, John James (quartier-maître), John Bowen (matelot), Thomas White (matelot) (1699), John James, John Bowen (matelot), Thomas White (matelot) (1699), John Cornelius, Joseph Williams (matelot) (1700), pirates Al Qasimi (1700-1820), John

1. NdlA : actuelle Somalie

Bowen, Nathaniel North (quartier-maître) (1703), Ben Johnson (1750-?), Rahmah ibn Jabir (1795-1826), John Ferrier (1808), Major General William Grant Keir (1819-1820)

- **Île de l'Antilope**[A,C,D,Ra]. John Cornelius, Joseph Williams (matelot) (1700), Joseph Williams, John Cornelius (dégradé) (1700)
- **Mer d'Arabie**[C]. Henry Avery, William May, Thomas Hollingsworth, Thomas Wake, William Want, Joseph Farrell, James Plantain (canonnier d'Avery), Alexander Dalzeel (matelot à bord du navire d'Avery) (1695), Henry Avery, William May, Thomas Hollingsworth, Thomas Wake, William Want et un corsaire, James Plantain (canonnier d'Avery), hommes de Tew (libérés du *Fateh Muhammed*) (1695), Rowen, Nathaniel North (quartier-maître du capitaine), Samuel Hérault (quartier-maître), John Bowen (matelot), Thomas White (matelot), Thomas Howard (matelot) (1700)
- *Embouchure de l'Indus*[C]. Henry Avery, Thomas Tew, William May, Thomas Hollingsworth, Alexander Dalzeel, James Plantain (canonnier d'Avery) (1695)



- **Ville d'Arabie**. Nathaniel North[A] (1708)
- **Bahraïn** (*Dilmun*). *Piri Reis*[A] (1552), Rahmah ibn Jabir, flotte arabe de Mascatte[A] (1816), Rahmah ibn Jabir, flotte arabe de Shiraz[A] (1820), Rahmah ibn Jabir (1820-1821), Rahmah ibn Jabir, flotte arabe de Mascatte[A] (1825)
- **Bassora**. *Piri Reis* (abandonne sa flotte et retourne en Égypte) *vs* flotte portugaise (blocus) (1552), *Murat Reis* (l'ancien) (1552), *Murat Reis* (l'ancien) (1553)
- **Dammam**[A,F(1809-1816),P]. Rahmah ibn Jabir (1809-1816, 1818-1826)
- **Mascate**. Pirates arabes. *Piri Reis*[A] (1552), Rahmah ibn Jabir (1816, 1825)
- **Détroit d'Ormuz**. *Piri Reis* (bloqué dans le Golfe Persique) *vs flotte portugaise* (blocus) (1552), *Murat Reis* (bloqué dans le Golfe Persique) *vs flotte portugaise* (blocus) (1553), Seydi Ali Reis (parvient à faire sortir sa flotte) *vs flotte portugaise* (blocus) (1554), pirates Al Qasimi (1700-1820)
  - Île d'Ormuz. *Piri Reis*[A] (1552), Ben Johnson (1750-?)
- **Perse**. *Sir Anthony Shirley* (1599)
  - *Bushehr*[A]. Rahmah ibn Jabir (1816-1818), Rahmah ibn Jabir (1822-1824)
  - *Île de Kish*. *Piri Reis*[A] (1552)
- **Péninsule du Qatar**. *Piri Reis*[A] (1552)
  - *Khor Hassan* (au nord-ouest de la péninsule)[A,F,P+]. Rahmah ibn Jabir (1795-1811), Rahmah ibn Jabir[D] (1811)
- **Qatif**. Rahmah ibn Jabir (1820), Rahmah ibn Jabir[A] (1825), Rahmah ibn Jabir[A] (1826)
- **Ras al-Khaimah** « **La Côte Pirate** ». Pirates Al Qasimi (1700-1820), Sheikh Sultan ibn Saqer Al Qasimi (1803-1808), Sheikh Hassan ibn Ali (1808-1814)
- **Shiraz**. Rahmah ibn Jabir (1820)
- **Sharjah**. Pirates Al Qasimi (1700-1820), Sheikh Sultan ibn Saqer Al Qasimi (1803-1808, après 1820)



Empire Moghol

Généralités. Cette destination est dangereuse lors de la mousson (à partir de septembre jusqu'à mars). Les pirates ne s'y rendent donc qu'au printemps et en été

De l'Indus à Surate[A,C+,D,E,Ia,M+,P,Ra].

- **Fleuve Indus**. Pirates sanganiens (depuis l'antiquité)
- **Agra** (intérieur des terres). Sir William Hawkins (1609)
- **Péninsule de Gujarat**. Pirates Coolees (1400-1800?), Vicente Sodré (chef d'escadrille), Brás Sodré (1503), Robert Culliford, John Swann (en prison) (1692-1694), Toolajee Angria (1749-1751)
  - *Beyt*. Pirates sanganiens (depuis l'antiquité)
  - *Mangrol*. Robert Culliford, John Swann, James Kelley, Ralph Stout (membre de l'équipage de Kelley)[A] (1692)
  - *Sultanpur* (sur la rivière Coorla). Pirates Coolees *vs* Radford Nunn[A] (capture de nombreux navires et esquifs) (1734), pirates Cooles (33 navires coulés ou pris) *vs* escadron anglais et néerlandais[A] (1749)
- **Surate**. Sir William Hawkins (1608)
  - *Hautes Terres de Saint Jean*. Thomas Howard, Thomas White (quartier-maître) (1703), John Bowen, Nathaniel North (quartier-maître) (1703), Thomas Howard, John Bowen, Nathaniel North (quartier-maître de Bowen) (1703), John Bowen (1704)

Côte de Malabar[A,C++,D,E,G,Ia,M+,N,P,Ra,Re]. *Sir James Lancaster* (1603-1618), Coeb (1635), John Weddell (1635-1636), nombreux pirates européens attaquant par escadrilles (1675-1700), Edvardt David, Peter Harris (le neveu) (officier), James Kelley (membre de l'équipage) (1686), Dirk Chivers, John Hoar (1696), William May, Robert Culliford (1690), Angora, Sultan du Timor (1693), Delaunay (1694?), John Steel (1694-1699), Frederick Phillips, Samuel Burgess (second) (1695), Isaac Veyret « Desmaert » (1696), William May (1696), William Kidd (1697), Dirk Chivers, Robert Culliford, John Swann (1698), Nathanael North, George Booth (canonnier) (1698), Rowen, Nathaniel North (quartier-maître du capitaine), Samuel Hérault (quartier-maître), John Bowen (matelot), Thomas White (matelot), Thomas Howard (matelot) (1700), John Bowen, Samuel Hérault (quartier-maître), Nathaniel North (matelot), Thomas White (matelot), Thomas Howard (matelot)[A] (1700), John Bowen, Thomas Howard (second), Nathaniel North (quartier-maître) (1703), Conajee Angria[A] (toute la côte de



Konkan), James Plantain (maître canonnier) (?) (1706), Connajee Angria[A] (10 forts sur la côte), James Plantain (maître canonnier) (?) (1713), Edward England, James Plantain (canonnier) (1719), Christopher Condent (1719), John Taylor, Olivier Le Vasseur « La Buse », Paulsgrave Williams (quartier-maître de Le Vasseur) (1720), Benito de Soto (1828-1831)

- **Généralités**. Croiser sur cette côte présente trois intérêts : la richesse remarquable des prises, la densité et le manque de scrupules des receleurs, et l'emploi par les Compagnie des Indes de marins indiens peu enclins à mourir pour de riches Européens

Du nord au sud

- **Bombay**[F]. James Kelley, Ralph Stout (membre de l'équipage de Kelley) (1692), Robert Culliford, John Swann, James Kelley (prisonniers à terre) (1692-1696), Angora, Sultan du Timor[A] (1696), Robert Culliford (à bord du ketch *Josiah* de l'EIC) (1696), James Kelley, John Swann (1696), Conajee Angria, James Plantain (maître canonnier) (?) (1710), Conajee Angria, James Plantain (maître canonnier) (?) (1712), Conajee Angria[A] (blocus et obtention d'une rançon) (1718), Kirby, Mackra (1720), Mackra (1720), Thomas Matthews (1721-1724), Ramajee Punt (1753)
  - *Près du port*. Angora, Sultan du Timor (victoire) *vs* vaisseau anglais (1693), flotte de 15 grabs et gallivats de Toolajee Angria *vs* Jenkins (vainqueur) (1740), Pirates Coolees (1740), Toolajee Angria (1749), Toolajee Angria (prise de plusieurs navires du convoi) *vs* Lisle (1750), Toolajee Angria (victoire) *vs* HMS *Swallow* (1751), Toolajee Angria *vs* Cheyne, William James (1751-1753), Ramajee Punt (1755), Watson, colonel Clive (1755-1756)
  - *Îles Kennery*. Conajee Angria, James Plantain (maître canonnier) (?)[A] (1710), Conajee Angria, James Plantain (maître canonnier) (?)[A] (1712)
- **Maharashtra**. Toolajee Angria (1749-1751)
  - Palgad[F]. Conajee Angria[A] (1729)
  - *Rajapur*[Re]. John Bowen, Nathaniel North (quartier-maître) (1703), Thomas Howard, Thomas White (quartier-maître) (1703), John Bowen, Thomas Howard (second) (1703)
- **Vingorla (Vengurla)**[F]. Khemt Sawunt « Kempsant » ou « The Saint Burner » (car il brûlait les églises portugaises) (années 1680)
- **Goa**[C++,G+,F]. John Taylor, Olivier Le Vasseur « La Buse », Paulsgrave Williams (quartier-maître de Le Vasseur) (1720), Toolajee Angria (victoire, prise du plus fort navire de guerre anglais en Inde) *vs* Thomas Leakes (1739), Toolajee Angria (1749-1751)
  - *Île d'Anjediva*[F]. John Taylor, Olivier Le Vasseur « La Buse », Paulsgrave Williams (quartier-maître de Le Vasseur) (1720)
  - *Rade d'Onnore*. John Taylor, Olivier Le Vasseur « La Buse », Paulsgrave Williams (quartier-maître de Le Vasseur) (1720)
- **Callicoon**[Re]. John Bowen, Samuel Hérault (quartier-maître), Nathaniel North (matelot), Thomas Howard (matelot), Thomas White (matelot) (1701)
- **Carawar** ou **Karwar**[F,G]. *Sinan Reis* (1528), William Kidd (1697), John Taylor, Olivier Le Vasseur « La Buse », Paulsgrave Williams (quartier-maître de Le Vasseur) (1720)
- **Janjira**[F]. Conajee Angria, James Plantain (maître canonnier) (?) (1706), Toolajee Angria (1749-1751)

« Angria est un pirate indien qui s'est acquis quelque renom, à la tête de forces importantes, servi au surplus par les nombreuses places qu'il occupe le long de la côte. Ses entreprises gênent fort le commerce européen – et tout spécialement celui des Anglais. La principale de ses retraites, Callaba, située à quelques lieues de Bombay, jouit d'une position stratégique avantageuse à l'entrée de la rade. »

Capitaine Johnson, Histoire générale des plus fameux pirates

- **Forteresses de Vijayadurg**[F++], **de Kobala**[F++], **d'Alibag**[F+], **de Kennery**[F] **et 36 forts et places fortifiées sur la côte entre Bombay et Vingorla**. Conajee Angria (1704-1729), Thomas Matthews[A] (1721), John Taylor, Olivier Le Vasseur « La Buse », Paulsgrave Williams (quartier-maître de Le Vasseur) (1721), Thomas Matthews[A] (1724), Sakhajee Angria (1729-1734), Sumbhajee Angria (1729-1746), Mannajee Angria (1729-1759), Rughoojee Angria (1759-1798)
  - *Généralités*. Certains capitaines d'Angria sont européens (hollandais surtout)
  - *Les Forteresses*.
    - Alibag[F+]. Conajee Angria (1704-1729)
    - Caranjah[F]. Mannajee Angria vs Inchbird (capture de plusieurs grabs et gallivats) (1739)
    - Chaul[F]. Vicente Sodré (chef d'escadrille), Brás Sodré (1503), Conajee Angria, James Plantain (maître canonnier) (?) (1712), Mannajee Angria (1735), Sumbhajee Angria[A] (1740)
    - Deodroog[F]. Conajee Angria (1704-1729), Sumbhajee Angria (1729-1746)
    - Île Elephanta. Mannajee Angria (1739)

- Futihgurh[F]. Conajee Angria (1704-1729), Sumbhajee Angria (1729-1746)
- Kobalah[F++]. Sakhajee Angria (1729-1734), Mannajee Angria, Yessajee Angria (1734-1735), Yessajee Angria (1735), Mannajee Angria (vainqueur)[A] vs Yessajee Angria (1735), Sumbhajee Angria (vaincu)[A] vs Mannajee Angria (1735), Manajee Angria† (1735-1759), Sumbhajee Angria[A] (1740), Toolajee Angria (fait prisonnier) vs Ballajee Bajee Rao (1740), Sumbhajee Angria vs Mannajee Angria (récupère le navire anglais attaqué) (1743), Rughoojee Angria† (1759-1793)
- Koolta[F]. Sumbhajee Angria, Toolajee Angria (1729-1746), Toolajee Angria (1746-1755)
- Kunnikdroog[F]. Conajee Angria (1704-1729), Sumbhajee Angria (1729-1746)
- Oochitgurh[F]. Conajee Angria (1704-1729), Sumbhajee Angria (1729-1746)
- Rajmachee[F]. Sumbhajee Angria, Toolajee Angria (1729-1746), Toolajee Angria (1746-1755)
- Jyegurh[F]. William James (1755)
- Vijayadurg (ou Gheriah)[F++]. Sumbhajee Angria, Toolajee Angria (1729-1746), Sumbhajee Angria (victoire) vs flotte de 7 navires de guerre (1739), Sumbhajee Angria (attaque) vs Inchbird (1740), Toolajee Angria (1746-1755), Toolajee Angria (1747), Toolajee Angria (repli) vs Hough (1747), Toolajee Angria (perte des 4 forts) vs William James[A] (1755), Toolajee Angria (négociation de reddition avec Ramajee Punt) vs Watson, colonel Clive (assaut et destruction de la flotte de Toolajee), Ramajee Punt (1756)
- Yeswuntdroog[F]. Conajee Angria (1704-1729), Sumbhajee Angria (1729-1746)
- Villes et villages fortifiés : Byroogurh, Kotla, Vickutgurh, Manikgurh, Mirggurh, Sagurgurh, Russalgurh, Palgurh, Ramdroog, Gurhee Karaputtun, Ramdroog, Rajapoor, Amber, Sataolee, Kamtey, Sreewurdun, Munrunjun. Conajee Angria (1704-1729), Sumbhajee Angria (1729-1746)

- **Canara**. Toolajee Angria (1749-1751)
  - Mangalore[F]. *Sinan Reis* (1528), Toolajee Angria (1739)
  - Onor ou Honore[F]. Toolajee Angria (1739)
- **Cannanore** ou **Cananoor**[F]. Vasco da Gama (amiral de la 4e armada), Vicente Sodré (chef d'escadrille), Brás Sodré (capitaine de vaisseau) (1502-1503), John Bowen, Samuel Hérault (quartier-maître), Nathaniel North (matelot) (1700)
- **Tellicherry**[F]. Philip Babington (1685), John Bowen, Samuel Hérault (quartier-maître), Nathaniel North (matelot) (1700), John Taylor, Olivier Le Vasseur « La Buse », Paulsgrave Williams (quartier-maître de Le Vasseur) (1720), Toolajee Angria (1749-1751)
- **Calicut**[F]. Vasco da Gama (pris en embuscade) *vs* grande flotte du Zamorin of Calicut (1502), Vicente Sodré, Brás Sodré (victoire écrasante) *vs* grande flotte du Zamorin of Calicut (1502), *Sinan Reis* (1528), William Kidd (1697), Conajee Angria (1702), John Taylor, Olivier Le Vasseur « La Buse », Paulsgrave Williams (quartier-maître de Le Vasseur) (1720)
- **Taunoor**[C,F,Re]. John Bowen, Samuel Hérault (quartier-maître), Nathaniel North (matelot) (1700)
- **Cangranoore**[C,F,Re]. John Bowen, Samuel Hérault (quartier-maître), Nathaniel North (matelot) (1700)

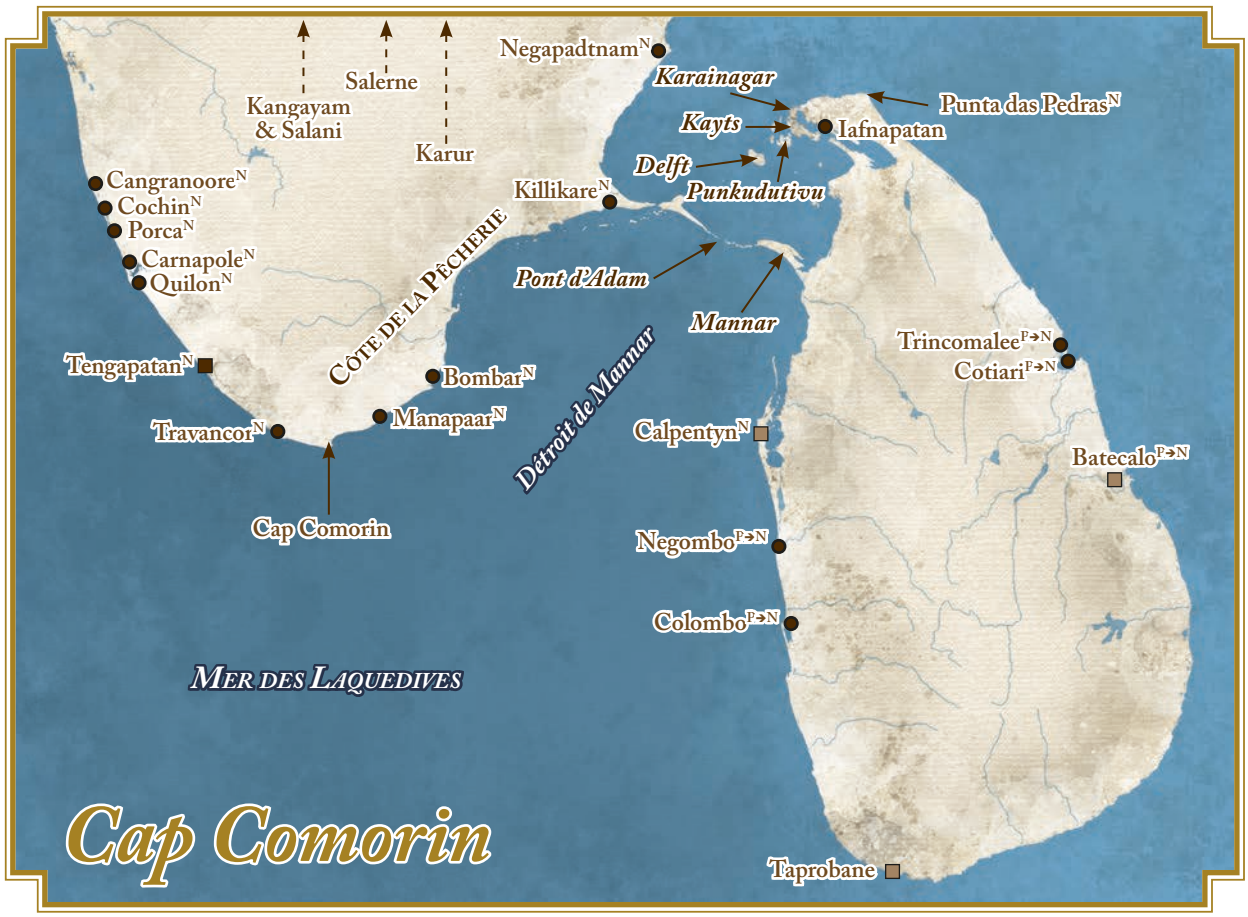
« Ils [John Taylor et Olivier Le Vasseur] aperçurent un bâtiment en direction du sud et se mirent en devoir de lui donner la chasse, mais celui-ci leur fila sous le nez et s'en alla mouiller sous le fort de Cochin. Qu'à cela ne tienne ! Les deux compères de l'endroit, qu'ils avaient gardés à bord, leur firent comprendre qu'ils pouvaient fort bien s'attaquer au nouveau venu, même sous le château. […]

John Trumpet [l'homme du gouverneur de Cochin], pour les engager à rester encore quelques temps en cette sage retraite, les informa qu'un riche vaisseau, confié au général commandant la place de Bombay, avait été annoncé dans les parages.

Le gouverneur de Cochin, insistons sur ce point, est l'incarnation de l'abus de pouvoir. »

Capitaine Johnson, Histoire générale des plus fameux pirates

- **Cochin**[A,C,D,E,F,G(Compagnie des Indes Orientale néerlandaise),H,Ia,M,P+,Ra,Re+,S+]. Vasco da Gama (amiral de la 4e armada), Vicente Sodré (chef d'escadrille), Brás Sodré (capitaine de vaisseau) (1502-1503), flotte du Zamorin de Calicut[A] (ville incendiée) (1503), *Sinan Reis* (1528), *Hendrik Brouwer* (1632-1636), William Kidd (1698), John Bowen, Thomas Howard (second) (1703), Conajee Angria (1702), John Taylor, Olivier Le Vasseur « La Buse », Paulsgrave Williams (quartier-maître de Le Vasseur) (1720), Toolajee Angria (1749-1751), Toolajee Angria (1754)
  - *Généralités*.
    - Gouverneurs. Gouverneurs absolument pro-pirate Johannes Hertenberg, Gerard van Westrenen (1716-1723)
    - Contacts. Contact, informateur, traître à sa patrie et receleur : Malpa (autour de 1700-1704)





Activité pirate



- *Cherhala*. John Taylor, Olivier Le Vasseur « La Buse », Paulsgrave Williams (quartier-maître de Le Vasseur) (1720)

- **Porca**[E,FRe]. William Kidd (1698), John Bowen, Samuel Hérault (quartier-maître), Nathaniel North (matelot) (1700)
- **Quilon**[R,Re]. Frédéric Misson (1693), John Bowen, Samuel Hérault (quartier-maître), Nathaniel North (matelot) (1700)
- **Sur la côte**. Pirates danois, français, anglais, hollandais et indigènes (XVII[e]-XVIII[e] siècles)

Cap Comorin. *Sir James Lancaster* (1592), *Joris Van Spilbergen* (1602), Sir William Hawkins, David Middleton, William Kneeling (1609-1611), James Kelley (1698)

Ceylan[A,C+,D,E,F,G]. *Francis Drake*, *John Thomas* (officier) (1580), *Sir James Lancaster* (1593), *Joris Van Spilbergen* (1602), *Hendrik Brouwer* (1610), James Kelley (1698), Benito de Soto (1828)

- **Trincomalee**. Angora, Sultan du Timor (laissé tranquille par l'EIC) (1698-?)

Côte de Coromandel. Ralph Stout, Robert Culliford (matelot) (1693), Delaunay (1694?), Henry Avery, Thomas Tew, William May, Thomas Hollingsworth, Alexander Dalzeel (1695), Benito de Soto (1828-1831)

- **Madras**[S]. Robert Culliford (1696), Samuel Burgess (prisonnier) (1701), *La Bourbonnais*[A] (1748)

Bengale. Production d'opium. *Francis Drake*, *John Thomas* (officier) (1579), Delaunay (1694?), Robert Culliford, John Swann (1696), George Wallis (1696), James Kelley (1698), pirates Coolees (1749), Benito de Soto (1828-1831)

- **Calcutta**[F]. Dirk Chivers, John Hoar (1696)
- **Rajapur**. John Bowen, Thomas Howard (second), Nathaniel North (quartier-maître) (1704), Thomas Howard (1704), John Bowen, Nathaniel North (quartier-maître) (1704)

Indonésie (ou Îles des Indes Orientales, ou **Insulinde**) [A,C++,D+,E,F,G(→1602),G+(1602→),Ia,Ih(pirates),M+,N,P,Ra]. *Jean Parmentier*, *Raoul Parmentier* (1529-1530), *Francis Drake*, *John Thomas* (officier) (1579), pirates illanoos *vs* *Cornelis de Houtman* (fuite) (1596), *Sir James Lancaster* (victoire) *vs* navires de guerre néerlandais (1601), *Sir James Lancaster* (1603-1618), Angora, Sultan du Timor

(1692), James Kelley (1697), Delaunay (1695?-1697?), *Samuel Burgess* (lieutenant) (1702-1703), Tuanku Abbas (1842-1845), Benito de Soto (1828)

- **Archipel des Celèbes**. Pirates illanoos sur des praos de 65 à 100 pieds de long portant 4 à 6 pièces d'artillerie et 8 à 12 pierriers (XV^e^-XIX^e^ siècle), Sinada (1827), Rajah Raga (1813-1830), Rajah Agi Bota (1825-1830)
  - *Sulawesi*. Pirates macassars (XV^e^-XIX^e^ siècles)
- **Archipel des Moluques**[Ih]. Pirates des Moluques (XV^e^-XIX^e^ siècle), *Francis Drake*, *John Thomas* (officier) (1579), *Sir James Lancaster* (1602), *Joris Van Spilbergen* (1616), *Gheen Huygen Schapenham* (Amiral), *Julius Wilhelm Van Verschoor* (Vice-Amiral), *Johannes Van Walbeeck* (cartographe) (1625)
  - *Généralités*. Gouverneurs anti-pirates : tous
  - *Amboine*. William Kidd (1699)
  - *Ternate*. *Pieter Esaiasz de Lint* (1600), *Joris Van Spilbergen* (1616)
- **Singapour**. *John Davis*† *vs* pirates japonais (1605), Rajah Raga (1813-1830), Rajah Agi Bota (1825-1830), William Henry Hayes « Bully » (1853)
- **Les Îles de la Sonde**. Pirates des Îles de la Sonde (XVII^e^-XIX^e^), Angora, Sultan du Timor (1690-1691), Angora, Sultan du Timor (fuite) *vs* HMS *Victorious* (1697)
  - *Bali*. Cornelis de Houtman (1596)
  - *Borneo*. Pirates illanoos sur des praos de 65 à 100 pieds[1] de long portant 4 à 6 pièces d'artillerie et 8 à 12 pierriers (XV^e^-XIX^e^ siècle), *Olivier Van Noort* (1600), Sinada (1827), Rajah Raga (1813-1830), Rajah Agi Bota (1825-1830)
  - *Java*[C+,Ia]. Thomas Cavendish (1588), Olivier Van Noort (1600), Hendrik Brouwer (1611)
    - Bantam. Cornelis de Houtman (1596), Sir James Lancaster (1602), Joris Van Spilbergen (1616)
    - Batavia[C+,F+,G+]. John Eaton (1685). Woodes Rogers, William Dampier, Etienne Courtney, Simon Hatley (1709)
      - Généralités. Gouverneurs anti-pirates : tous.
  - *Madura*[M(pied de Madura)]. *Cornelis de Houtman* (1596)
  - *Timor*. Le Sultan Angora, Conajee Angria (avant 1690)

1 20 à 30 mètres



- Angora. Le Sultan Angora (1690; 1698)

- **Sumatra**. *Jean Parmentier*, *Raoul Parmentier* (1529-1530), *Sir James Lancaster* (1602), Sir William Hawkins, David Middleton, William Kneeling (1609-1611), John Hand† (1683), James Kelley (1696), James Kelley (1697), James Croft (1696), *Woodes Rogers* (1714)
  - *Aceh* ou *Achin*. *Sir James Lancaster* (1602), *Joris Van Spilbergen* (1602-1603), *William Dampier* (1689-1691), James Kelley (1696)
  - *Benkulen*. William Dampier (canonnier à terre) (1689-1691)
- **Tidore**. Baltazar de Cordes (depuis 1601)

Philippines[A,C++,D,E,F,G+,M+]. Pirates Soolos sur des praos de 40 à 50 pieds[1] de long portant 2 pièces de chasse et 4 pierriers (XV^e^-XIX^e^ siècles), *Thomas Cavendish* (1588), *Olivier Van Noort*[A] (1600), Charles Swan, John Read, William Dampier (pilote) (1687)

- **Généralités**. Gouverneurs anti-pirates : tous.
- **Capul**. *Joris Van Spilbergen* (1616)
- **Baie de Manille**. *Olivier Van Noort* (perte d'un navire et fuite sur le second) vs navires de guerre espagnols (perte du navire amiral) (1600), *Joris Van Spilbergen* (1616)
  - *Site de naufrage*[86] (Quasiment inaccessible (-4)). Dans un combat contre Olivier Van Noort en 1600, le galion de Manille amiral commandé par Antonio de Morga reçoit un boulet sous la ligne de flottaison et coule, emportant avec lui plusieurs dizaines de millions de pièces de huit en épices périssables et autres richesses non périssables, et noyant 200 marins espagnols. Olivier Van Noort est passé à deux doigts de la richesse et de la postérité, et le trésor reste à trouver.
  - *Manille*. William Henry Hayes « Bully » (emprisonné, puis libéré par la guerre américano-espagnole) (1875-1876)
- **Mindanao**. Charles Swan, William Dampier (pilote) (1686), Charles Swan (marronné) (1686), William Dampier (1686)

12 à 16 mètres




Philippines
Baie de Manille
Luzon
86
Manille E
Catanduanes
Capul
Mindoro
Burias
Tablas
Masbate
Isla han Samar
Panay
Cebu
Negros
Bohol
Palawan
Mer de Sulu
Mindanao
Borneo

Extrême Orient

Birmanie. Angora, Sultan du Timor (1694)

Îles Nicobar[D,E,Ia]. *James Lancaster* (1602), John Read, William Dampier (pilote) (1688), John Read (1688), William Dampier (marronné, à terre) (1688), *Welden*, William Dampier (pilote) (1688), William May, Robert Culliford (quartier-maître) (1690), Joseph Skinner, Phillip Bobington (dégradé) (1695), Robert Culliford, James Croft (membre d'équipage) (1696), Robert Culliford (abandonné à terre) (1696), James Croft (1696), Robert Culliford (attiré à bord et fait prisonnier) *vs* George Wallis (1696), George Wallis (Robert Culliford prisonnier à bord) (1696), James Kelley, Ralph Stout, John Swann (matelots à bord du *Mocha* de l'EIC, commandé par le sadique capitaine Edgecombe) (1696), Nathaniel North, George Booth (canonnier) (1699)

- **Car Nicobar**. John Halsey (1707), Rowen, Myers (maître d'équipage) (1707)

« Et les pirates, sachant qu'ils seraient au port pendant au moins une semaine, allèrent visiter les bordels locaux. Là ils découvrirent que, conformément aux coutumes locales, les Siamois attendent des étrangers, plutôt que de payer pour une demi-heure avec une prostituée, devait choisir une femme et se marier temporairement avec elle pour une durée de temps plus longue. Les femmes étaient en général passionnées, obéissantes et fidèles, selon les dires d'un capitaine. »

Richard Zacks, The pirate hunter, the true story of captain Kidd

Siam. Tuanku Abbas (1842-1845)

- **Archipel de Mergui**. Ralph Stout (1696), James Kelley, John Swann (1696), Ralph Stout, James Kelley, John Swann (1696), George Wallis (Robert Culliford prisonnier à bord, puis relâché de peur de représaille de Gilliam et Stout) (1696), Ralph Stout, Robert Culliford (quartier-maître), James Kelley, John Swann (1696)
- **Les détroits de l'Insulinde**. Sir William Hawkins, David Middleton, William Kneeling (1609-1611), James Kelley (1696), John Bowen (1704)
- **Malacca**[F]. Pirates Illanoos sur des praos de 65 à 100 pieds de long portant 4 à 6 pièces d'artillerie et 8 à 12 pierriers (XV[e]-XIX[e] siècle), Sinada (1827), Rajah Raga (1813-1830), Rajah Agi Bota (1825-1830)
  - *Site de naufrage*[83] (Inaccessibilité (-6)). La *Flora do Mar*, navire du Vice-roi Afonso de Albuquerque, fait naufrage dans une tempête à son retour de Malacca, alors que le Vice-roi vient de revendiquer Malacca pour le Portugal. Le navire contient 60 tonnes d'or (d'une valeur d'environ 12 millions de pièces de huit) parmi sa précieuse cargaison (Jade, etc.).
  - *Détroit de Malacca*[C]. Ralph Stout, Joseph Skinner, Robert Culliford (quartier-maître de Stout) (1697), Robert Culliford, Dirk Chivers, Nathaniel North, Samuel Inless (1699), Robert Culliford, Dirk Chivers, Samuel Inless (1699), Nathaniel North (1699), John Halsey (1707)
    - Généralités. Passage du galion de Manille deux fois l'an
  - *Île proche*[A,D,E,Ra,V]. Nathaniel North (1699)

Malaisie. *Sir James Lancaster* (1592), Angora, Sultan du Timor (1695)

- **Penang**. *Sir James Lancaster* (1592)

Viêt Nam. William Henry Hayes « Bully » (1853-1857)

- **Tonkin**. Shirahama Kenki (perte de deux navires sur cinq) *vs* 6[e] fils du seigneur Nguyễn Hoàng (victoire) (1585), Shirahama Kenki (1585-1599), *Welden*, William Dampier (1689)
  - *Móng Cái*. Shap Ng-tsai, Chui A-Poo (lieutenant de la flotte) (1845-1848), Chui A-Poo (1849), Shap Ng-tsai (1849-1859)
  - *Cẩm Phả*. Shap Ng-tsai, Chui A-Poo (lieutenant de la flotte) (1845-1848), Chui A-Poo (1849), Shap Ng-tsai (1849-1859)
  - *Hạ Long*. Shap Ng-tsai, Chui A-Poo (lieutenant de la flotte) (1845-1848), Chui A-Poo (1849), Shap Ng-tsai (1849-1859)
  - *Hà Phong*. Shap Ng-tsai (58 jonques capturées, mais fuite de Shap Ng-tsai) *vs* escadre de navires de guerre anglais (1859)
- **Thuận An**. Shirahama Kenki (naufrage et capture) (1599)
- **Île de Côn Đảo**.
  - *Site de naufrage*[84] (Quasi-inaccessible (-4) en plus de la barrière de la langue). Un navire viet fait naufrage près de l'île en 1690, emportant avec lui dans ses cales des dizaines de milliers de porcelaines chinoises.

Chine et Mer de Chine. Production de thé, exp. Cheng Chi Lung (1622), Cheng Chi Lung (1624-1661),


Mrohaung
Irrawaddy
BIRMANIE
Martaban^N
BIRMANIE
Ayutthaya^N
SIAM
Bangkok
ARCHIPEL DE MERGUI
Mergui
GRANDE ADAMAN
ADAMAN
Henry Lawrence
Havelock
Neil
Rutland
Petite Adaman
NICOBAR
Car Nicobar
Raibion
Teressa
Tillangchong
Kamorta
Trinket
Nancowry
Katchal
Petite Nicobar
Grande Nicobar
SIAM
Patani^N
Ligor^N
SIAM
83
Penang
ACEH
SUMATRA
Détroit de Malacca
MALAISIE
Malacca^P→N
Siam

Charles Swan, William Dampier (pilote) (1686), James Kelley (1697), Cheng Yi† (1790-1807), William Henry Hayes « Bully » (1853-1857)

Du nord au sud

- **Zhili (nord).**
  - *Pékin*. Cheng Chi Lung (1628-1644)
- **Zhili (sud).**
  - *Nankin*. Chang Pao Tsai, Cai Qian (?)[A] (1809)
  - *Sanshan*. Chang Pao Tsai, Cai Qian (?)[A] (1809)
  - *Shanghaï*. Chang Pao Tsai, Cai Qian (?)[A] (1809), William Henry Hayes « Bully » (1871)
    - Site de naufrage[85] (Inaccessible (-6)). L'East Indianman néerlandais Geldermalsen retourne en 1752 dans les Provinces Unies chargé de 160 000 porcelaines de Chine, de 145 lingots d'or, de thé et de soieries. Il heurte un récif près de Nankin et sombre avec sa cargaison.
- **Zhejiang**. Cheng Chi Lung (1646)
- **Fujian**. Shap Ng-tsai, Chui A-Poo (lieutenant de la flotte) (1845-1848), Chui A-Poo (1849), Shap Ng-tsai (1849-1859)
  - *Fuzhou*. Cheng Chi Lung (1644-1646), Zheng Chenggong « Kuo-hsing Yeh » (1644-1646)
  - *Île de la côte*. *Cheng* Chi Lung (1624-1625)
  - *Jinmen*. Zheng Chenggong « Kuo-hsing Yeh » (1646-1661), Shap Ng-tsai (1845-1859)
    - Quemoy. Zheng Chenggong « Kuo-hsing Yeh » (1646-1661), Zheng Jing (1662-1663)
  - *Xiamen*. Zheng Chenggong « Kuo-hsing Yeh » (1646-1661), Zheng Jing (1662-1663), Zheng Jing (1676-1680)
- **Formose** (ex-Taïwan). Zheng Jing[A] (prise et contrôle) (1664)
  - *Côte sud-ouest*. Cheng Chi Lung (1624-1628)
    - Tungning. Zheng Chenggong « Kuo-hsing Yeh » (1661-1662), Zheng Jing (1662-1681), Zheng Keshuang (1681-1683)
      - Tainan. Zheng Chenggong « Kuo-hsing Yeh » (1661-1662)




Chine
Liaodong
Pékin
Zhili (nord)
Mer de Bohai
Mer Jaune
Corée
Shandong
Mer de Chine Orientale
Chine
Zhili (sud)
Nankin
Sanshan
Shanghai
35
Yangzi
Vietnam
Zhejiang
Miyako-jima
Ishigaki-jima
Fujian
Fuzhou
Keelung
Lian
Xiamen
Penghu
Formose
Quemoy
Iriomote-jima
Xun
Bei
Xi
Dong
Yu
Tainan
Canton
Guangxi
Guangdong
Tungning
Macao
Hong Kong
Beihai
Tien-pak
Cheung Chau
Louei-Tcheou
Mer des Philippines
Haïnan
Mer de Chine Méridionale

- Fort Zeelandia[F]. Zheng Chenggong « Kuo-hsing Yeh », Zheng Jing[A] (1661)
- Fort Provintia[F]. Zheng Chenggong « Kuo-hsing Yeh », Zheng Jing[A] (1661)

- *Îles Penghu* (ou *Pescadores*)[F]. Chang Pao Tsai† (1810-1822)
- *Keelung*[F]. Zheng Chenggong « Kuo-hsing Yeh » (1646-1661), Zheng Jing (1662-1664), Zheng Jing[A] (échec) (1662-1664)

- **Guangdong**. Shap Ng-tsai, Chui A-Poo (lieutenant de la flotte)[A] (1845-1849), Shap Ng-tsai, Chui A-Poo (lieutenant de la flotte) (victoires répétées, captures et rançons) *vs* jonques de guerre (1845-1849), Shap Ng-tsai[A] (1849-1859), Shap Ng-tsai (victoires répétées, captures et rançons) *vs* jonques de guerre (1849-1858)
  - *Canton et côte environnante*[F]. Cheng Chi Lung (1622), Cheng Yi (1790-1797), *Cheng Yi Sao* (prostituée) (1790-1801), Cheng Yi, Chang Pao Tsai (1797-1801), Cheng Yi, Cheng Yi Sao, Chang Pao Tsai (1801-1807), Cheng Yi Sao (1807), Cheng Yi Sao, Chang Pao Tsai, Cai Qian (1807-1809), Cheng Yi Sao, Chang Pao Tsai, Cai Qian (victoire) *vs* flotte chinoise (mort de son commandant) (1808), Chang Pao Tsai (sac de la ville et prise de 63 navires), Cai Qian†[A] (suicide après avoir été encerclé) *vs* armée navale chinoise (blocus) (1809), Cheng Yi Sao, Chang Pao Tsai (1809-1810), *Cheng Yi Sao*† (richissime maquerelle) (1810-1844), Shap Ng-tsai, Chui A-Poo (lieutenant de la flotte) (1845-1848), Chui A-Poo (1849), Shap Ng-tsai (1849-1859)
  - *Daya Bay* ou *Bias Bay*[A,D,E,Ra]. Chui A-Poo (?-1849), Chui A-Poo (fuite, fait prisonnier par trahison) *vs* navires de guerre anglais et chinois (1849)
  - *Hong Kong*. Lawrence Kearny (1842)
    - Île de Cheung Chao. Chang Pao Tsai, Cai Qian (repaire pour entreposer le butin)[A] (1800-1810)
  - *Baie de Lialuo*. Cheng Chi Lung (victoire) *vs* Hans Putman (1633)
  - *Macao*[F]. Cheng Chi Lung (1622), Cheng Yi Sao, Chang Pao Tsai, Cai Qian (1807-1809), Cheng Yi Sao, Chang Pao Tsai (1809-1810), Lawrence Kearny (1842), Shap Ng-tsai (1845-1859)
  - *Tien-pak* ou *Bohe Gang*. Shap Ng-tsai, Chui A-Poo (lieutenant de la flotte) (1845-1848), Chui A-Poo (1849), Shap Ng-tsai (1849-1859)
- **Guangxi**. Shap Ng-tsai (fuite) *vs* escadre de navires de guerre anglais (1859)
  - *Beihai*. Hon-Cho Lo (1921-1922), Hon-Cho Lo (40 navires détruits) *vs* navire de guerre chinois (victoire) (1922)

Japon. Shirahama Kenki (1585-1599), *Simon de Cordes* (1599)
- **Edo** (ex-Tokyo). *Hendrik Brouwer* (1611-1614)
- **Nagasaki**. Wang Zhi (1545), Cheng Chi Lung (1622-23), Fleetwood Pellew (1808)
  - *Dejima*. *Hendrik Brouwer* (1611-1614)
  - *Îles Gotō*. Wan Zhi (1640?)
- **Îles Ogasawara**. Ben Pease† (noyé ou tué), William Henry Hayes « Bully » (1871)

Mers du Sud[1]

Nouvelle Hollande (Australie). Charles Swan, William Dampier (pilote) (1686), William Dampier (1699-1701), Charlotte Badger (1806-1818), William Henry Hayes « Bully » (1853)
- **Site de naufrage**[87] (Assez peu accessible (-1)). L'East Indianman néerlandais *Batavia* fait partie en 1629 d'un convoi et transporte douze coffres de pièces d'argent – pour rappel, aucune denrée européenne n'intéresse les populations des Indes Orientales. Alors qu'une mutinerie se prépare, le *Batavia* heurte un récif. Le capitaine laisse son navire au soin de ses officiers pour aller chercher de l'aide à Batavia. Lorsqu'il revient, les mutins ont assassiné tout le reste de l'équipage. Il parvient à retrouver dix coffres, mais deux semblent perdus.
- **Adelaïde**. William Henry Hayes « Bully » (1857)
- **Melbourne**. William Henry Hayes « Bully » (1857)
- **Middle Island**. Black Jack Anderson (1826-1835)
- **New South Wales**. William Henry Hayes « Bully » (1859-1860)
  - *Botany Bay*. *James Cook* (1770)
- **Penwortham**.
  - Clare Valley. William Henry Hayes « Bully » (1857)
- **Perth**. William Henry Hayes « Bully » (1857)
  - *Site de naufrage*[88] (Très peu accessible (-3)). L'East Indianman néerlandais *Vergulde Draeck*, en provenance des Provinces Unies et à destination de Batavia fait naufrage près de Perth en 1656. Il ne transportait que 49 950 pièces de huit (espagnoles pour la majorité). Les 75 survivants du naufrage réussissent à sauver huit coffres de pièces.
  - *Fremantle*. William Henry Hayes « Bully » (1857)
- **Tasmanie**. *Abel Janszoon Tasman* (1642)
  - Port Dalrymple. Charlotte Badger (1806)

1. NdlA : pour des raisons de clarté, cette dénomination ne recouvre pas ici la Côte Pacifique d'Amérique

Nouvelle-Zélande.

- **Bay of Islands**. Charlotte Badger (1806-1807)
  - *Rangihoua*. Charlotte Badger (1806-1807)
- **Christchurch**. William Henry Hayes « Bully » (1864-1865)
- **Nelson**.
  - *Croixelle Harbour*. William Henry Hayes « Bully » (1864)
- **Otago**. William Henry Hayes « Bully » (1857-1860), William Henry Hayes « Bully » (1862)
  - *Arrowtown*. William Henry Hayes « Bully » (1863)
  - *Port Chalmers*. William Henry Hayes « Bully » (1863)
- **Île de Walcheren**.
  - *Vere*. *Joris Van Spilbergen* (départ) (1601), *Joris Van Spilbergen* (retour) (1604)





Pacifique.

- **Butaritari**. *Pedro Fernandez de Quiros* (1606)
- **Îles Carolines**.
  - *Micronésie*.
    - Kosrae. William Henry Hayes « Bully », *Louis Becke* (naufrage) (1874), William Henry Hayes « Bully » vs Dupuis (fait prisonnier, puis évadé) (1874), *Louis Becke* (1874), William Henry Hayes « Bully »† (1877)
    - *Ulithi*. *Gheen Huygen Schapenham* (Amiral), *Julius Wilhelm Van Verschoor* (Vice-Amiral), *Johannes Van Walbeeck* (cartographe) (1625)
    - *Yap*. *Gheen Huygen Schapenham* (Amiral), *Julius Wilhelm Van Verschoor* (Vice-Amiral), *Johannes Van Walbeeck* (cartographe) (1625)
- **Îles de Cook**.
  - *Manihiki*. William Henry Hayes « Bully » (1669)
- **Fidji**. William Henry Hayes « Bully » (1866-1669)
- **Galapagos**. John Cook, William Knight, Edvardt David (quartier-maître de Cook), William Dampier (pilote), James Kelley (membre de l'équipage de David) (1684), Edvardt David, Peter Harris (le neveu) (officier), William Knight, James Kelley (membre de l'équipage de David) (1686)
  - *Kiljkover-al. Antony Ferry*[A] (1708)
- **Hawaï**. Lawrence Kearny (1844)
- **Honolulu**. William Henry Hayes « Bully » (1857)
- **Las Islas de los Ladrones (puis Archipel des Mariannes)**. *Olivier Van Noort* (1600), *Joris Van Spilbergen* (1616)



- *Guam*. *Thomas Cavendish* (1588), *Gheen Huygen Schapenham* (Amiral), *Julius Wilhelm Van Verschoor* (Vice-Amiral), *Johannes Van Walbeeck* (cartographe) (1625), Charles Swan, William Dampier (pilote), (1686), Woodes Rogers, William Dampier, Etienne Courtney, Simon Hatley (1709), William Henry Hayes « Bully » (1874)
- **Lobos**. John Cook, Edvardt David (quartier-maître), William Dampier (pilote), James Kelley (membre de l'équipage) (1684), *Woodes Rogers*, *John Rogers*, *William Dampier*, *Edward Cooke* (1709)
- **Îles Marshall**.
  - *Atoll de Mili*. William Henry Hayes « Bully » (1866-1669), William Henry Hayes « Bully », *Louis Becke* (1872)
  - *Atoll de Taongi*. *Gheen Huygen Schapenham* (Amiral), *Julius Wilhelm Van Verschoor* (Vice-Amiral), *Johannes Van Walbeeck* (cartographe) (1624)
- **Île de Pâques**. Edvardt David, William Knight, Peter Harris (le neveu) (officier), James Kelley (membre de l'équipage de David) (1686)
- **Pitcairn**. Christian Fletcher (brûle son navire) (1790)
- **Polynésie**.
  - *Tahiti*. Christian Fletcher (1789), William Henry Hayes « Bully » (1866-1869)
  - *Tubuai*. Christian Fletcher (1789)
- **Samoa** ou **Navigator Islands**. William Henry Hayes « Bully » (1859), William Henry Hayes « Bully » (1866-1669), William Henry Hayes « Bully » (prisonnier évadé) (1870), Ben Pease, William Henry Hayes « Bully » (1870), William Henry Hayes « Bully » (1877)
  - *Apia*. William Henry Hayes « Bully » (1866-1669), William Henry Hayes « Bully » (prisonnier) (1870), William Henry Hayes « Bully » (1871), William Henry Hayes « Bully » (arrêté, puis relâché faute de preuves) *vs* Richard Meade (1872), William Henry Hayes « Bully » (1877)
  - *Savai'i*. William Henry Hayes « Bully » (1859)
- **Tonga**.
  - *Vava'u*. Charlotte Badger (autour de 1818)




CORÉE
JAPON
PHILIPPINES
Los Ladrones
Guam
Marshall
Taongi
Hawaï
Yap
Carolines
Ulithi
Mili
Kosrae
INDONÉSIE
Salomon
Nouvelles-Hébrides
Mer de Corail
Espíritu Santo
Fidji
Manihiki
Samoa
Apia
Cook Islands
Nouvelle-Calédonie
Savai'i
Nouvelle-Hollande
Vava'u
Tonga
Mer de Tasman
Tasmanie
Nouvelle-Zélande
Océan Pacifique


Lobos
Nouvellle-Espagne
Galápagos
Nouvelle-Grenade
Pérou
Marquises
Polynésie
Tahiti
Pitcairn
Tubuai
Île de Pâques
Chili

Corsaires de France

Ce ne sont pas les pirates qui croisent par centaines près des côtes françaises sous la Révolution et l'Empire, mais les corsaires dont le nombre, la hardiesse et l'efficacité compensent la faiblesse de la marine française face à la Royal Navy. Depuis Jean Ango au début du XVI^e^ siècle, la course est une activité encouragée en France pour mener la vie dure au commerce des nations ennemies et voisines. La majorité des corsaires français reste dans le voisinage de la France, afin d'assurer, de faciliter et d'accélérer le transport de la prise jusqu'au havre du corsaire, condition obligatoire pour que le butin soit considéré « de bonne prise » par le tribunal de prise.

Les exploits des corsaires ne doivent pas être sous-estimés. Pour exemple, Jean Bart, René Duguay-Trouin et Claude de Forbin, à eux seuls, ont pris plus de 4000 navires aux Anglais. Ce chiffre est à comparer à la plus grande réussite pirate : celle de Bartholomew Roberts et ses 400 prises. Certes, il faut prendre en considération la longue carrière des trois premiers et les trois ans de survie du quatrième. Le montant des prises des corsaires sous Louis XIV s'élève à plusieurs centaines de millions de livres ; elles mettent tellement à mal l'économie des ennemis de la France que ceux-ci sont à plusieurs reprises obligés de réclamer la paix. À la fin du règne du Roi Soleil, les corsaires sont les seuls défenseurs des eaux territoriales françaises, devant une Royal dans un complet dénuement. J'espère vous avoir convaincu que les corsaires sont potentiellement redoutables. Évitez par conséquent les havres suivants, car les corsaires sont à la fois hardis, nombreux, et prêts à vous amener devant les tribunaux pour peu que le Roy donne une prime pour votre capture.

La course en France

La course est une activité dans laquelle la France excelle, mais de manière inégale selon les époques. Ces succès divers sont avant tout corrélés à la réglementation, à l'acceptation des corsaires dans l'armée régulière et à l'importance de la flotte française.

Au Moyen Âge, la distinction entre corsaire et pirate est floue, si bien que Guinimer ou Eustache le moine sont qualifiés d'« archi-pirates ». En 1400, Charles VI instaure le tribunal de prise, qui juge du caractère légal de la prise, si celle-ci est régulière et qui la confisque si elle est irrégulière. Il met également les corsaires sous les ordres de la marine de guerre. À la fin de la Guerre de Cent ans, le roi, dont l'autorité se raffermit, tente de faire rentrer les corsaires de La Rochelle dans le rang, mais ceux-ci sont si puissants que seule une grâce arrive à les faire revenir dans le giron du roi. En 1484, Charles VIII et les monarques d'Europe adoptent des règles internationales pour la course, incluant, outre le tribunal de prise, la nécessité d'une lettre de marque, la caution, le respect des trêves et de la paix, l'interdiction d'attaquer les navires neutres à moins d'un ordre exprès du roi, la nécessité de ramener la prise entière au port.

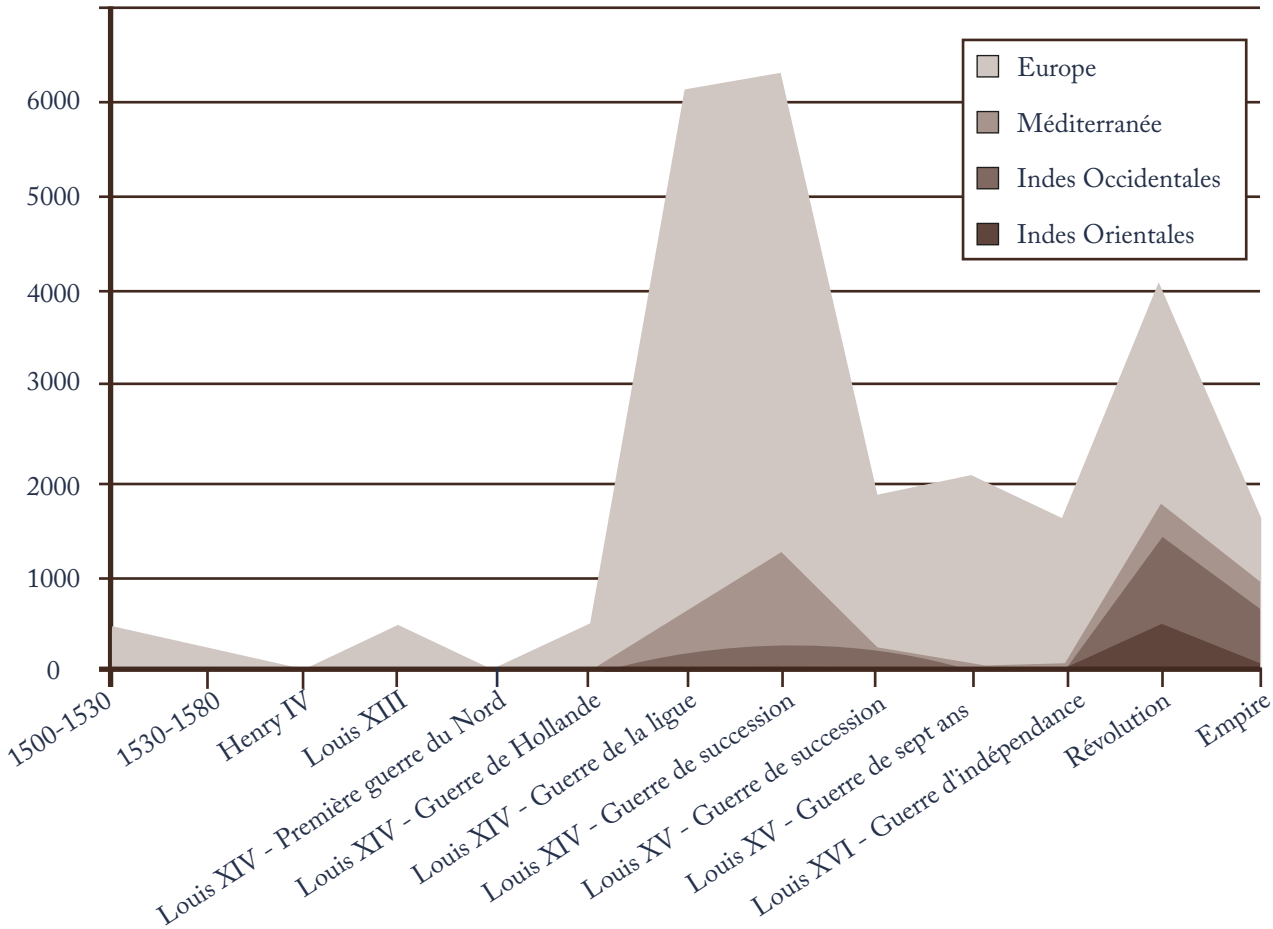
La course explose littéralement sous le règne de François I^er^ avec les richesses qui transitent des comptoirs et colonies vers le Portugal et l'Espagne. L'amiral de France donne des lettres de marque permettant de courir sus à toutes les nations sur mer, y compris l'Angleterre, dont les richesses sont elles-mêmes issues de la course. Ce développement de la course est également rendu possible par l'apparition de nouveaux gréements, avec des voiles réparties sur plusieurs mâts, eux-mêmes portant hautes voiles et basses voiles. La coque, moins ronde, permet également de résister mieux à la dérive et donc de remonter au vent.

La course reste active durant les guerres de religion et la Fronde, mais les corsaires français sont trop occupés à prendre parti dans les guerres intestines politiques ou religieuses pour chasser des navires étrangers. C'est lors du règne de Louis XIV qu'elle connaît son âge d'or. Colbert

Intérêt dans Pavillon Noir

Cette partie présente un intérêt principalement pour une campagne de corsaires, la France détenant la palme du nombre et du renom des corsaires. Vous pourrez ainsi retrouver les noms des capitaines corsaires actifs dans le même port que vous lors de la période de jeu, afin éventuellement de vous associer à eux, ou au contraire de vous frotter à leur personnalité remarquable, à leurs mauvais coups ou à leurs coups durs. Il vous est ensuite possible d'obtenir des détails les concernant, dont les navires commandés, dans la partie Les aventuriers et leurs navires page 78. En revanche, ces corsaires n'apparaissent dans la partie Activité pirate page 178 que s'ils ont eu maille à partir avec des pirates – même si les corsaires s'engagent solennellement à chasser tout pirate en signant lettres de marques.

Nombre de corsaires français par zone géographique et par époque



utilise la course pour enrichir le pays, mais également pour affamer les ennemis. Les corsaires, tout comme sous François Ier, deviennent les vrais défenseurs des côtes et eaux territoriales françaises. Ce choix de développer la course au détriment de la marine de guerre réussit à Louis XIV, qui domine les mers sans dépenser un centime et incorpore les meilleurs éléments de la course (Jean Bart, René Duguay-Trouin, Claude de Forbin) dans la marine Royale, leur fournissant si besoin un navire. Les gains de la course sont faramineux, des dizaines de milliers de navires pris à l'ennemi, des centaines de millions de livres de butin.

« Le navire anglais contenait, outre d'autres richesses, des barils d'or. D'après le règlement, la moitié en revenait à l'amirauté. Celle-ci la réclame. Surcouf entre en fureur : il sort des bureaux en tempête, se fait conduire à bord.

– Foutez-moi ça à l'eau !

Quoi ? Les tonnelets d'or ? Il faut bien obéir. L'un après l'autre s'engouffrent les millions (des milliards pour nous).

– Allez les chercher, crie Surcouf vers la terre, allez les chercher, Messieurs de la Marine ! »

Jean Merrien, Histoire des corsaires

En revanche, Louis XV ne comprit ni ne fit ce choix, ce qui sonna le glas des colonies françaises qui se retrouvèrent sans protection. Sous Louis XV en effet, non seulement les corsaires ne peuvent espérer aucun appui de la part de la Royale, mais ils croulent sous la paperasserie et les prélèvements de l'État, si bien que la course est au plus bas de son histoire, en termes de nombre de corsaires et de nombre de prises. Ce phénomène est aggravé par l'invention des officiers auxiliaires, ou « officiers bleus », qui ne peuvent espérer devenir capitaines de vaisseaux et seront au mieux lieutenant de frégate, capitaine de flûte ou de brûlot. Cette distinction visuelle fait enrager les

corsaires, qui s'estiment aussi, voire plus, compétents que les marins du Roy.

La course française renaît lors de la Guerre d'Indépendance des États-Unis d'Amérique, même si le nombre de prises est ridicule comparé à celui de l'époque de Louis XIV. Aux corsaires français s'ajoutent les corsaires américains, qui viennent dans les ports français pour écouler leur prise, armer, réparer et recruter.

« Elle [la course] ne laisse subsister au cœur de l'homme que la plus vile des passions, la soif de l'or. »

Comte de Kersaint (1792)

Pour des raisons morales, la course est interdite en France entre le 30 mai 1792 et le 7 janvier 1793. Elle reprend de plus belle dès qu'il est de nouveau permis d'armer en course et de courir sus à l'ennemi. Le Comité de Salut Public accorde la totalité du butin aux corsaires, même si les retards administratifs sont plus importants encore que sous la monarchie, si bien que le nombre de prises françaises en cinq ans s'élève à plus de 2600, soit plus de six fois le nombre des prises faites par les Anglais durant cette même période. Cette stratégie des révolutionnaires permit la remise en route du commerce maritime français. Napoléon, au début contre la course, doit se rendre à l'évidence après la bataille de Trafalgar : il vaut mieux laisser la guerre d'escadre aux Anglais et se concentrer sur la course. Celle-ci est un pilier majeur du blocus continental voulu par Napoléon. La Manche est devenue une mer trop chère où naviguer, avec les primes d'assurances qui s'envolent du fait de la course à des prix tels que le commerce n'est plus rentable. Les corsaires français de Boulogne et de Calais prirent 11000 navires aux Anglais entre 1793 et 1815. En revanche, la disparition des armateurs français et l'effondrement de la monnaie forcent les corsaires, lors de la Révolution, à embarquer sur des coques de noix (chaloupes, sloops, cotres, lougres et au mieux goélette, brigantin ou brick). Ils sont donc incapables de faire face aux frégates anglaises et doivent fuir ou se rendre lorsqu'ils en rencontrent.

Depuis 1812, les corsaires américains sont également de la partie et enlèvent 1700 navires aux Anglais en deux ans.

Les stations des corsaires

Europe

Alicante (Espagne)

- **Empire**. Michel Figuri

Amsterdam (Provinces-Unies).

- **Empire**. Jules Jacobs
- **Anvers (Flandres)**.
- **Guerre de Cent ans**. Guillaume Gheerbertzone
- **Henry IV**. Alonso Garcia
- **Empire**. Gilles Laforest

Barcelone (Espagne).

- **Empire**. Josse Coots

Bayonne (Pays Basque).

- **XVI^e siècle**. Maujouyn de la Cabanne
- **Louis XIV** (14^e port corsaire français durant la Guerre de Succession d'Espagne avec 98 prises). Jean Baptiste du Casse, Cazala, Cépé, Pierre Chapital, Coursic « Croisic », Jean Dalday, Pierre Despoueyts, Dolobarade, les frères Duconte, P. Dumont, Renau d'Eliçagaray « Petit-Renau », Etienne Harembourg de Ciboure, Godefroy d'Harembourg, Louis de Harismendy, Marsan de Harnadère, Martin Lafargue, Mr de Nesmond, Jean de Sopite, Johannes de Suhigaraychipi « Croisic », Bernard Veyres
- **Louis XV** (5^e port corsaire français pendant la Guerre de Succession d'Autriche avec 134 prises, et 2^nd durant la Guerre de Sept ans avec 455 prises). Dominique Barat, Pierre Basilew, Bernard Baudry, Alain de la Tremblade Bertineau-Duplessis, Martin Curutchet, Jean Léon Danglade, Michel Dihabé, Pierre Dolhonde, Jean Dorkatzabal, Pierre Dotatce, Dotatu, Pierre Doussy, Joannis Doyambéhère de Ciboure, Jean Dudeze, Jean Léon Dufourcq, Samson Dufourg, Joannis Dupuy, Pierre Garelon, Gaujean, Pierre Hiharre, Alexis de Hiriart, Laurent de Hirigoyen, Pierre Hirigoyen, Pierre Junqua, Martin Lafargue, Jean Laparade, Martin Larramendy, De Lauga, G. Lavernis, Mimbielle, Jean Minbielle, Jean Novion, Peberty, Peyre, Bernard Piquessary, Pouy Saint-Jean, Jean Sepé, Jean François Simonin, Souhaignet, Joseph Valcarcel, Simon Veillon, Jean Verges
- **Louis XVI** (11^e port corsaire français avec 17 prises durant la Guerre d'Indépendance américaine). Jean d'Albarade, Bernard Durcudoy, Jean Baptiste Grammont, Jean Sepé

- **Révolution et Empire** (14e port corsaire français sous la Révolution avec 83 prises, et 8e durant l'Empire avec 48 prises). Jean d'Albarade, Etienne Baudry, Jacques Bergeret, Lucien Mathieu Berrade, David Cazala, Florent Dambourges, Léon Darribeau, Dominique Doussinagne, Bertrand Doyambéhère, Jean Dufourcq, Dumolan, Michel Garat, Gardt, Goix, Guillaume, Jean Hiriard, Martin Hiribarren, Joseph Denis Jaulerry, Joanthau, Martin Jorlis, Charles Lamarque, Lassus, Laussuc, François Lauzuc, Esteben Laxague, Raynaud Laxargue, Maffeux, Mathieu Mallenx, Pertalo, Rowe, Sancié

Biarritz (Pays Basque).

- **Louis XIV**. Jean Achart
- **Louis XV**. Jean Jacques Carrouge de Nantelle, Joseph Duplat, Jean Lafourcade, Mathieu Veyres
- **Louis XVI** (17e port corsaire français avec au moins 5 prises). Barthélémy Gramont

Bilbao (Espagne).

- Révolution et Empire. Martin Imbert

Binic (Bretagne).

- Révolution et Empire. Jean Dihabé

Blackeney et Shoreham (Angleterre).

- Jean Cherpuy, Jean François Percy

Bordeaux (Aquitaine).

Ville anglaise jusqu'en 1453, puis française

- **XVe siècle**. Maujouin de la Cabanne
- **Louis XIV** (10e port corsaire français lors de la Guerre de la Ligue d'Augsbourg avec 5 prises). Etienne de Montauban « Le Courageux », Y. Lecerf, Thomas Flurisson, Jauny, Mr de la Vallée, Delbreil
- **Louis XV** (14e port corsaire français durant la Guerre de Succession d'Autriche avec 15 prises et 7e pendant la Guerre de Sept ans avec 69 prises). Marquis d'Ars, Mr Dubois de Halbran, Idlineau, Valéry Jolly, Rosier, Pierre Jouenne, Segonzac, Jean Baptiste Duhornay, Julien Gusliez, Jean Bellouan, François Conty, François Jalineau, Charles de Rataz, Jacques Kanon, Pierre Andrieu, Augustin Harismendy, Joseph Chariol, Jean Delzollies, Jean Mercier, Guillaume Prévot
- **Louis XVI** (12e port corsaire français avec 13 prises lors de la Guerre d'Indépendance américaine). Bucaud, Dubois de Halbran, Laurent Gingeix, Gramont, Michel Larréguy, Lebiguain, Loisel, Jean François Chevalier de Montazeau, Jean-Baptiste Morange
- **Révolution et Empire** (17e port corsaire française durant la Révolution avec 64 prises, et 16e sous l'Empire avec 16 prises). Adryan, Antonio, Martin Arnaud, Aubert, Avezou, Henry Ballet, Raymond Baudet, Becq, Bedout, Bernard Benquey, Louis Bétolle, Jean Biron, Maurice Blateyrou, Bouchet, Bouffard, Bouillaud, Louis de Briolle, Bernard Brizard, Brun, Casteaud, Pierre Castex, Mathieu Cavalier, Pierre Chenu, Arnaud Cochon, Charles Coquet, Jean Cugneau, Florent Dambourgés, Jean Danet, Jean Baptiste Darrigrand, Daugney, Dejeaux, Despect, Despeyrat, Nicolas Despiet, Destibetcho, Dhriemps, André Digard, Digeaux, Jean Baptiste Dihins, Claude Dijeaux,



Pierre Dizeaux, Dominique, Pierre Dubedat, Philippe Joachim Dufourg, Pierre Duguatz, Dominique Duhatoc, Martial Dupeyrat, Etienne Dupuy, Germain Dupuy, Joseph Duviella, Alexandre Estienne, Pierre Féger, Filiparce, Jean Fitzel, Frouard, Antoine Gaguizza, Germain, Mathieu Goy, Adrien Grandidier, Pierre Grandidier, Jean Happiat, François Harismendy, Pierre Pederson Holm, Juan Jamays, Jaumont, Bertrand Joly, Jean Baptiste Labat, Honoré Labatut, Lacaza-Rouly, Jean Laffitte, L. J. Laffite, Jacques Henry Lagarigue, Jean Marie Lagarigue, Pierre Lamothe, Eugène Langlois, Pierre Laugerac, Jacques Laurenty, Lavigny, Pierre Le Goyc, Lebattut, Pierre Marie Lebozec, Jean Pierre Lebrun, Louis Lemaître, Jean Limouzin, Jean Louis Loiseau, François Lugeol, Mairault, Pierre Alexandre Marraud, Mauby, Mespoullet, Antoine Napias, Michel Noël, Nicolas Noël, Jean Olive, Ollivier, Jean François Ozanne, André Papin, Patrouillaud, Jacques François Perroud, Pichas, Antoine Sébastien Plassiard, Plassics, Régis, Bernard Gratien Rigal, Charles Riou Lagesse, Soly, Pierre Tardy, Jean François Thibaut, Jean Baptiste Videau, Jean Marie Videau, Jean Pierre Vigier, Antoine Watering

Boulogne et Calais (Nord).

- **Moyen Âge**. Eustache le Moine, Jean Marant, Jean de Pédrogue
- **Guerre de Cent ans**. J. Balart, J. Cache-marée, J. Darlay, R. le Grenu, J. Houe, J. Marant, Mestriel, Jehan Pedrogue de Calais, J. Truffe
- **Henry IV**. Jacques Lamedy
- **Louis XIII**. Bernard, Denis Pierre Duflos-Ponthon
- **Louis XIV** (2nds ports corsaires français avec 15 prises lors de la Guerre de Hollande, puis probablement 4es ports corsaires français avec environ 360 prises lors de la Guerre de la Ligue d'Augsbourg, puis 2nds ports corsaires français avec 1298 prises lors de la Guerre de Succession d'Espagne). Jean Badellin, Nicolas Battez, Dominique Bertheulle, Blanckemann, Jean Blart, Pierre Blart, Gédéon Bloquel, Sébastien de la Bye, Mathieu Caluy, Bernard Clary, Jean Coget, Jean Coilliot, Pierre Coilliot, François de la Croix-Panetié, Simon Dacquebert, Antoine Dankart, Jacques Decroix, François Delaistre, Nicolas Delattre, Thomas Demay, François Desvresne, Robert Ducatel, Guillaume Gilles, Jacques Godouin, Joseph Goulhan Sieur de la Lande, François Goosen, François d'Isque, Gabriel Joubandier du Ram, Charles de Laferre, Antoine Lehot, Jacques Lehot, Augustin Le Roy, Guillaume Lebouteiller, Lefebvre Gaudoin, Guillaume Levrette, Edouard Lewis, Hercule Libert, Sébastien Luce, Jean Margollet, Guillaume Neuratte, Jean Pamoison, Philippe du Plessis, Nicolas Pollet, Jean Turon, Thomas Vaughan, Jean Voisin, Walnart, François Wien
- **Louis XV** (1ers ports corsaires français avec 500 prises lors de la Guerre de Succession d'Autriche, puis 4es ports corsaires français avec 111 prises lors de la Guerre de Sept ans). Pierre Altazin, Jacques Anquetil, Audibert, François Berthe, Blanquelan, Charles Bonnet, Jacques Bonvarlet, Edmond Bouvier, Louis Braye, Bernard Briez « Arthus », Charles Buttel, Antoine Cannet, Charles Cary, Antoine Coilliot, Jean Baptiste Coilliot, Jacques Coillot, Darcy, Jacques Darras, Jean David, Jacques François Delacre, Robert Delacre, Félix Delpierre, Dovastre, Jean Dubois « Mazière », Joseph Dubois, Jean Duchesne, Jean Baptiste, Duchesne, Michel Duchesne, Jacques Duhamel, Louis Duhamel, Mathieu Jean Dumont, Jean Baptiste Dupont, Louis Dutertre, Jean Antoine Faillant, Louis de Ferne « Suisse », Ferré, Blaise Fery, Pierre François Jacques, Jean Louis Jean, Michel Jean, Keene, Antoine Lamy, Le Bray, Le Roy, Louis Lebray, Robert Leclercq, Pierre Lefebvre « Juin », Pierre Lépine, Claude Libert, Louis Libert, Gaspard Lion, Martin Minbielle, Jean Papin, Jean Jacques Perré, Pottier, Rivet, Jean Robeaux, Pierre Sauvé, Jacques Antoine Soubitez, Jacques Thueux, François Turot, Pierre Tiphaigne, Vion
- **Louis XVI** (6es ports corsaires français avec 69 prises lors de la Guerre d'Indépendance américaine). Marie Joseph Becquerel, François Berthe, Louis Poure, Charles Cary, Jean Cary, Jean Castagnier, Cloupet, Cornu, Dewattre, Philippe Laurent Everaert, Jean Gilchrist, Joseph Le Clerc, Pierre Achille Le Febvre, Philippe Margollet, Nicolay, François Subitez
- **Révolution et Empire** (8es ports corsaires français avec 201 prises lors de la Révolution prises, puis 4es ports corsaires français avec 150 prises lors de l'Empire). François Altazin, Jacques Antoine Altazin, Altazin (fils), Firmin Aucoing, Pierre Audibert, Jean François Baclin, Pierre François Beauvois, Jacques Claude Bénard-Margolle, Pierre François Benoit, Jean Claude Bernard, Etienne Jean Blanckeman, Jacques Blondin, Michel Boissel, Robert Bouchard, Achille Gabriel Bourgain, Jacques Bourgain, Bouton, Jacques Broquant, François Brunet, Marc Buttez, François Julien Cardon, Jacques François Carpentier, Charles Cary, Pierre Cary, Robert Cary, Antoine Caudron, Jean Baptiste Cavez, Germain Clément, Cocquerelle, Jacques Comeux, Jean Baptiste Corenwinder, Philippe Cornu, Charles Robert Cornu de Lasalle, Jacques-François Couteux, Michel Croesel, Cornil Charles Louis Delattre, Jacques Delpierre, Jean François Nicolas Delpierre, Louis Delpierre, Pierre Augustin Delpierre, Delrue Montcravel, Jean Gabriel Demay, Benjamin Desgardins, Jean Armand Desprairies, Antoine Deville, Jean Pierre Dezandt, Louis Digard, François David Drosier, Dubocq, Jean Pierre Antoine Duchenne, F. Eude, Pierre David Fauqueux, Esprit Flouest, Denis Nicolas Fourmentin,

Jacques François Fourmentin, Jacques Oudart Fourmentin « Baron Bucaille », Jean Fourmentin Dejean, Nicolas Fourmentin, Jean-Baptiste Fournier, Jean Nicolas Fourny, Marie Jean Baptiste Fourny, Nicolas Mathieu Fourny, Pierre François Marie Fourny, Jean Fresson, Gauvin, Josse Goguez, Griffon, Havas, Pierre Antoine Hornay, Antoine Huret, Guillaume Huret, Jean Augustin Huret Paquette, Jean Gabriel Huret, Joseph Huret, Kilbert, Jean Pierre Laide, Laidez (fils), Lamarre, Louis Pierre François Hercule Lantonne, Denis Guillaume Cornu de Lasalle, Denis Guillaume Cornu de Lasalle, Jean Marie Lebeau, Toussaint Denis Lebeau, Jean Michel Lefebvre, Pierre François Lefebvre, François Lefort, Lejeune, Joseph Bertrand Lelong, Levasseur, Jean Baptiste Benjamin Levillain, Pierre Jean Baptiste Margolle, Frédéric Masset, Pierre Mory, Philippe Antoine Nicolai, Marc Noël, Philippe Pérard, Louis Picquendaire, Jean-Baptiste Pollet, Vincent Pouchin, Robert, Jean Robertson, John Robinson, Pierre François Sagot, Nicolas Saillard, Jacques Sauvage, Pierre Antoine Joseph Sauvage Hardouin, Jean Pierre Sauvage-Clarté, Siabas, Thomas Souville, Jean Denis Thueux, Trucquet, François-Noël Trupin, Tucker, Pierre Marie Wasselin, Gaspard Willaert

Brest (Bretagne).

- **XVI^e siècle**. Hervé de Primauguet
- **Louis XIV** (3^e port corsaire français avec 486 prises durant la Guerre de la Ligue d'Augsbourg et 590 pendant la Guerre de Succession d'Espagne). Chevalier de Beauharnais, Alain Emmanuel de Coëtlogon, Mr Dubuisson de Varennes, Nicolas François Duguay-Trouin, René Duguay-Trouin, Jean-Baptiste, Chevalier de Francine, Chevalier de la Jaille, Mr de Lévy, Montrozier, Mr de la Motte-Launart, A. Naudy, Simonet
- **Louis XV** (7^e port corsaire français lors de la Guerre de Succession d'Autriche avec 65 prises, et 5^e durant la Guerre de Sept ans avec 106 prises). Mélissan de Beauregard, Louis Claude du Couëdic, Figerard, Mélissan de Beauregard, Chevalier de Modène, C. de Rochefort Monvoisin, M de Sérigny. Nombre de corsaires à cette époque se partagent entre Morlaix et Brest (cf. Morlaix).
- **Louis XVI** (8^e port corsaire français avec 34 prises pendant la Guerre d'Indépendance américaine). Cheval d'Auxais, John Paul Jones, Le Breton, Lacroix Leguen
- **Révolution et Empire** (2^e port corsaire français sous la Révolution avec 543 prises, et 17^e sous l'Empire avec 14 prises). Louis Auguste Branzon, Jean Baptiste Brice, Coffin, Cousin, Anseline Feptan, Jean Marie Gallais, Jean Honoré Kerlessy Comte de Trogoff, Jacques François Leclerc, Leguen, François Guillaume Néel, Julien René Oliveau, Roger

Caen (Normandie).

- **Louis XV**. Laurent le Chesne Dupuy
- **Louis XVI** (17^e port corsaire français avec au moins 5 prises). Harel, Melon

Cherbourg (Normandie).

- **Louis XIV** (16^e port corsaire français durant la Guerre de Succession d'Espagne avec 80 prises). Chevalier de Douville, Adrien Jallot chevalier de Baumont, Pierre Jallot chevalier de Rantot, Mauger
- **Louis XV** (14^e port corsaire français durant la Guerre de Sept ans avec 10 prises). Pierre Requier



- **Louis XVI**. Nicolas Bazin, Frigoult de la Croix, Jacques Le Bas, Nicolas Hardouin
- **Révolution et Empire** (11e port corsaire français durant la Révolution avec 102 prises, et 10e durant l'Empire avec environ 35 prises). François Aregnaudeau, Alexandre William Black, Pierre Etasse « le Sans Culotte », Gibert, Instrope, Auguste Le Chosel, Le Fauqueux, Henri Nicolas Lecuyer, Jacques Lefauqueux de Tourlaville, Louis Mosqueron, Jean Pinabel, M Poupeville de Boudeville, Pierre Provost, Frédéric Joseph Quoniam, Louis-Joseph Quoniam, Quetier, Pierre Thomas Tierce, Pierre Tiphaine

Ciboure (Pays Basque).

- **Louis XV**. Pierre Etienne Harismendy
- **Louis XVI**. Pierre Etienne Harismendy
- **Révolution et Empire**. Pierre Etienne Harismendy

Dantzig (Pologne).

- **Révolution et Empire**. Desmolands, Charles Fouchereau, Jean Daniel Klimrath, Tricon

Dieppe (Normandie).

- **XVe siècle**. Vincent Bocquet
- **XVIe siècle** (1er port corsaire français jusqu'en 1530 avec environ 500 prises). Jehan Ango (ses capitaines font 300 prises sur les seuls Portugais pour un butin d'un million de ducats, montant équivalent à cinq ans de revenus de l'Espagne provenant du Nouveau Monde), Vincent Bocquet, Jacques Fain, Jean Fleury de Vatteville
- **Louis XIII**. François Goosen
- **Louis XIV** (17e port corsaire français durant la Guerre de Succession d'Espagne avec 76 prises). Abraham Duquesne, Jacques (ou François) Trébutor
- **Louis XV** (13e port corsaire français durant la Guerre de Succession d'Autriche avec 18 prises, et 15e durant la Guerre de Sept ans avec 7 prises). Jean Clémance, Louis de Noville
- **Louis XVI** (22e port corsaire durant la Guerre d'Indépendance américaine avec au moins 2 prises). Férée, Lanchon
- **Révolution et Empire** (19e port corsaire français durant la Révolution avec environ 15 prises, et 7e pendant l'Empire avec environ 58 prises). Alicq, Belhomme, Bibois, Jacques Blondin, Nicolas Bouzard, Vincent Clabeau, François Clémence, Mathieu Coquet, Crevier, Jean Gabriel Demay, François David Drosier, David Drouault, Toussaint Augustin Drouault, Pierre David Fauqueux, Esprit Flouest, Antoine André Gerbe, Nathan Haley, Hamel, Jean Hedde, Jean Gabriel Huret, Lavel, François Lefort, Vincent Pouchin, Antonio Joseph Preira Valadare « Balidar », Quibel, Louis Renaux, Joachim Rodriqués, Pierre Antoine Joseph Sauvage « Hardouin », Tourneux, Tribon, Mr Unruh de Koenigsberg

Dunkerque (Nord)

Ville espagnole jusqu'en 1646, puis française jusqu'en 1653, puis espagnole jusqu'en 1658, puis anglaise jusqu'en 1662, puis enfin définitivement française.

- **Guerre de Cent ans**. Everdy Von Ingrelant, Jean Loofs, Geoffroy de Thoisy, Jean Van Blanckaert
- **XVIe siècle** (1er port corsaire espagnol, environ 60 prises). Jacob Colaart, Eloi Colaert, Derrick Cornelissen, Robert de Cuyper, Charles Dauwere, Jean Dobber, Guillaume Hoft, Willem Pietersen Hoppesack, Jan Jacobsen, Mathieu Jacobsen, Jean Lopez, Cornil Naekins, Pierre Nyssen, Pierre Pauwels,



Cornil Pietersbyl, Jean Requensenberghe, Antoine Rijex, Jean Roelofsen, Vincent Roff, Cornil de Ryswych, Foppe Sybrantsen, Popins Sybrantsen, Vincent Van Clythove, Eustache Van Tyeslstein, Egbert Van Wick, Jean Van Wostine, Erth Vusvallmonck, Wolfaert, Pietersen Wors, Gheert Wouters

- **Henry IV** (1er port corsaire espagnol avec 450 prises). François Adriaensen, Jan Claassen, Jacob Collaart, Eloi Colaert, Jacques Colaert, Mathieu Colaert, Raoul Colaert, Daniel Cornelissen, Zieter Cornelissen, Fodrin, Willem Pietersen Hoppesack, Antoine Kerlynck, Jean Lopez, Herman Pauwels, Antoine Rijex, Ripper Rippertsen, Raphael de Roa, Jean Roelofsen, Vincent Roff, Jean Rouvroy, Rouvroy, Antoine Ryckx, Jean Janssen Schoosove, Pieter Van de Vooren, Cornil Wittbole, Jooris Wollaert. Ces capitaines, au nombre de 30 si on les joint avec ceux d'Ostende, courent sus aux Néerlandais pour le compte de la couronne d'Espagne
- **Louis XIII** (1er port corsaire espagnol avec 1880 prises). Gaspard Bart, Michel Bart, Laurent de Brauwer, Buisecool, Jacob Collaart, Claes Gerritszoon Compaen, Jean Dunnenbroot, Francis de Georges, Joachim Hoffman, Jean Iplytte, Charles Iventeel, Simon Koucken, Pierre Janssen Moor, Firmin d'Ochoa, Don Diego Luis de Olivera, Jacques Pauwels, Pierre Pauwels, Pedro de la Plesa, Cornil Prey, Charles Rémy, Mathieu Roels, Mathieu Rombout, Pieter Ruskin, Jean Ryck, William de Swarte, Maillard Van Bavincove, Jacques Van de Vooren, Van Dyck, Pierre Wackernie, Jean Willaert, Cornil Wittbole
- **Louis XIV** (1er port corsaire espagnol pendant la Première guerre du Nord avec 1553 prises, puis 1er port corsaire français avec 450 prises lors de la Guerre de Hollande, 2800 prises lors de la Guerre de la Ligue d'Augsbourg et 1626 prises lors de la Guerre de Succession d'Espagne). Mr d'Amblimont, Baron Jean Gustave Ankarstiern, Jacques Annekaert, Nicolas Baeteman, Jean Bameson, André Bart, Cornil Bart, Cornil II Bart, François Cornil Bart, François Bart, Gaspard Bart, Jacques Bart, Jean Bart, Michel Bart, Mr de Beaujeu, Chevalier de Beaumont Lenormand, Martin Beloghe, Jean Berliquet, Laurens Beyrens, Josse Blanckaert, Jean Blare, Pierre Blare, Gaspard Bommelaer, Louis Bommelaer, Mathieu Bommelaer, René Bommelaer, Augustin Boom, Jean Boone, Willem Bouwens, Bowin, Jean de Brauwer, Martin Brouwere, Thomas Brown, André Bryan, Jean Buddaert, Jacques Bultinck, Pierre Blouet de Camilly, Antoine Cany, Jean Casgraef, Mesnil de Chablaye, Mr de Chamblage, Jacques Chrétien, Jean Chrétien, Elias Christiansen, Nicolas Clinkaert, Pierre Clinkaert, Pierre Coepen, Jacques Coffyn, Jean Coffyn, Olivier Coffyn, Nicolas Compan, Pieter Cooman, Gaspard Coots, Pierre Copman, Jacob Cosyn, Jacques Cosyn, Croigne, Adrien Cuyper, Pierre de Cuyper, Antoine Danckaert, François Danckaert, Danenbergh, Jérôme Depin, Jean Derycksen, François Deschoot, Chevalier de Descoyeux, Guillaume Donneval, William Dorne, Mr de Dorogne, Nicolas Droomers, Pierre Duval Dumanoir, Adrien Fiquet, Jean Fitzgerald, Joseph Folaert, Chevalier Claude de Forbin, Pierre Frérard, Nicolas Garcot, Gavois, Pierre Geldoft, Antoine Gentil, Jacques Glasson, Pierre Glasson, Josse Goegebeur, Antonio Gonzales, Pierre Gourny, Nassen Govaert, Pierre Heindricken, Comte d'Hennequin, Christophe Heydembergh, Jacques Houwens, George Huart d'Ormicourt, Mr Huraut de Villeluisant, Vincent d'Irrumberry de Salaberry de Béneville, Julien Gérard de l'Isle Célée, Alexandre Jacobsen, Antoine Jacobsen, Charles Jacobsen, Jacques Jamain, Gérard Jaspart, Nicolas Jousseaume, Jean Keavon, John Ketty, Charles de Keyser, Nicolas Kieken, Jean Baptiste Kiel, Cornil Kosten, Jacob Kosten, Court de La Bruyère, François La Luzerne de Bricqueville, Pierre Lassy, Laugier, Francis Lawrance, Guillaume Le Cucq, Le Franc, Le Hocq, Louis Le Mel, Albert Lecluze, Pierre Lefebvre, Lenormand de Mézy, Antoine Lombart, Pieter de Loopen, Adrien Looten, Charles Loquet, Christophe Lucqhauf, Mr de Lussac, Pierre Mahault, Gorin Mahieu, André de Massy, Michel Mesmaker, Le Normand de Mézy, François de Mitter, Jean Moor, Nangis, Nicolas Noets, Mr d'Oroigne, Daniel Osdyn, Mr de la Peaudrière, Pitubas, Dierick Pleyte, Jean Poere, Jean Bernard Louis Desjean Pointis, Mr de Pontac, Jean Pour, Mr de la Preille, Cornil Reem, Albert Rieken, Gilles Ringoet, Balthazar Rooze, Jacques Aymard de Roquefeuil, Jacques Royer, Arent Ruychaven, Josse Ruychaven, Albert Rycke, Marc-Antoine, chevalier de Saint-Pol Hécourt, Cornil Saus, Léonard Schrives, Pieter Segaert, Jean Simoens, Pierre Stappe, Suanne, Thomas Swain, Simon Tagliafico, Jean Tilly, Norbert Tormein, Robert Trif, Mathieu Van Acker, Jean Van Cattendyck, Joris Van Crombrugghe, Van Crombrugghe, Van de Voorde, Jean Van den Kerchove, Michel Van der Kerchove, François Van Reischotte, Michel Van Stable, Lieven Vanderheyde, Antoine Vanderheyke, Joseph Vanhove, Jean Vermerec, Pitre Vermulle, Mr de Vezins, Henri Laurent de Vrieze, Jacques Vrieze, Cornil Wackernie, François Wackernie, Jean Baptiste Wackernie, Pieter Walderyck, Jean Wilckers, William Willemesen, Paul Winnaert, Cornil Wittbole, Pierre Wormhoudt, Barthélémy Wouters, Dianel de Wulf, Mathieu de Wulf, Arnauld Yance, Yan Yance
- **Louis XV** (3e port corsaire français pendant la Guerre de Succession d'Autriche avec 307 prises, puis 1er port corsaire français avec 691 prises lors de la Guerre de Sept ans). Allemès, Anguier, Nicolas Anthon,

Godefroi Bachelier, Benjamin Nicolas Bart, François Bart, Pierre Bart, Pierre-Jean Bart, Jean-Baptiste Bawens, Pierre Adrien Berlamont, Pierre Brier-Artus « Artus », Pierre Jean Buddaert, Jacques Burgot, Antoine Mathurin Cany, Jean François Cheyné, Jean-Baptiste de Cock, Michel Cosyn, Dasraudais, Dehan, Pierre Dehau, Adrien Delille, Jacques Dewilde, Heindrick Dezitter, Giacomo Divani, François Ducoroy, Pierre Duhau, François Dumay, Antoine Figoli, René Flahaut, Funozey, Gavoty, Jean Gayolle, Hogenboon, Olivier Jolly, Charles Juvin, Louis Kanon de Blaye, Lievin Kerckhove, Yves Joseph de Kerguélen Seigneur de Trémarec, La Mure, Antoine Lefebvre « Juin », Pierre Lefebvre « Juin », Andris Théodore Lux, Macé Marion-Dufresne, Vincent Mayon, Morel, Léonard Mundelaers, Nicolas Quehen, Rouippe, Jean-Baptiste Royer, Jean Salle, Saujon, Charles Sueur, Gilbert Benjamin Sutton, Suywers, François Thurot, Pierre Tiphaigne, Pierre Jean Van Stabel

- **Louis XVI** (1er port corsaire français avec 960 prises lors de la Guerre d'Indépendance américaine). Thomas Abott, Alboni, Ardouin, Claude Armynot Du Châtelet, René François Blanckeman, Richard Boorn, Michel Bouchard, Neville Bucan, Pierre Jean Buddaert, Arminot du Châtelet, John Chitty, Christophe Codner, Jean Coffyn, Cottin, Gustavus Cunningham, Denzel, Jacques Drew, François Ducoroy, William Fall, Norbert Fautrel, Jacques Gaspard, Alexandre Joseph de Gigon, Pierre Louis Godde, William Johnson, Yves Joseph de Kerguélen Seigneur de Trémarec, L'Hermite, Lamy, Lattre-le-Grand, Jacques François Leclerc, Antoine Lefebvre « Juin », François Benoît Lefebvre « Juin », Edward Mac Catter, Jean Meulenaer, Meyenne, Joseph Meyrick, Meyrick, Morand, François Mougin, John Moultson, Benett Negus, William Ripner, Nicolas Roger, Chevalier de Roquefeuil, Luc Ryan, George Ryend, Jean-Baptiste Royer, Nicolas Pierre Trosse, Gaspard Winnaert Vanstabel
- **Révolution et Empire** (4e port corsaire français pendant la Révolution française avec 314 prises, puis 8e port corsaire français avec environ 50 prises lors de l'Empire). Joseph Jean Allemès, Astugue, Joseph-Michel Bart, Mathieu Beale, René François Blanckeman, Bonkaert, Antoine Etienne Boone, Boudry, Pierre Jean Buddaert, Jacques Joseph Calcius, Benjamin Richard Cany, François Julien Cardon, Castagnes, Charles Francois Castelyn, Nicolas Louis Coddevin, Pierre François Coddevin, Jean Baptiste Corenwinder, Norbert Corenwinder, Couteux, Thomas Cribbens, Antoine Ignace de Croix, Jean Baptiste Defraye, Dehen, Delattre, Pierre Louis Denis, Dereimaker, Pierre François Desgardins, Antoine Deville, Duhamel, Dumémy, Charles Dunant, Ericx, Fiévée, Jacques Oudar Fourmentin « Baron Bucaille », Nicolas Mathieu Fourny, Pierre François Marie Fourny, Fresson, Gardon, George, Julien François Georges, Romain Godard, Godde, Mathieu François Godefroy, Laurent Godet, Hamandat, Mathieu Antoine Janssen, Cornil Jensen, Dominique Joly, Yves Joseph de Kerguélen Seigneur de Trémarec, Félix Louis Lallemand, Pierre Jacques Lathouwer, Lebozec, Jacques François Leclerc, Jacques Léonard, Lefebvre Plancy, Pierre François Leveilley, Pierre Louis Lhermitte, Charles Liard, Marbaisse, Jean Meulenaer, Morancourt, Mulard, Tobie Nosten, Benjamin l'Olivier, Charles Francois Ollivier, Pierre Edouard Pluckett « Tulki », Jean Ravizy, William Ripner, Charles Francois Robert, Louis Romel, Jean Saint-Faust, René Joseph Salun, François Sauvage Cornu, Henri Alexis Scorssery, Jean Separuvigi, Soly, Victor Sparrow, Spyns, François Xavier Swardroff, Mr de Tarie, Terragno, J. W. Vandewale, Jean Baptiste Léonard Vandezande, Thomas Veef, Charles Williaert, Wittewronguelt

Fécamp (Normandie).

- **Révolution et Empire** (22e port corsaire français sous la Révolution avec au moins 5 prises, et 19e port corsaire durant l'Empire avec au moins 3 prises). George Hammond, Lauchon, Lemaine, Pierre François Martin, Sansot

Flessingue (Provinces-Unies).

- **Guerre de Cent ans**. Hermann Howeupe, Ohte Rover
- **XVIe siècle**. Jean Abels de Dokkum
- **Henry IV**. Simon Dausan « Capitaine Diable »
- **Révolution et Empire**. Josse Deheer

Granville (Normandie).

- **Henry IV**. Jean Duhamel de la Bréhencière
- **Louis XIV** (24e port corsaire français avec 7 prises lors de la Guerre de Succession d'Espagne). Jean Baillon du Theil, Jean Duhamel de la Bréhencière, Nicolas Hugon des Demaines, Jacques Jourdan de Grand Clos, Jean Levesque de Beaubriand, André Levesque de la Souctière, Jean Pigeon de Launay, François Raciquot, Sansot
- **Louis XV** (6e port corsaire français durant la Guerre de Succession d'Autriche avec 130 prises, et 10e lors de la Guerre de Sept ans avec 39 prises). Jacques Clément des Nos, André Courcy, Mathieu Delarüe Sieur de Vaudoulin « Face d'Argent », Julien Deshayes, Jean Desrue, Jacques René Destouches de la Fresnaye, Jacques Habel, François Hugon du Prey, Pierre La Houssaye, Jean Levesque de Beaubriand, Jean Mulot du Rivage
- **Louis XVI** (5e port corsaire français avec 70 prises lors de la Guerre d'Indépendance américaine). Pierre

de la Fortoy, Charles Francois Le Huby, François Le Mengnotet, Charles Hervé Pivet

- **Révolution et Empire** (20e port corsaire français durant la Révolution avec environ 14 prises, et 19e sous l'Empire avec 3 prises). Nicolas Adam, Guillaume Delamusse, Fortoy, François des Hogues Fillastre, Luc Julien Le Redde, Thomas Leblanc, Jean Longrais, Pierre Mulot Du Rivage, Michel François René Pagelet, Louis François Renaudeau, Gaud-Olivier Verbois, Thomas Yon

Hambourg (Confédération du Rhin).

- **Révolution et Empire**. Dumont, Robert Guthry, Jean Muschert

Harfleur (Normandie).

- **Guerre de Cent ans**. Samson Bart, Bataille, Capitaine, Hector, Hurtibiliaut

Hendaye (Pays Basque).

- **Louis XV**. Pierre Paul Dolâtre
- **Révolution et Empire**. Etienne Pellot

Honfleur (Normandie).

- **Guerre de Cent ans**. Sansom Bart, Bataille, Capitaine, Guillaume Coulon de Casenove, Gilbert de Frethun, Hector
- **XVe siècle**. Guillaume Coulon de Cazenove
- **XVIe siècle** (3e port corsaire français après 1530 avec environ 20 prises). Janot du Cornet, Guillaume Le Testu
- **Henry IV**. Nicolas et Noël Dupuy, Guillaume Le Testu
- **Louis XIII**. Pierre Berthelot
- **Louis XIV** (1er port corsaire français durant la Première guerre du Nord avec 6 prises, 3e durant la Guerre de la Ligue d'Augsbourg avec 6 prises, et 25e lors de la Guerre de Succession d'Espagne avec 6 prises également). Jean François Doublet, Walnart, François Wien
- **Louis XVI** (13e port corsaire français durant la Guerre d'Indépendance américaine avec environ 10 prises).
- **Révolution et Empire** (20e port corsaire français durant la Révolution avec environ 14 prises, et 22e sous l'Empire avec environ 2 prises). Jean Ango, Doannet, Charles Victor Fallouard, George Hammond, Jérôme Pacot, Félix Pépin, les frères Picot

Île de Sein (Bretagne).

- **Révolution et Empire**. Valentin de Trévacoët

Italie.

- *Révolution et Empire*. Joseph Bavastro, Michel Bavastro, Boussignone, Buscia, Costa, Francesco Dodero, Domore, Falca, Stefano Gentille, Laget,



Joseph Marengo, Massa, Muzzolini, Passano, Barthelemy Paul, Podesta, Pontus, Presbois, Raffeto, Rougemont, Vallopia

- **Ancone**.
  - *Empire*. Bartolomeo Paoli, Ramovic
- **Gênes**.
  - *Guerre de Cent ans*. Charles Grimaldi, Antoine d'Oria
  - *XVI^e siècle*. Andréa Doria
  - *Empire*. De Mutti, Rafetti, Bogazzo, Michèle Copello, Siffredi, Paolini, Terrizzani, Troppez
- **Livourne**.
  - *Révolution et Empire*. Jean Aytier, Berneval, François Rougemont
- **Naples**.
  - *Empire*. Charles Lucien de Boissi Prevost
- **Nice**.
  - *Révolution et Empire*. Joseph Bavastro, Joseph Esprit Chaniel
- **Porto Ferajo**.
  - *Révolution et Empire*. Giuseppe Balaglini

La Ciotat (Provence).

- **Louis XIV** (18^e port corsaire français durant la Guerre de Succession d'Espagne avec 55 prises).

La Rochelle (Charente).

- **Guerre de Cent ans**. Du Gesclin, Dom Pero Niño, Maurice, Henry et Guillaume Plusquelec, Charles de Savoisy
- **XVI^e siècle** (1^er port corsaire français après 1530 avec environ 200 prises). François Le Clerc, Jacques de Sores
- **Louis XIII** (1^er port corsaire français avec 500 prises). Jean Guitton
- **Louis XIV** (14^e port corsaire français durant la Guerre de Succession d'Espagne avec 98 prises). Mathurin, François et Louis Gabaret, Nicolas Garcot, Gilles Petit **Louis XV**. Mr Poitevin de la Vallée, Robert Martin
- **Louis XVI** (19^e port corsaire français avec 3 prises durant la Guerre d'Indépendance américaine). Michau, Miehau, Mugny
- **Révolution et Empire** (24^e port corsaire français avec 4 prises sous la Révolution, et 19^e durant l'Empire avec 3 prises). Belliard, Coeillard, Desroches, Guiaud, Maurice de Plusguellec, Selès, Thierry, Villiers

Le Conquet (Bretagne).

- **Louis XV**. Yves Brether'ch, Yves Le Floc'h, Pelen de Porspoder
- **Révolution et Empire**. Bozec

Le Croisic (Loire).

- **XV^e siècle**. G. Le Béquet
- **XVI^e siècle**. Guillaume Le Becquet
- **Louis XIV**. Guillaume Fauhé

Le Havre (Normandie).

- **XVI^e siècle** (2^e port corsaire français avant 1530 avec environ 40 prises). Jean Fain, Jean Fleury de Vatteville



- **Louis XIV** (12e port corsaire français durant la Guerre de Succession d'Espagne avec 124 prises). Guiton
- **Louis XV** (8e port corsaire français durant la Guerre de Succession d'Autriche avec 62 prises ramenées dans le port, et 10e durant la Guerre de Sept ans avec 39 prises ramenées dans le port).
- **Louis XVI** (4e port corsaire français durant la Guerre d'Indépendance américaine avec 85 prises). Cornil-Jacques Bart, Mr du Casson, Cottin, Jean Louis Favre, Louis Hamel, L'Eguilton, Leprévost, André Lux, Jean Lux, Malleville, Jacques Morel, Nuttle
- **Révolution et Empire** (13e port corsaire français durant la Révolution avec 86 prises, et 22e sous l'empire avec environ 2 prises). Jean François Baclin, Barthin, Bourbeau, Cauchois, Chamel, Jacques Coulon, Théodore David, Denis, Fierce, Henri, Urbain Jean, Pierre Louis François Lantonne, Jacques Le Nud, Jean-Baptiste Lécolier, Lecorps, Jean Michel Lefebvre, Leseaut, Nassivet, Pinel, Salvetat, Augustin Séminel, Pierre Thomas Tierce Tierce, Tortel, Toutain, VannÒier

Le Pouliguen (Loire).

- **Louis XIII**. Lefauhé

Lorient (Bretagne).

- **Louis XV** (17e port corsaire français avec 5 prises lors de la Guerre de Sept ans).
- **Louis XVI** (23e port corsaire français avec plus d'une prise lors de la Guerre d'Indépendance américaine). John Paul Jones, Langlois, Willem Wicker
- **Révolution et Empire** (5e port corsaire français sous la Révolution avec 266 prises, et 12e pendant l'Empire avec 27 prises). Jean d'Albarade, Louise Antonini, Besson, Bonamy, Courson, Jean Toussaint David, Jean Maris Dutertre, Hervel, Hue

Marseille (Provence).

- **Louis XIV** (9e port corsaire français durant la Guerre de la Ligue d'Augsbourg avec 99 prises, puis 10e pendant la Guerre de Succession d'Espagne avec 144 prises). Honoré Brémont, Chevalier d'Étampes d'Hocquincourt, C. de Forbin, H. de Monchy d'Hocquincourt, Charles Jure, La Verrüe, Paul, G. de Théméricourt
- **Louis XV** (9e port corsaire français avec environ 30 prises pendant la Guerre de Succession d'Autriche et avec environ 40 prises pendant la Guerre de Sept ans). Michel Giraudel, Pierre Pilloquin, George René Pléville Le Pelley, Poulhariez, Louis Simon
- **Louis XVI** (9e port corsaire français avec 22 prises lors de la Guerre d'Indépendance américaine). Arnaud, Beauvicin, Colomb, Damicis, Domicia, Fugairon, Fugeret, Gossen, Jacques Guillaumier, Jung, Laurent Labbé, Pastourel, Peix, Revest, Roustan
- **Révolution et Empire** (12e port corsaire français durant la Révolution avec environ 100 prises, et 3e sous l'Empire avec 159 prises). Albran, Allègre, Augé, Auselly, Billard, Charabot, Clusel, Constant, Durbec, Escoffier, Guigon, Guillermier, Hiam, Honorati, Jouglas, Laverrerie, Marquis, Jacques Martin, Michel, Joseph Molinari, Hypolite Mordeille « Courte main, court bras », Patot, Pellabon, Péron, Prêve, Raffeto, Rapont, Rastro, Raymond, Rivière, Roumier, Joseph Roux, Joseph Thomasin, Vidal, Zignaigo

Montoir (Bretagne).

- **Louis XIV**. Noël François

Morlaix (Bretagne).

« S'ils te mordent, mords-les ! »

- **Guerre de Cent ans**. Maurice, Henry et Guillaume Plusquelec, Waleran de Saint-Pol
- **XVIe siècle**. Jean de Coetanlem
- **Louis XIV** (7e port corsaire français durant la Guerre de la Ligue d'Aubsbourg avec 216 prises, et 5e pendant la Guerre de Succession d'Espagne avec 319 prises). Kerleau Chapeau, G. Thomas, Edouard Tulley
- **Louis XV** (10e port corsaire français pendant la Guerre de Succession d'Autriche avec 27 prises, et 8e durant la Guerre de Sept ans avec 60 prises). Nicolas Anthon, Jacques Averty, Charles Cornic du Chesne, J. P. Tuquertil, Chevalier de Voisains
- **Louis XVI** (3e port corsaire français pendant la Guerre d'Indépendance américaine avec 98 prises). Jacques Averty, Patrick Dowlin, Herbert
- **Révolution et Empire** (22e port corsaire français sous la Révolution avec 9 prises, et 18e durant l'Empire avec également 9 prises). Blavet, Michel Figuri, Froment, Guitton, Le Moullec, Pierre Long, C. et Honoré Raymond, Thérion

Nantes (Loire).

- **Louis XIV** (6e port corsaire français durant la Guerre de la Ligue d'Augsbourg avec 279 prises, et 13e pendant la Guerre de Succession d'Espagne avec 102 prises). René Arnaud, Mr de Bousseicq, Jacques Cassard, Jean de Crabosse, Darquisade, Mr du Goujon, Nicolas Graton de Villogé, Jacques des Hayes, Jonchéry Dubois, Mathurin Joubert, Hervé de Kersauzon, La Franquerie, Latouche Forée, René Le Coq, Le Gras, Bernard Lemoigne, Charles André de la Porte de la Meiller Mazarin, Danton de Pontezière, Charles Porée de la Touche, Ernaud de la Rochaudière, Jean Saupin, Secazeaux, Jean Tanquerel, Jean Vié

- **Louis XV** (15e port corsaire français durant la Guerre de Succession d'Autriche avec 13 prises, et 18e durant la Guerre de Sept ans avec 4 prises). Jean Nicolas Arreau, Jean René Budan de Boislaurens, René Cassard, Louis Drouin, Durbé, Antoine Espivent, Joseph Isaac Faugas, Gilles d'Haveloose, Pierre de la Haye, Jacques Le Chantoux, John Murphy, Rolland Thiercelin Sieur de la Jaredière, Touquerel, Antoine Walsh
- **Louis XVI** (23e port corsaire français avec au moins 1 prise durant la Guerre d'Indépendance américaine). Louis Simon Berthaut de la Bossère, Bertrand de la Bossère, Jacques Héraud, Jean Marie Loisel de la Quinière, Jean Baptiste Candeau
- **Révolution et Empire** (10e port corsaire français sous la Révolution avec 126 prises, et 12e durant l'Empire avec 27 prises). Allanious, Jean Baptiste Alloneau, François Aregnaudeau, Pierre Arnoux, Jacques Auger, Autreau, Charles Bailly, Joachim Barbier, Villy Barbier-Binaud, Luc Belliard, Bellier, Berneval, Bertho, Etienne Bertrand, Berthaut de la Bossère, Boulet, Bourleton, Augustin Brée, Jean Baptiste Candeau, Olivier Capurau, Melon Caron, Jean Simon Chassin, Chaumont ou Chauveau, Julienne David, Jacques Dechaille, Jean-Baptiste Demarche, Joseph Augustin Desageneaux, Jean Jacques, Desbrosses, Dimanche, Toureuve Dogonnet, Douillard, Duhaille, Duhailles, Jacques François Dupuy, M. Dupuy, Jean Dutache, Jean Pierre Edet, Jean Edmond Faber, P. Fabien Le Jeune, Louis Foucher, Jacques François, Pierre Gautreau, Alexandre du Bourg des Moutiers Giraud, Jean Alexandre Giraud, Alexis Grassin, Hamon, Jacques Héraud, Jules Jacobs, Jean Baptiste Jalabert, Gatien Lafont, François Lagrée, Jacques Lebreton, Jean Baptiste Charles Lecourt Grandmaison, Pierre Fabien Lejeune, Basilique Leray, Vincent Magouet, Joseph Molinari, Ozeille, Peyrusset, François Marie Pied, Pinaud, Pite, Nicolas Herbert Pradelan, Pierre Honoré Raguideau, Reboul, Martin Robin, Roux, Augustin Rozier, Joseph Sauvestre, Robert Surcouf, Louis Thibeaud, Tuilier, Tulky, François Veyron, Viaud, Pierre Villenave, Villy

Nice (Provence).

- **Révolution et Empire**. Joseph et Michel Bavastro, Escoffier

Nieuport (Flandre).

- **Henry IV**. Dierick Lutkens
- **Henry IV**. Claes Kyuper, Jean Winnaert

Ostende (au service de l'Espagne).

- **XVIe siècle** (2nd port corsaire espagnol après Dunkerque). Michel Jacobsen « Renard de la mer »
- **Henry IV** (2nd port corsaire espagnol après Dunkerque). Michel Jacobsen « Renard de la mer ». Trente navires sont armés durant cette période entre Ostende et Dunkerque par les Espagnols pour courir sus aux Néerlandais
- **Louis XIII** (2nd port corsaire espagnol après Dunkerque). Juan García, Claes Gerritszoon Compaen, Jan Jacobsen, Michel Jacobsen « Renard de la mer »
- **Louis XIV** (2nd port corsaire espagnol après Dunkerque durant la Première guerre du Nord). Erasmus de Brouwere, Paul Beenstenbustel, Antoine Cornelissen, Michel Jacobsen « Renard de la mer »

Paimpol (Bretagne).

- **Louis XV** (15e port corsaire français avec 7 prises durant la Guerre de Sept ans).
- **Louis XVI** (19e port corsaire français avec 3 prises pendant la Guerre d'Indépendance américaine). Le Bozec, Le Mercier
- **Révolution** (15e port corsaire français avec 78 prises).
- **Empire** (14e port corsaire français avec 23 prises).

Pornic (Loire).

- **Révolution et Empire**. Léonard Julien Quirouard

Port Louis (Bretagne).

- **Louis XIV** (11e port français durant la Guerre de Succession d'Espagne avec 133 prises).
- **Louis XV** (18e port français durant la Guerre de Sept ans avec 4 prises).

Rochefort (Charente).

- **Guerre de Cent ans**. Thierry
- **Révolution** (7e port corsaire français avec 217 prises).

Roscoff (Bretagne).

- **XVe siècle**. Tanguy Marzin
- **Louis XIV**. Jean Marzin Coatélan, P. Lahaye, François Le Pape, Jean Le Pape Sieur de Vieuxville, Joseph Siochan Sieur de Coatsabiec

Rouen (Normandie).

- **Guerre de Cent ans**. Civille
- **XVe siècle**. Arnaud de Casemajor
- **Révolution et Empire**. Alexandre Leduc

Saffre (Loire).

- **Révolution et Empire**. François Fidèle Ripaud de Montaudevert

Saint-Jean de Luz (Pays Basque).

- **Louis XIII**. Joachim de Haristéguy, François Lohobiague

- **Louis XIV** (23e port corsaire français durant la Guerre de Succession d'Espagne avec au moins 11 prises). Cépé, Charles des Cogners de La Lande, Guillaume Crouin, Jean Dalday, Pierre Dolobarade, Duconte « Coursic », M d'Etcheparre, Louis Fouquet, Johanes de Suhigaravchipi « Coursic »
- **Louis XV** (12e port corsaire français durant la Guerre de Succession d'Autriche avec 21 prises, et 6e pendant la Guerre de Sept ans avec 99 prises). Aspétéguy, Detchepare, Diparraguire, Dorcozabal, Pierre Dufourcq, Samson Dufourg « Pouyer », Michel Fayan, Marsans Haraneder, Jacob Laroche, Larréguy, Laurent Larrétéguy, Saubat Canony
- **Louis XVI** (19e port corsaire français avec au moins 3 prises lors de la Guerre d'Indépendance américaine). Jean d'Albarade, Jean Detchépare, Pierre Dufourcq, Bernard Haitze, Jean Hériat, Michel Larréguy
- **Révolution et Empire** (18e port corsaire français durant la Révolution avec au moins 29 prises, et 10e sous l'Empire avec au moins 34 prises). Louis Bailly, Bertau, Bertrand, Martin Etchebaster, Léon Darribeau, François Dermit, Desmolandes, Bernard Dihins, Jean Bernard Dihinx, Dominique Doussinagne, François Ducoroy, Martin Etchebaster, Michel Garat, Gardt, Gonzale, Haguet, Herygoyen, Jean Hiriard, Jorlès, Laborde, Lacaze-Rouly, Lamothe, Larrague, Michel Larréguy, Rainaud Laxade, Raymond Laxargue, Lauzuc, Linabe, Maleck, Mr Miqueleperitz de Sare, Nicolas, Etienne Pellot, Portalo, Pierre Soustra, Jérôme Valence

Saint-Malo (Bretagne).

- **XVIe siècle**. Roussel
- **Henry IV**. Guillaume Pépin de la Broussardière
- **Louis XIII**. François Cormier, Julien Frotel, Jean Guitton, Guillaume Pépin de la Brousardière
- **Louis XIV** (2nd port corsaire français durant la Guerre de la Ligue d'Augsbourg avec 1401 prises, et 4e pendant la Guerre de Succession d'Espagne avec 528 prises). Jean Noël des Antons, Henri Arson de la Ronsai, Nicolas Arson, Noël des Artons, Pierre Avice de la Lande, Gilles de la Croix de Avice Vauhairiot, Mr de Avice Vauhairiot, Laurent Battes, Beaubriand-l'Evêque, Jean François, avocat de Beauregard, Charles Baudran, Michel Baudran de la Lande Cadiou, Baugrand, Le Fer de Beauvais, Thomas Pépin de Belle-Isle, Cornier de Bellevent, Belle-Isle, Gravé de la Bellière, Le Fer de la Bellière, Olivier Berthelot de la Jannais, Thomas Béthuel, Laurent Alexis Bézard de Vauguyon, François Bézart du Demaine, Olivier Bird, Nicolas Blanchet de la Villorieux, Jean Bluet, Jacques Boscher Sieur des Aunays, Etienne Joseph de la Bouëxière, Alain du Breil, Pépin de la Broussadière, Richard Buttler, Nicolas Caillet du Verger, Jean Casgraef, Charles Chapdelaine, Joseph Chauchard de la Vicomté, Joseph Chenu, Henry Lesne de la Chesnaye, Mr de la Cité-Danican, Charles de la Claverie, René des Cognets, Yvon Collet du Portail, François Cormier, Mr de Bellevent Cormier, Jean du Cornier Dupré, Sauveur Couture, Paul Crane, Jacques Cresti de la Fontaine, Guillaume Creton du Pignonvert, Michel Creton de la Maison Neuve, Thomas Cronin du Val, Guillaume Crouin, Etienne Daniel du Tertre, Joseph Danycan Sieur du Rocher, Noël Danycan, Louis Paul Danycan de la Cité, Sullivan Darby, Jean François Doublet, Julien Drake, Bertrand Dufresne du Demaine, Vibert Du Musnier, Etienne Duguay-Trouin, René Duguay-Trouin « Barbinais », Jacques Dupuy, Julien Eon de



Caraman, Pierre Eon de Ponthaye, Mr de l'Epinay, Jacques Esnoul de la Livandais, Jacques Claude Fichet des Grèves, Jean Baptiste Filatr, Thomas Foramby, Mr Fossard de la Villauglamatz, Jean Fouquet, René Fouquet de la Fontaine, Fovielle Descazeaux, Mr du Fresne, François Frossard, Julien Frotel, Josselin Gardin de la Chesnaie, Guillaume Gaultier de la Lande, Joël le Gentil, Antoine de Géraldin, Raymond Géraldin, Jacques Girard, Michel Godet de la Fontaine, Elie Goguet, Etienne Gorju de Fresne, Gouin de Beauchêne, Julien le Gouverneur du Pré, Chevalier de Goyon-Beaufort, Grandville-Lequet, Etienne Grave de Boutteville, Alexandre Grave du Château, Pierre Gris du Colombier, Alain Gros du Val, Jean Grout de Bellesme, Joseph Guimont, Jean Haize, Pierre le Bonhomme de Hazais, Comte d' Hennequin, Herbert-Jocet, Guillaume James, Alexandre Jolif, Jean Jolif de la Villelie, Michel Joublin, Abbé Jouin, Julien, Edmond Kearny, André Kernolles, Charles Ragon de Kertanguy, Latouche Forée, Jean François de La Fontaine, Patrick Lambert de la Motte, Jean de Launay, Charles Le Camus, Joseph Le Gentil, Jean Baptiste de Saint Jouan Le Gobien, Pierre Le Goux de La Fontaine Sieur de la Fontaine, Jacques Le Guay de l'Isle de Champlore, Athanase Le Jolif de Limoilou, Le Joliff, René Lecoq, Ledel, Lepré Le Feuvre, Nicolas Letures de la Citte, Eustache Limbert, Sieur de Limoilou Bertrand du Coudray Mahé, Julien Marion, Mr de Maupertuis, César Mercier, Thomas Miniac de la Moinerie, Thomas Auguste Miniac de la Moinerie, Mr de la Moinerie-Miniac, Gilles Morel des Huperies, Guillaume Morin du Morier, Gérard Murphy, Mr Mustel de l'Epine, Pierre Née du Jardin, Marquis de Nesmonde, Antoine Nodis, Etienne Nouail de la Hernaudière, Pierre Patard, Levrier Marie Patard de Launay, Charles Pégasse du Pré, Thomas Pépin de Belle-Isle, Nicolas Perrée Sieur du Rocher, Pierre Perrée du Coudray Sieur de la Villestreux, Jacques Piednoir Sieur de la Huppeng, Etienne Piednoir de la Villeneuve, François Pigeon de Belleisle, François Le Fer du Pin, Etienne Piednoir du Tertre, Germain Poitevin de la Pommeraie, Joachim Poitevin de la Vallée, Alain Porée du Breil, Charles Porée de la Touche, Nicolas Porée de la Chesnais, Jehan Porée du Hamel, Pierre Charles Herbert de la Port Barre, Daniel Pradal, Daniel Pradet, Claude Raoul, Pierre Redon, Nicolas Rehault du Mauvrais, Mr de Rogon, Nicolas Rouhault des Champs, Jacques Rouxel de la Vallée, Jean Rouzier, François Roze, Marc Antoine Russy de Conneil, Thomas Ryan du Val, Henri des Saudrais, Goyon Miniac des Saudrais du Fresne, Hervé des Saudrais du Fresne, Auguste le Muet de la Saugavère, Jacques Stafford, Robert Surcouf de la Maisonneuve, Pierre Surville, Jean Tanquerel, Jacques Tardif, Daniel René du Tertre, Barthélémy Torant de Lepinay, René Torant des Lauriers, Pierre Bernard Tréhouard de Beaulieu, Luc Tréhouard de la Gatinais, Thomas Tréhouard de Longpré, Nicolas Tréhouart de la Jannais, Luc Trouin de la Bardinais, Fossart de la Vallauglamatz, Thomas Avice de Vaujoyeux, Jean Vié, Pierre Guillaume de la Vigne Buisson, La Vigne-Buisson, Mr de la Villauglamatz, Mr de La Villecotet, George Guillaume de la Villehuchet, Luc de la Villestreux de la Haye, Jacques Voisin de la Fontaine, Pierre Voisin de la Vigne, Philippe Walsh, Robert Walsh, Jacques Welche, Philippe Welche, Thomas White

- **Louis XV** (2nd port corsaire français durant la Guerre de Succession d'Autriche avec 338 prises, et 3e pendant la Guerre de Sept ans avec 283 prises). Barthélémy, François Bazin, Jean-Baptiste Beaufils, Jacques Yves Blondela de Taisy, Jacques Yves Blondela de Taisy, Etienne Bourdas, Sieur de la Marre, Bréville, Jean-Baptiste Camus de la Marre, Jean Chenu, François Crouzon, Jean François Dufresbe Dupontcieux, René Jean Duhoux Desage, Auguste Fouquet, Mr Fouquet de la Fontaine, François Marie Fouqueux des Moulins, Joseph Fromy, Nicolas Gaillard de la Tour, Gervais de la Marbonnais, Alexis Girard, François Chenard de la Giraudais, Pierre Guillaume, Pierre Nicolas Guyot du Clos, Alexandre Guyoy, Antoine de Laruë, Pierre Le Crosnier, Mr Loyson de la Rondière, Joseph Maingard, Noël Pinou des Prairies, Robert Potier de la Dorbelais, Etienne Ribart, Jacques Julien Gilles de Russy, Georges Servan Sohier, Mr Sohier de la Coudre, Guillaume de Sohier de Vaucouleurs, Thomas Tréhouard, Julien Marie Tréhouard du Chesnais, Jean Beaulieu Tréhouart
- **Louis XVI** (2nd port corsaire français pendant la Guerre d'Indépendance américaine avec 121 prises). Claude Hilarion Antequil, Nicolas Marie Chenard de la Giraudais, Pierre Jean Dupont, Jacques Ledos, Mercier, Carvoteau, Michel Dugué, Dumoulin, Yves Hugot, René Julien Jean Le Bocey, Pigeon, Guidelou, Pierre Duclos Guyot, Louis Pierre Le Pelley du Manoir, Joseph Pitrel Dumorier, Claude de Vaudoré Macé, Mercier, Mathurin Morice, Etienne Ribart, Julien Marie Tréhouart du Chesnais
- **Révolution et Empire** (9e port corsaire français sous la Révolution avec 163 prises, et 2nd durant l'Empire avec également 163 prises). Abeillé, Nicolas Alix, Guillaume Marie Angenard, P. Anthouard, Alexis Basset, Jean Beaumont, Jean Bilhau, Colin Boishamon, Michel Jean Jacques Bossinot dit Vauvert, Jean Baptiste Botterelle, Joseph Louis Pierre François Bourdé Willaubault, Germain Bourges,

Jean Louis Bouteiller, Edouard Boutruche, Joseph Boutruche, Pierre François Bouvet, François Brebel, Bruère, Jean Michel Capel, Julien Henry François Capel, Jean Chevalier, A. Clairault, Jean Marie Cochet, Coippel, Pierre Cormier, Nicolas Coupard, P. Croqueville, Jacques Debon, Delacroix, Jean Delarve, Charles Francois Delastelle, Jean François Dibarboure, Claude Dubois, Dubuisson, Nicolas Dufranc-Légué, Dufresnes, Henri Duhomard, François Dujardin, Pierre Dupont, Jean Baptiste Dupuis, Jean Baptiste Dupuy, Jacques Dupuy Fromy, P. Duruble, Jean Marie Dutemple, Ermenier, Feillet, François Gallais, François Michel Gallais, Louis Garneray, Michel Garnier, Henri Louis Gauthier, Jean Baptiste Gautier, Brice Gautier Duparc, Louis Gauvain, Gilles Jean Geffroy, Geoffroy, Benoît Giron de la Masière, Jean Mathurin, Gonidec, Goquez Josse, Michel Jean Gouazon, Nicolas Guidelou, G. Guilbeau, Joseph Guilbeau, Jean Guillebeau, Jean Baptiste Guillemin, Nicolas Guillemin, Laurent Guillou, Laurent Guyon, Bernard Auguste du Haut Cilly, Joseph-François Hénon, Henri, Julien Marie Herpin de la Motte, Jean Hervy Mélanie, Christophe Hoger, Huon, Gilles Julien, Pierre Simon Malo Joseph de Kerpoisson, S. Kerpoisson, Joseph François La Rue, Lacroix, Etienne Ladure, Auguste Langlois, Pierre François Laroche, François Thomas Jean Godefroy Latruitte, Thomas Jean Joseph Lauriot, André Louis Lavergne, Le Joly, Charles Le Maire, François Thomas Le Même, Jean Baptiste Le Valton, Antoine Jean Lebedel, Lebenn, François Eléonor Lebouec, Pierre Marie Lebozec, François Leconte, Jean Lecornu, P. Lecornu, Legé, Charles Jean Léger, Nicolas Legonidec, Alexandre Legrand, Nicolas Legue, Julien Etienne Legué, Nicolas Julien Legué, Henri Pierre Michel Lemaître, Lemarquand, Jean Lemasson, Guillaume Lenouvel, Pierre Lepeltier, Arthur Leroux, Jean Leroux, Laurent Leroux, Emmanuel Yves Leroux-Desrochettes, Pierre Yves Leroux-Desrochettes, Jean Marie Leroy, Pierre Leroy, Jean François Lesnard, Mathurin Michel Leverger, Nicolas Lhottellier, Loriot, Mahé, Laurent Maitier, Jean François Malleroux du Bac, Marion-Dufresne, Michel Nicolas Mequet, Jean Michel, Ripeau de Montaudevert, G. Néel, Nicolle, André Papin, Jean Pelletier, Jacques Robert Pinon, Jean Pintedevin, Paul François Pointel, Poirier, Poquené, Joseph Postel, Cyprien Prader-Nicquet, Joseph Prader-Niquet, Pradére, René Raffy, Laurent Rassine, T. Roger, Charles Rosse, René Noël Rosse, Jean Baptiste Sauveur, Parfait Aimable Sauveur, A. Surcouf, Hervé Surcouf, Nicolas Surcouf, Robert Surcouf, Tibalau, Tregomain, Julien Tréhouart des Chesnais, Vaqueret, Jean Vianson, Jean Claude Verron, Yon, Jean Zépert

Saint-Martin en Ré (Charente).

- **Louis XVI**. Jean d'Albadade

Saint-Valéry (Nord).

- **Louis XV**. Pierre Anguier, Nicolas Duhamel
- **Révolution et Empire**. Angot, Pierre Anguier, Jacques Augustin Collot, Jean Pierre Dezandt, Nicolas Duhamel, Louis Dumont, Nicolas Rognon

Sète et Narbonne (Languedoc).

- **Louis XIV** (19e port corsaire français durant la Guerre de Succession d'Espagne avec 51 prises).
- **Révolution et Empire** (25e port corsaire français durant la Révolution avec au moins 3 prises, et 22e durant l'Empire avec au moins 2 prises). François Durand, Antoine Fuet, Yti

Toulon (Provence).

- **Louis XIV** (4e port corsaire français durant la Guerre de la Ligue d'Augsbourg avec 360 prises, et 6e pendant la Guerre de Succession d'Espagne avec 254 prises).
- **Louis XVI** (16e port corsaire français lors de la Guerre d'Indépendance américaine avec 6 prises). Bonne
- **Révolution et Empire** (6e port corsaire français durant la Révolution avec 265 prises, et 5e sous l'Empire avec environ 100 prises). Jeansonlenq

Tréport (Normandie).

- **Guerre de Cent ans**. Tuin

Vannes (Bretagne).

- **Louis XVI** (14e port corsaire français avec 9 prises lors de la Guerre d'Indépendance américaine).

Méditerranée

Toute la Méditerranée.

- **XVIe siècle**. Dragut, Guzeldjé, Poulain de La Garde, Salih Reis
- **Henry IV**. John Ward
- **Louis XIV**. Crevillier, Mr de Douville, Foville d'Escrainville, Chevalier d'Estampes, Mr de Farnière, Mr de la Ferrière, Jean Baptiste, Mr de Molé, Mr de Préaux, Chevalier de Saint-Pern du Laté, Chevalier de Valbelle, Chevalier de la Verruë

Malte (Méditerranée).

- **XVIe siècle**. Jean Parisot de La Valette
- **Louis XIII**. Jacques Pierre, Simon de Saint-Jean
- **Louis XIV**. Honoré de Monchy d'Hocquincourt

Corse (Méditerranée).

- **Révolution et Empire**. Bagnasco, Paul Barthélémy, Bagnasco, Michel Bavastro, Boussignone, Buscia, Cavotti, Costa, Deluca, Francesco Dodero, Domore, Charles Donzella, Falca, Stefano Gentille, Lazare Jove, Massa, Mercantelli, Oletta, Jean Ornarno, Passano, Joseph Philippi, Félix Podesta, Pontus, Scassi, Vallopia

Tunis (Méditerranée).

- **Henry IV**. Soliman
- **Louis XIII**. Soliman

Indes Occidentales

Toutes les Indes Occidentales.

- **Louis XIV**. A. Dypuy, Gaspard With « le Blanc »
- **Louis XV**. Pulhariez
- **Révolution et Empire**. Agar, Ameline, Cardon, Jean Charles, Chauffour, Colas, François Cottin, Couet, Pierre Damour, Etienne Daubas, R. Dupuis, Nicolas Faciq, Antoine Fort, Vincent Gauthier, Antonin Gomez, Thomas Gosset, Pierre Gros, Lacarrère, Jean Laffite, Charles Lamarque, Langlois, Gérard Lapointe, Léonard, Macé (fils), Pierre Moquet, Joseph Murphy, Paimpeny, Jean Rabel, Joseph Rastigues, J. C. Rivière, Joseph Rodigneau, Jean Romager, Ruff, Selligne, Valadin

Louisbourg (Acadie).

- **Louis XIV** (22e port corsaire français durant la Guerre de Succession d'Espagne avec environ 12 prises). Pierre Meyzonnat « Baptiste »
- **Louis XV** (11e port corsaire français durant la Guerre de Succession d'Autriche avec 26 prises, et 13e pendant la Guerre de Sept ans avec environ 15 prises). Dolobaratz
- **Révolution et Empire**. François Auguste Blanchard

Nouvelle-Écosse.

- **Empire**. Joseph Barss

États-Unis d'Amérique.

- **Louis XVI**. Environ 2000 navires corsaires prennent plus de 5000 navires anglais pendant la Guerre d'Indépendance, en Europe et dans les Indes Occidentales.
- **Révolution et Empire** (16e groupe de ports recevant des corsaires français durant la Révolution avec 73 prises, et 15e groupe de ports recevant des corsaires français durant l'Empire avec environ 22 prises).
  - *États-Unis d'Amérique*. Johany « Giani Barbe »
  - *Boston*. Victor Sparrow, Vikry



- *Charlestown*. Jean Bouteille, Jean Pierre Chazal
- *Nantucket*. Job Bunker
- *New York*. Jean Honeywell, Honneywell
- *Philadelphie*. John Paul Jones
- *Texas, Louisiane*. Jean Laffite, Dominique You

Antilles.

- **Toutes les Antilles**.
  - *Louis XIV* (8e groupe de ports français durant la Guerre de la Ligue d'Augsbourg avec 189 prises, et 7e pendant la Guerre de Succession d'Espagne avec 251 prises).
  - *Louis XV* (4e groupe de ports français durant la Guerre de Succession d'Autriche avec 208 prises, et 12e pendant la Guerre de Sept ans avec environ 25 prises).
  - *Louis XVI* (10e groupe de ports français durant la Guerre d'Indépendance américaine avec 21 prises).
  - *Révolution* (1er groupe de ports français avec 834 prises).
  - *Empire* (1er groupe de ports français avec 557 prises).
- **Cuba**.
  - *Révolution et Empire*. Jean Tessier, Saunier
- **Guadeloupe**.
  - *Louis XIV & Louis XV*. Guillaume Lacroix
  - *Révolution et Empire*. Antoine Fuet, Allègre, Jean Toussaint David, Vidal, Jean Dupuy, Le Prieur
- **Martinique**.
  - *Louis XV*. P. Tenguy
  - *Révolution et Empire*. Jérôme Boubée
- **Saint-Domingue**.
  - *Révolution et Empire*. Gariscan, Antoine Pigue, Sylvestre, Liguet

Indes Orientales

Île de France.

- **Louis XVI** (7e port corsaire français durant la Guerre d'Indépendance américaine avec 53 prises). Jean Marie Advisse Desruisseaux, Mathurin Barbaron, Chenu, Claude Deschiens de Kerulvay, Hequet, Charles Guillaume de La Butte, Antoine La Richaudy, Lavilleon, Jean Vincent Morice, Roche, Yves Tanguy, Julien Nicolas de la Villecollet, Wicker
- **Révolution et Empire** (3e port corsaire français durant la Révolution avec environ 500 prises, et probablement 5e sous l'Empire avec une centaine de prises). Nicolas Adam, Albert, Barthe, Jérôme Boubée, Auguste Branzon, Joachim Brion, Burgues, Carosin, Creveil, Jean Croizet, Charles Marie Cunat, Jean Toussaint David, Dejean, Jean Baptiste Dejean Hilaire, Dewitt De Ruyter, Doublet, Joachim Drieu, Dufay, Durhône, Jacques François Dusauty, Frouart, Gibouère, Hilaire, Imbert, Jalineau, Jean-François de Kerredan, Labourai, Lebrun, Hypolite Lejolif, Louis Levaillant, Louvel, Jean François Malroux ou Mallerousse, Reynaud, Robert Surcouf, Thérouart, Edward John Trelawney, Trogoff, Voisin

Mauritius (Île Maurice).

- **Révolution et Empire**. Courson, Jean François Hodoul

Corsaires américains

Les corsaires américains de la Guerre d'Indépendance des États-Unis utilisent des pratiques proches de celles de la flibuste : ils sont bien vus par leur gouvernement mais n'acceptent d'ordre de personne et conservent la quasi totalité du butin pour eux. Cependant, très nombreux (environ 2000), ils jouèrent un grand rôle lors de la Guerre d'Indépendance. Benjamin Franklin, leader du mouvement d'indépendance, ne laisse guère le choix à Louis XVI quant à son implication dans la guerre : soit la France aide les révoltés, accueille à bras ouverts les corsaires américains et leurs prises, et les États-Unis protègent les colonies françaises et signent un traité de commerce, soit les États-Unis s'unissent aux Anglais pour détruire les colonies françaises. Louis XVI choisit par conséquent d'accueillir les corsaires américains dans les ports français pour écouler leur butin, réparer leurs navires voire en armer, et recruter des équipages. Abott, Codner, Chitty, Fall, Kelly, Ryend, MacCatter, Moultson, Negus et Ripner sont les corsaires les plus notables de cette guerre où la course a eu, dans les colonies, un rôle majeur.

Le Lougre

Annexe

B

Équipage détaillé du lougre

État-major

- *Capitaine commandant (lieutenant de vaisseau)* (navire de guerre) : 1
- *Capitaine commandant (capitaine marchand)* (navire de commerce) : 1
- *Capitaine en second (lieutenant de vaisseau)* (navire de guerre français) : 1
- *Capitaine en second (lieutenant)* (navire de commerce français) : 1
- *Lieutenant (lieutenant de vaisseau)* (navire de guerre anglais) : 1
- *Lieutenant (enseigne de vaisseau)* (navire de guerre français) : 1
- *Lieutenant (navire de commerce)* : 1

Équipage

- *Maître charpentier* : 1
- *Aides-charpentiers* : 2
- *Maître calfat* : 1
- *Aides-calfats* : 2
- *Maître voilier* : 1
- *Aides-voiliers* : 2
- *Premier pilote* : 1
- *Second pilote* : 1
- *Aide-pilote* (navire français) : 1
- *Pilotins* : 1
- *Maître d'équipage* : 1
- *Contremaître* (navire français) : 1
- *Bossemans* : 2
- *Patron de chaloupe* : 1
- *Quartiers-maîtres* : 3
- *Maître canonnier* (si le navire compte des canons) : 1
- *Second canonnier* (si le navire compte des canons) : 1
- *Chefs de pièces* : Autant que de pièces de bordée sur un bord + autant que de pièces de chasse + autant que de canons de muraille
- *Gardien de la fosse aux lions* (navire anglais) : 1
- *Gardien de la Sainte Barbe* (navire anglais) : 1
- *Capitaine d'armes* (navire de guerre anglais) : 1
- *Caporal d'armes* (navire de guerre anglais) : 1
- *Maître armurier* : 1
- *Aide-armurier* : 1
- *Timoniers* : 2
- *Aides-timoniers* : 2
- *Gabiers* : 2
- *Matelots (haute paye)* : Un tiers du nombre indiqué (dans *À feu et à sang*) page 237
- *Matelots (moyenne paye)* : Un tiers du nombre indiqué (dans *À feu et à sang*) page 237
- *Matelots (basse paye)* : Un tiers du nombre indiqué (dans *À feu et à sang*) page 237
- *Novices* : 2
- *Mousses* : 2

Surnuméraires

- *Chirurgien ordinaire* : 1
- *Aide-chirurgien* (navire français) : 1
- *Second chirurgien* (navire anglais) : 1
- *Subrécargue* (navire de commerce) : 1
- *Secrétaire* (navire de guerre) : 1
- *Maître d'école* (navire de guerre anglais) : 1
- *Premier commis aux vivres* : 1
- *Maître valet* : 1
- *Tonnelier* (navire de guerre) : 1
- *Coq :* 1
- *Boulanger* (navire français) : 1
- *Valets* : 2 + ceux du capitaine

VOILES

A. Foc
B. Misaine
C. Petit hunier
D. Dragon (ou voile d'étai de hune)
E. Grand-voile
F. Hunier
G. Tape-cul

MANŒUVRES DORMANTES

a. Étai de flèche de mât de hune
b. Sous-barbe de beaupré
c. Haubans[1] à sartis de mât de misaine
d. Étai de grand mât (ou de mât de taillevent)
e. Haubans[1] à sartis de grand mât (ou de mât de taillevent)
f. Haubans[1] à sartis de tape-cul
g. Palan de hauban de bout-dehors de tape-cul
h. Itague de haubans de tape-cul

PARTIES DU NAVIRE

A. Proue
B. Gaillard d'avant
C. Carène (ou œuvres vives)
D. Œuvres mortes
E. Gaillard d'arrière
F. Dunette
G. Poupe

PIÈCES DE LA COQUE

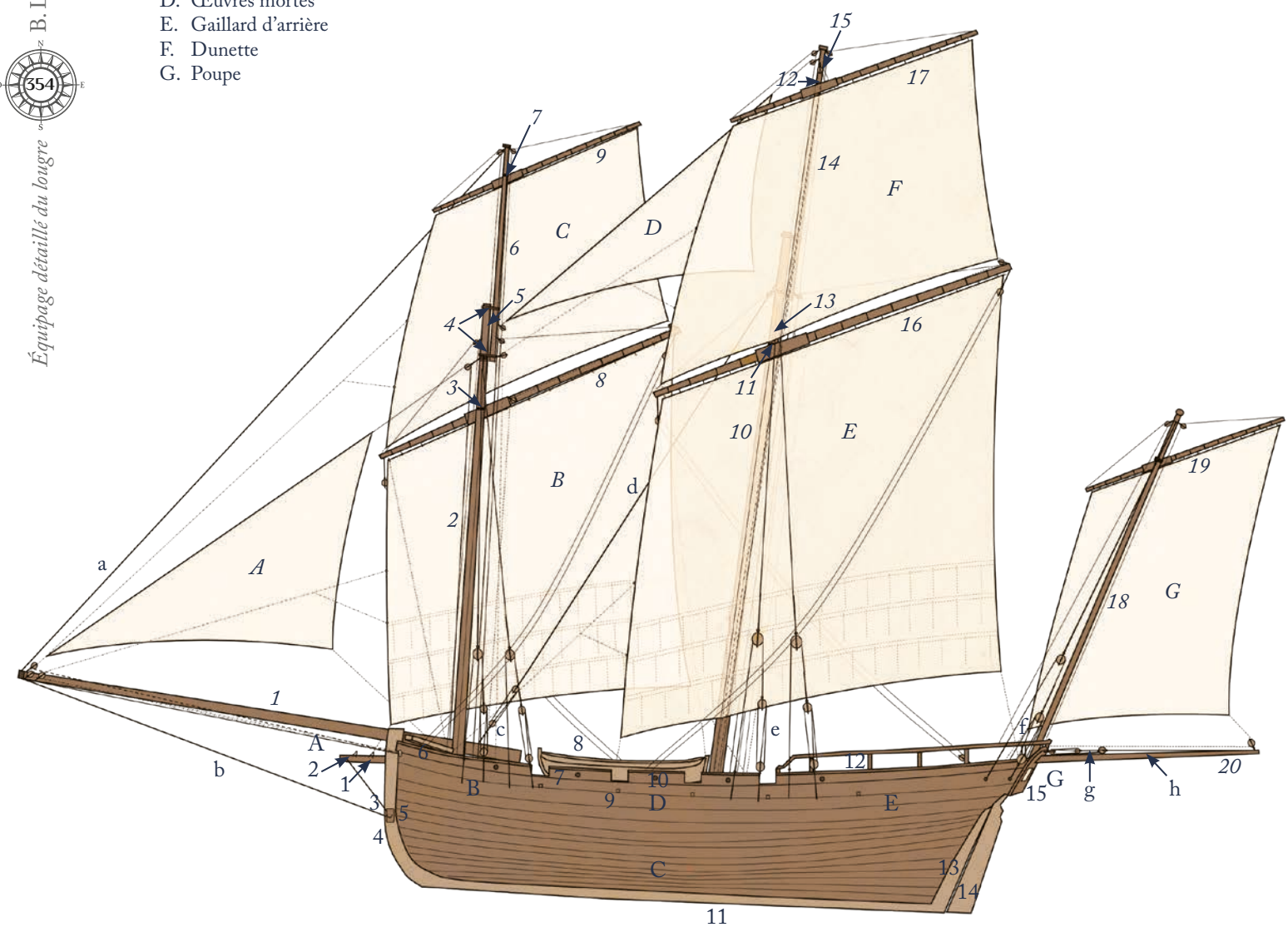
1. Chicabaud ou boute-lof
2. Croc de lof pour amarrer l'amure de misaine
3. Taille-mer
4. Étrave
5. Galoche de sous-barbe de beaupré
6. Bossoir pour relever l'ancre
7. Sabord
8. Chaloupe
9. Dalot (pour le passage de l'eau)
10. Dame de nage pour les avirons
11. Quille
12. Bastingage du gaillard d'arrière
13. Étambot
14. Gouvernail
15. Tableau

PIÈCES DE MÂTURE

1. Beaupré
2. Mât de misaine
3. Rocambeau[2] de vergue de misaine
4. Chouquet de mât de misaine
5. Ton (partie supérieure) du mât de misaine
6. Petit mât de hune
7. Rocambeau[2] de vergue de petit hunier
8. Vergue de misaine
9. Vergue de petit hunier
10. Grand mât (ou mât de taillevent)
11. Rocambeau[2] de grand-vergue
12. Rocambeau[2] de vergue de hunier
13. Drisse de grand-vergue (ou de vergue de taillevent)
14. Mât de hune
15. Drisse de vergue de hunier
16. Grand-vergue (ou vergue de taillevent)
17. Vergue de hunier
18. Mât de tape-cul (ou tape-cul)
19. Vergue de tape-cul
20. Queue de mallot (bout-dehors de tape-cul)

1. Sur les petits navires à voiles au tiers et sur les bisquines, il n'y a pas de haubans fixes : les drisses de vergues servent de haubans une fois la voile hissée. Cela impose d'affaler – de descendre sur le pont – la voile à chaque virement de bord.

2. Anneau solidarisant la vergue avec le mât ; correspond au collier de racage.



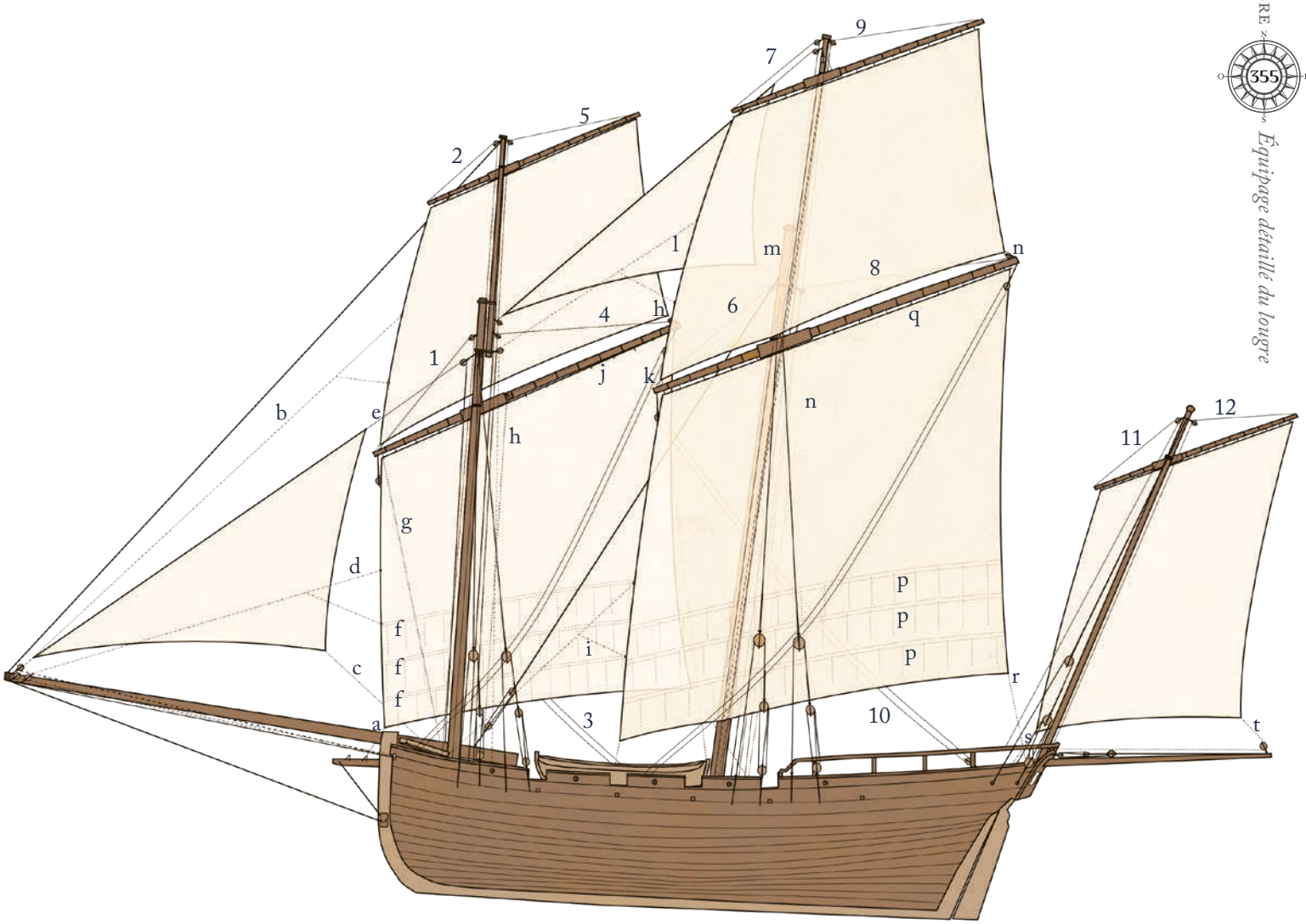
MANŒUVRES COURANTES (ESPARS)

1. Balancine avant de vergue de misaine
2. Balancine avant de vergue de petit hunier
3. Bras de vergue de misaine
4. Balancine arrière de vergue de misaine
5. Balancine arrière de vergue de petit hunier
6. Balancine avant de grand-vergue
7. Balancine avant de vergue de hunier
8. Balancine arrière de grand-vergue
9. Balancine arrière de vergue de hunier
10. Bras de grand-vergue
11. Balancine avant de vergue de tape-cul
12. Balancine arrière de vergue de tape-cul

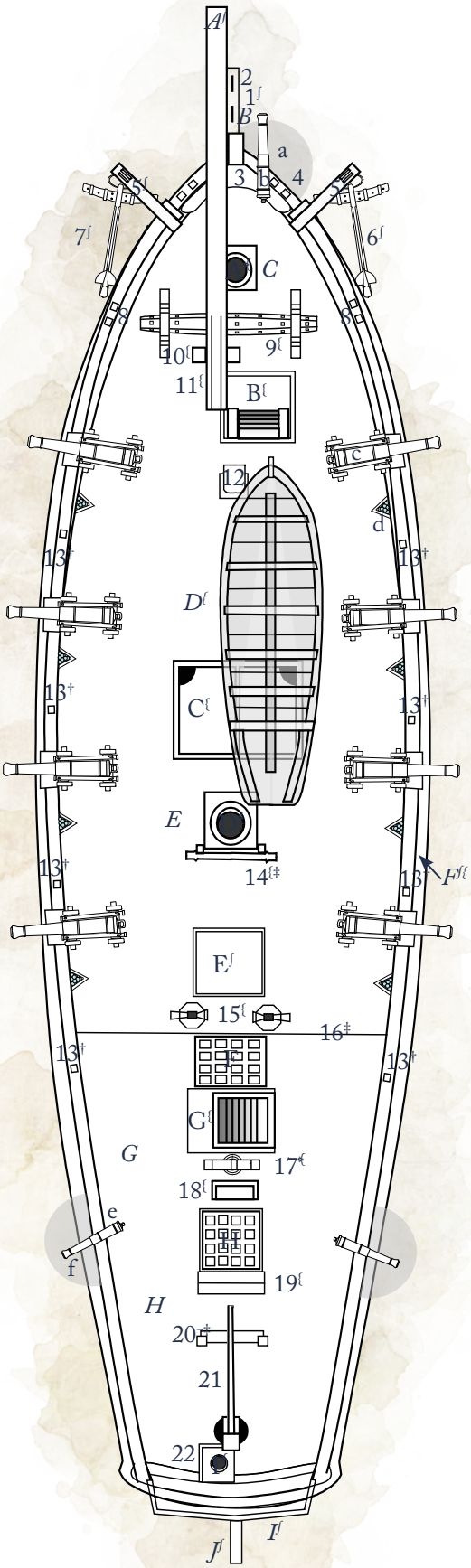
MANŒUVRES COURANTES (voiles et pavillons)

a. Amure de foc
b. Bouline de petit hunier
c. Écoute de foc
d. Bouline de misaine
e. Drisse de foc
f. Bandes de ris et garcettes de ris
g. Amure de petit hunier
h. Écoute de petit hunier
i. Bouline de grand-voile
j. Rabans d'envergure de misaine
k. Amure de hunier
l. Bouline de hunier
m. Écoute de dragon (ou de voile d'étai de hune)
n. Écoute de hunier
o. Drisse de pavillon
p. Bandes de ris et garcettes de ris
q. Rabans d'envergure de grand-voile
r. Écoute de grand-voile
s. Amure de tape-cul
t. Écoute de tape-cul

——— Étais, haubans
——— Bras et balancines de vergues, drisses
- - - - - - - Écoutes, amures
..... Bosses de cargue et bosses de ris
-·-·-·-·- Boulines
- - - - - - - Garcettes de ris



Pont



CANONS

- a Angle possible de tir du canon de chasse
- b Canon muraille de chasse
- c Canon de bordée
- d Parc à boulets
- e Espingole
- f Angle possible de tir de l'espingole

PARTIES DU NAVIRE

- *A{* Beaupré
- *B* Proue
- *C* Gaillard d'avant
- *D{* Annexe (Chaloupe)
- *E* Tillac
- *F{{* Bastingage
- *G* Gaillard d'arrière
- *H* Dunette
- *I{* Poupe
- *J{* Queue de mallot

MÂTS, PLATEFORMES ET OUVERTURES

- A¬ Mât de misaine
- B{ Panneau du poste d'équipage ({: quand ouvert)
- C{ Grand panneau ({: quand ouvert)
- D¬ Grand mât
- E{ Écoutille aux vivres
- F Clairevoie du carré des officiers
- G{ Panneau de l'échelle de l'état-major ({: quand ouvert)
- H Clairevoie de la salle du conseil
- I¬ Tape-cul (¬: de profil)

ÉLÉMENTS DE PONT

- 1{ Chicabaud (ou boute-lof) : bout-dehors ferré de porte-lofs
- 2 Crocs de lof pour amarrer l'amure de misaine
- 3 Courbe de renfort
- 4 Patins pour le passage du câble d'ancre
- 5{ Bossoir (pour porter l'ancre)
- 6{ Ancre de bossoir (principale, 600 kg)
- 7{ Ancre de secours (secondaire, 450 kg)
- 8 Patins pour le passage de cordages
- 9{ Guindeau pour remonter l'ancre
- 10{ Grande bitte pour l'amarrage du câble d'ancre
- 11{ Étambrai permettant d'avancer ou de reculer le beaupré ({: en dessous)
- 12 Cheminée des cuisines
- 13† Dame de nage (pour la manœuvre des avirons) (†: aviron le long du bastingage)
- 14{‡ Bitton pour les manœuvres du grand mât (‡: cordages)
- 15{ Pompes (à eau)
- 16‡ Décrochement, surélévation du gaillard d'arrière (‡: pousser pour déséquilibrer)
- 17¬ Cloche de commandement
- 18{ Banc de quart (pour l'officier de quart)
- 19{ Habitacle contenant la boussole, une bougie la nuit et les sabliers du bord
- 20¬‡ Bitton pour manœuvre du tape-cul (‡: cordages)
- 21 Barre franche (reliée au gouvernail)
- 22 Carlingue du tape-cul

- † Arme
- ‡ Gêne
- ¬ Cache debout
- { Cache en s'accroupissant
- ∫ Cache en se suspendant
- ¬ Cache en s'allongeant

Dans une salle, ces signes signifient que la salle contient des objets permettant de telles actions.

Entrepont

Note : Vous remarquerez le cloisonnement de l'entrepont. Les appartements des officiers ne sont accessibles qu'à partir du pont. La soute aux poudres, quant à elle, n'est accessible que depuis la salle du conseil. Aucun passage n'existe au niveau de l'entrepont. De la même manière, on ne peut accéder à la soute aux voiles que depuis le pont.

Sur les navires pirates

Comme sur tous les navires qu'ils prennent, les pirates suppriment toute marque de privilège, comme les cabines, les armoires et le mobilier. Ils abattent également les cloisons, plus ou moins selon les semblants de privilèges qu'ils laissent à leurs commandants, essentiellement pour des raisons d'efficacité. Les couchettes des trois maîtres sont également supprimées. Les cloisons sont abattues généralement dans cet ordre :

- les cloisons séparant 13, 14, 16, 17 et le carré des officiers 15, et les cloisons séparant 20, 21, 22 de la salle du conseil 23, ainsi que les armoires correspondantes ;
- la cloison séparant le nouveau carré des officiers des quartiers de l'équipage en passant par la cambuse 10 ;
- suppression complète des cloisons séparant les officiers de leurs hommes.

MÂTS, OUVERTURES ET ÉCHELLES

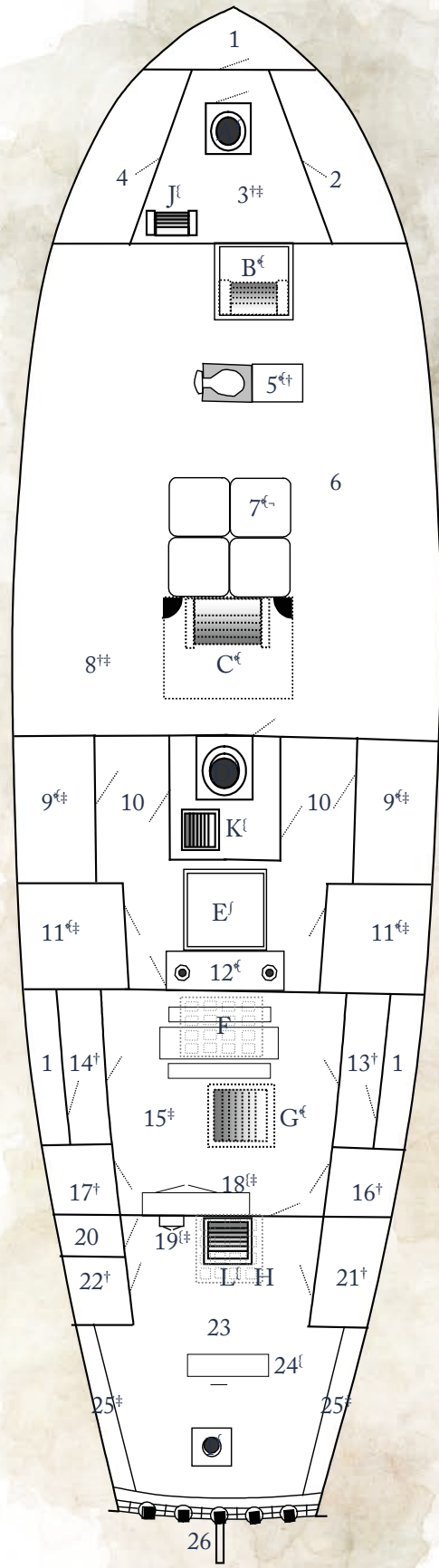
A[¶] Mât de misaine
B[¶] Panneau du poste d'équipage
C[¶] Grand panneau
D[¶] Grand mât
E[∫] Écoutille aux vivres
F Clairevoie du carré des officiers
G[¶] Panneau de l'échelle de l'état-major
H Clairevoie de la salle du conseil
I[¶] Tape-cul
J[{] Écoutille des maîtres
K[{] Échelle de la cambuse
L[{] Échelle de sainte-barbe

PIÈCES

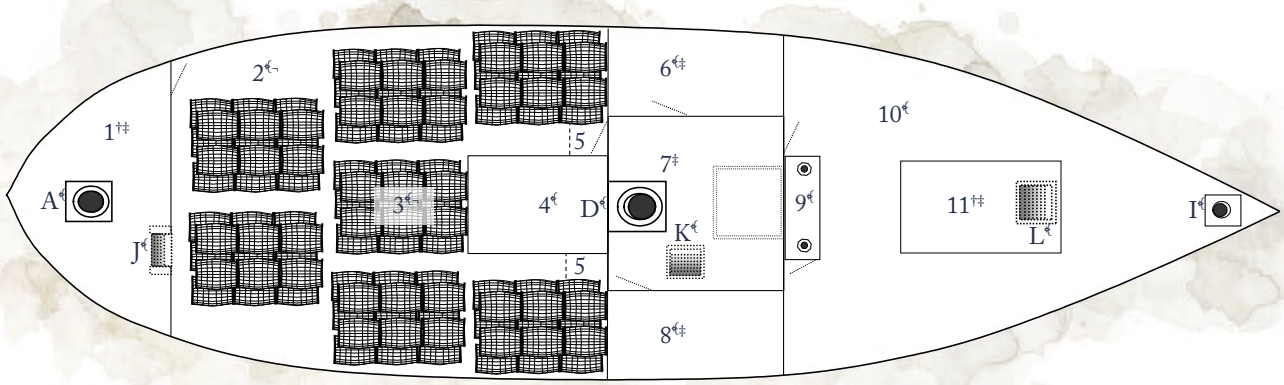
1 Armoires
2 Couchette du maître charpentier
3[†‡] Poste du maître charpentier (†: hache, herminette, ‡: outils et pièces de bois)
4 Couchette du maître voilier
5[¶†] Cuisine et four à pain (†: couteaux)
6 Quartiers de l'équipage
7[¶¬] Ballot de marchandises (sauf sur navire de guerre) (¬ : au-dessus)
8[†‡] Théâtre (infirmerie) (†: scalpels, ‡: lits)
9[¶‡] Soute à légumes (‡: caisses et tonneaux)
10 Cambuse (niveau faux pont)
11[¶‡] Soute à légumes secs (‡: tonneaux)
12[¶] Pompe (à eau)
13[†] Couchette du second (†: épée et pistolet)
14[†] Couchettes des autres officiers (†: épées et pistolets)
15[‡] Carré des officiers (‡: vaisselle, livres, bouteilles)
16[†] Couchettes des enseignes (†: épée et pistolet)
17[†] Office des officiers (†: couteaux)
18[{‡] Vaisselier des officiers (‡: vaisselle)
19[{‡] Coffre aux instruments (‡: instruments)
20 Couchettes des serviteurs du capitaine
21[†] Cabine du capitaine (†: épée et pistolet)
22[†] Office du capitaine (†: couteaux)
23 Salle du conseil
24[{] Bureau du capitaine
25[‡] Banquette et vaisselier (‡: vaisselle)
26 Gouvernail

† Arme
‡ Gêne
[¶] Cache debout
{ Cache en s'accroupissant
∫ Cache en se suspendant
¬ Cache en s'allongeant

Dans une salle, ces signes signifient que la salle contient des objets permettant de telles actions.



Cale



MÂTS, OUVERTURES ET ÉCHELLES

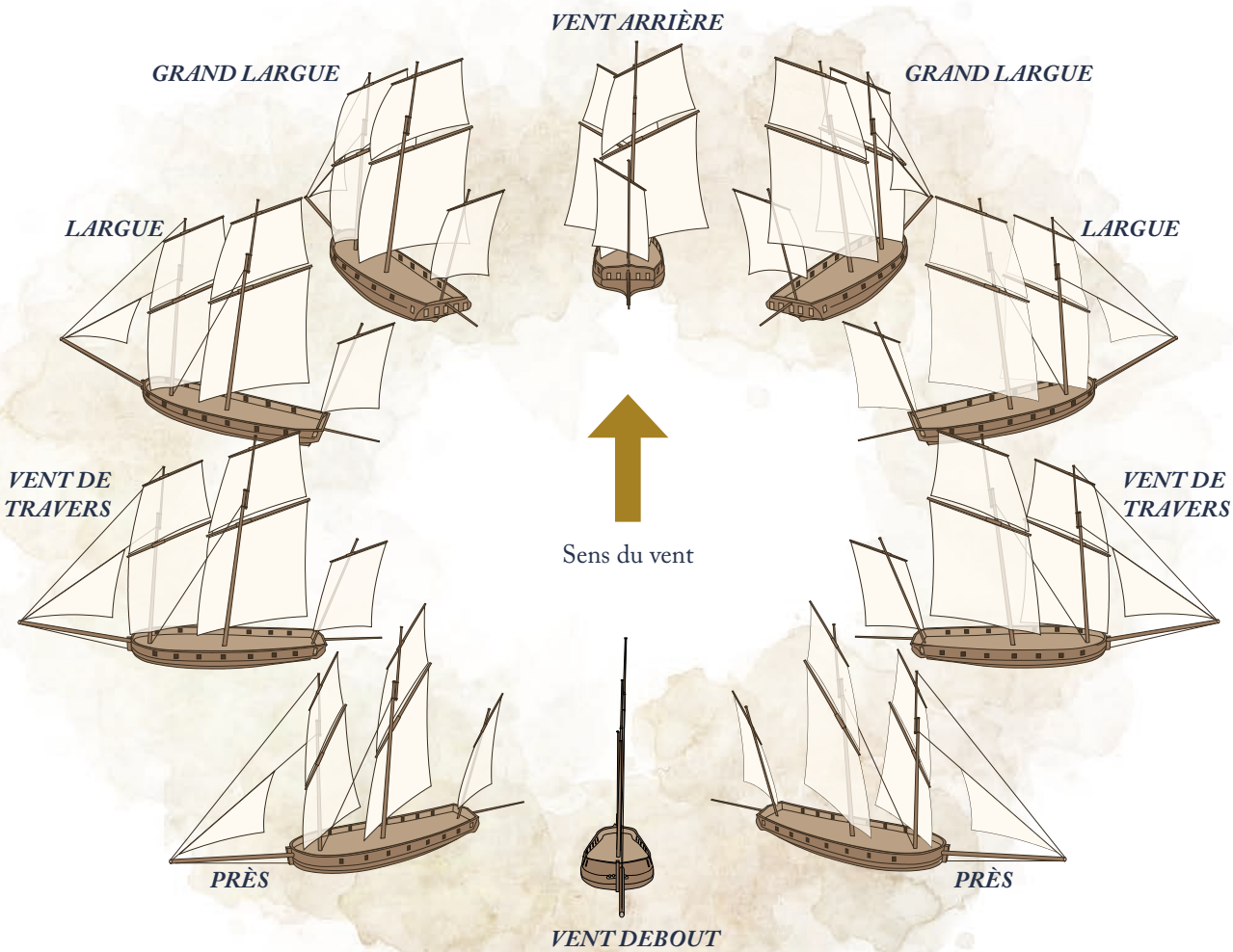
A¶ Mât de misaine
D¶ Grand mât
I¶ Tape-cul
J¶ Écoutille des maîtres
K¶ Échelle de cambuse
L¶ Échelle de sainte-barbe

PIÈCES

1†‡ Réserve des trois maîtres (†,‡: outils)
2¶¬ Cale (¬: sur les antennes de tonneaux)
3¶¬ Antenne de tonneaux de nourriture en saumure (¬: au-dessus)
4¶ Salle des ancres (contient le câble d'ancre)
5 Fers (pour les prisonniers et les marins aux fers)
6¶‡ Réserve des officiers (sauf navire pirate) (‡: tonneaux)
7‡ Cambuse (niveau cale) (‡: outils)
8¶‡ Vins et alcools (‡: tonneaux)
9¶ Pompe (à eau)
10¶ Soute au biscuit
11†‡ Soute aux poudres (†,‡: tonnelets et gargousses de poudre, grenades, écouvillons, refouloirs, dégorgeoirs)

† Arme
‡ Gêne
¶ Cache debout
{ Cache en s'accroupissant
∫ Cache en se suspendant
¬ Cache en s'allongeant

Dans une salle, ces signes signifient que la salle contient des objets permettant de telles actions.



Les voiles du lougre

Le lougre est la fine fleur de la voile au tiers. Les voiles au tiers sont aisées à manœuvrer et à faire virer de bord. Tout comme pour les voiles carrées, il est possible de les masquer grâce aux bras de vergues. Les voiles du grand mât sont gréées sur un bord, alors que les autres voiles sont gréées sur l'autre bord. La moitié des voiles appuie donc sur le mât, ce qui rend le tiers avant de la voile non efficace. L'avant des voiles sous le vent du mât, donc en position favorable, appuie sur l'étai de ce mât. Les étais sont donc rapidement réglables pour permettre la bonne forme de la voile. Autre point d'importance, les haubans de lougre peuvent être raidis ou mollis de manière rapide et aisée, mais ne permettent pas d'installer des enfléchures, si bien que l'on ne monte jamais dans la mâture. Par exemple, les voiles basses comprennent des bandes de ris en partie basse de la voile. La raison en est que sur le lougre, la base de la voile avec un ris est repliée sur elle-même, formant un bourrelet.

Les voiles du navire

Le lougre que nous présentons ici grée deux voiles de tape-cul et un foc volant (les deux ensemble pour un meilleur équilibre des voiles entre l'avant et l'arrière), ce qui n'est pas très commun mais a l'avantage de montrer toute la toile que peut porter ce navire. Les focs et les voiles de tape-cul sont hissés et amenés ensemble, car leur effet sur la rotation du navire sur lui-même se compense. Il en est de même pour les voiles du mât de misaine et du grand mât.

Le navire porte, de l'avant à l'arrière et de bas en haut :

- le foc (a) gréé sur l'étai de misaine, et le foc volant (b) sur l'étai de petite hune ;
- la misaine (c), le petit hunier (d) et le petit perroquet volant (e) sur le mât de misaine ; sur la bisquine, le petit perroquet volant est remplacé par le petit perroquet ;
- le dragon (f), entre le grand mât et le mât de misaine ;
- la grand-voile (g), qui peut être remplacée par le taillevent, deux fois plus petit, lorsque le vent est frais, le hunier (h) et le perroquet volant (i) sur le grand mât ; sur la bisquine, le perroquet volant est remplacé par le perroquet ;
- le tape-cul (j), le perroquet de tape-cul (k) et la perruche de tape-cul volante (l) sur le mâtereau de tape-cul ; sur la bisquine, la perruche de tape-cul volante est remplacée par la perruche de tape-cul.

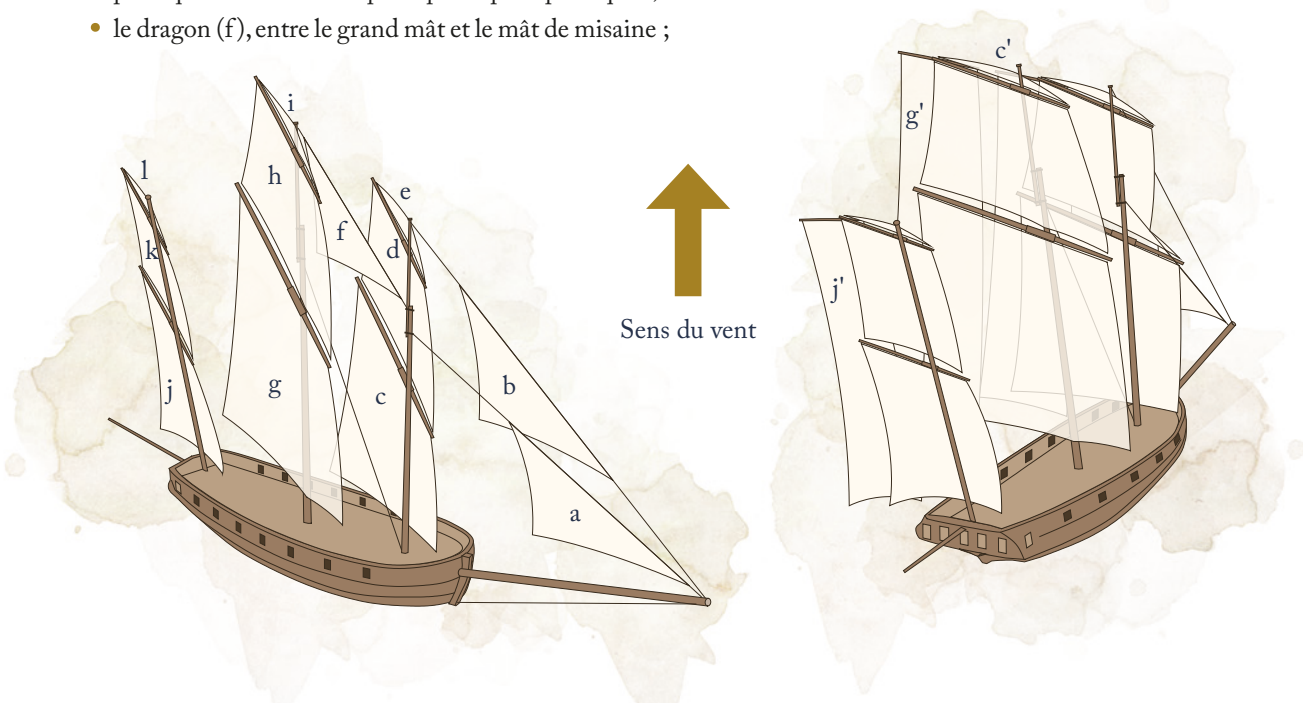
Les bonnettes au largue, grand largue et vent arrière

Dans les allures portantes, les voiles sont allongées au moyen des bonnettes. Comme il n'est pas possible de monter dans la mâture du lougre, il est également impossible d'installer des bouts-dehors de bonnettes aux vergues. Les vergues de bonnettes sont donc hissées au bout des vergues de huniers et de perroquet de tape-cul. Pour de simples raisons mécaniques, les vergues sont hissées en leur milieu, si bien que près de la moitié de la surface de la bonnette est masquée par la voile correspondante. De plus, il n'existe qu'une seule bonnette pour un mât donné, cette bonnette descendant de la vergue la plus haute jusqu'au pont.

Nous ne montrons ici que les bonnettes, qui sont spécifiques aux allures portantes (largue, grand largue et vent arrière). Les autres voiles sont établies comme au près. Les bonnettes portent ici le nom du mât sur lequel elles sont gréées, et ne sont gréées que sous le vent. La bonnette de misaine ne porte donc qu'au vent arrière, lorsque la grand-voile est inversée par rapport au tape-cul et à la misaine.

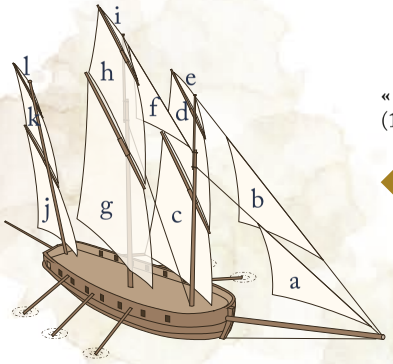
D'avant en arrière et de bas en haut, nous avons :

- la bonnette de misaine (c')
- la bonnette de grand-voile (g')
- la bonnette de tape-cul (j').



Lougre au près

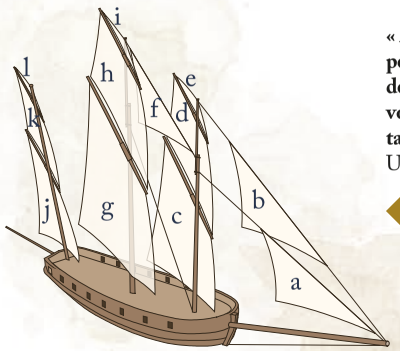
C'est au près que le vent fait le plus forcer la mâture. Le navire garde toujours la même quantité de toile à l'arrière et à l'avant, pour que le centre de voilure soit aligné avec le centre de carène – par lequel passe le vecteur moyen de poussée de l'eau déplacée. Si vous voulez un navire surtoilé, décalez-vous d'une figure vers la gauche. Pour charrier de la toile, décalez-vous de deux figures vers la gauche. Si au contraire vous préférez un navire sous-toilé, décalez-vous d'une ou deux figures vers la droite.



Vent calme

Le vent est trop faible pour gonfler les voiles. Les grands avirons sont alors sortis et font avancer le navire à une vitesse raisonnable. En cas de calme plat, toutes les voiles sont affalées.

« Rentre avirons ! »
(1 min** (Action instantanée)

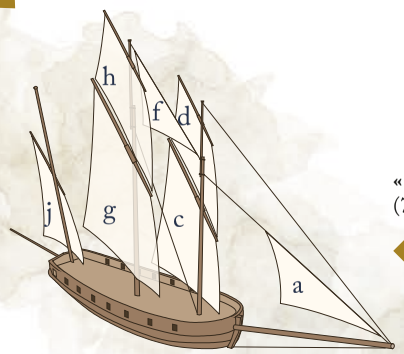


Petit temps*

Le navire porte toutes ses voiles, qui portent par intermittence, d'une zone de risée – zone de plus fort vent – à une zone de dévente.

« Arme avirons ! »
(1 min)

« Affale petit perroquet volant, perroquet volant et perruche de fougue volante ! » « Serre foc volant ! » « Amène perroquet de tape-cul ! » (7 min 30 s (AL : UT = 1 TCN))

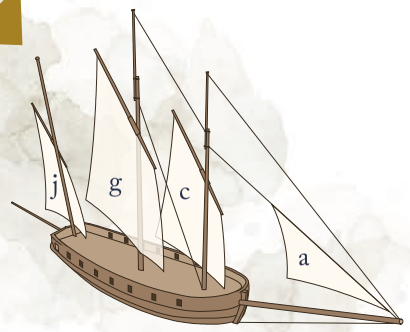


Vent établi

Le vent souffle bien, ce qui permet de tirer le meilleur parti des voiles.

« Hisse perroquet de tape-cul ! » « Hisse petit perroquet volant, perroquet volant et perruche de fougue volante ! » « Hisse foc volant ! » « Borde ! »
(11 min (AL : UT = 1 TCN))

« Amène hunier, petit hunier et dragon ! »
(7 min 30 s (AL : UT = 1 TCN))



Vent frais

Le vent commence à faire forcer la mâture.

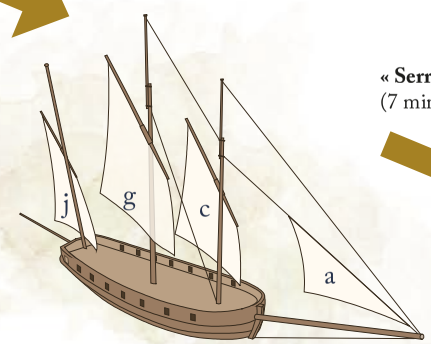
« Hisse hunier, petit hunier et dragon ! » « Borde ! » (11 min (AL : UT = 1 TCN))

Note : Pour simplifier, nous n'avons donné que les ordres généraux. Voyez pages 31 à 52 les détails sur la manière d'envoyer ou de carguer une voile au tiers, de hisser ou d'affaler une voile d'étai, de serrer ou de hisser un foc.

* L'impact correspondant sur le navire est donné dans *À feu et à sang* page 198.

** Un TCN = 2 minutes et un TC = 12 secondes

« Un ris dans la misaine et la grand-voile ! »
(7 min 30 s** (AL : UT = 1 TCN))



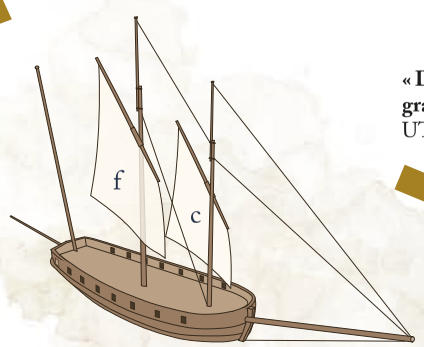
Vent grand frais*

Le vent souffle fort et la mer est très agitée, les vagues commencent à claquer contre la coque et à se déverser de temps à autre sur le pont. On ne conserve que les voiles principales.

« Envoie le premier ris ! » « Borde ! »
(8 min (AL : UT = 1 TCN))

« Hisse foc ! » « Hisse tape-cul ! »
« Borde ! » (11 min (AL : UT = 1 TCN))

« Serre foc ! » « Amène tape-cul ! »
(7 min 30 s (AL : UT = 1 TCN))

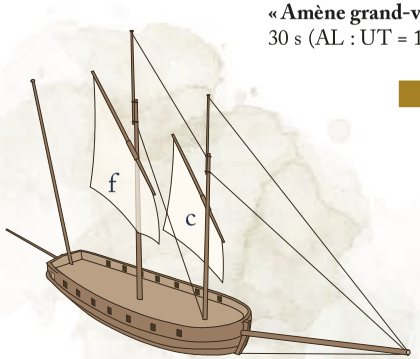


Coup de vent

Le navire se lève et s'abat violemment, embarquant de gros paquets de mer qui traversent dangereusement le pont. La voilure est réduite aux deux voiles principales.

« Envoie le second ris ! » « Borde ! »
(8 min (AL : UT = 1 TCN))

« Deux ris dans la misaine et la grand-voile ! » (7 min 30 s (AL : UT = 1 TCN))



Tempête

Le navire est en posture difficile, on réduit la voilure au maximum. Les vagues balaient régulièrement le pont, et les manœuvres deviennent très difficiles.

« Hisse grand-voile et hunier ! » « Borde ! » « Timonier, la barre dessous, cap au <route que le navire désire suivre> ! » (11 min (AL : UT = 1 TCN))

« Timonier, la barre dessus, cap au <direction correspondant au vent arrière> ! »
« Amène grand-voile et hunier ! » (7 min 30 s (AL : UT = 1 TCN))



Forte tempête & ouragan

C'est la survie, Le navire file à sec de toile plein vent arrière, roulant bord sur bord. Heureusement, l'absence de vergues hissées diminue le fardage.

Navire au largue, grand largue et vent arrière

Lorsque le vent est frais ou au-delà, toutes les bonnettes sont rentrées, si bien que les ordres du commandement pour changer la toile sont les mêmes qu'au près.

« Un ris dans la misaine et la grand-voile ! » (7 min 30 s (AL : UT = 1 TCN))

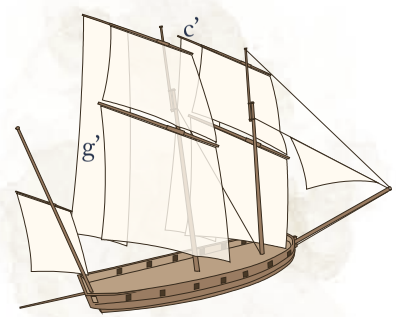
« Affale hunier et petit hunier ! » (7 min 30 s (AL : UT = 1 TCN))



Vent frais

Le vent commence à faire forcer la mâture.

« Affale petit perroquet volant, perroquet volant et perruche de fougue volante ! » « Serre foc volant ! » « Affale perroquet de tape-cul ! » (7 min 30 s (AL : UT = 1 TCN))

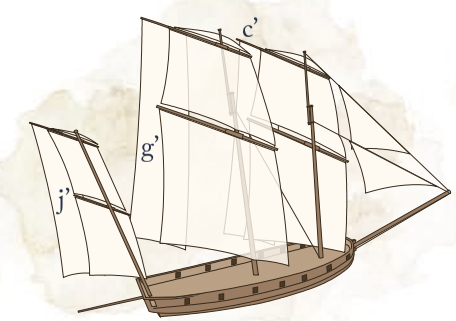


Vent établi

Le vent souffle bien, ce qui permet de tirer le meilleur parti des voiles.

« Envoie le premier ris ! » « Borde ! » (8 min (AL : UT = 1 TCN))

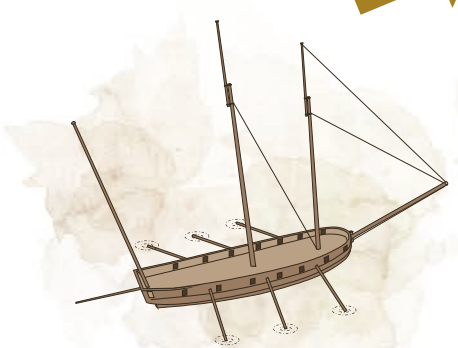
« Hisse grand-voile, hunier, perroquet volant, misaine, petit hunier, petit perroquet volant, tape-cul, perroquet de tape-cul, perruche de tape-cul volante, foc et foc volant ! » « Rentre avirons ! » « Hisse bonnette de misaine, bonnette de grand-voile et bonnette de tape-cul ! » (10 min** (AL : UT = 1 TCN))



Petit temps*

Le petit temps ne suffit pas à remplir les voiles, qui portent en revanche dans la brise. Le navire porte toutes ses voiles.

« Hisse hunier et petit hunier ! » « Borde ! » « Hisse bonnette de grand-voile ! » (11 min (AL : UT = 1 TCN))



Vent calme

Le vent est trop faible pour gonfler les voiles. Le navire avance alors à l'aviron. Les voiles, qui ralentiraient le lougre, sont affalées sur le pont.

« Hisse perroquet de tape-cul ! » « Hisse petit perroquet volant, perroquet volant et perruche de fougue volante ! » « Hisse foc volant ! » « Borde ! » « Hisse bonnettes de misaine et de tape-cul ! » (11 min (AL : UT = 1 TCN))

« Amène bonnette de misaine, bonnette de grand-voile et bonnette de tape-cul ! » « Arme avirons ! » « Amène grand-voile, hunier, perroquet volant, misaine, petit hunier, petit perroquet volant, tape-cul, perroquet de tape-cul, perruche de tape-cul volante ! » « Serre foc et foc volant ! » (10 min (AL : UT = 1 TCN))

* L'impact correspondant sur le navire est donné dans *À feu et à sang* page 198.
** Un TCN = 2 minutes et un TC = 12 secondes

Appareiller

(21 à 28 min* (AL : UT = 3 TCN))

Le navire, à l'ancre, appareille pour reprendre la route. Les vergues sont affalées, suspendues aux balancines, à un mètre au-dessus du pont. Le câble d'ancre est attaché autour de la bitte. On dit que le tour de bitte est pris.

Les trois mâts du lougre et l'annexe sur son ber sur le pont ne laissent pas de place pour un cabestan. La petite taille de ce navire permet de relever l'ancre au guindeau plutôt qu'au cabestan. Alors que le cabestan a un axe vertical, le guindeau a un axe horizontal, ce qui force régulièrement à enlever les barres et à les replacer au trou suivant.

Lorsque le temps manque pour relever l'ancre, du fait par exemple de l'approche d'un navire de guerre, on peut filer le câble d'ancre ou bien le couper. Dans les deux cas, l'ancre est laissée au fond. La bouée de l'orin laissé sur l'ancre servira à la retrouver et à la remonter.

bâbord
tribord

* Un TCN = 2 minutes et un TC = 12 secondes

5) Fin de l'appareillage (3 min)

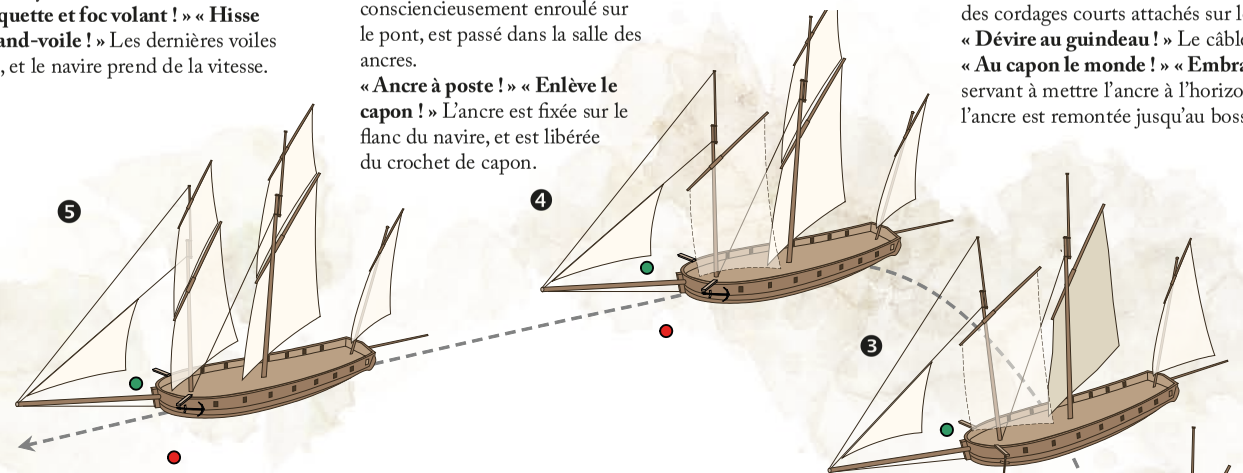
« Passe la misaine ! » « Borde ! » La misaine est passée sur le bon bord.
« Envoie hunier et perroquet ! » Les voiles hautes sont envoyées.
« Hisse trinquette et foc volant ! » « Hisse flèche de grand-voile ! » Les dernières voiles sont établies, et le navire prend de la vitesse.

4) Caponner l'ancre (5 min)

Le navire est dans la bonne direction et commence à avancer :
« Timonier, redresse la barre ! » On ne peut pas encore hisser les voiles hautes, car le petit hunier appuierait et frotterait sur le mât.
« Aux bras des vergues ! » « Brasse derrière ! » La grand-voile et la misaine sont remplies.
« Attention, file le câble dans la batterie ! » Le câble, consciencieusement enroulé sur le pont, est passé dans la salle des ancres.
« Ancre à poste ! » « Enlève le capon ! » L'ancre est fixée sur le flanc du navire, et est libérée du crochet de capon.

3) Abattée (2 min)

« Passe foc ! » « Borde ! » Le foc est passé sur le bon bord, pour donner de la vitesse au navire et éviter de rendre l'abattée incontrôlable.
« Borde tape-cul ! » Le tape-cul est bordé pour contrôler l'abattée.
« Vire au guindeau ! » « Tiens bon viré ! » « Reste sur les barres ! » L'ancre est complètement remontée.
« Bosse le câble d'ancre ! » Le câble d'ancre est attaché au moyen des bosses – des cordages courts attachés sur le pont.
« Dévire au guindeau ! » Le câble est détaché du guindeau.
« Au capon le monde ! » « Embraque le capon ! » Le crochet du capon – palan servant à mettre l'ancre à l'horizontale – est passé dans l'anneau de l'ancre, et l'ancre est remontée jusqu'au bossoir.



2) L'ancre est à pic (4 min)

« Hisse misaine, grand-voile et tape-cul ! » « Bras de vergue de misaine sur bâbord ! » « Bras de vergue de grand-voile sur tribord ! » Les voiles sont hissées et sont inversées pour que la misaine prenne le vent à contre.
« Hisse foc ! » « Borde à contre ! » Le foc, bordé à contre – du mauvais côté – accélère l'abattée.
« Timonier, la barre dessous ! » Comme le navire recule, il faut mettre la barre dans le sens inverse de la direction que l'on souhaite faire prendre au navire. Alors que le navire tourne en reculant, la misaine masque.
« Embarque orin ! » La bouée de l'orin est récupérée, et l'orin ramené à bord. Normalement, l'ancre se décroche. Si elle est crochée au fond, il faut tirer non plus sur le câble d'ancre, mais sur l'orin :
« Hâle orin, et leste ! » L'ancre est alors soulevée par la patte.
« Vire, et leste ! »

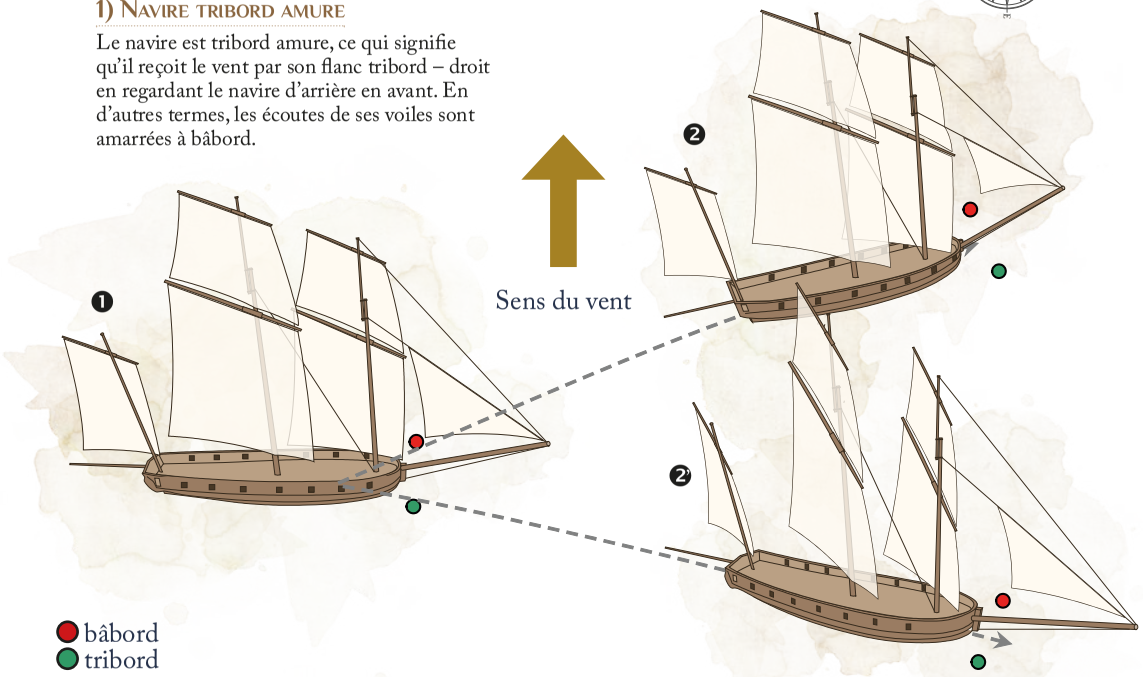
1) Préparer l'ancre et le câble (7min à 14 min)

« Au guindeau le monde ! » Les hommes hors-quart montent les barres sur le guindeau et s'installent devant et derrière.
« Câble au guindeau ! » Deux tours morts de câble sont pris – le câble est enroulé deux fois – autour du guindeau.
« Vire au guindeau ! » Les hommes s'arcboutent sur le guindeau pour remonter suffisamment le câble d'ancre afin de relâcher la tension de celui-ci sur la bitte.
« Enlève le tour de bitte ! » Le câble d'ancre et détaché de la bitte.
« Vire au guindeau, et leste ! » Le câble est remonté progressivement.

Changement de direction

1) Navire tribord amure

Le navire est tribord amure, ce qui signifie qu'il reçoit le vent par son flanc tribord – droit en regardant le navire d'arrière en avant. En d'autres termes, les écoutes de ses voiles sont amarrées à bâbord.



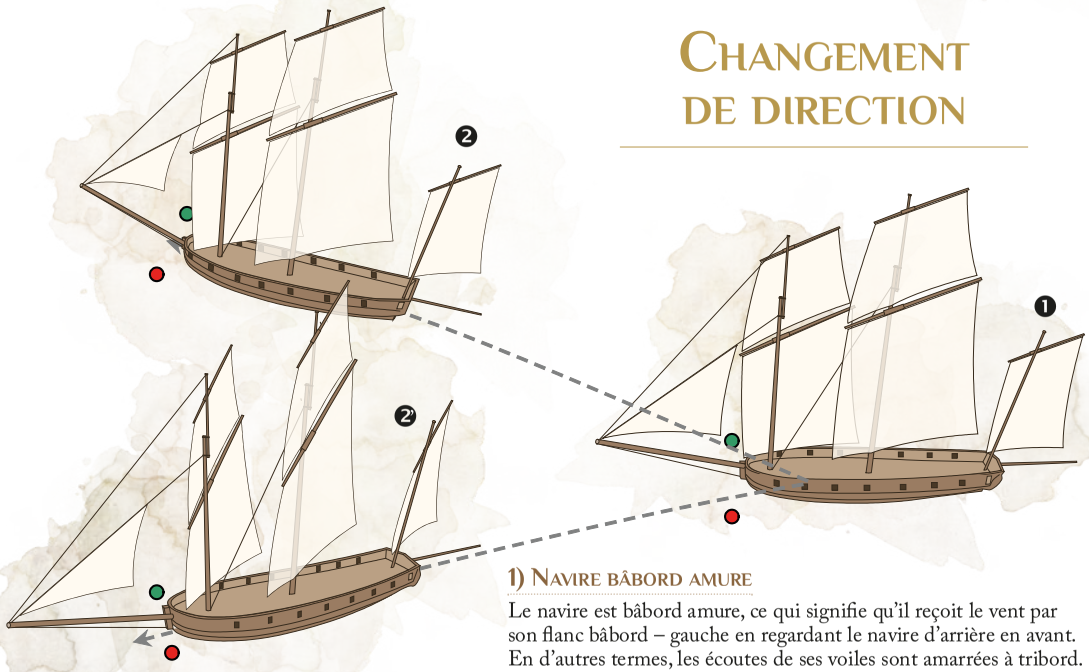
* Un TCN = 2 minutes et un TC = 12 secondes

2) Abattre (1 min 30s* (AC : UT = ½ TCN))

Le navire abat, c'est-à-dire tourne en direction du vent arrière.
« Aux bras de vergues ! » Un premier groupe de simples matelots prend en main les bras de vergues au vent (leur point de tire est sur l'arrière des vergues), et deux chefs de plat sont aux chevillots, prêts à libérer le bras de vergue de misaine et le bras de grand-vergue. Un autre groupe, à l'avant, saisit les bras de vergues sous-le-vent (leur point de tire est sur l'avant des vergues). En effet, les bras de vergues doivent par leur tension contrer l'effet du vent sur les voiles et ramener les vergues dans la direction du navire.
« Affale balancines et boulines ! » Les balancines et les boulines, qui gêneraient la rotation de la vergue sont relâchées.
« Décroche les écoutes ! » Les écoutes sont enlevées de leur chevillot et devront être relâchées pour que chaque voile puisse revenir dans l'axe de sa vergue après la manœuvre.
« Timonier, la barre dessus ! » Le timonier fait tourner la barre franche de manière à faire abattre le navire.
« Attention ! » « Brasse carré ! » Au fur et à mesure que le navire tourne, les gabiers et matelots font pivoter les vergues autour du mât en donnant du mou – en laissant filer un peu de cordage – aux bras de vergue au vent et en tirant au fur et à mesure les bras sous le vent pour que les vergues conservent un angle idéal pour la nouvelle direction relative du vent par rapport au navire.
« File écoutes de foc, de grand-voile, de misaine et de tape-cul ! » On donne du mou – on laisse filer un peu de cordage – dans les écoutes de foc et de grand-voile jusqu'à ce qu'elles soient tout juste pleines, car des voiles trop bordées ne propulsent pas bien.
« Pèse sur balancines arrière de vergues ! » Les balancines arrière sont raidies pour faire pivoter la voile de l'avant vers l'arrière et permettre que les amures restent raidies.
« Lève les lofs ! » Les chefs de plat responsables de l'amure enlèvent les amures des voiles basses de leur lof – crochet amarré sur le milieu du pont (pour la grand-voile) ou sur le bout-dehors prévu à cet effet (pour la misaine).
« Amures au croc de lof ! » « Choque écoutes ! » Les amures des voiles basses sont crochées sur leur croc de lof, un cran en arrière par rapport au début de la manœuvre. Quant aux écoutes – permettant de raidir le bord de chute –, elles sont choquées – relâchées.
« Vire écoutes aux chevillots ! » Les écoutes sont attachées sur le bastingage.
« Étarque boulines ! » Les boulines sont étarquées de manière à raidir le bord d'attaque des voiles carrées tout en leur donnant un creux qui leur confère de la puissance.
Si le navire passe à une allure largue et que vent est suffisamment faible : **« Hisse bonnettes ! »** Les bonnettes sont hissées avec leur vergue et mises à poste. **« Borde ! »** Le navire est désormais doté de voiles supplémentaires afin de mieux prendre le vent.

2') Lofer tribord amure (2 min (AC : UT = ½ TCN))

Le navire lofe, c'est-à-dire tourne en direction du vent debout.
« Aux bras de vergues ! » Les matelots prennent en main les bras de vergues et les chefs de plat sont aux chevillots, prêts à libérer les bras. Les matelots en charge des bras sous le vent s'apprêtent à donner du mou dans ces bras pour permettre la rotation de la vergue. Les matelots aux bras au vent se tiennent prêts à tirer pour ramener les vergues dans l'axe du navire.
« Affale les balancines ! » « Décroche écoutes ! » (Cf. 2)
« Timonier, la barre dessous ! » Le timonier fait tourner la barre franche de manière à faire lofer le navire.
« Attention ! » « Brasse derrière ! » (Cf. 2)
« Borde écoutes de foc, de voiles d'étai et de brigantine ! » (pour les navire à foc). On reprend –raccourcit – les écoutes de foc, de voiles d'étai et de brigantine pour que ces voiles restent pleines.
« Borde les écoutes ! » C'est au tour des amures – permettant de raidir le bord d'attaque – d'être relâchées et des écoutes – permettant de raidir le bord de chute – d'être raidies.
« Pèse sur balancines avant de vergues ! » Les balancines avant sont raidies pour faire pivoter la voile de l'arrière vers l'avant et permettre d'avancer les amures d'un croc de lof.
« Lève les lofs ! » « Vire écoutes aux chevillots ! » « Amures au croc de lof ! » Les amures sont avancées pour ramener la voile dans l'axe du navire.
« Étarque boulines ! » Les boulines sont étarquées de manière à raidir le bord d'attaque des voiles carrées tout en leur donnant un creux qui leur confère de la puissance.
Si le navire passe d'une allure largue au près ou au vent de travers et que vent était faible : **« Largue écoutes de bonnettes ! »** Les bonnettes se vident. **« Amène bonnettes ! »** Les bonnettes sont redescendues avec leur vergue sur le pont et rangées.



1) Navire bâbord amure

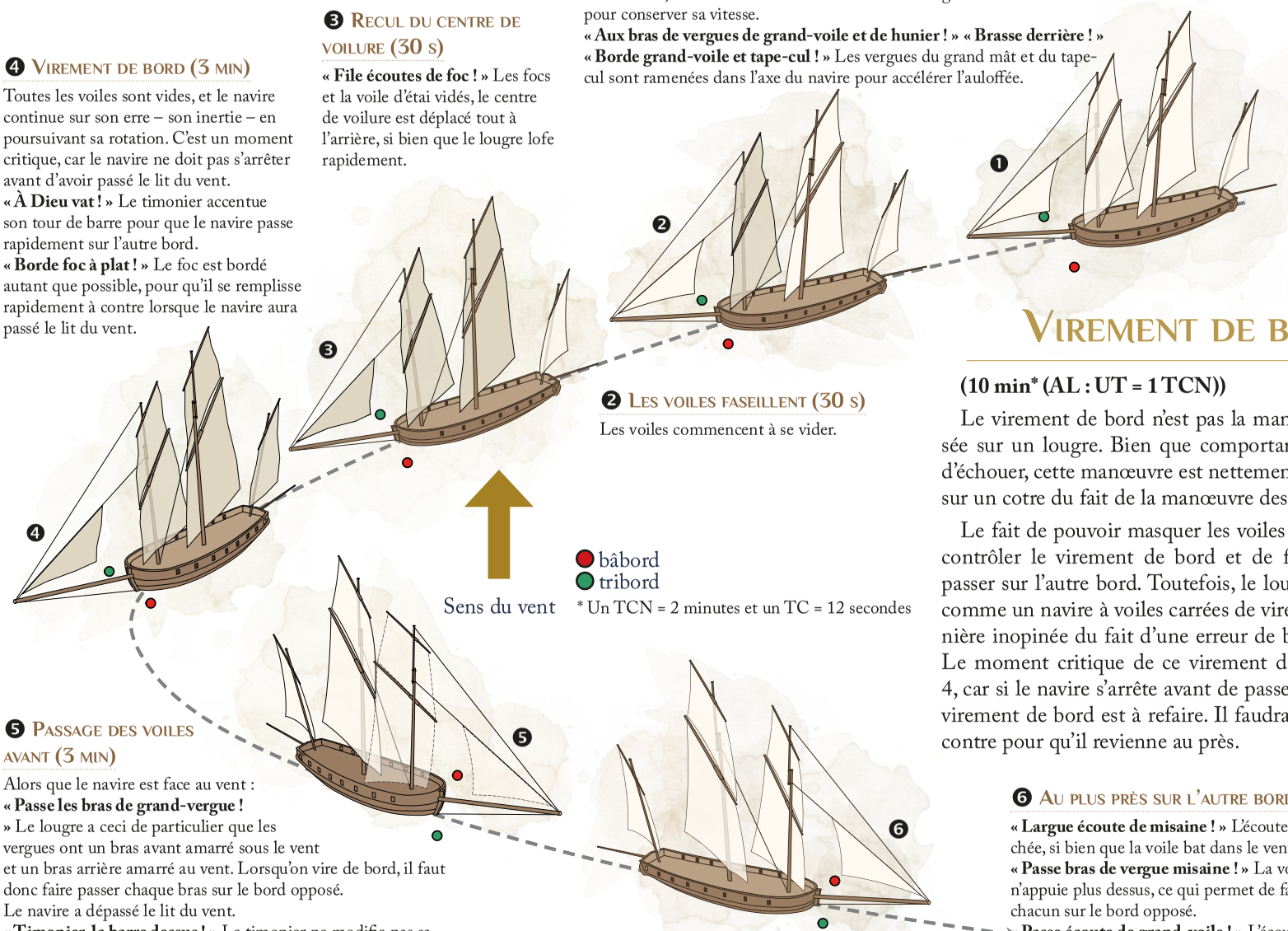
Le navire est bâbord amure, ce qui signifie qu'il reçoit le vent par son flanc bâbord – gauche en regardant le navire d'arrière en avant. En d'autres termes, les écoutes de ses voiles sont amarrées à tribord.

Virement de bord

(10 min* (AL : UT = 1 TCN))

Le virement de bord n'est pas la manœuvre la plus aisée sur un lougre. Bien que comportant peu de risques d'échouer, cette manœuvre est nettement plus longue que sur un cotre du fait de la manœuvre des bras de vergue.

Le fait de pouvoir masquer les voiles permet de mieux contrôler le virement de bord et de forcer le navire à passer sur l'autre bord. Toutefois, le lougre ne risque pas comme un navire à voiles carrées de virer de bord de manière inopinée du fait d'une erreur de barre du timonier. Le moment critique de ce virement de bord est l'étape 4, car si le navire s'arrête avant de passer le lit du vent, le virement de bord est à refaire. Il faudra border les focs à contre pour qu'il revienne au près.



❶ Au plus près sur un bord (1 min)

« Timonier, la barre dessous en douceur ! » Le lougre lofe tout doucement pour conserver sa vitesse.
« Aux bras de vergues de grand-voile et de hunier ! » « Brasse derrière ! »
« Borde grand-voile et tape-cul ! » Les vergues du grand mât et du tape-cul sont ramenées dans l'axe du navire pour accélérer l'auloffée.

❷ Les voiles faseillent (30 s)

Les voiles commencent à se vider.

❸ Recul du centre de voilure (30 s)

« File écoutes de foc ! » Les focs et la voile d'étai vidés, le centre de voilure est déplacé tout à l'arrière, si bien que le lougre lofe rapidement.

❹ Virement de bord (3 min)

Toutes les voiles sont vides, et le navire continue sur son erre – son inertie – en poursuivant sa rotation. C'est un moment critique, car le navire ne doit pas s'arrêter avant d'avoir passé le lit du vent.
« À Dieu vat ! » Le timonier accentue son tour de barre pour que le navire passe rapidement sur l'autre bord.
« Borde foc à plat ! » Le foc est bordé autant que possible, pour qu'il se remplisse rapidement à contre lorsque le navire aura passé le lit du vent.

❺ Passage des voiles avant (3 min)

Alors que le navire est face au vent :
« Passe les bras de grand-vergue ! » Le lougre a ceci de particulier que les vergues ont un bras avant amarré sous le vent et un bras arrière amarré au vent. Lorsqu'on vire de bord, il faut donc faire passer chaque bras sur le bord opposé.
Le navire a dépassé le lit du vent.
« Timonier, la barre dessus ! » Le timonier ne modifie pas sa position de barre, mais celle-ci fait désormais abattre le navire sur l'autre bord.
« Choque écoute de tape-cul ! » L'écoute de tape-cul est mollie pour ne pas freiner l'abattée.
« Passe grand-voile et hunier ! » Le tape-cul passe sur l'autre bord sans qu'il soit besoin de le manœuvrer. Le point d'écoute de la grand-voile est passé sur le bord sous le vent. Le foc, la misaine et le petit hunier sont gardés à contre pour accélérer la rotation et assurer que le navire ne revienne pas sur l'autre bord.

❻ Au plus près sur l'autre bord (2 min)

« Largue écoute de misaine ! » L'écoute de misaine est relâchée, si bien que la voile bat dans le vent.
« Passe bras de vergue misaine ! » La voile étant vide, le vent n'appuie plus dessus, ce qui permet de faire passer les bras chacun sur le bord opposé.
« Passe écoute de grand-voile ! » L'écoute de grand-voile est passée devant l'étai et amarrée sur l'autre bord.
« Timonier, redresse la barre ! » Le virement de bord est terminé.
« Borde tape-cul ! » Border les voiles arrière permet d'aider le timonier à stopper l'abattée du navire.

* Un TCN = 2 minutes et un TC = 12 secondes

Mettre en panne

(3 min* si les huniers sont à poste (AC : UT = 1 TCN), 1 min sinon (Action instantanée)

Non seulement le lougre est un navire léger des plus rapides, mais il est capable de mettre en panne, une manœuvre ô combien utile au quotidien. En effet, s'arrêter pose un problème majeur sur un navire du fait du vent : un navire arrêté et sans voile est incontrôlable, car sans vitesse, l'effet du gouvernail est nul.

Le navire conserve un jeu de voiles minimum : la grand-voile et la misaine. La grand-voile est masquée, ce qui stoppe le navire. Si le navire se met à tourner, il faut vider légèrement le foc ou le tape-cul pour rétablir son orientation. Il est également possible de faire avancer, reculer ou pivoter le navire en bordant ou en vidant le tape-cul, la misaine et le foc.

La mise en panne se fait facilement au vent de travers mais moins bien au près et au largue. Au près, les voiles masquées ont trop d'effet, et il faudra border par défaut le tape-cul pour contrer l'action de la grand-voile. Au largue, une voile masquée aura moins d'effet, si bien qu'il faudra peut-être également border le foc à contre pour contrer l'action de la misaine.

❶ Au vent de travers

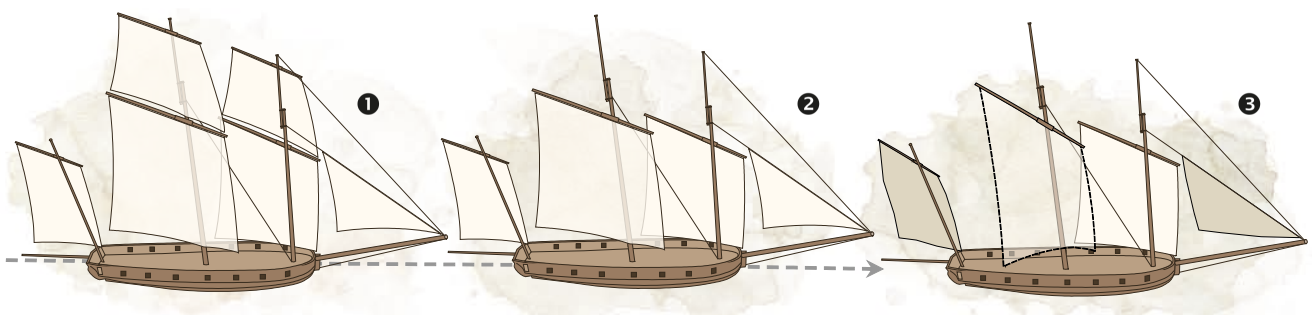
Les voiles du navire qui sont établies dépendent de la force du vent. Nous considérons ici que le vent est établi. Le navire avance à pleine vitesse.

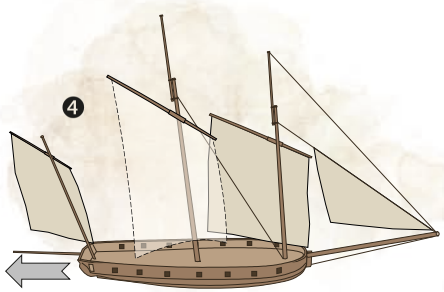
❷ Réduction de la voilure pour permettre une manœuvre aisée (3 min*)

« Affale perroquet et petit perroquet ! »

❸ Mettre en panne (1 min)

« Largue bras sous le vent de grand-voile ! » « Au bras au vent de grand-voile ! » « Brasse, et leste ! » La grand-voile masque, c'est-à-dire prend le vent à l'envers. Son action tend à faire reculer le navire, alors que les autres voiles tendent à le faire avancer.
Si le navire doit rapidement manœuvrer : **« Largue écoute de foc ! » « Largue écoute de tape-cul ! »**
Si le navire doit rester longtemps en panne : **« Serre foc ! » « Amène tape-cul ! »** De cette manière, les focs et le tape-cul ne s'abîmeront pas en battant dans le vent.



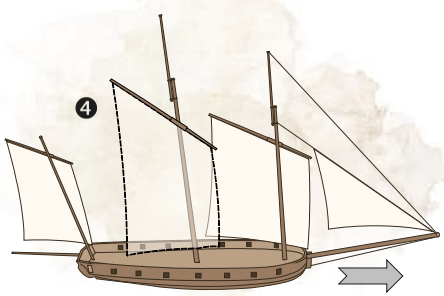


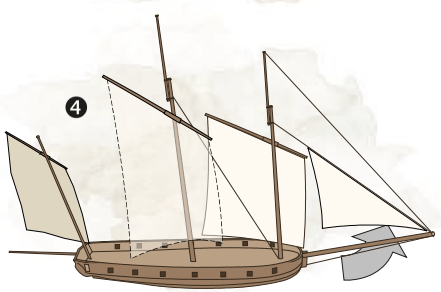
❹a Faire (re)culer le navire (2 min)

« Choque écoute de misaine ! » La misaine, vidée, se met à battre dans le vent. Seule la grand-voile masquée porte. Sous l'effet de celle-ci, le navire se met alors à reculer doucement.

❹b Faire avancer le navire (1 min)

Si le tape-cul est affalé et le foc serré : **« Hisse foc et tape-cul ! »**
Puis : **« Aux écoutes de foc et de tape-cul ! » « Borde ! »** Le navire compte maintenant plus de voiles (en surface) bordées que de voiles masquées. Ce surplus fait avancer doucement le navire.



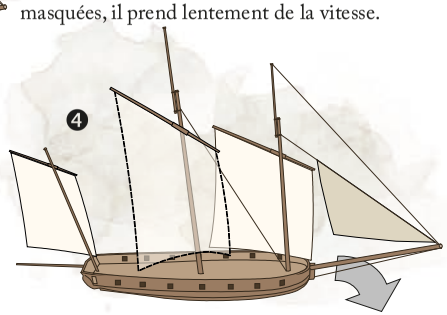


❹c Faire abattre le navire (15 s)

Si le foc est serré : **« Hisse foc ! »**
Puis : **« Aux écoutes de foc ! » « Borde ! »** Le foc étant bordé et le tape-cul non, le navire compte plus de voiles à l'avant qu'à l'arrière. Il tourne donc sur lui-même et abat. Comme il compte également plus de voiles (en surface) bordées que de voiles masquées, il prend lentement de la vitesse.

❹d Faire lofer le navire (30 s)

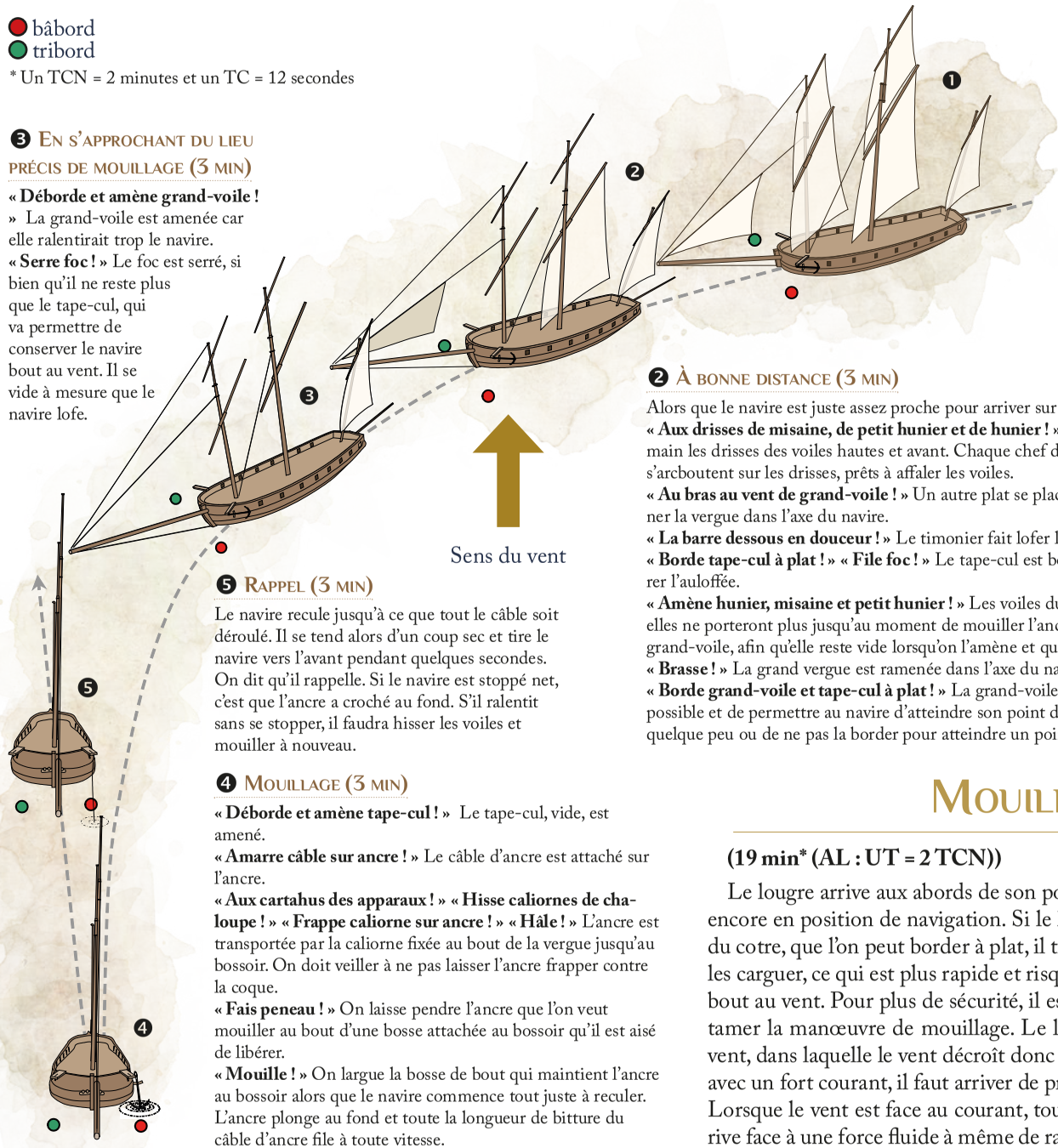
Si le tape-cul est amené : **« Hisse tape-cul ! »**
Puis : **« À l'écoute de tape-cul ! » « Borde ! »**
Le tape-cul étant bordé et le foc non, le navire compte plus de voiles à l'arrière qu'à l'avant. Il tourne donc sous l'effet de la poussée du tape-cul et se met à lofer. Comme il compte également plus de voiles (en surface) bordées que de voiles masquées, il prend lentement de la vitesse.



* Un TCN = 2 minutes et un TC = 12 secondes

bâbord
tribord

* Un TCN = 2 minutes et un TC = 12 secondes



❶ Préparer l'ancre et le câble (7 min)

« Vire orin sur l'ancre ! » Un bout – petit cordage – est accroché sur les pattes de l'ancre pour permettre de la dégager lorsqu'elle est accrochée au fond, en la faisant tourner sur elle-même plutôt qu'en la tirant dans le sens où elle accroche. L'autre extrémité du bout est attachée à une bouée qui flottera au-dessus de l'ancre.
« Bitture à 70m ! » « Hisse le câble ! » On prévoit la longueur de câble avant de mouiller. Celle-ci est remontée de la salle des ancres et est déroulée sur le pont de manière à pouvoir filer facilement.
« Prends le tour de bitte ! » Le câble est ensuite attaché sur la bitte, car lorsque le navire tirera sur son câble, il le fera avec une force telle qu'il est illusoire de penser pouvoir le retenir à main nue.

❷ À bonne distance (3 min)

Alors que le navire est juste assez proche pour arriver sur les lieux du mouillage sur son erre – grâce à son inertie :
« Aux drisses de misaine, de petit hunier et de hunier ! » « Démarre du chevillot ! » Les matelots prennent en main les drisses des voiles hautes et avant. Chaque chef de plat détache sa drisse de son chevillot et ses hommes s'arcboutent sur les drisses, prêts à affaler les voiles.
« Au bras au vent de grand-voile ! » Un autre plat se place près du bras au vent de grand-voile, permettant de ramener la vergue dans l'axe du navire.
« La barre dessous en douceur ! » Le timonier fait lofer le navire, ce qui fait faseiller les voiles.
« Borde tape-cul à plat ! » « File foc ! » Le tape-cul est bordé à plat et les écoutes des focs sont larguées pour accélérer l'auloffée.
« Amène hunier, misaine et petit hunier ! » Les voiles du mât de misaine sont amenées, tout comme le hunier, car elles ne porteront plus jusqu'au moment de mouiller l'ancre. Le hunier est ainsi amené avant de brasser la vergue de grand-voile, afin qu'elle reste vide lorsqu'on l'amène et qu'elle ne frotte pas sur le mât.
« Brasse ! » La grand vergue est ramenée dans l'axe du navire.
« Borde grand-voile et tape-cul à plat ! » La grand-voile et le tape-cul sont bordés afin de porter le plus longtemps possible et de permettre au navire d'atteindre son point de mouillage. Il est possible de choquer la grand-voile quelque peu ou de ne pas la border pour atteindre un point plus proche.

❸ En s'approchant du lieu précis de mouillage (3 min)

« Déborde et amène grand-voile ! » La grand-voile est amenée car elle ralentirait trop le navire.
« Serre foc ! » Le foc est serré, si bien qu'il ne reste plus que le tape-cul, qui va permettre de conserver le navire bout au vent. Il se vide à mesure que le navire lofe.

❺ Rappel (3 min)

Le navire recule jusqu'à ce que tout le câble soit déroulé. Il se tend alors d'un coup sec et tire le navire vers l'avant pendant quelques secondes. On dit qu'il rappelle. Si le navire est stoppé net, c'est que l'ancre a croché au fond. S'il ralentit sans se stopper, il faudra hisser les voiles et mouiller à nouveau.

❹ Mouillage (3 min)

« Déborde et amène tape-cul ! » Le tape-cul, vide, est amené.
« Amarre câble sur ancre ! » Le câble d'ancre est attaché sur l'ancre.
« Aux cartahus des apparaux ! » « Hisse caliornes de chaloupe ! » « Frappe caliorne sur ancre ! » « Hâle ! » L'ancre est transportée par la caliorne fixée au bout de la vergue jusqu'au bossoir. On doit veiller à ne pas laisser l'ancre frapper contre la coque.
« Fais peneau ! » On laisse pendre l'ancre que l'on veut mouiller au bout d'une bosse attachée au bossoir qu'il est aisé de libérer.
« Mouille ! » On largue la bosse de bout qui maintient l'ancre au bossoir alors que le navire commence tout juste à reculer. L'ancre plonge au fond et toute la longueur de bitture du câble d'ancre file à toute vitesse.

Mouiller l'ancre

(19 min* (AL : UT = 2 TCN))

Le lougre arrive aux abords de son point de mouillage. Le câble est sur l'ancre, qui est encore en position de navigation. Si le lougre ne bénéficie pas de la grand-voile aurique du cotre, que l'on peut border à plat, il tire parti de ses voiles que l'on affale plutôt que de les carguer, ce qui est plus rapide et risque moins de faire reculer le navire lorsqu'il arrive bout au vent. Pour plus de sécurité, il est possible d'amener les voiles hautes avant d'entamer la manœuvre de mouillage. Le lougre arrive au près dans une zone protégée du vent, dans laquelle le vent décroît donc à mesure que le navire s'approche. Pour mouiller avec un fort courant, il faut arriver de préférence face au vent, mais aussi face au courant. Lorsque le vent est face au courant, tout dépend de la force de l'un et de l'autre : on arrive face à une force fluide à même de ralentir le navire, de le stopper et de le faire reculer.

Les navires aptes à la piraterie

Chapitre 4

Choisir son navire

Choisir son navire n'est pas chose aisée, mais il existe des critères objectifs qui peuvent vous aider à vous décider. La question se pose souvent dans les termes suivants : « Ma prise ferait-elle un meilleur pirate que mon navire actuel ? » Vous devez prendre en compte le type d'aventure que vous menez, les qualités propres, la taille, la fonction initiale et bien entendu le gréement des deux navires que vous comparez. Corriger les défauts d'un navire imparfait est aussi envisageable, mais cela demandera du temps et exigera peut-être une immobilisation du navire.

Un navire pour chaque type d'aventurier

Vous trouverez page 388 des descriptions des différentes tailles et des différents types de navires, ainsi que leurs avantages pour la piraterie. Les navires corsaires sont en grande majorité petits, tout comme les navires flibustiers. Les pirates, quant à eux, cherchent un compromis entre les petits navires, qui nécessitent un équipage restreint, ce qui augmente les parts de prise, et les forts navires, pour le prestige et la sûreté qu'ils apportent. La principale distinction entre les pirates et les autres aventuriers tient au fait qu'ils ne sont à l'abri nulle part et qu'il est par conséquent rassurant de disposer d'un navire capable de soutenir le feu d'un navire de guerre. Évidemment, un tel navire ne pourra effectuer de fuites côtières et ne pourra entrer dans certains ports, lieux de mouillage ou refuges contre les navires ennemis ou les ouragans.

Le navire flibustier moyen oscille entre 15 et 150 tonneaux, portant plutôt moins de 10 canons. Le navire corsaire peut être de trois types : le petit, jaugeant entre 2 et 50 tonneaux, le moyen, entre 50 et 200 tonneaux, et le troisième entre 200 et 800 tonneaux.

Les navires de premier type sont des barques non pontées et souvent non armées de canons, portant un homme par tonneau, ce qui est considérable et justifié par la nécessité de ramener la prise. Ils ne peuvent guère que prendre des petits caboteurs ou navires de pêche par surprise. Ils sont nombreux en Manche au début de chaque conflit, avant que le moindre navire ne soit protégé dans un convoi. Ces navires ne réclament pas de capitaux, ou peu, et on en trouve donc beaucoup durant la Révolution, période pendant laquelle les armateurs français ont eu la bourse coupée, si ce n'est pas la tête. Ce sont en général les premiers navires des jeunes et prometteurs capitaines corsaires, et ils permettent aux armateurs de déterminer si ce capitaine vaut qu'on investisse pour lui.

Intérêt dans *Pavillon Noir*

Cette partie dévoile aux joueurs comme aux MJ des subtilités liées aux navires aptes à l'aventure sur mer. Amusez-vous avec ces éléments, qui sont après tout au cœur de la recherche du navire idéal, une recherche qui fait partie intégrante de la quête des joueurs de *Pavillon Noir*.

Contrairement au navire de premier type, celui de second type est un navire construit spécifiquement pour la course au prix d'un investissement important. Il est doté de 8 à 20 canons et porte entre 1,5 homme par tonneau pour les plus petits et 0,75 homme par tonneau pour les plus gros, pour faire la course en s'éloignant des côtes pendant plusieurs semaines. On ne confie ce type de navire qu'à un capitaine qui a déjà fait au moins une course fructueuse sur un navire de premier type.

Enfin, les navires de troisième type sont souvent des navires de guerre (corvettes, frégates ou deux-ponts) prêtés par le Roy afin de pouvoir prêter le côté à – soutenir un combat naval avec – un navire de guerre ennemi.

Quant au navire pirate, il peut jauger de 10 à 500 tonneaux et porter de 2 à 50 canons, plus un grand nombre de pierriers. Sachez juste qu'avec un petit navire, vous ne pourrez pas prendre les navires marchands lourdement armés de la Compagnie des Indes, et que nombre de corsaires de petites tailles sont rentrés bredouilles de course. À l'inverse, disposer d'un grand bâtiment ne vous dispense pas d'y adjoindre des sloops, barques longues, goélettes ou galères, et vous force à une attitude offensive, comme ce fut le cas de Roberts par exemple, afin que vos très nombreux compagnons aient une part de prise raisonnable.

Qualités individuelles

La coque

Résistance à l'avancement

Afin de bien poser le problème, il faut savoir qu'une plus grande longueur est à la fois un avantage et un

inconvénient. D'un côté, une plus grande longueur permet une meilleure pénétration dans le clapot et limite la formation de vagues de vitesse. De l'autre, elle augmente la surface mouillée – qui fait résistance à l'avancement – et le poids, qui sont deux facteurs limitant la vitesse.

Une coque plus fine diminue la surface mouillée, améliore la pénétration dans la vague, en revanche elle diminue la quantité de toile que le navire peut porter, et en particulier les voiles hautes. En effet, la largeur offre une stabilité qui vient s'ajouter à l'effet de rappel du lest. Un bon navire pirate doit avoir des formes fines tout en gîtant peu, ce qui, selon ce que nous venons de dire, correspond à un bon compromis entre finesse et largeur. La finesse de coque permet également de limiter le roulis, ce qui améliore la précision des tirs d'artillerie au portant. Sachant que les proies fuient souvent au grand largue, les volées de boulets lors d'une chasse sont donc le plus souvent envoyées alors que le navire est au largue, grand largue ou vent arrière.

Les vaisseaux sont donc les plus rapides dans le gros temps, car ils pénètrent mieux dans la vague, alors que les esquifs sont très vite dangereusement ballotés et les avisos se trouvent considérablement ralentis tout en faisant souffrir leur coque dans la vague. Les navires les plus petits et les plus étroits sont donc les plus rapides par vent faible. Les avisos sont légèrement moins rapides que les esquifs par petit temps, mais guère, alors que les vaisseaux sont très handicapés.

En conclusion, préférez un fort navire pour une traversée de l'Atlantique, ou pire, un passage du Cap Horn, et pour une navigation sûre par grand frais ou plus. Pour une navigation par vent faible à établi, les esquifs et les avisos sont à préférer. C'est pour cette raison que les navires de commerce hauturiers sont de forts navires, tout comme les navires de guerre conçus pour naviguer sur toutes les mers du globe, et que les pirates et corsaires, qui restent près des côtes et n'attaquent que lorsque le vent et la mer permettent un abordage, préfèrent les esquifs et les avisos.

Dérive et manœuvrabilité

La manœuvrabilité des navires ne dépend pas que de leur gréement, loin s'en faut. La forme de la coque influe à la fois sur la rapidité de manœuvre et sur la dérive. Un bâtiment dérive d'autant moins que sa vitesse, son rapport longueur/largeur et son tirant d'eau sont importants, et que sa quille est étroite et profonde. Sa manœuvrabilité, au contraire, est d'autant meilleure que le navire est court et large.

Un compromis doit donc être trouvé entre ces différents éléments, ce compromis dépendant de la vocation du navire. Ainsi un navire court et large comme le sloop est extrêmement maniable, mais dériverait considérablement s'il n'avait un tirant d'eau très important pour sa taille – ce tirant d'eau restant limité par rapport à un aviso ou un vaisseau. À l'inverse, la forme allongée du chebec lui confère un rapport longueur/largeur très important, lui permettant d'avoir un tirant d'eau très faible et une coque ronde dans sa partie centrale pour une dérive minime.

Conformément aux éléments que je viens de citer, le chebec devrait être handicapé pour tourner, mais il n'en est rien, car la vitesse influe à la fois sur la dérive et sur la capacité à tourner rapidement. En effet, un navire qui avance à plus de 5 nœuds au près ne dérive pas dans cette allure, ce qui lui fait gagner entre 10° et 22° de cap réel : un énorme avantage (NdlA : la dérive naturelle a déjà été prise en compte dans la vitesse au près des navires). Les goélettes et chebecs sont donc des navires dont la dérive est négligeable, contrairement aux marchands et navires de guerre à voiles carrées qui peinent à ne serait-ce que remonter au vent. D'autre part, la grande rapidité d'un navire comme le chebec lui permet de tourner aussi rapidement qu'un sloop, quoique sur une plus grande distance.

Un bon navire pirate doit à la fois peu dériver et être manœuvrant. Il doit donc être rapide sous toutes les allures pour être manœuvrant et rapide au près pour ne pas trop dériver, ce qui exclut les navires à voiles carrées.

Écartement des couples

Le bordé est environ cinq fois plus fin que les couples. Le resserrement des couples détermine donc à la fois la résistance du navire aux boulets et le calibre des canons

Règle optionnelle : Catégorie de taille du navire et vitesse selon la force du vent

Pour rendre compte des différences de comportement des navires en fonction de la force du vent, chaque catégorie de taille a un intervalle de force du vent optimal au sein duquel elle gagne un bonus de +1 noeud de vitesse. Au-delà d'une certaine force de vent, le navire, balloté par la mer et stoppé par les vagues, souffre d'un malus de -1 en vitesse.

- **Chaloupe :** +1 par Petit temps, -1 par vent Frais et au-delà
- **Sloop :** +1 de Petit temps à Etabli, -1 par vent Frais et au-delà
- **Goélette :** +1 d'Etabli à Frais, -1 par vent Grand frais et au-delà
- **Frégate :** +1 de Frais à Grand frais, -1 par Tempête et au-delà
- **Deux-ponts et trois-ponts :** +1 par Grand frais et au-delà

que le navire peut porter. Un navire aux couples plus écartés coûte moins cher à la construction au détriment de sa résistance, mais est également plus léger, donc plus rapide avec un plus faible tirant d'eau.

Élancement, stabilité à la gîte et voilure

Les coques étroites ne sont pas propices au port d'une importante voilure, car lorsque le bateau gîte, le centre de carène, qui est le centre du volume d'eau déplacé par le navire, se déplace peu, ce qui ne lui permet pas de contrer l'effet du vent sur la voile. Sur un navire large, le déplacement du centre de carène sous le vent accroît la stabilité du navire. C'est également le cas sur un navire présentant un élancement. L'élancement est la partie émergée de la coque qui dépasse à l'avant de la quille – la poulaine des grands vaisseaux n'étant pas de la coque à proprement parler, elle ne compte pas dans l'élancement. Un navire qui a de l'élancement est un navire présentant un nez proéminent et une étrave non verticale. Seule la part de l'élancement de la coque qui touche l'eau lorsque le navire gîte a un impact sur la stabilisation du navire. Un navire comme le chebec compense, pour porter de grandes voiles, son étroitesse par son élancement.

L'élancement ne suffit pas à permettre à un navire d'avancer gîté, car la stabilité à la gîte est une chose, mais la stabilité de direction d'un navire gîté en est une autre. Une bonne coque est conçue pour que la forme de la carène immergée – contour de la coque là où cette dernière pénètre dans l'eau – reste semblable, lorsque le navire gîte, à celle du navire lorsqu'il est horizontal. C'est un élément que vous pouvez aisément apprécier dans la mer de cristal des Caraïbes.

Avancement du volume

Les navires présentant un fort nez sont ralentis par le petit clapot, mais montent et descendent harmonieusement dans une forte mer, et n'enfournent pas – ne s'enfoncent pas dans – la vague au largue et au grand largue.

A l'inverse les navires au nez fin passent bien dans le petit clapot mais supportent mal la mer importante dans laquelle ils enfournent – enfoncent leur nez – de manière importante. Si le volume est de plus déplacé vers l'arrière – ce qui est somme toute rare au XVIII^{e} siècle – le nez du navire a tendance à s'enfoncer dans les vagues au largue et grand largue.

Les navires équilibrés peuvent être soit fins aux extrémités, comme le chebec ou la goélette, soit volumineux aux extrémités, comme un vaisseau de ligne. Être fin aux extrémités fait osciller légèrement le navire dans le petit clapot, sans le ralentir, mais lui permet de bien passer dans la forte mer. Son mouvement d'oscillation s'amortit



immédiatement après qu'il a passé la vague. Les navires aux formes réparties – en d'autres termes avec un gros nez et un gros cul – ne tanguent pas dans le petit clapot, qu'ils traversent tout en étant freinés. En revanche, dans la grosse mer, ils continuent à osciller après avoir passé la vague, ce qui peut engendrer un phénomène de résonnance. L'oscillation générée par une vague est alors amplifiée par la suivante. Pour bien naviguer dans la mer, un tel navire doit être assez long et assez lourd pour traverser la vague, ce qui est le cas des corvettes, frégates et a fortiori deux-ponts et trois-ponts. Lorsque le navire n'est plus en mesure de traverser des vagues dans la tempête ou dans des régions comme le Cap Horn, la navigation devient très délicate et hautement inconfortable, le tangage violent et incessant rendant tout le monde malade à bord et soulevant du pont les hommes de proue.

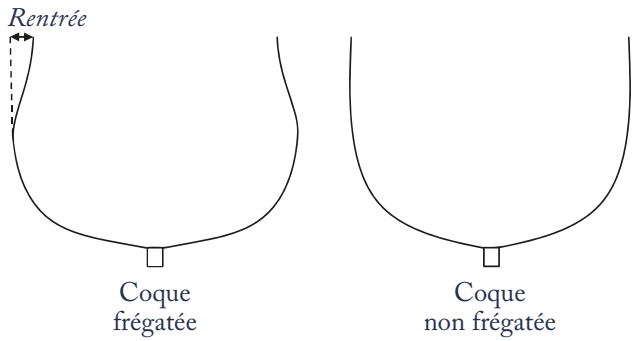
Lorsque le navire a des formes généreuses devant ou derrière, les extrémités doivent rester légères, et les poids de lest et de cargaison doivent être concentrés au centre, car sinon, le navire s'arrête à chaque vague. Un navire aux extrémités effilées doit avoir des extrémités lourdes pour avancer dans le clapot, mais des extrémités légères pour avancer dans la grosse mer. Un compromis doit être trouvé, avec une possibilité de déplacer des poids – les poids les plus faciles à déplacer étant les canons, sachant que ceux-ci ne peuvent tirer dans la tempête.

Frégatage

Frégater un navire lors de sa construction consiste à lui donner une largeur de coque qui se rétrécit en remontant au-dessus de la ligne de flottaison jusqu'au tillac. Ce procédé est inventé vers 1715. La stabilité du navire est compromise lorsque son bastingage entre dans l'eau, et le frégatage retarde ce moment. De plus, un navire frégaté a moins de fardage – prise au vent inutile – et son centre de gravité est plus bas, ce qui le rend plus stable. Enfin, la courbure de la coque la rend plus solide face aux boulets ennemis, comme dans le cas d'un malencontreux contact avec le fond.

Le frégatage donne au navire un aspect disgracieux de tonneau, rend plus difficile le chargement, car lorsque le navire est au port, le bastingage se retrouve loin du quai.

Frégatage de la coque



Ce frégatage a également un autre impact majeur qui va changer à la fois la tactique de combat naval et les rapports de force entre corsaires et marine de guerre. Cette forme rend l'abordage beaucoup plus difficile, si bien que c'est à coups de canons qu'un combat naval trouve désormais son issue, alors que la force des corsaires français qui mettent à mal la marine de guerre comme de commerce ennemie réside dans l'abordage. Le frégatage a un impact immédiat sur les revenus de la course française, auparavant faramineux, si bien que les 10% des prises que doivent verser les armateurs à l'amiral sont supprimés par le Roy, qui s'engage également à racheter les frégates de 20 canons ou plus à la fin de la guerre et va jusqu'à offrir aux armateurs la totalité des navires de guerre pris sur l'ennemi.

Stabilité de route

Une bonne coque doit présenter des qualités qui semblent contradictoires sans l'être et que vous ne pourrez découvrir qu'en les expérimentant. Votre navire ne naviguera quasiment jamais à l'horizontale, la forme de la carène et le flux d'eau contre celle-ci seront perturbés par la gîte, par les vagues, par l'action des voiles, tant dans le sens de l'avancement que dans celui de la gîte. Il doit cependant conserver une bonne stabilité de route, laquelle est somme toute tout à fait correcte sur la plupart des navires de la taille d'un sloop ou plus grand, du fait de l'allongement de la quille. En revanche, il est essentiel, tant pour bien avancer que pour bien manœuvrer, que le navire réponde immédiatement à chaque mouvement de barre du timonier pour que celui-ci puisse vous faire profiter de chaque risée – en abattant à la risée au largue et en lofant à la risée au près –, pour bien se placer sur la vague afin de ne pas s'arrêter net ni d'osciller inutilement, et pour laisser passer chaque rafale.

Pour le tester, compagnons, pour ne pas avoir à attendre la première tempête, charriez toute la toile que vous avez par vent établi ou frais, pour voir comment votre navire réagit à la gîte. Vous connaissez tous des endroits où la rencontre de deux courants ou bien un haut-fond lève la mer. Faites-y un petit détour pour tester votre nouvelle prise avant d'en faire votre navire.

Armement

La puissance de feu d'un navire pirate doit être suffisamment faible pour qu'il paraisse inoffensif de loin, tout en restant suffisante pour que la proie se rende sans combattre. Avoir un petit navire contribue à l'aspect inoffensif. Le temps que la vigie ennemie distingue les sabords, et il est trop tard pour elle. Les canons de muraille et autres pierriers présentent l'avantage d'être invisibles de loin et d'impressionner de près l'adversaire, qui craindra de recevoir des tirs meurtriers, en particulier sur le commandement, si le pirate s'approche à moins de 100m.

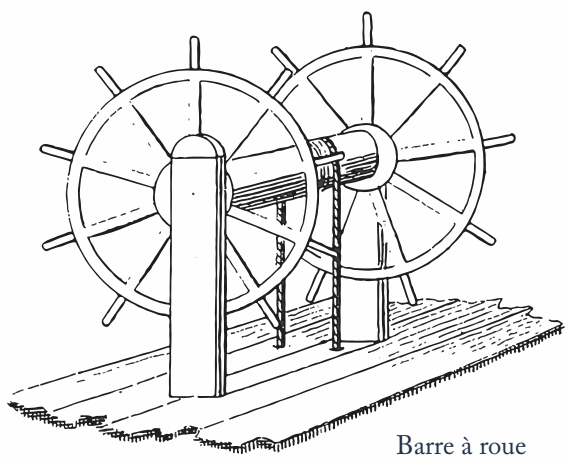
Les sabords ne doivent pas être percés trop bas dans la coque, et ce d'autant plus si le navire donne facilement de la bande – s'il gîte beaucoup – sinon vous ne pourrez pas sortir les canons par gros temps. On ne compte plus les navires qui ont coulé en combat naval car les mantelets de sabord sous le vent étaient maintenus ouverts. Au mieux, l'eau peut empêcher ou gêner la recharge des canons.

Parce qu'ils sont trop peu nombreux, les canons de fuite sont inutiles pour vous. Si le navire en porte, éliminez ces canons de peu d'intérêt ou déplacez-les pour les mettre en chasse ou en bordée – en n'oubliant pas de restaurer l'assiette longitudinale du navire. N'obturez pas le sabord de manière définitive, car vous pourrez toujours en cas de besoin déplacer le canon de bordée le plus proche pour le mettre en fuite. Les canons de chasse sont en revanche très utiles. La difficulté sur les petits navires est de trouver une place pour ces canons, dans un endroit encombré par le râtelier de beaupré et l'éventuel guindeau. La présence d'un canon de chasse sur un navire de la taille d'une goélette ou inférieure est un atout non négligeable.

Barre à roue

La barre à roue n'est apparue qu'à partir du début du XVIII[e] siècle. Avant, les navires étaient gouvernés par une barre franche. Sur les plus forts bâtiments, la barre franche était établie non pas sur la dunette, mais sur le pont d'en dessous. Le timonier actionnait la barre franche depuis la dunette, grâce à une tige verticale en bois ou en métal qui était assujettie à la barre – horizontale – du safran et dont l'extrémité inférieure était fixée sur un anneau du faux-pont. La tige pouvait être inclinée sur un bord ou sur l'autre, faisant un effet de levier qui permettait de fournir l'effort considérable nécessaire à la rotation du gouvernail.

Si vous le pouvez, évitez un tel système et remplacez-le par une barre à roue, sur un navire d'une taille supérieure à la goélette. Cette barre à roue peut être établie soit sur la dunette, soit sur le pont inférieur. Bien évidemment, un timonier sur la dunette a une bien meilleure vue sur l'avant du navire et sur l'ensemble du gréement, mais ce n'est pas d'une très grande utilité. Il n'a réellement besoin pour barrer que des ordres de l'officier de quart et d'une vue sur le bord d'attaque – bord vertical de la voile recevant le premier le vent – du hunier. Il est préférable, comme c'est systématiquement le cas sur les navires de guerre, de placer la barre à roue un pont au-dessous. Le timonier, mais également la barre à roue, est alors à l'abri de la mitraille, des intempéries et des chutes d'espar.



Barre à roue

Pour profiter de ces deux avantages, vous pouvez doubler le système de barre à roue sur la dunette et sur le pont inférieur, la roue de la dunette permettant de faire tourner la roue du pont inférieur. Le timonier pourra donc rester sur la dunette en dehors des moments où le risque de recevoir une volée est important. Si une chute d'espar bloque la barre à roue située sur le pont, sectionnez tout simplement à la hache les cordes reliant les deux barres à roue.

Avirons

Ne sous-estimez pas le nombre de navires portant des avirons, car la majorité des navires de moins de 250 tonneaux en est armée. Les Français vont même jusqu'à en armer des frégates de quatrième au sixième rang jaugeant 400 à 500 tonneaux. Si vous voulez être en mesure de les rattraper par petit temps, choisissez un navire pouvant également porter des avirons, sans que cela réduise trop le nombre de canons. Des avirons qui empêchent la recharge des canons vous permettront tout de même d'aborder une prise qui sinon vous aurait échappé. De plus, vous pourrez toujours envoyer une volée de boulets de chaque bord si vous rechargez avant de sortir les avirons, puis recharger en arrêtant de ramer.

Les avirons sont installés soit entre les canons, ce qui permet de les utiliser plus facilement à la gîte, donc aussi sous voile, soit sur le pont inférieur, ce qui permet de ne pas gêner la recharge des canons. Vous pouvez également les relier à leur extrémité par un filin, à l'intérieur du navire pour ne pas empêcher de les rentrer. Ce filin aide les rameurs à nager de concert, mais permet aussi d'augmenter la puissance des avirons en ajoutant des marins tirant sur les filins en plus de ceux qui rament. Lorsqu'on utilise un filin, il est donc préférable de mettre les hommes les plus vigoureux sur les rames à l'avant du navire, pour que leur excédent d'effort profite à ceux qui se situent plus en arrière.

L'usage d'avirons réclame un large équipage par rapport à la taille du navire. Ils ne sont donc pas utilisés à bord de la marine marchande, mais plutôt à bord des navires de guerre, des corsaires, des flibustiers et des pirates.

Le gréement

Je m'étendrai un peu moins sur le gréement, dont vous connaissez mieux les avantages et faiblesses que la coque,

que vous pouvez modifier à votre guise, et qui somme toute est aussi une question de goût.

Type de voile

Vous connaissez déjà tous l'intérêt des focs, voiles d'étais et autre voiles volantes, qui sont l'apanage de nombre de navires et dont l'utilité n'est plus à démontrer.

Les voiles carrées sont les plus répandues. Elles peuvent être masquées et de ce fait permettent une manœuvre très fine des navires. Elles présentent également l'avantage d'être éventuellement nombreuses sur un mât, parfaitement combinables avec d'autres voiles, et d'être faciles à carguer ou à réduire, sans trop de risque. Une frégate, par exemple, comprend plus d'une trentaine de voiles de plusieurs sortes, ce qui offre une palette impressionnante de surfaces de toile possibles, et ce même lorsque la mâture est endommagée. Pour ces raisons, les voiles carrées sont les plus commodes et les plus sûres sur les navires amenés à engager un combat naval. De plus, la majorité des marins sont formés à la manœuvre de ces voiles. De nouvelles recrues n'auront pas de difficulté à s'adapter à un navire à voiles carrées.

Les qualités nautiques des voiles au tiers sont indéniables. Ces voiles permettent une très bonne remontée au vent et sont portées par des navires extrêmement toilés comme la bisquine et le lougre. Le gréement est minimal, permettant de limiter le nombre d'hommes d'équipage, et ne nécessite pas de monter dans la mâture, en particulier dans la forte mer, ce qui rend ces voiles très sûres. En revanche, la modification de la toile et le virement de bord sont extrêmement longs, en particulier lorsque la drisse fait – sert de – hauban. Dans ce cas, il est nécessaire d'affaler la voile et de la hisser sur l'autre bord. Heureusement, le lougre fait exception, car il porte des haubans à sartis (cf. page 380). Les voiles au tiers sont donc de très bonnes voiles, mais qui ne permettent pas de virer rapidement de bord en combat. Avec de telles voiles, vous devrez soigner votre avantage du vent. Le nombre potentiellement important de voiles permet de faire face à des avaries dans la mâture, ce qui est un bon point en combat.

Les voiles auriques ont d'excellentes performances nautiques, sauf au grand largue – raison pour laquelle on y ajoute des voiles hautes carrées. Elles permettent de virer de bord à une vitesse égalée seulement par les voiles latines et sans qu'aucune manœuvre de la voile ne soit nécessaire. Peu d'hommes sont nécessaires à la manœuvre, ce qui permet de servir un plus grand nombre de pièces d'artillerie ou de donner du mousquet à l'ennemi. Elles ne présentent cependant pas que des avantages. La voile aurique est de très grande taille lorsqu'il s'agit de la voile principale. La destruction d'une corne de voile aurique sur un sloop, un cotre et même une goélette marque la fin du combat. Il s'agit donc d'un gréement très fragile. En cas de perte de corne, je vous suggère d'installer un hale bas de bôme pour tendre la nouvelle chute de la voile, de descendre la pointe de la voile qui était amarrée sur la pointe de corne et de l'amarrer serrée en bas de mât pour transformer la voile aurique en une voile triangulaire présentant une surface deux fois moindre.

Enfin, la voile latine est une voile peu utilisée dans le Nouveau Monde. Elle est diablement efficace sous toutes les allures et de manœuvre rapide, permettant notamment



un prompt virement de bord. Votre équipage devra néanmoins apprendre à la maîtriser pour l'utiliser, car on a coutume de dire d'elle : « Si tu ne me connais pas, ne me touche pas. » Les prises de ris sont notamment particulièrement délicates, un problème aggravé par la profusion d'antennes et de vergues toilées qui encombrent le pont et qui limitent l'utilisation des navires à voiles latines au grand et au petit cabotage. L'antenne de la voile latine fait en revanche une cible fragile pour les boulets ennemis, mais une voile ainsi abattue peut être remplacée par son maraboutin et un usage des focs de trinquet, de mestre et de méjane. Le seul problème rédhibitoire présenté par les voiles latines tient dans la qualité du bois et de la toile nécessaire à leur fabrication, bois et toile que l'on ne trouve pas partout sur le globe, loin s'en faut.

Nombre de voiles

A moins que vous ne souffriez d'une pénurie d'hommes, privilégiez les navires qui disposent d'un grand nombre de voiles aux navires présentant peu de voiles, et ceci pour trois raisons.

Premièrement, on ne prend des ris que dans les huniers sur les navires à voiles carrées, si bien que la multiplication des voiles permet d'avoir une voilure adaptée quel que soit le temps, alors que sur un navire présentant moins de voiles mais des voiles plus grandes, il arrive que l'on soit surtoilé si on conserve une voile et sous-toilé si on la cargue.

Deuxièmement, les voiles qui présentent une trop grande hauteur ont tendance à dégueuler – prendre des formes qui laissent échapper le vent – et à prendre des formes trop creuses, alors que la multiplicité des vergues permet de rigidifier l'ensemble et de mieux remonter au vent.

Troisièmement, et cet avantage n'est pas le moindre, avoir plus de voile limite le handicap de perte d'une voile ou d'une vergue du fait d'un boulet ramé : il vous reste toujours les autres voiles.

Néanmoins, ces avantages ne viennent pas sans un inconvénient majeur. Rajouter des vergues dans la mâture augmente le fardage – prise au vent inutile dans les parties hautes du navire ou dans le gréement – ce qui peut être très inconfortable voire dangereux dans la tempête. Même si les vergues sont plus fines, globalement leur prise au vent avec les voiles carguées et toutes leurs manœuvres dormantes est plus importante, et leur centre de gravité est plus haut, ce qui accroît la gîte et le risque d'accoter.

Équilibre

La mâture d'un navire doit être parfaitement équilibrée. Comme vous le savez, on peut – voire on doit – aider l'action de rotation du gouvernail par la manœuvre des voiles en déplaçant le centre de voilure, soit vers l'avant pour abattre, soit vers l'arrière pour lofer. Cela signifie que votre centre de voilure doit être en navigation situé juste au-dessus de votre centre de gravité. Si vous portez plus de voiles à l'avant, votre navire sera mou – tendance naturelle à abattre – et vous aurez un mal de chien à le tenir au largue dans la mer, lorsqu'une vague lui soulèvera le cul. Si au contraire votre navire porte naturellement plus de voiles à l'arrière qu'à l'avant, il sera ardent – tendance naturelle à lofer – et sera très difficile à tenir par fort vent au près, mais aussi au largue lorsque le cul de votre navire descendra dans le creux d'une vague.

Cet équilibre est crucial, et vous avez deux moyens de remédier au problème. Le premier est de déplacer votre centre de gravité. Si votre navire est mou, déplacez son centre de gravité vers l'avant en arrimant plus de lest à l'avant. Si au contraire il est ardent, reculez son centre de gravité. Cette méthode a ses limites, car un navire trop chargé de l'avant plongera dans la vague au lieu de la passer élégamment, tandis qu'un navire trop lourd de l'arrière traînera lamentablement sa vague. À n'utiliser donc que lorsque vous aurez rétabli l'équilibre vélique.

Pour ce faire, vous pouvez donner à un mât plus de quête – position du mât : penché vers l'arrière – pour reculer le centre de voilure, ou moins de quête, voire de la contre-quête – position du mât : penché vers l'avant – pour avancer le centre de voilure. L'idéal est bien entendu d'opérer ces déplacements de mâts sans les déposer, donc en jouant uniquement sur les étais – pour tirer les mâts vers l'avant – ou sur les haubans et galhaubans – pour les tirer vers l'arrière. Si nécessaire, rabotez l'étambrai – passage du pont – du mât plutôt que de toucher à sa caisse – base. Si cela n'est pas possible sans dénaturer votre gréement, vous pouvez raccourcir les vergues de misaine – pour reculer le centre de voilure – ou d'artimon – pour l'avancer.

Solidité

Nul besoin de vous dire que vous feriez bien d'éviter les mâtures fragiles. Certains gréements sont réputés pour leur fragilité, comme celui de la goélette du fait de la forte quête du grand mât et de la proximité du mât de misaine, qui ne permettent pas un angle de traction optimal de l'étai. Il existe néanmoins des manières de renforcer le gréement sans trop l'alourdir. Pour le cas de la goélette, j'ai vu des armateurs établir des étais doubles de grand mât, qui passent de part et d'autre du mât de misaine pour être amarrés plus loin. Le passage de la misaine – lors du virement de bord – est rendu plus difficile, mais rien de très handicapant. De manière générale, les gréements à voiles carrés sont les plus solides, suivis des gréements au tiers, puis des gréements à voiles auriques pouvant être privés de leurs voiles principales par simple destruction de leur corne. Les gréements à voile latine, quant à eux, ont des mâts très solides et des antennes très fragiles.

Facilité et rapidité de manœuvre

La rapidité de manœuvre diffère considérablement d'un gréement à l'autre, et même, pour un même gréement, d'une manœuvre à l'autre. Ainsi, les manœuvres basiques de virement de bord sont exceptionnellement longues sur les navires à voiles carrées ou au tiers, alors qu'elles sont quasi immédiates sur les navires à voiles latines, auriques, et pour les focs et voiles d'étai. Un navire doit également être capable de prendre des ris très rapidement pour saluer les grains – réduire sa toile lorsqu'arrive un grain – convenablement. C'est avec la voile carrée que la prise de ris et l'envoi de ris se font le plus facilement, tout en évitant d'arrêter tout à fait le navire, mais l'opération est potentiellement dangereuse. La voile au tiers est bien plus sûre, mais on doit descendre la voile sur le pont, et bien souvent également la vergue du dessous. Il est également possible de descendre l'antenne d'une voile latine sur le pont pour prendre ou envoyer un ris, ce qui rend la manœuvre sûre mais très longue, alors que la prise ou l'envoi de ris avec l'antenne à poste est une manœuvre plus rapide mais à la fois difficile et périlleuse pour les matelots d'en haut. Sur les voiles auriques, la prise de ris est à la fois rapide et sûre, ne réclamant pas de monter dans la mâture. Enfin, la voile carrée permet de mettre en panne très facilement.

Globalement, la voile aurique permet les manœuvres les plus sûres et les plus rapides, alors que les voiles carrées et latines sont celles qui réclament la plus grande compétence de l'équipage.

Réactivité

Un bon navire doit réagir rapidement pour permettre des manœuvres promptes. Il faut également pouvoir modifier légèrement son cap pour tirer au mieux parti des vagues (des adonnantes – lorsque le vent devient plus favorable –, des refusantes – lorsqu'il devient plus défavorable –, des risées – lorsqu'il augmente –, des déventes – lorsqu'il diminue), mais aussi des accélérations. Un navire plus réactif permet donc d'aller plus vite et de mieux remonter au vent.

Remontée au vent et vitesse au près

Tous les gréements ne permettent pas de remonter au vent de manière égale, loin de là. Les limitations en termes de remontée au vent sont dues aux espars, dont la rotation autour du mât peut être limitée par les haubans, ou tout simplement aux performances des voiles qui s'effondrent si elles sont trop bordées au près. Les voiles carrées sont les plus mal loties en la matière, car elles ne permettent que de remonter à 67° du vent. Les voiles au tiers permettent de remonter à 55° du vent, les voiles auriques à 50° du vent et les voiles latines à 45°. Évidemment, si un navire porte des voiles carrées en plus de voiles auriques, il devra soit les carguer, soit adopter un cap correspondant à ses voiles carrées.

Disponibilité des matériaux dans la zone où l'on croise

C'est un point malheureusement des plus importants. Sans cet élément, je vous aurais conseillé sans hésiter de vous emparer du premier chebec ou de la première tartane ou fauvette que vous croiserez. Mais les antennes et mâts de ces navires réclament des bois d'une qualité exceptionnelle qu'on ne trouve pas partout, loin de là.

Connaître son bâtiment

À chaque moment, votre stratégie doit être dictée par la connaissance de votre navire et, si vous êtes engagés dans un combat naval, par celle du navire ennemi. Une fine observation du navire ennemi vous donnera des indices sur ses qualités nautiques et sa puissance de feu. Quant à votre propre navire, vous en connaissez toutes les forces et faiblesses. Vous pouvez ainsi prendre le risque de vous engager temporairement dans une situation délicate si votre navire est parfaitement adapté à cette situation et si le navire de votre adversaire ne lui permet pas de tirer parti des avantages que vous lui laissez. Sinon, vous risquez de vous engager dans une voie fatale pour vous.

La connaissance des limites de votre navire est un élément crucial de vos décisions, que ce soit dans la tempête, dans une zone de hauts-fonds, au passage du Cap Horn ou en combat. Ne demandez pas à votre navire d'être réactif si ce n'est pas son fort. Ne lui demandez pas de rattraper une proie plus rapide que lui. N'attendez pas qu'il soit trop tard pour réduire la toile si c'est une manœuvre périlleuse du fait de la hauteur des vergues comme sur un navire à voiles carrées, ou du fait de l'inclinaison des antennes d'un navire à voiles latines. À l'inverse, réduisez la toile le plus tard possible si votre navire marche mal sous voiles de gros temps comme le chebec sous tréous (cf. page 379). Ne demandez pas à votre navire une rapidité de manœuvre qu'il n'a pas. Rien ne sert de forcer la situation, vous n'êtes pas maître en la matière, et vous n'arriverez qu'à perdre des hommes, détruire du matériel ou vous mettre dans une situation pire que celle que vous connaissez actuellement.

Même si votre navire est le plus rapide que les mers aient porté, n'oubliez pas que la qualité de l'équipage est plus importante que la qualité du gréement pour ce qui est de la vitesse et du cap au près. Un bon timonier peut faire gagner un nœud de vitesse et 5° de cap, et des voiles bien réglées peuvent vous faire gagner un second nœud.

Si au contraire votre navire est lent, vous devrez complètement changer vos techniques de chasse, préférant la ruse à la poursuite, en simulant une avarie, la perte du capitaine ou autre catastrophe incitant votre adversaire à vous aborder.

Règle optionnelle

Au près, l'homme de barre peut faire un Test de Timonerie (Perception) lors d'une chasse au près de la manière à, pour chaque Succès obtenu, soit augmenter la vitesse d'un demi-noeud, soit améliorer le cap de 2°.

Les types de navires

Tous les navires ne présentent pas les mêmes avantages et faiblesses pour un pirate, et à chaque pirate, à chaque zone géographique et à chaque tactique correspond un type de navire précis, sachant qu'autant il n'est pas grave de ne pas atteindre une proie, autant il est désastreux de se faire rattraper par un chasseur. Voici quelques navires que vous pouvez utiliser dans toutes les régions et en toutes occasions.

Navires courants

Cotre et sloop

Ces deux navires sont les navires pirates par excellence. Rapides et maniables, ils ont un tirant d'eau limité (quoique important par rapport à leur longueur). Leur avantage principal réside dans leur capacité à virer de bord très rapidement et à faire un cap au près meilleur de 17° que les voiles carrées. Si vous possédez un sloop, votre tactique d'attaque est résolument l'abordage rapide après avoir lâché une bonne bordée de mitraille. Vos pièces d'artillerie légères ne causeront en effet de dommages ni à la coque, ni à la mâture adverse si vous faites face à un navire plus gros qu'une goélette. Vos boulets perdant rapidement en puissance avec la distance, ne les gaspillez pas dans des tirs à longue distance.

Si vous êtes chassés par un navire à voiles carrées, misez sur le louvoyage pour vous éloigner de votre ennemi, car il est impossible pour un navire à voiles carrées de remonter sur un sloop au près. Carguez votre hunier et votre perroquet, qui sinon, parce qu'ils sont carrés, vous handicaperaient en termes de cap. Le près étant une allure lente, vous risquez une bordée à boulets ramés destructrice, aussi le plus sûr consiste à naviguer au largue, la meilleure allure du cotre et du sloop, puis à obliquer vers le près tout en carguant vos voiles carrées pour faire un meilleur cap. Si votre adversaire ne vire pas de bord, ce qui est probable, virez systématiquement lorsqu'il arrive sous votre vent – quand il est par rapport à vous dans la direction opposée à celle d'où vient le vent. Si vous êtes chassé par un lougre, faites de même, car même si le lougre est rapide au près, il met le double de temps, comparé à vous, pour virer de bord. Vous devez donc l'amener à virer autant que possible.

Si vous êtes chassé par un navire à voiles auriques comme une goélette, vous êtes dans de beaux draps. Fuyez vers la côte et les hauts-fonds, et faites jouer votre plus faible tirant d'eau, votre connaissance des côtes difficiles – que les navires de guerre évitent, donc connaissent peu – et le fait que vous n'avez, vous, pas peur de risquer un naufrage. Si aucune côte n'est en vue, la goélette étant plus rapide que vous, tentez de lui faucher une vergue ou une corne avant de vous enfuir. Si vous ne le pouvez pas, débarrassez-vous de votre cargaison, voire de vos canons, pour gagner en vitesse, car votre adversaire, s'il est un navire de guerre, ne le fera pas, lui.

Le sloop est aussi fréquemment un navire chasseur de pirates, comme le *Mary Free Love* armé à Boston par le gouverneur Samuel Shute du Massachussetts, pour capturer les capitaines Paulsgrave Williams et Richard Noland. Ceux-ci naviguaient avec Bellamy mais l'ont perdu de vue avant que celui-ci fasse naufrage sur le Whydah.

Bermudien

Le bermudien est un navire redoutable au près, ce que vous devez exploiter autant que possible dans tous les cas qui viennent d'être énoncés, en évitant les allures très portantes – grand largue et vent arrière. Cette force est due à un plus fort tirant d'eau, ce qui rend les manœuvres d'esquive côtières plus dangereuses, en particulier face à une goélette. Seul un chebec ou un houari peuvent vous rattraper au près, et heureusement pour vous, ces deux navires ne sont pas légion dans les Caraïbes, ce qui vous permet d'affronter des navires en pleine mer avec une relative sécurité. Si vous êtes poursuivi par un houari, profitez de la fragilité de son gréement pour lui envoyer une bordée à boulet ramé avant de fuir.

Jamaïcain

Le jamaïcain est connu pour être un meilleur marcheur que le sloop sous toutes les allures, ce qui est en soit une

Règle optionnelle

Les éléments qui suivent sont trop nombreux et trop divers pour donner lieu chacun à une règle. Si vos joueurs tirent parti d'un avantage de leur navire ou d'un désavantage de leur ennemi, octroyez-leur un bonus d'Efficacité de +1D.

force considérable. Le tonnage est toutefois plus faible, ce qui n'est pas un problème dans ce genre de situation. En revanche, votre vitesse au près n'est pas suffisante pour semer une goélette, un chebec ou un houari. Face à ces navires, une fuite côtière s'impose, si bien que le jamaïcain est avant tout un navire de course côtière.

Barque caraïbe, both ou yacht

Le both et la barque caraïbe ont une muraille plus épaisse que le cotre et un bastingage plus résistant. Ils peuvent donc être mieux armés et notamment porter des pierriers supplémentaires, qui inciteront votre ennemi à se rendre si vous vous approchez à portée de pistolet de lui – 50m –, car les pierriers et canons de murailles sont à juste titre réputés mortels à cette distance pour l'équipage de la cible. N'hésitez pas à braquer vos pierriers sur la dunette adverse pour inciter le capitaine ennemi à amener son pavillon, mais si vous faites feu, préférez le tillac, où les hommes sont plus concentrés, et laissez un pierrier à votre meilleur artilleur pour tenter de priver votre ennemi d'un membre de son commandement. Le both et la barque caraïbe n'étant pas très larges, je vous recommande d'utiliser également les pierriers placés sur le mauvais bord, ce que vous pouvez faire en plaçant le chef de pièce en suspension au-dessus de l'eau, en l'assurant – attachant avec un cordage – au niveau de la taille pour être sûr de ne pas le perdre.

Le yacht n'est pas aussi fort de coque et de bastingage, et vous n'y monterez pas plus de canon que dans un sloop.

Avec ces trois navires, si vous devez fuir, faites-le au près, ce qui vous impose de n'attaquer que si vous avez l'avantage du vent. L'absence de voiles carrées dans votre gréement vous handicape dans les allures portantes, mais est une bénédiction pour le virement de bord, qui ne vous prendra au maximum que quelques minutes, si bien que vous pourrez semer votre adversaire en louvoyant. Cette situation reste excessivement dangereuse, car à cette allure vous mettrez du temps avant d'être hors de danger. Vous ne devrez donc pas hésiter à fuir à temps si votre adversaire a une chance de vous faire passer de chasseur à proie.

Bélandre, brick, galiote, ketch et senau

Le brick, la bélandre, la galiote – celle gréée en ketch et non la petite galère –, le ketch et le senau sont des navires intermédiaires entre la goélette et la frégate. En cela ils sont intéressants pour la piraterie malgré leurs inconvénients. Leur grand tirant d'eau interdit toute fuite côtière et limite le nombre de cayes propices au carénage. De plus, ils ne peuvent espérer rattraper un cotre, sloop, both, tartane ou goélette au près, ce qui limite également le nombre de proies. En revanche, face aux menaces, le brick est bien armé, il est plus rapide sous toutes les allures qu'une frégate ou une corvette, et les cotres ou galères – ou *galley* en anglais –, navires les plus fréquemment armés contre les pirates, ne font pas le poids face à son artillerie. De plus, si vous rattrapez un navire de commerce de grande taille, vous pouvez être certain qu'il préfèrera amener son pavillon que de donner le travers à vos canons. Si vous possédez un brick, vous devez tout particulièrement soigner votre carène, en carénant très régulièrement, et suifer votre coque, ce qui ne sera pas facile du fait du fort tirant d'eau et de la hauteur des mâts du brick. Si vous craignez d'être visibles depuis la mer, affalez – descendez sur le pont – les vergues et les mâts de hunes sitôt que vous êtes échoués. De plus, si vous avez mis la main sur un brick de commerce, changez les courtes vergues hautes par de grandes vergues dignes d'un navire de guerre. Enfin, votre brick ne pouvant rivaliser au près avec une goélette, il doit pouvoir lui tenir tête. Armez-le pour la guerre !

Brigantin, goélette de guerre, goélette franche, patache, goélette à hunier, goélette balaou, houari et pilote-both

Ah ! Ce n'est pas pour rien que nous avons jeté notre dévolu sur notre cher *Pélican*. Les goélettes sont fines, rapides, manœuvrantes et certaines d'entre elles peuvent porter jusqu'à 15 pièces d'artillerie. Les balaous, les goélettes franches, les houaris et les pilotes-both sont plus petits, plus fins et remontent mieux au vent, mais ils sont également plus fragiles et moins armés. Les goélettes sont irrattrapables au près, sauf par les chebecs que l'on ne trouve pas ou peu dans le Nouveau Monde. Les pirates ont peu de goélettes pour deux raisons.

La première est que les goélettes sont plus des navires de guerre que de commerce, du fait de leur forme fine impropre au transport de marchandises volumineuses. Si vous vous avisez de vous frotter à un navire de guerre, c'est que mes conseils n'ont pas été assez clairs et que vous devriez relire ces carnets.

La seconde vient de la fragilité du gréement de la goélette. Si un boulet ramé venait à briser la corne de la brigantine, votre navire souffrirait d'une incapacité presque totale à tenir le près. Si la corne de la misaine a été détruite et que vous voulez marcher grand largue, envoyez la fortune carrée pour compenser la perte. De plus, pour éviter de perdre entièrement la voile, affalez la corne sur le pont après avoir amarré le coin supérieur avant de la voile à la hune par un cartahus de fortune, et repliez la voile trapézoïdale de manière à former un triangle. Envoyez la voile d'étai pour couvrir la zone haute entre les deux mâts si elle n'est pas encore établie.

Frégate de guerre ou corvette

Il est extrêmement tentant de disposer d'un navire de l'envergure d'une frégate ou d'une corvette. Une frégate qui, comme le *Whydah* de Bellamy ou le *Queen Anne's Revenge* de Teach, pourrait tenir tête à un navire de guerre... Cependant, vous devez garder à l'esprit que, face à

un navire de guerre, vous devez être extrêmement entraînés et rompus aux tactiques navales, car votre adversaire, lui, profitera de la moindre erreur de votre part. Un vaisseau de guerre anglais, du fait de son entraînement régulier, et capable de recharger une bordée en deux fois moins de temps qu'un Français ou qu'un Espagnol. Si vous disposez d'une frégate, vous devrez donc non seulement être lourdement armés mais également très entraînés, et munis d'une coque régulièrement carénée pour avoir l'avantage de la vitesse. Le second défaut de la frégate ne se compense pas par l'entraînement : non seulement vous ne pourrez pas rattraper les petits sloops de commerce, mais vous devrez partager votre butin en un nombre déraisonnable de parts, transformant un butin conséquent en des parts de misère. Vous serez donc contraints à des actions d'envergure.

Sachez que les meilleures prises jamais réalisées par un pirate l'ont été autant sur des sloops (350.000 pièces de huit par Jennings sur le sloop *Barsheba* en 1715, 400.000 pièces de huit par Hornigold sur le tout petit sloop *Happy Return* en 1715 dans les Bahamas, 1,3 millions de roupies par Christopher Condent sur le sloop *Fiery Dragon* de 10 canons à Madagascar) que sur des navires d'importance (600.000 pièces de huit par Avery en 1695 sur la *Fancy* de 46 canons, 300.000 pièces de huit par England en 1720 sur la *Victoire* de 34 canons et le *Royal James* de 30 canons, 80.000 pièces de huit en 1717 par Bellamy sur le *Sultana* et Paulsgrave Williams sur la *Marianne*). J'aurais tendance à penser qu'une frégate ou une corvette ne peut être que le fort navire d'une flotte pour des pirates, et qu'il doit donc être accompagné au moins d'un sloop. C'est ainsi que naviguaient Hornigold, Bellamy, Teach, England et Roberts.

Chebec, felouque, fauvette ou tartane

Le chebec est probablement le meilleur navire que vous puissiez choisir en termes de qualités nautiques, tout comme la felouque, la tartane, la fauvette. Il est plus rapide que n'importe quel navire au près avec un cap meilleur de 10°, ce qui est tout à fait considérable, et tient la dragée haute à la goélette au largue. Avec ce type de navire, vous êtes certains d'avoir l'avantage du vent lors d'un combat naval et de mener la vie dure à votre adversaire. Non seulement le chebec est lourdement armé – c'est moins vrai pour ses deux consœurs –, mais de plus il avance d'autant plus vite qu'il est lesté. De toute façon, vous ne craignez nul navire de guerre, car aucun n'aurait l'once d'une chance de vous rattraper au près. De même, le chebec, la fauvette, la felouque et la tartane étant équipés d'avirons, vous serez redoutables par petit temps et par calme plat.

Le chebec présente néanmoins trois inconvénients mineurs et un majeur. Tout d'abord, il existe des navires de commerce plus rapides au grand largue, si bien qu'il peut perdre des proies. Vous devez donc si possible chasser en remontant au vent – en louvoyant – pour que vos proies soient obligées de se rabattre sur vous. Ensuite, le confort est plus spartiate que sur un autre navire de sa taille, du fait de sa faible largeur. Enfin, lorsque le vent monte, vous devez tout d'abord prendre un ris, ce qui, sur une antenne, requiert un solide entraînement pour ne pas être dangereux, puis changer les voiles par des maraboutins plus petits, ce qui est long, et enfin les maraboutins – voiles latines plus petites que les voiles de croisière – par des tréous carrés. Les capacités nautiques du chebec sous tréous, par gros temps, sont désastreuses. Il est préférable que vous conserviez uniquement le maraboutin de mestre et le foc de mestre plutôt que de hisser les tréous.

L'inconvénient majeur du chebec pour vous tient au génie de sa conception et à la qualité du matériel requis. Vos antennes et mâts devront être faits du meilleur bois,



d'une extrême solidité et d'une certaine rigidité : un bois rarissime dans le Nouveau Monde et difficile à trouver dans l'Ancien. De plus, les antennes devront être assemblées avec le plus grand soin. En l'absence de ces deux éléments, vous pourrez vous attendre à casser souvent vos antennes. De plus, vos voiles ne peuvent être faites de chanvre, trop lourd pour les antennes et ne prenant pas assez le vent, mais en cotonnine, une toile d'une légèreté extraordinaire. Si vous naviguez dans les Indes Orientales, vous pouvez remplacer la cotonnine par du lin. Les chebecs étant rares dans le Nouveau Monde, votre principal souci avec ce navire sera la gestion du bois de construction et de la toile à voile. Prenez-en autant de rechange que possible et sauvegardez tout ce qui peut l'être, sachant que le lest n'est pas un problème pour ce navire, et pillez toutes les tartanes – légèrement plus fréquentes dans le Nouveau Monde – qui vous tombent sous la main. En Méditerranée et en Mer Rouge, le chebec est LE navire à posséder, mais dans le Nouveau Monde, naviguer sur un chebec présente des risques majeurs de pénurie de bois et de cotonnine. Si vous naviguez sur un tel navire dans le Nouveau Monde, croisez autant que possible près de la Nouvelle-Espagne, de Cuba, d'Hispaniola et de Porto Rico pour trouver des tartanes. Sur une fauvette, une felouque ou une tartane, limitez le combat naval car votre puissance de feu est limitée, et la coque, et surtout la mâture, sont fragiles.

Galère

> *« En tant que galère, elle [la* Sultana *de Bellamy] était construite pour la rapidité et la manœuvrabilité, avec un pont supérieur s'étendant sans interruption de la proue à la poupe, et avec une coque élégante et fine. »*
>
> Colin Woodard, The republic of pirates

La galère dont nous parlons ici n'est pas la galère royale, d'un intérêt plus que modéré pour des activités de piraterie, mais la galère gréant trois mâts à voiles carrées, comme l'*Adventure Galley* de William Kidd, l'*Indian Queen* d'Olivier La Bouche ou le *Sultana* de Samuel Bellamy dans ses débuts. Ces navires ne sont autres que des trois-mâts, certes moins puissamment armés que des frégates, mais armés d'une formidable quantité d'avirons sous la batterie de canons, permettant de ramer et de recharger les canons en même temps. C'est donc un navire redoutable par petit temps et par calme plat, ce qui est un avantage non négligeable. La faiblesse relative de la galère se manifeste par vent établi, car elle est alors légèrement plus lente qu'une corvette. Dans l'ensemble, c'est un excellent navire de pirates et de chasseurs de pirates (comme la galère *Mediterranean* armée par le colonel Johnson à Charlestown contre Moody et Worley). Néanmoins, son grand nombre d'avirons requiert un équipage important, d'autant plus si vous voulez tirer en même temps que vous armez – sortez – les avirons.

Lougre

Le lougre arrive tardivement dans le Nouveau Monde. C'est un navire aux qualités nautiques remarquables liées à son impressionnante voilure pour sa taille. Il marche aussi bien, voire mieux, que le cotre sous toutes les allures. Ses haubans à sartis permettent un réglage très fin de la quête ou contre-quête des mâts. En d'autres termes, il est possible de faire pencher plus ou moins les mâts vers l'avant ou vers l'arrière. Sa mâture présente un autre avantage, celle de ne jamais avoir à y monter, si bien que les pertes humaines lors des manœuvres dans le gros temps sont très rares. Cet avantage a bien entendu son pendant négatif : les virements de bord durent 13 minutes, soit autant que sur un trois-mâts carré. Cela est dû à la manœuvre très délicate des bras de vergues lors du virement de bord. Sur les autres navires à voile au tiers, il est même nécessaire d'affaler – de descendre sur le pont – toutes les voiles et vergues lorsqu'on vire de bord, car la drisse, qui fait hauban, doit être changée de bord. Heureusement, ce n'est pas le cas sur le lougre.

Flibot (XVIIe siècle)

Les flibots du XVIIe ont été progressivement remplacés à la fin du siècle par les sloops (nom qui vient, à l'origine, de « chaloupe », et qui est devenu « cheloup », puis « sloup » ou « sloop » en anglais). Avec un ventre rond, le flibot peut contenir – et cacher – beaucoup d'hommes et cale peu de fond. Grâce à ses dérives latérales, il remonte relativement bien au près tout en pouvant naviguer en rivière, ce qui était un avantage de taille pour les flibustiers lors d'attaques de villes. Pour couronner le tout, les mâts pouvaient se rabattre sur l'arrière, initialement pour passer les ponts, mais cela permettait aux flibustiers de les cacher efficacement une fois arrivés aux alentours de la ville à prendre.

Pirogue

Il n'y a pas que les Indiens Caraïbes ou les indigènes d'Indonésie pour lancer des raids à partir de pirogues. Benjamin Hornigold, John Cockram et John West ramenèrent à eux trois 300.000 pièces de huit à Nassau entre fin 1713 et fin 1714 à bord de pirogues. Ces pirogues avancent à grand renfort de rames, appuyées par une voile au tiers. Fines et longues, elles peuvent porter chacune 30 hommes et du butin de volume modéré. Plus que tout, elles remontent au vent, contrairement aux navires marchands et de guerre s'aventurant dans le Golfe de Floride qui sépare la Floride de Cuba au Sud et des Bahamas à l'Est. Sans canons, elles tomberaient facilement à la merci de quelque sloop armé pour la guerre si elles ne tiraient pas si peu d'eau. En cas de problème, il vous suffira de les

pousser par-dessus les bancs de corail et de rochers des Bahamas pour fausser compagnie à vos poursuivants.

Polacre

Utilisée par les flibustiers lors de leurs expéditions, la polacre est avant tout un navire de Méditerranée. D'aucuns diront qu'il s'agit d'une perversion du chebec à l'usage de ceux qui ne savent pas manier la voile latine. La polacre a perdu beaucoup des capacités du chebec et sert surtout pour le commerce. Malgré tout, grâce à sa voile de trinquet latine, elle remonte plutôt bien au vent. Je vous la déconseillerais pour une tout autre raison. Ses mâts sont le plus souvent à pible – d'un seul tenant et non en tronçons –, ce qui les rend très fragiles et surtout très difficiles à réparer sans machine à mâter.

Flûte

On ne choisit pas toujours le navire idéal, mais entre un navire qui fait eau de toute part et une flûte dont la quille est saine, mieux vaut choisir la flûte. La flûte est malheureusement lente et remonte mal au vent du fait de sa coque très ronde, faite pour la charge. Son cul rond a l'avantage d'être résistant si vous vous faites seringuer – tirer dessus en enfilade de l'arrière à l'avant. Autre détail d'importance, vous pourrez passer facilement pour des marchands et révéler la supercherie une fois à quelques encablures de votre cible. La flûte ne nécessite que peu d'hommes d'équipage à la manœuvre, du fait de son faible port de toile par rapport à son tonnage. Si vous trouvez qu'elle se traîne et que vous êtes assez nombreux pour manœuvrer plus de voiles, rallongez les mâts de hune ainsi que les hautes vergues – pourquoi pas non plus les basses vergues. Vous pourrez ainsi gagner une trentaine de pieds[1] en envergure et presque doubler votre surface de voile.

Chitiha

On ne trouve la chitiha que dans la Méditerranée, mais sa coque élégante, qu'elle emprunte à la tartane, et son gréement léger de brigantin en feraient un excellent navire sur toutes les mers du globe. Voyez la tartane et le brigantin pour plus de détails.

Canonnière

La canonnière est un petit brigantin portant essentiellement des pièces de chasse et de fuite. Ce mode d'armement diminue considérablement la puissance de feu de ce navire, mais lui confère une originalité dont il serait dommage de ne pas tirer parti. Les pièces de chasse en particulier doivent être du plus gros calibre possible afin de mettre à mal la poupe ou le gréement de votre proie. Si la canonnière ne compte pas de sabords, percez-en pour ajouter des canons de bordée et vous aurez ainsi un navire redoutable, avec une puissance de feu similaire sur chaque bord, à l'avant et à l'arrière, ne laissant pas de répit à votre adversaire.

1. une dizaine de mètres

Navires spéciaux

Les navires qui suivent ne sont pas propres à pirater sur toutes les mers du globe. Ils sont très caractéristiques d'une région donnée, soit qu'ils soient faits pour naviguer dans cette région, soit que les matériaux de construction qu'ils nécessitent ne se trouvent qu'en cette région. L'usage d'un tel navire en dehors des zones où il croise habituellement vous ferait reconnaître de très loin, encore plus sûrement que votre pavillon noir, ce qui présente plus d'inconvénients que d'avantages.

Boutre (baggala, batelá, bédan safar, bhum, ghanja) et dhau

Les boutres sont des navires rapides, d'une taille variant de celle d'une fauvette à celle d'un chebec. Comme les chebecs, ils sont rapides au près et virent très bien. Voyez les considérations sur le chebec pour plus de détails, compte tenu du fait que les boutres ne sont vus qu'autour de la péninsule arabique, dans l'Océan Indien et sur la côte de Malabar.

Balor et piahiap

Les balors sont les navires principaux des pirates des Moluques. Ils remontent très bien au vent, ce qui est crucial dans cet archipel balayé par les vents qui contournent les îles. Leur forme très allongée est propice à la remontée au vent, mais pas aux canons de bordée. C'est peut-être pour cette raison qu'ils ne portent que des canons de chasse et de fuite – nombreux –, à moins que ce ne soit du fait d'un manque de technicité des pirates des Moluques, le tir en bordée étant particulièrement difficile. Cette forte puissance de feu de face présente toutefois ses avantages. Entre les mains de canonniers experts, les quatre pièces de chasse peuvent causer des dommages dévastateurs, pointées sur les vergues, étais et haubans ennemis. La bonne remontée au vent du balor et ses pièces de chasse en font également un chasseur redoutable, capable de gagner progressivement sur sa cible tout en lui assénant des volées conséquentes sans avoir à donner le travers pour cela. Son gréement est somme toute assez facile à prendre en main par un Européen, après quelques semaines d'entraînement toutefois. Si vous prenez un tel navire, avec lequel vous ne pourrez guère vous éloigner de l'Extrême-Orient, recrutez également des pirates locaux pour vous enseigner son maniement. Le piahiap est une version plus petite du balor et fera un très bon ranger pour aller chercher de plus petites proies et faire des raids à terre.

Galvette ou gallivat

Attention, si vous venez à posséder un tel navire, vous êtes soit en cheville avec le pirate Conajee Angria, soit en train de marcher sur ses plates-bandes. Dans le second cas, vous êtes dans de beaux draps et le mieux est de filer

à l'anglaise tant que vous n'êtes pas entouré d'une flotte de pirates qui veulent votre peau. Si Angria lui-même vous a donné un gallivat, vous avez fait une excellente acquisition. Non seulement ce navire remonte très bien au près, mais l'utilisation de ses nombreux canons de chasse et de fuite multiplie les options tactiques dans un combat naval contre un navire européen. Vous pourrez profiter de l'effet de surprise même face à un navire de guerre, avec une puissance de feu en chasse et en fuite équivalente à celle d'une frégate trois-mâts carré alors que votre navire est quatre fois moins volumineux. De plus, il est probable qu'une proie ne mettra pas longtemps à amener son pavillon dès le moment où elle sera sous le feu de votre chasse.

Le gallivat étant construit à partir de matériaux communs, rien ne s'oppose à son usage dans une autre zone géographique, si ce n'est qu'il faut avoir un charpentier qui en comprend la construction. En effet, sa coque n'est pas ronde mais à bouchains – successions de zones plates. Le navire est particulièrement rapide lorsqu'il s'appuie sur l'un des bouchains.

Grab

Les grabs sont des navires de taille tout à fait respectable utilisés principalement à des fins de piraterie sur la Côte de Malabar et ses environs. Ils sont très rapides au près et moins dans les allures portantes. Leur construction est proche de celle des gallivats, notamment pour ce qui est de l'artillerie. Tout ce qui s'applique aux gallivats s'applique aux grabs. Les deux navires diffèrent principalement par leur taille, qui les rend complémentaires dans la flotte et les flottilles de Conajee Angria.

Jonque

Les jonques chinoises, contrairement aux idées reçues occidentales, sont d'excellents navires, rapides et maniables, qui virent vent debout et atteignent des vitesses très supérieures aux navires européens. L'usage en piraterie de ce navire, bien que de très bonne facture, se limite à l'Extrême-Orient. En effet, sa coque est facilement transpercée par les gros boulets européens. Certes, les cloisons de la jonque l'empêchent de couler au premier boulet perçant les œuvres vives, mais vous aurez la fâcheuse impression de voir votre navire se transformer en passoire devant ne serait-ce qu'un cotre. La technique de l'éperonnage est une technique d'ailleurs très répandue sur la Mer de Chine, si bien qu'une jonque n'attaque une seconde jonque que si elle a l'avantage de la taille. Ceci dit, il n'est pas impossible que vous choisissiez ou soyez contraints de naviguer sur une jonque en Mer de Chine. Evitez les jonques japonaises et préférez les jonques cantonaises. Vous serez rapides, fragiles mais pouvant essuyer de lourds dommages dans les voiles et la coque sans perdre en maniabilité ni vitesse, ce qui peut suffire pour aborder votre cible. Choisissez alors une jonque construite en teck et renforcez la coque par un doublage en teck (Points de Structure ×1,5). Remplacez les canons chinois par des canons européens de faible calibre. Si vous comptez vous frotter à des jonques, préférez de multiples petits canons à quelques gros pour cribler la coque adverse, et installez autant de pierriers que vous pouvez sur le bastingage. Face à un navire européen, fuyez, ce qui ne devrait pas être trop difficile vu votre vitesse, sinon tentez l'abordage aussi vite que possible en évitant de vous trouver sous le feu de ses bordées. Si vous avez subi de lourdes avaries dues à une volée de boulets, optez pour la fuite côtière, car votre tirant d'eau est ridiculement faible, même face à une goélette.

Panoure

Voyez mes commentaires sur la galère pour ce qui concerne la mâture de la panoure, et sur la jonque pour ce qui concerne la coque.



Padouaccan

Le padouaccan est conçu pour chasser les pirates des Moluques, c'est donc un bon navire pour éviter les chasseurs de pirates qui croisent dans ces îles. Il remonte bien au vent et est d'une construction proche de nos tartanes. Voyez la tartane et le chebec pour les stratégies à adopter pour ce genre de navire.

Pontin

Voyez la goélette pour l'utilisation de cette goélette de facture espagnole caractéristique des Philippines.

Les navires de corsaires

Les navires aptes à la piraterie le sont à la course. La course peut se contenter de coquilles de noix pour attaquer des navires de commerce et les ramener au havre. Parmi les navires de corsaires, on trouve donc diverses chaloupes, la barque longue, le cotre, le lougre. Des navires de taille intermédiaire comme le brigantin, la flûte, le dogre ou la corvette sont également parfaitement adaptés. Cependant, les corsaires opérant pour la majorité en Europe, ils croisent souvent de forts bâtiments de guerre ennemis. Les corvettes, frégates et vaisseaux sont donc les bienvenus parmi les rangs des corsaires européens à l'œuvre en Atlantique, Méditerranée, Manche, Mer du Nord ou Mer Baltique. Cependant, de tels navires sont trop chers à armer pour des particuliers et sont en général prêtés par le Roy.

Règle optionnelle : Vitesse des navires de commerce

Les navires de commerce portent des petits mâts de hune et des vergues hautes courtes, ce qui leur permet de mieux tenir dans la mer et de réduire les effectifs nécessaires à la manœuvre au détriment de la vitesse du navire.

Les navires armés pour le commerce, qui peuvent être également armés pour la guerre, ont leur équipage nécessaire et leur vitesse divisés par un facteur 1,25 (prendre la mesure immédiatement inférieure sur la Table des Mesures et des Valeurs). En revanche, les Tests de Manœuvres dans le gros temps avec un navire armé pour le commerce sont Assez Faciles (+1). Tous ces modificateurs disparaissent si les hauts mâts et les hautes vergues sont rallongés.

Les fonctions des navires

Pêche et commerce de petit cabotage

Les navires de pêche et de petit cabotage ne peuvent être utilisés bien longtemps comme navires de pirates. Leur coque frêle et leurs petits canons, si tant est qu'ils en aient, ne sont bien souvent pas compensés par une grande vitesse. Ne restez pas trop longtemps sur un tel navire, car vous seriez à la merci de n'importe quel navire de guerre, ou chasseur de pirate, ou même capitaine de commerce se prenant pour un justicier.

Commerce de grand cabotage ou hauturier

Ayant l'apparence d'un navire de commerce, ces navires peuvent faire de bons navires pirates. Il en existe de rapides et de lents, de fragiles et de résistants. Chaque fois que vous prenez un navire de commerce, inspectez soigneusement sa marche avant de l'aborder et, après l'avoir amariné, regardez si sa muraille est épaisse, si son gréement est bon, et combien il peut porter de canons. La majorité des navires pirates, et en particulier les plus forts bâtiments, étaient des navires de commerce, comme le *Queen Anne's Revenge* de Teach, le *Sainte Marie* de Carnegie, le *Fancy* d'Avery, l'*Indian Queen* de La Bouche, le *Defiant* de Bowen, le *Soldado* de Chivers, le *Rover* de Howell Davis, le *Royal James* et la *Victoire* d'England, le *Prosperous* de Howard. Vous devrez lui ajouter autant de canons que possible et lui apporter les améliorations qui s'imposent, notamment au niveau du gréement.

Course ou chasseurs de pirates

Le *Barsheba* de Jennings et l'*Eagle* de Wills, ainsi que bien sûr le *Rœbuck* de Dampier et les *Duke*, *Duchess* et *Delicea* de Rogers étaient des navires corsaires, alors que l'*Adventure Galley* de Kidd avait été affrétée pour réduire la menace pirate. Ces navires sont bien entendu tout à fait adaptés à la course, ce qui explique pourquoi Jennings a gardé le Barsheba – qui en plus était un Jamaïcain (cf. page 377) – pendant toute sa carrière. Ils sont rapides et suffisamment armés pour affronter un navire marchand. De plus, leur fonction proche de la piraterie – chasse, attaque et pillage – impose qu'on les entretienne bien. Vous aurez donc mis la main sur un navire caréné de frais, avec une coque et une mâture en bon état. Cependant, à moins que vous ne soyez un corsaire que la paix a fait

pirate, vous avez peu de chance de mettre la main sur un tel navire par hasard.

Guerre

Le *Royal Fortune* de Roberts, arraché à la Compagnie royale africaine, ainsi que peut-être le *Benjamin* de Hornigold et la frégate de John Fenn étaient des navires de guerre. Ce sont les meilleurs navires que vous pourrez trouver car ils sont construits selon des plans étudiés et des normes étatiques. Ils peuvent porter de lourds canons et peuvent essuyer de lourdes volées de boulets. De plus, leur coque est fine et faite pour la marche, avec une dérive – phénomène de glissement sur l'eau qui fait avancer le navire en crabe lorsqu'il est au près – limitée. Vous devrez le caréner immédiatement après l'avoir récupéré, car tant qu'un navire de guerre est en mission, les algues et les coquillages s'accumulent sous la coque. Si vous mettez la main sur un navire de guerre, vous pouvez être sûr que la nation que vous avez privée d'un navire fera tout son possible pour vous le reprendre. De même que pour les navires corsaires, mettre la main sur un navire de guerre est extrêmement rare. Il faut être fou ou s'appeler Teach, Bellamy ou Roberts pour affronter sans sourciller un navire de guerre. Même si vous avez le dessus, un navire de guerre ne se rend pas face à un pirate et sait se replier en bon ordre. Le plus sûr moyen de disposer d'un navire de guerre est de se mutiner à son bord.

Douanier et garde-côtes

Voilà un excellent compromis. Les navires douaniers sont en général petits : ce sont soit des sloops, soit des cotres, soit des pataches. Les garde-côtes sont des navires de guerre de petite taille, du sloop au brick, dangereux à approcher, mais diablement intéressants à posséder. Si vous voulez prendre un douanier ou un garde-côte, faites-le par la ruse dans un port ou un mouillage, mais jamais en mer. Les douaniers sont en général très armés pour dissuader les navires entrant dans un port de refuser qu'on les aborde. Les garde-côtes le sont également et sont de plus rapides, pour pouvoir fondre sur les smogleurs et interlopes qui fuiront à leur vue. En termes d'entretien, les garde-côtes sont entretenus comme les navires de guerre, c'est-à-dire assez mal sous la coque et très bien sur le pont. Les douaniers remportent la palme. Toujours à poste dans les ports ou les baies, ils n'ont pas besoin de déployer des trésors de rapidité et traînent des algues de plusieurs pieds. Les deux navires sont donc à caréner d'urgence, en prenant bien soin pour le douanier de remplacer toute latte de bordé, voire tout couple ou toute varangue suspectés d'être pourris.

Négrier

« Misson était persuadé d'une chose : certains hommes nés et élevés dans l'esclavage, dont l'esprit brisé était incapable d'une pensée généreuse, pouvaient se montrer suffisamment ignorants de leurs droits inaliénables et des charmes de la liberté pour danser sur la musique de leurs propres chaînes. »

Capitaine Johnson, Histoire générale des plus fameux pyrates

Les négriers sont parmi les navires les plus rapides, le plus souvent gréés en bricks. Ils sont construits pour la vitesse, car la précieuse cargaison qu'ils contiennent, entassée dans des sortes de sarcophages putrides, est décimée chaque jour qui passe par les maladies, la terreur et le désespoir. Chaque jour gagné correspond à une différence de gain substantielle pour les armateurs. Les meilleurs navires sont donc choisis pour cette tâche. On dit que le *Whydah* de Bellamy pouvait atteindre 13 nœuds par vent établi. Vous repérerez aisément un négrier, et de loin grâce à ses ponts supplémentaires construits sur tout le gaillard d'arrière – le plus souvent. Si vous mettez la main sur ce type de navire, qui peut contenir, en plus des esclaves, des défenses d'éléphant et de la poudre d'or, à moins que ce ne soit comme le *Whydah* l'or de la récente vente de cette cargaison, testez-en les capacités nautiques. Si elles sont au rendez-vous, démontez les ponts supplémentaires, bardez-le de canons et conservez-le ! Si vous ne vendez pas les esclaves, sachez que le fait de les libérer et de les considérer comme des blancs en fera les plus féroces défenseurs de votre navire et des valeurs pirates.

Interlope ou smogleur

Les interlopes sont en général de taille petite à moyenne, de construction relativement frêle, avec un bon compromis entre la vitesse et la capacité de charge. Les interlopes doivent en effet être discrets et rapides pour pouvoir transporter leur cargaison de contrebande d'un point à un autre sans se faire prendre. Ils ne sont pas ou sont peu armés, car la fuite est leur meilleure stratégie pour protéger leur précieuse cargaison. Ce sont donc de bons navires pour les raids rapides, mais pas pour des attaques en haute mer.

Paquebot

Les paquebots ou paquet-boats ont pour fonction de transporter un message entre deux points, qui peuvent être aussi proches que deux vaisseaux d'une escadre ou aussi éloignés que Rochefort et l'Acadie. L'armement nécessaire sur ce genre de navire dépend de la teneur

du message. Le plus souvent, le message a une vocation militaire ou politique et le paquet-boat doit pouvoir le défendre face à l'ennemi. Les canons ne doivent en revanche pas handicaper la bonne marche du navire. Celui-ci est en général de la taille d'un aviso – qui remplit des fonctions très similaires dans la marine de guerre – ou d'une frégate. Les paquet-boats sont donc en général choisis – plus encore que les négriers – pour leur vitesse et sont armés pour la course. Ils sont carénés régulièrement – au moins une fois l'an – et font en conséquence de parfaits navires de pirates. S'il devait leur être reproché quelque chose, je dirais que leur fonction ne requiert pas d'eux qu'ils soient d'une solidité à toute épreuve face aux boulets, mais cela n'implique pas qu'ils soient forcément fragiles. Si vous pouvez mettre la main sur ce genre de navire, ce qui devrait être rare et arriver au plus une fois dans votre carrière, ne montrez pas un stupide attachement pour votre navire actuel et réalisez cet échange des plus profitables.

Les tailles de navires

On dénombre quatre grandes catégories de navires. Vous devrez adapter votre stratégie à la taille de votre navire plus encore qu'à son gréement.

Les embarcations (canoë, chaloupe, pirogue, pinnasse)

Fragiles, peu armées, leur usage se limite à la proximité des bancs, comme les Bahamas, ou des réseaux de cayes, comme au Sud de la Floride ou de Cuba. Leurs apparitions doivent être courtes et fulgurantes, tout comme leur disparition entre les cayes, derrière des hauts-fonds ou des récifs. Ne sous-estimez pas ce genre d'embarcation pour ce qui est de vous enrichir, car elles ont fort réussi au Flying Gang d'Hornigold. Une bonne embarcation doit tirer peu d'eau, être rapide et bien remonter au vent pour vous être utile dans votre quête de gloire et de richesse. Les pirogues et canoës sont en général bas sur l'eau, ce qui les rend peu visibles dès que les moindres vagues rident la mer. De plus, les pagaies sont nettement plus silencieuses que les avirons qui craquent en tournant sur leurs dames de nage.

Les esquifs (barque, sloop, cotre, lougre, felouque, tartane)

Les esquifs sont de parfaits navires pour pirater. Très maniables, rapides, remontant bien au vent, avec un faible tirant d'eau, ils ont toutes les qualités pour rattraper une proie et pour fuir un navire de guerre.

Les avisos (brick, goélettes, brigantin, chebec, corvette, galères)

« La Sultana *n'était pas aussi grande que Bellamy l'aurait aimé, mais elle servirait parfaitement de tremplin, un outil qui lui permettrait de prendre une véritable frégate. »*

Colin Woodard, The republic of pirates

Rapides, ils compensent leur moindre manœuvrabilité par rapport aux esquifs par une puissance de feu conséquente : de parfaits navires pirates.

Les vaisseaux (frégate, deux-ponts)

Les lourds vaisseaux sont intéressants comme force de dissuasion, mais vous devez garder à l'esprit, garçons, que bien que vous soyez de bons marins, la possession d'un tel navire ne vous rend pas invincibles face à un navire de guerre entraîné. De plus, vous devrez vous entourer d'avisos et d'esquifs pour être parfaitement efficaces, ce qui fera monter votre nombre d'hommes d'équipage à un niveau tel que vous devrez décupler votre agressivité pour ne serait-ce que subvenir aux besoins de chacun. La possession d'un vaisseau de ligne vous offre tout de même une confortable sécurité, vous permettant de vous confronter à deux, trois, ou treize navires à la fois, comme Roberts – même si un sloop a suffi à Edward Low pour faire de même.

Choisir un navire de sa région

Choisir un navire rencontré dans la région où l'on croise présente des avantages cruciaux d'un point de vue tactique, d'un point de vue logistique et d'un point de vue nautique.

Avantage tactique

Naviguer sur un navire peu usuel vous rend extrêmement reconnaissable. Aussi, de loin, votre adversaire se méfiera de vous. Si vous naviguez sur un chebec dans les Antilles, vos voiles à antennes seront les premiers éléments reconnus par la vigie du navire de commerce que vous chassez. Les voiles latines étant rares dans le Nouveau Monde (plus encore le long des côtes de l'Amérique du Nord), votre adversaire prendra soin, dans le doute, de prendre le large. Si vous avez fait parler de vous sur un tel navire, vous pouvez être sûr qu'il fuira toutes voiles dehors. S'il s'agit d'un navire de guerre au contraire, il saura immédiatement à

qui il a à faire et pourra sur le long terme établir une tactique pour vous faire amener votre pavillon. Pire encore, n'escomptez pas maquiller votre navire pour cacher votre identité : il sera désormais votre carte de visite.

Avantage logistique

Plus grave encore, certains navires requièrent des bois ou voiles de qualité exceptionnelle qui ne peuvent être trouvés dans certaines régions du globe. Une fois encore, l'exemple du chebec ou de la tartane est parlant. Les mâts et les antennes de ces navires à voiles latines gigantesques nécessitent des essences de bois à la résistance et à l'élasticité remarquables. Si vous subissez des avaries dans la mâture, vous risquez de devoir employer des essences de bois inadéquates qui soit affaibliront les qualités nautiques de votre bâtiment, soit se briseront à la moindre saute de vent. Sur le chebec et la tartane – encore eux – le coton est trop épais pour permettre aux voiles de porter par faible vent et pour permettre aux antennes de résister lorsque celui-ci monte.

Avantage nautique

Si vous naviguez dans des régions où les côtes tombent abruptes dans la mer et où les hauts-fonds sont rares, préférez un navire à fort tirant d'eau qui dérivera moins et auquel un plus grand rapport tirant d'eau sur longueur permettra de tourner rapidement. Au contraire, dans une région comme les Caraïbes, les Bahamas en particulier, il est de loin préférable de naviguer sur un navire de faible tirant d'eau, même au prix d'une vitesse inférieure – au près en particulier.

Enfin, certaines zones du globe sont plus sujettes aux tempêtes, ouragans et cyclones que d'autres. Le navire que vous aurez choisi doit pouvoir essuyer les intempéries auxquelles vous serez confrontés.

Si le vent est susceptible de monter subitement, vous devez pouvoir réduire la toile rapidement. Un navire à voile latine, donc, parait à première vue inapproprié dans les Antilles ou dans l'Océan Indien, mais il n'en est rien, car vous pouvez également modifier vos méthodes de manœuvres pour ce genre de situations. Pour réduire la toile rapidement sur un navire à voile latine, vous pouvez manœuvrer exactement comme avec une voile au tiers (à part sur un lougre) : en affalant l'antenne sur le pont – ou à 3 ou 4 pieds[1] du pont pour éviter les vagues – où soit vous prendrez votre ris, soit vous carguerez la voile pour hisser le maraboutin ou le tréou. Votre navire doit également disposer de voiles de tempêtes : trinquette, tourmentin, pouillouse, tréous, etc. Enfin, votre navire doit se comporter correctement dans le gros temps, une situation pendant laquelle tous ses défauts seront amplifiés à l'extrême : un navire ardent partira irrésistiblement bout au vent, un navire mou sera intenable au largue dans les vagues, etc.

Dans certaines régions comme la Mer des Caraïbes, des calmes plats peuvent survenir subitement et durer des semaines, épuisant les vivres et rendant les hommes fous sous le soleil. Un navire disposant d'avirons vous évitera d'exposer des hommes au soleil dans une chaloupe et vous permettra de les protéger sur le pont – ils le seront déjà si vous naviguez sur une galère. Les lougres, galères, chebecs, tartanes, et certains sloops et cotres seront donc précieux dans ces conditions.

Par tempête, la mer est énorme, les vagues viennent balayer le pont et descendent jusque dans la cale. Il est donc vital que vous ayez des pompes des plus efficaces ou que votre navire mouille peu – peu d'eau passe par-dessus le bastingage.

1. environ un mètre



Tirer parti des capacités de votre navire

Choisir un navire de sa région est donc important, mais cet élément doit être tempéré par les qualités nautiques du navire : naviguer sur un chebec vous rend impossible à rattraper au près, alors qu'un navire à trait carré – à voiles carrées – tente péniblement de remonter au vent.

Modifier un navire pour la piraterie

Voici quelques améliorations auxquelles vous ne penserez pas (pour les autres, cf. *À feu et à sang* page 155).

Légèreté

« Riches désormais de cent quatre-vingt hommes, ils se transportèrent de la galère sur le portugais qu'ils échouèrent. Ils en démontèrent le pont supérieur et, afin de le rendre plus résistant aux intempéries, l'amputèrent d'une grande partie de son plat-bord. »

Capitaine Johnson, Histoire générale des plus fameux pyrates

Un navire léger sera plus rapide et avec un plus faible tirant d'eau. S'il est allégé dans ses hauts – les zones de sa coque qui sont les plus hautes sur l'eau – il gîtera moins au près, roulera moins au grand largue ou vent arrière. Vous pouvez donc enlever toutes les décorations, en particulier les plus hautes : celles du château arrière. Votre navire sera plus rapide, mais reconnaissable comme navire pirate, même si la tendance à la sobriété est croissante au XVIII[e] siècle sur les navires en général. Comme solution intermédiaire, vous pouvez démonter toutes les décorations de votre navire et les conserver dans la cale, pour les remonter à l'approche d'un port.

Certains pirates vont plus loin et démontent également la dunette, et le château avant si le navire en compte un, pour obtenir un pont plat et bas. Cette baisse du centre de gravité améliore considérablement les qualités nautiques du navire. La plus faible gîte du navire lui permet de porter plus de toile, et donc d'avancer plus vite. Le navire se comportera également mieux dans la forte mer et peut gagner un pied et demi[2] de tirant d'eau. Bien évidemment, la suppression de la dunette prive le capitaine d'une salle du conseil, et une telle modification n'est pas réversible, si bien que le navire sera définitivement reconnaissable comme un navire pirate.

2. un demi-mètre environ
3. idem

Adapter une pirogue à la mer

Le choix d'une pirogue peut être judicieux dans des réseaux de petites îles séparées par des zones de bas-fonds et toutes proches d'une route commerciale, comme les Bahamas. En revanche, la pirogue tient mal la mer et a tendance à embarquer beaucoup d'eau, ce qui la ralentit et peut potentiellement la faire chavirer. La muraille peut donc être rehaussée d'un bon pied et demi[3], ce qui vous permettra de vous aventurer en haute mer. Je vous conseille néanmoins d'embarquer quelques gueuses de plomb, que vous amarrerez au centre du navire, pour que les poids que vous avez ajoutés dans les hauts ne diminuent pas la stabilité de votre pirogue.

Armement

Les petits navires portent des canons de petit calibre car les gros canons ont un recul important qui nécessite de la place, donc une largeur minimale du navire. Vous pouvez compenser cette faible puissance de feu par des canons de murailles et pierriers comme le font les autres pirates. Je vous propose ici une autre solution pour embarquer des canons d'un calibre au-dessus de ce que votre largeur de navire vous permet de prendre : placez vos canons en quinconce, si bien qu'un canon, lors de son recul, reculera entre les deux canons situés derrière lui.

Ensuite, les plus forts canons appuient en navigation sur la coque et fragilisent les couples et le bordé dans la tempête. Pour limiter cette fragilisation, vous pouvez intercaler une épaisse planche horizontale entre la gueule du canon et la coque, pour que la pression réalisée par l'appui du canon sur la coque se répartisse sur les couples voisins. Vous pouvez également amarrer les canons en vache contre la muraille, fût pointant vers l'avant du navire, ce qui évite d'abîmer la coque, mais rallonge considérablement le temps de la première recharge. À ce propos, je vous en supplie, ne profitez pas du gain de place offert par des canons mis en vache pour encombrer le pont de la batterie. Réaliser le branle-bas de combat risquerait alors de prendre des heures à un moment où les minutes compteront peut-être. Enfin, vous pouvez laisser les canons en poste de combat avec le fût sortant de la coque. Dans ce cas, les mantelets de sabords doivent être percés d'un trou et être parfaitement ajustés pour ne pas laisser l'eau entrer. Cette méthode n'est pas sans désavantage, car les canons au vent augmentent le fardage – donnent prise au vent – tandis que les canons sous le vent, s'ils sont sous l'eau, ralentissent le navire et tendent à le faire abattre. De plus, si de l'eau de mer s'est introduite dans l'âme du canon malgré la tape – bouchon qui la protège de l'humidité – vous ne pourrez pas faire feu.

Navires du monde entier

Schémas techniques de navires

Tout au long des deux volumes de ces carnets, vous trouverez des descriptions très détaillées d'un échantillon, que j'espère représentatif, de navires auxquels vous serez souvent confrontés, à moins que vous ne naviguiez un jour dessus. Vous trouverez pour chacun d'entre eux :

- **Des plans de la mâture**, qui vous donneront un aperçu des mâts, espars (vergues, cornes, antennes et bômes), voiles et cordages de ces navires ainsi que de leur fonction. Il vous sera ainsi plus facile de vous les représenter, de les nommer et de les retrouver.
- **Des plans de pont**, qui vous aideront à vous représenter le pont et les pièces, mais également à déterminer où vous pourrez vous cacher lorsque vous naviguerez comme voyageur clandestin, lorsque vous les aborderez en toute discrétion ou lorsque vous en ferez l'abordage. Des signes vous indiqueront pour chaque élément de décor la manière dont vous pourrez interagir avec lui. Vous pourrez vous cacher derrière certains éléments, que ce soit debout (ᛯ), accroupi (ʃ), allongé (¬) ou encore en vous suspendant (ʃ). Ces signes rendent donc compte de la hauteur de l'élément de décor. D'autres éléments pourront vous servir d'arme (†) ou vous serviront à gêner ou à faire tomber l'adversaire (‡). Quand un signe est associé à un numéro de salle, il indique ce que la salle contient (exemple : « 12† » signifie que la salle 12 contient une ou des armes ou des objets qui peuvent en faire office).
- **Un schéma décrivant le navire sous différentes allures**, afin de vous aider à vous le représenter et à le reconnaître plus facilement de loin.
- **Un ou plusieurs schémas décrivant la voilure du navire** et comment celle-ci varie en fonction du vent, avec les ordres du second pour changer de voilure lorsque la force du vent change. Vous pourrez utiliser ces schémas en partie en faisant lire à haute voix, lors d'une réduction ou augmentation de la toile, les ordres correspondant par le joueur interprétant le second, ou à défaut le capitaine ou le canonnier.
- **Plusieurs schémas décrivant des manœuvres complexes** de ce type de navire, comme le virement de bord ou l'appareillage. Pour chaque manœuvre, de temps en temps, vous pourrez faire lire à voix haute au joueur interprétant le second, ou à défaut le capitaine ou le canonnier, les ordres correspondant à la manœuvre. Quant à vous, maître de jeu, vous pourrez lire les descriptions associées à chacun de ces ordres, pour que tout le monde se les représente.
- **Enfin l'équipage détaillé du navire**, en particulier les officiers, soldats, officiers mariniers et surnuméraires.

Intérêt dans Pavillon Noir

Voici quelques centaines de navires, de fonctions ou de types de navires. Vous pouvez décider d'en introduire volontairement dans votre partie, ou bien laisser l'aide de jeu Voile en vue ! (cf. page 510) le décider pour vous.

Types de navires

- **Aviso**. Nom générique désignant un petit navire de guerre, qu'il soit un petit brick, un brigantin, un cotre, une goélette ou un lougre. Rapide et armé « pour la course », il a pour fonction le transport d'information entre deux régions ou entre les navires d'une escadre.
- **Arondelle**. Nom générique donné aux frégates, aux corvettes et aux avisos.
- **Bateau**. Nom générique donné à un petit navire avançant à la voile et à la rame.
- **Boot** (Provinces-Unies). Nom donné à toutes les embarcations à rames.
- **Cabotier**. Se dit d'un navire qui fait du cabotage – qui va de cap en cap. On parle de petit cabotage pour de la navigation à la journée sans s'éloigner des côtes et de grand cabotage pour une navigation qui s'éloigne quelquefois des côtes. Les cabotiers sont en général de petits navires trop frêles ou aux qualités nautiques insuffisantes pour naviguer dans la forte mer.
- **Cap-hornier**. Se dit d'un vaisseau qui passe le Cap Horn – les navires dont la taille est inférieure à celle d'une frégate n'y survivraient pas.
- **Embarcation**. Nom générique donné à un petit bateau avançant principalement à la rame.

- **Esquif**. Nom générique donné à un navire de petite taille.
- **Hauturier**. Nom générique donné aux navires (ou aux pilotes des navires) au long cours, qui traversent de longues distances sans voir les côtes et se repèrent avec les astres. Contraire de cabotier.
- **Vaisseau**. Nom générique donné aux navires de grande taille aptes à parcourir tous les océans par tous les temps.

Fonctions

- **Allège**. Sert à charger ou à décharger son navire, à apporter de l'armement aux navires de guerre ou à porter une partie de la cargaison d'un navire pour l'alléger.
- **Armadille**. Petite escadre espagnole chargée de la garde des côtes en Nouvelle-Espagne, côté Mer des Caraïbes ou côté Mers du Sud.
- **Armateur**. Navire armé (par un armateur) pour faire la course.
- **Banquier** (Terre-Neuve et Europe du Nord). Navire pêchant sur le grand banc de Terre-Neuve et conservant sa morue dans le sel. (Il existe un autre groupe de pêcheurs de morue, les Terre-neuviers, qui pêchent la morue depuis la côte et la font sécher à terre, sans sel.)
- **Boucanier** (Antilles). Navire servant au transport de la viande boucanée et des peaux ramenées par les boucaniers. Actif jusqu'en 1670.
- **Brûlot**. Le brûlot est de moins en moins utilisé au cours du XVIII[e] siècle, et il sera abandonné sous l'Empire. C'est un navire de taille et de qualités nautiques modestes – encore que disposer de brûlots de bonne qualité élargit le panel d'interventions possibles – destiné à être sacrifié pour incendier un navire adverse en brûlant lui-même. La poudre est rassemblée sur l'avant dans un long boudin de toile goudronnée nommé saucisson. On dit « préparer le saucisson ».
- **Buy boat**. Nom générique donné aux navires des colonies anglaises d'Amérique qui ramènent au port les poissons des navires de pêche, comme le fait le chasse-marée sur la côte atlantique française.
- **Canoë**. Nom générique donné à une petite pirogue.
- **Canot**. Nom générique donné à une embarcation non pontée servant d'annexe à un navire. Le canot peut porter des voiles comme des avirons. Les canots et chaloupes servent principalement à transporter des passagers, à communiquer entre navires, à amariner une prise, à rechercher un homme à la mer, à mouiller une ancre, à récupérer un orin, à transporter un filin, à faire de l'eau et du biscuit et à transporter la cargaison de la terre au navire et inversement. Cependant, ils peuvent aussi remorquer le navire dans le petit temps pour chasser une proie ou bien même rattraper directement la proie. Parmi leurs nombreuses utilisations tactiques, on compte : transport de troupes, empêcher une proie de s'échouer volontairement, harcèlement d'une proie pour donner le temps au navire de venir à portée de canons, attaque d'une prise au mouillage, déplacement silencieux la nuit, etc. Les canots tiennent mieux la mer que les pirogues, protègent mieux de la mitraille ou de la mousqueterie ennemie et peuvent porter un ou deux pierriers.
- **Capitan** (tout pays sauf France). Nom donné à la galère de l'amiral d'une flotte de galères.
- **Capre** (Dunkerque). Navire corsaire de Dunkerque.
- **Caravelle** (Méditerranée). Nom générique donné par les Turcs aux navires de fortes dimensions.
- **Carèbe** (Méditerranée). Nom des navires arabes de cabotage à faible tirant d'eau : chebecs, felouques, louds.
- **Cartel** (Nord de l'Europe). Nom générique donné à un navire portant des prisonniers pour un échange de prisonniers de guerre.
- **Chasse-marée** (Europe). Nom générique donné aux navires qui ramènent au port le fruit de la pêche.
- **Découverte** (marine de guerre). Nom générique donné à un navire partant découvrir l'ennemi ou une côte, en général une frégate ou un aviso. On dit « la découverte » pour nommer ce navire, et on dit de ce navire qu'il est « à la découverte ».
- **Eclaireur** (marine de guerre). Nom générique donné à un navire éclaireur, en général une frégate ou un aviso.
- **Flûte**. Nom générique donné aux navires qui ont un arrière rond et solide, par opposition à la pinasse, qui a un cul plat et fragile.

« Sous le prétexte de ces commissions de garde-côtes, les Espagnols, viennent souvent piller nos colonies éloignées et nos navires transportant du sel ou le produit de ces îles. »

Gouverneur Phenney, in Calendar of State Papers Colonial, America and West Indies: Volume 34, 1724-1725

- **Garde-côte**. Navire de guerre dont la fonction est de protéger les côtes contre les corsaires, pirates et trafiquants.
- **Hôpital**. Nom générique donné dans une escadre à un navire de la taille d'une frégate ou d'un deux-ponts, dégarni de canon, servant au transport et au soin des blessés.

- **Interlope**. Navire pratiquant le trafic ou le commerce en concurrence avec un monopole.
- **Kapal** (Indonésie et Indochine). Nom local donné aux navires à voiles carrées.
- **Kirlang-Hisch** (flotte Turque). Aviso dont use le navire amiral de la flotte turque pour transmettre des informations.
- **Lettre de marque**. Navire corsaire.
- **(Une) Mouche** (marine de guerre). Nom générique désignant un navire de guerre de petite taille (brick, cotre, goélette ou lougre) dont la fonction est d'espionner l'ennemi.
- **Négrier** (Atlantique). Navire du commerce triangulaire. La spécificité de sa cargaison impose une modification de la structure de la coque (cf. Négrier page 407).
- **Bâtiment d'observation** (marine de guerre). Nom générique d'un navire de l'escadre chargé d'observer les mouvements de l'ennemi.
- **Parlementaire** (France). Nom générique donné à un navire devant parlementer avec l'ennemi, par exemple pour échanger des prisonniers. Il porte deux pavillons de nationalité : le sien et celui de la nation ennemie. Il est armé d'au plus deux canons pour appeler un navire allié à l'aide ou pour demander à l'ennemi un bateau-pilote afin d'arriver à destination.
- **Passager**. Bateau ou barque dont la fonction est de permettre à des particuliers de traverser une rivière, un port ou une rade, ou encore de longer les côtes.
- **Pinasse** (jusqu'au milieu du XVIII^{e} siècle). Nom générique donné aux navires qui ont un arrière plat et très fragile, par opposition à la flûte, qui a un cul rond.
- **Pirogue** (Indes). Cf. Chaloupe ou Prao. Embarcation faite d'un tronc d'arbre creusé. Elle est par conséquent longue et étroite, et ne tient pas bien la mer. Elle peut être stabilisée par un balancier, sorte de petite coque supplémentaire à quelques pieds[1] de la coque principale. La majorité des pirogues avancent – rapidement – à la pagaie, mais certaines sont voilées et s'apparentent alors au prao. Le mât et les espars sont alors souvent taillés dans du mahot (le plus commun), dans du cèdre (le plus résistant et le moins putrescible) ou dans un arbre à coton (le plus aisé à tailler). Les pirogues sont généralement plus longues et plus larges que les canoës. Il faut une à trois semaines pour fabriquer une pirogue.
- **Prise**. Nom générique donné à un navire pris à l'ennemi. On dit amariner la prise, un capitaine de prise, un équipage de prise, etc.
- **Réale** (France). Nom donné à la galère de l'amiral d'une flotte de galères.
- **Répétiteur** (marine de guerre). Nom générique donné aux vaisseaux d'une escadre chargés de répéter les ordres et signaux – au moyen des voiles ou de pavillons de signalisation – donnés par l'amiral pour permettre leur transmission à toute l'escadre. Les répétiteurs sont commandés par des officiers généraux – dont le grade est juste en dessous de celui d'amiral.
- **Reprise**. Nom générique donné à un navire qui avait été capturé par l'ennemi et qui vient de lui être repris.
- **Réserve** (marine de guerre). Nom générique donné à un certain nombre de navires chargés d'attaquer au moment opportun, et qui ne sont donc pas en ligne de bataille. Les réserves cachent autant que possible leur nombre à l'ennemi en restant groupés, et cherchent à acquérir ensemble l'avantage du vent pour se montrer les plus efficaces possible le moment venu.
- **Réserve** (port). Dans un port, une réserve est un vieux navire, incapable de naviguer, qui se met à couple – côte à côte – d'un navire mouillé ou à quai pour que celui-ci puisse y prendre toutes les pièces dont il a besoin. On l'appelle aussi « navire magasin ».
- **(Bateau de) santé** (port). Petite embarcation que l'on trouve dans tous les ports d'importance. Elle accoste le navire après le douanier, pour qu'un officier de santé, dépêché par le comité de santé du port, vérifie la bonne santé de l'équipage. Celui-ci n'est pas autorisé à se rendre à terre tant que cette formalité n'a pas été remplie.
- **Smogleur** (Manche, Mer Baltique, Mer du Nord). Petit navire de contrebande.
- **Stationnaire** (partout). Nom générique pour un petit navire de guerre (goélette, brick, chebec) affecté au contrôle sévère de l'entrée et de la sortie d'un port. Il envoie sa chaloupe à tout navire entrant et reçoit la chaloupe de tout navire sortant. En cas d'irrégularité présumée, le capitaine du stationnaire fait procéder à une inspection du navire et de sa cargaison. Le stationnaire fait son rapport directement aux autorités du port. Contrairement au douanier, un stationnaire est un navire de guerre.
- **Traineur** (dans une flotte). Nom générique pour désigner un navire qui marche mal par rapport aux autres et qu'il faut toujours attendre.
- **Transport** (partout). Nom générique donné aux navires de toute taille affrétés par l'État pour le transport des troupes, des munitions et des provisions.
- **Terre-neuvier**. Pêcheur à la morue sur l'île de Terre-Neuve, séchant la morue à terre.
- **Vaisseau de rang 1** (partout). Trois-ponts de 100 à 120 canons.

1. 1 ou 2 mètres

- **Vaisseau de rang 2** (partout). Trois-ponts de 90 à 100 canons.
- **Vaisseau de rang 3** (partout). Deux-ponts trois-mâts carré de 64 à 90 canons.
- **Vaisseau de rang 4** (partout). Deux ponts de 50 à 64 canons.
- **Vaisseau de rang 5** (partout). Frégate de 32 à 40 canons.
- **Vaisseau de rang 6** (partout). Frégate trois-mâts barque de 20 à 28 canons. Éventuellement Brick, Corvette et Goélette de guerre.
- **Vedette** (marine de guerre). Nom générique donné dans une escadre à un aviso chargé de repérer l'ennemi alors que l'escadre est au mouillage (ex : « le cotre est en vedette »).

Les navires

- **Aak** (Rhin, Provinces-Unies). Cf. Sloop. Navire néerlandais à bouchains (la coque n'est pas ronde mais présente des aplats) et à dérives latérales, gréé comme un sloop ou comme un ketch. Il sert au transport du vin.
- **Accon** (Europe et Antilles). Cf. Barge. Sortes de barges ou chalands de forme carrée d'environ 8m de long utilisées pour charger les navires de commerce et faire de l'eau pour les navires de guerre.
- **Actuaire** (France et environs). Cf. Galiote. Petite galère française servant au transport et au débarquement de troupes.
- **Adewu** (Afrique : Togo). Cf. Pirogue. Pirogue togolaise à la forme bananée et avançant à la pagaie.
- **Aiguille** (France : Vendée et Garonne). Cf. Chaloupe. Barque de pêche fluviale, appelée aussi orphie.
- **Aissaugue** (France : Agde). Cf. Sloop. Bateau de pêche de 6,5 m de long avançant à la voile et à l'aviron.
- **Aiyebu** (Nouvelle-Guinée). Cf. Pirogue. Pirogue à balancier aux extrémités pointures. Elle est mue par une voile triangulaire sur un mât amovible.
- **Akona** (Nouvelle-Guinée). Cf. Pirogue. Sorte de catamaran fait de deux pirogues reliées par une plateforme en bois.
- **Almadie** (Afrique : Ouest). Cf. Grand Prao. Grande pirogue portugaise de 80 pieds[1] de long sur un peu plus de 3 ou 4 pieds[2] de large avec une proue et une poupe pointues.
- **Anan** (Amérique du Sud : Terre de feu). Cf. Pirogue. Canoë de 8m de long conçu en cousant des écorces les unes avec les autres. L'anan avance à la pagaie.

1. 25 mètres environ
2. plus d'un mètre

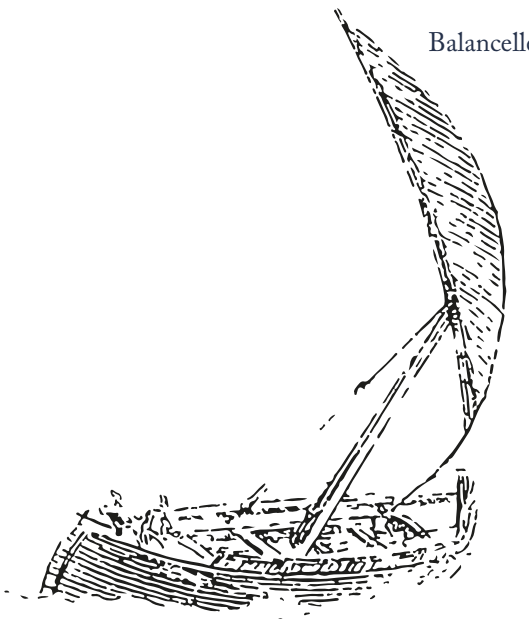
Caractéristique des autres navires

Les navires qui suivent ne sont pas détaillés. Si vous voulez en introduire dans vos parties, référez-vous aux caractéristiques du navire donné en référence (ex : *cf.* Brick).

- **Anjeela** (Île de Ceylan). Cf. Pirogue. Catamaran servant au transport des passagers, logés dans une cabine sur la plateforme joignant les deux pirogues.
- **Ao-tseng** (Chine). Cf. Chaloupe. Bateau de pêche chinois de 8m de long et de 3m de large.
- **Aque** (Rhin et Hollande). Cf. Barge. Bateau plat à bords élevés dont la partie supérieure est incurvée vers l'intérieur du navire et présentant proue et poupe haute.
- **Arosutahu** (Guyane). Cf. Pirogue. Embarcation arawak creusée dans un tronc.
- **Arut** (Bornéo). Cf. Pirogue. Pirogue de Bornéo à l'avant pointu et à l'arrière carré.
- **Azoga** (Antilles, Espagne, Nouvelle-Espagne). Cf. Marchand. Nom des bâtiments espagnols chargés de transporter le vif argent (mercure) pour le raffinage de l'or des mines de Lima ou du Mexique.
- **Bac** (partout : rivières et port). Cf. Barge. Embarcation de forme rectangulaire et à fond plat destinée au passage d'une rive à l'autre d'une rivière ou d'un endroit à l'autre d'un port.
- **Bacasas** (Europe). Cf. Tartane. Ancien navire de petite taille à l'avant relevé et à l'arrière bas.
- **Bachot** (Europe). Cf. Chaloupe. Très petit canot pour le transport dans des zones de faibles profondeurs (rivières, hauts-fonds).
- **Badra** (Australie). Cf. Pirogue. Pirogue australienne à double balancier.
- **Baganda** (Afrique de l'Est : Kenya, Mozambique et Tanzanie). Cf. Pirogue. Pirogue à balancier taillée dans un tronc. Sa proue et sa poupe sont arrondies. De plus, sa proue est plus longue au niveau de l'eau qu'au-dessus.
- **Baggala** (Mer Rouge, Afrique de l'Est, Océan Indien). Cf. Chebec. Sorte de boutre arabe de 150 à 500 tonneaux, de 30 à 50m de long, portant deux mâts à voiles latines et une plateforme arrière comme le chebec.

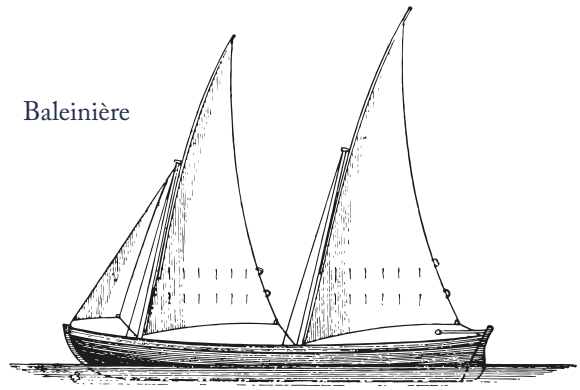
- **Baidar** (Russie : Kamchatka et Sibérie ; Amérique du Nord : Fleuve Saint-Laurent). Cf. Chaloupe. Esquif en peau sur une armature d'os, portant une voile et des avirons. Le pont est recouvert d'une tente en cuir.
- **Bajara** (Gange). Cf. Brigantin. Embarcation de grande taille destinée à la plaisance et au transport de passagers. Son fond est plat et sa coque présente une grande largeur par rapport à sa longueur. Les passagers sont logés sous une sorte de dunette.
- **Balam** (Golfe Persique). Cf. Tartane. Boutre à arrière pointu.
- **Balancelle** (Naples, Espagne). Cf. Catalane. Esquif à l'avant et à l'arrière pointus originaire de Naples, portant une voile latine et une vingtaine d'avirons. Elle est utilisée pour le cabotage et la pêche.

Balancelle



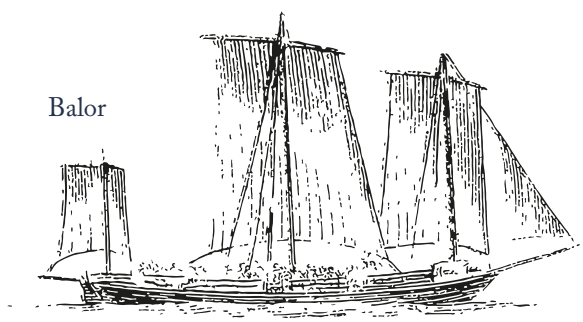
- **Balandra** (Pérou, Galápagos). Cf. Sloop. Navire de commerce entre le Pérou et les Galápagos, ce navire espagnol de 10m de long et de 14 tonneaux grée un mât portant une voile aurique avec une flèche et deux focs.
- **Balandra** (Philippines). Cf. Pirogue. Pirogue à balancier taillée dans un tronc. Elle grée un mât portant une voile à livarde bômée et un foc.
- **Baldie** (Écosse et Mer du Nord). Cf. Berckois ou Chasse-marée. Navire écossais de 15 à 30m de long de pêche au hareng dans la Mer du Nord. Il grée un à deux mâts portant chacun une voile au tiers, et un court beaupré portant un foc. Le gaillard d'avant du baldie est recouvert d'un pont pour protéger les marins du froid et du mauvais temps.
- **Baleinier** (partout). Cf. Corvette, armée pour le commerce et la défense (mais sans canons). Nom des navires chargés de la pêche à la baleine. Ils sont reconnaissables de loin à la fumée qui se dégage de leur pont.
- **Baleinière** (partout). Cf. Chaloupe. Embarcation annexe du baleinier, longue, étroite et pointue aux deux bouts. Elle est utilisée pour suivre la baleine harponnée. Par extension, ce nom désigne des embarcations de même forme.

Baleinière

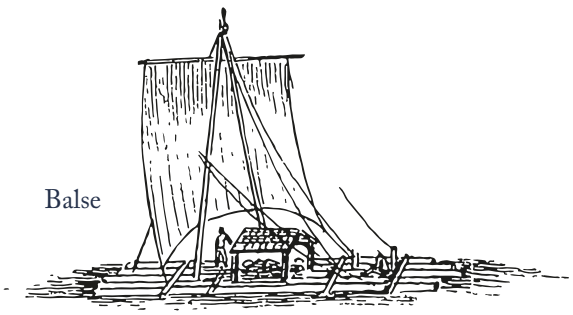


- **Balelang** (Indonésie). Cf. Chaloupe. Sorte de chaloupe indonésienne.
- **Balinger** (Europe du Nord). Cf. Galiote. Petit navire anglais des XV^e^ et XVI^e^ siècles de moins de 100 tonneaux, sans château avant, gréant un mât portant une voile carrée. Il arme également plus de 30 avirons. Ce navire sert essentiellement pour le transport de petit cabotage et le transport de troupes.
- **Balon** (Surate). Cf. Poon. Navire de plaisance présentant peu de rondeurs et relevé aux deux extrémités. C'est un navire exclusivement de rivière.
- **Balon** (Siam). Cf. Pirogue. Pirogue de 5 à 30m sans voile. Les plus petites servent aux pêcheurs. Les plus grandes, embarcations du roi de Siam, portent jusqu'à 80 rameurs. Elles sont sculptées sur toute la longueur.
- **Balor** (Moluques et environs). Cf. Goélette à hunier, Vitesse +1 au près et -1 au Grand Largue et Vent Arrière. Embarcation des pirates des Moluques. Armés de 4 pièces de 6 ou de 9 livres en chasse et en fuite, ainsi que de quelques canons en bordée. Ils portent au moins trois cents hommes d'équipage. Ils sont accompagnés de piahiaps (cf. Piahiap) pour des raids côtiers durant la nuit.

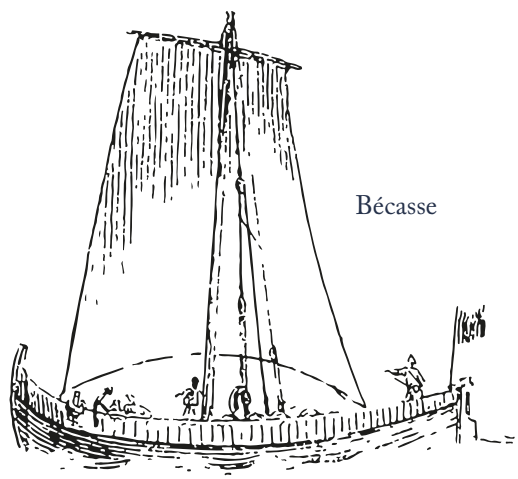
Balor



- **Balse** (Pérou). Cf. Prao. Catamaran dont se servent les Péruviens, construit avec un nombre impair de rondins de balsa, très légers. Ils font jusqu'à 20m de long sur 6 de large et sont de très bons marcheurs.

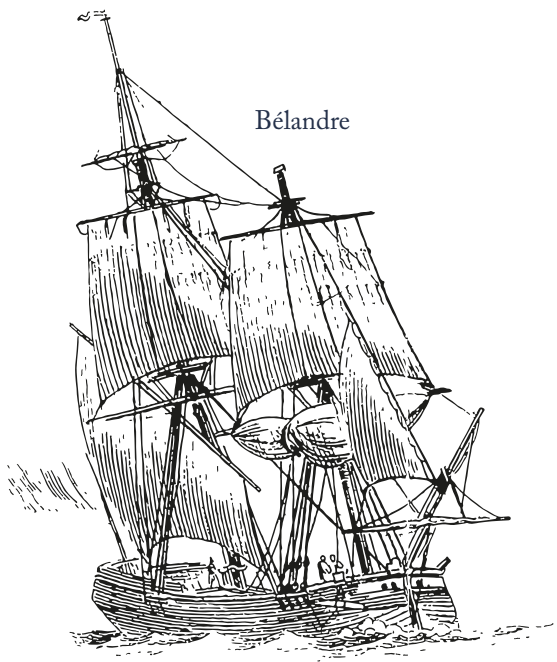

Balse

- **Barge** (partout, près des côtes). Cf. *À feu et à sang* page 207.
- **Barge à voile** (New York). Cf. Sloop. Esquif de transport dans le port de New York gréant un mât à pible portant une brigantine, ainsi qu'un foc sur bout-dehors. L'étrave est bombée pour en accroître la charge. Les marchandises, stockées sur le pont, sont embarquées à moyen d'un palan frappé – accroché – sur le mât.
- **Barque** (partout). Cf. *À feu et à sang* page 208.
- **Barque caraïbe** (Indes Occidentales). Cf. Sloop, Vitesse -0,5 au près et -1 au Largue, Grand Largue et Vent Arrière sous toutes les allures, mais Manœuvres Très Faciles (+3), +1 point de structure dans la coque, +5 au maximum d'hommes d'équipage, et peut porter un canon et trois pierriers de plus sur chaque bord. Esquif de la taille d'un sloop gréant un mât à voile aurique et un beaupré portant un foc et une trinquette. Ce navire à la coque moins fine que le sloop est plus lent mais plus apte à porter des hommes et des canons.
- **Barque longue** (Amérique centrale, Amérique du Nord, Angleterre, Manche, Atlantique, Méditerranée). Cf. Lougre. La barque longue est un navire de guerre anglais utilisé pour les raids côtiers, principalement en Méditerranée. Elle dérive du lougre et grée trois mâts portant chacun une voile au tiers.
- **Barquentine** (partout). Nom anglais du trois-mâts goélette.
- **Barquerole** (Mer Adriatique). Cf. Catalane. Petit canot de plaisance à faible tirant d'eau.
- **Bateau norvégien** (Norvège, Mer Baltique). Cf. Chaloupe. Navire de pêche à la forme de drakkar, avec une forme évasée sur chaque bord et des extrémités relevées, gréant un mât portant deux voiles carrées.
- **Batelá** (Empire Moghol : Bombay). Cf. Chebec. Boutre de 30m de long gréant deux mâts très inclinés sur l'arrière à voiles latines et un tape-cul. Un hunier trapézoïdal envergué sur un bambou est parfois établi sur le mât de hune.
- **Battana** (Mer Adriatique). Cf. Catalane. Bateau de pêche de 16 à 30 pieds[1] de long. Le mât est rabattable et porte une voile au tiers et un foc.
- **Battela** (Golfe de Gascogne). Cf. Berckois. Embarcation de pêche basque à l'étrave fine et à l'arrière pointu. Il avance surtout à l'aviron mais grée un mât sur l'avant portant une voile au tiers.
- **Batteries flottantes** (Europe). Cf. Deux-ponts, mais avec une vitesse divisée par trois. Navire a fond plat avec un faible tirant d'eau, bardé de canons de fort calibre pour protéger l'entrée d'un port. Il s'agit souvent d'un vieux navire reconverti.
- **Bauléa** (Empire Moghol : Gange). Cf. Cotre. Navire du Gange de 50 pieds[2] de long aux formes arrondies et au fond plat. Son étrave est basse et pointue, alors que sa poupe est haute. Un pont sur le gaillard d'avant protège les marins du mauvais temps, et l'arrière abrite une vaste cabine.
- **Bawley boat** (Angleterre). Cf. Cotre. Navire de pêche fluviale gréant un mât et un beaupré, qui portent une voile aurique, une flèche et un foc.
- **Baydarque** (Nord de la Russie, Kamtchatka). Cf. Pirogue. Kayak de pêche esquimau fait de peau de phoque.
- **Bazara** (Empire Moghol). Cf. Barge. Grande embarcation de plaisance à fond plat que l'on trouve sur le Gange, gréant un mât portant deux voiles carrées. Le bazara est destiné à la plaisance et au transport de passagers. Son fond est plat et sa coque présente une grande largeur par rapport à sa longueur. Les passagers sont logés sous une sorte de dunette.
- **Bécasse** (Espagne). Cf. Barque. Excellent navire espagnol de 15m de long ne portant pas de pont. Il a un avant très élancé, grée une voile carrée et éventuellement une quinzaine d'avirons.

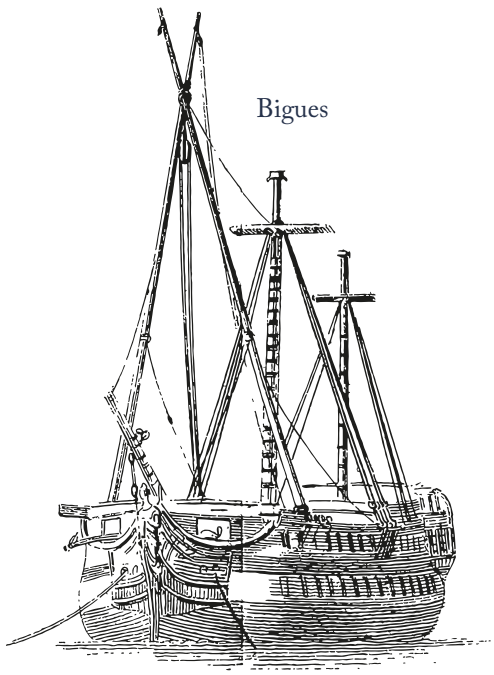

Bécasse

1. 5 à 9 mètres
2. 15m environ

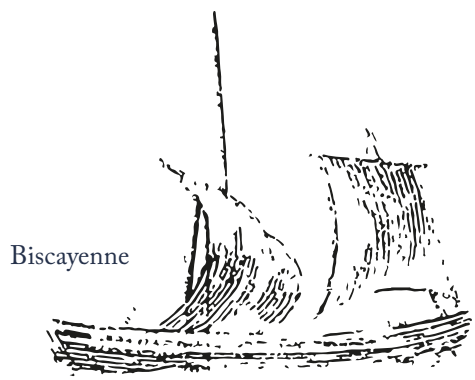
- **Bédan safar** (Péninsule Arabique, Côte de Malabar, Mer Rouge). Cf. Tartane. Boutre arabe de 18m de long. Sa coque a une quille incurvée (par opposition à la quille droite habituelle), se terminant aux deux bouts par une fausse étrave et un faux étambot cloué sur la coque. Ce boutre a un faible tirant d'eau et son gouvernail peut être remonté pour naviguer en rivière. Il grée un mât à pible (d'un seul tenant) portant une gigantesque voile latine.
- **Bélandre** (Nord de l'Europe). Cf. Brigantin. Vitesse -1 par petit temps et dans la grosse mer. Petit navire à deux mâts construit pour la charge, portant foc, civadière sur le beaupré, misaine et petit hunier carrés sur le mât de misaine, et grand-voile au tiers, hunier carré et perroquet carré sur le grand mât.
- **Bélandre** (Orient, Afrique, Brésil, Orient, Indonésie et Empire Moghol : routes de commerce portugaises). Cf. Brigantin. Ce navire est la réplique de la version précédente, si ce n'est qu'il est portugais et armé pour la guerre.


Bélandre

- **Berckois** (Pas-de-Calais). Cf. *À feu et à sang* page 209.
- **Bermat** (Indochine). Cf. Berckois. Petit navire malais ayant un gaillard d'arrière surélevé en château et gréant un mât à voile au tiers. Il est gouverné par un simple aviron.
- **Bermudien** (Bermudes et colonies anglaises nord-américaines). Cf. Sloop, +1 nœud au près, tirant d'eau +1m. Sloop des Bermudes, réputé pour sa vitesse et ses qualités nautiques. Les Bermudiens sont longs de 60 pieds, larges de 20[1] environ et ont un tirant d'eau plus grand que les sloops, ce qui explique leur bonne marche au près. Ils sont parfois gréés en goélette.
- **Bero** (Indonésie, Îles de la Sonde). Cf. Pirogue. Pirogue à balancier creusée dans un tronc, gréant un mât à trois pieds et une voile rectangulaire avec une vergue et une bôme.
- **Bete** ou **Bateau-Bete** (Provence). Cf. Marie-salope.
- **Biadé** (Constantinople). Cf. Barge. Barge rapide servant au transport des passagers de part et d'autre du Bosphore.
- **Bigues**. Cf. Barge. Lourde embarcation de port portant des échafauds servant à la réparation, au mâtage et au démâtage d'un navire. Le nom bigues porte initialement sur les échafauds eux-mêmes, mais la dénomination s'étend à l'embarcation.

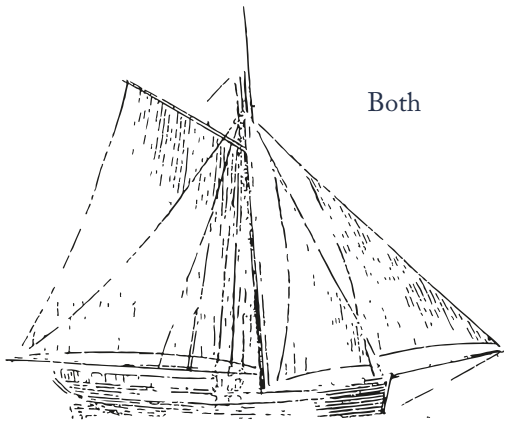

Bigues

- **Biscayenne** (Navarre). Cf. Berckois. Petit navire portant deux mâts. Le grand mât est droit et le mât de misaine penché sur l'arrière. Il porte deux voiles au tiers.

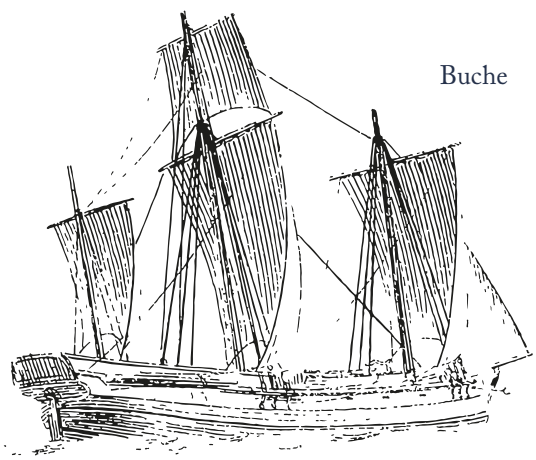

Biscayenne

1. longs de 18 mètres, larges de 6

- **Bisquine** (Bretagne, Normandie). Cf. *À feu et à sang* page 210.
- **Bhum** (Mer Rouge, Afrique de l'Est, Océan Indien). Cf. Tartane. Boutre arabe à deux mâts.
- **Bombarde** (Atlantique et Méditerranée). Cf. Corvette. Trois-mâts carré de 300 tonneaux armé de deux mortiers conçus pour tirer par le travers entre le grand mât et le mât de misaine.
- **Both** (Europe, Indes Occidentales). Cf. Sloop, Vitesse -1 au Largue, Grand Largue et Vent Arrière, mais Manœuvres Très Faciles (+3), +1 point de structure dans la coque, +5 au maximum d'hommes d'équipage et peut porter un canon et trois pierriers de plus sur chaque bord. Navire proche du sloop, si ce n'est qu'il porte une trinquette mais pas de hunier ni de perroquets carrés. De plus, il n'a pas d'avirons. Il s'agit probablement du même navire que la barque caraïbe.

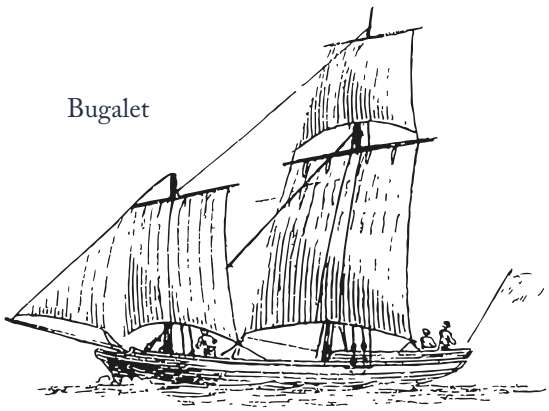

Both

- **Bouri** (Empire Moghol : Gange). Cf. Barque. Barque du Gange de soixante tonneaux à usage exclusivement fluvial. On peut souvent voir les petits bouris, naviguant principalement à l'aviron, remorquer les plus gros bouris.
- **Boutre** (Mer Rouge, Afrique de l'Est, Péninsule Arabique, Golfe Persique, Océan Indien, Empire Moghol). Cf. Chebec. Navire arabe de commerce, mais utilisé aussi pour la piraterie. Le boutre a un avant élancé et une poupe soit carrée, soit pointue. Il grée un beaupré, deux mâts et un tape-cul. Le beaupré porte un grand foc, les deux mâts portent une voile latine ou trapézoïdale chacun et le tape-cul porte une voile au tiers. Le mât avant, plus grand que le mât arrière, peut également porter un hunier.
- **Boyer** ou **boier** (Provinces-Unies : Hollande et Flandre). Cf. Barque. Barque de transport plate et pontée navigant dans les canaux, les rivières et les baies abritées. Sa taille n'excède pas 25m de long. Il grée un beaupré, un mât et un tape-cul. La grand-voile est à corne – aurique sans bôme – et sur le beaupré, le boyer porte une trinquette et un foc.
- **Brick** (partout). Cf. *À feu et à sang* page 211.
- **Brigantin** (partout sauf Méditerranée). Cf. *À feu et à sang* page 212.
- **Brigantin** (Méditerranée). Cf. Galiote. Navire non ponté avançant à la voile et à l'aviron de 15m de long et de 60 hommes d'équipage. Il grée deux mâts verticaux (contrairement au chebec) portant chacun une voile latine ou une voile à livarde. La principale force de propulsion des brigantins est l'aviron. Ils en arment 15 sur chaque bord, chacun manœuvré par un homme. Le brigantin est un navire essentiellement de course, car il va vite sous toutes les allures, et chaque homme d'équipage peut être combattant. Il porte quelques pierriers à l'avant et à l'arrière, qui accompagnent un feu nourri de mousqueterie.
- **Brogan** (Maryland : Baie de Chesapeake). Cf. Goélette franche. Navire de pêche tirant un filet pour draguer le fond afin de ramener des huitres et autres coquillages.
- **Buche** (Provinces-Unies, Europe et haute mer). Navire de pêche au hareng ou au maquereau de 80 tonneaux. Sa proue est très ronde et sa poupe en pinasse (droite). Il est gréé de trois mâts courts portant chacun une voile carrée. La grand-voile est parfois surmontée d'un hunier volant. Enfin, le beaupré porte un petit foc. Les trois-mâts peuvent basculer sur l'arrière pour passer sous des petits ponts fluviaux. Il porte des dérives latérales.


Buche

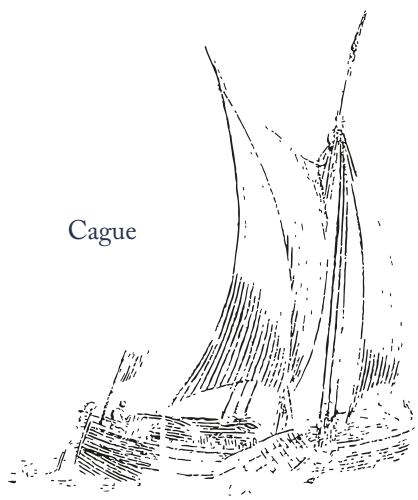
- **Bucentaure** (Venise). Galère d'apparat des doges de Venise, de 30m de long.
- **Bugalet** (France : Bretagne). Cf. Brick. Ce navire porte deux mâts gréant des voiles carrées (une misaine sur l'avant, une grand-voile et un hunier sur l'arrière), en plus d'un foc ou de deux focs sur le beaupré. Il sert pour le transport en général (personnes, poudre, marchandises, provisions, etc.).

Bugalet



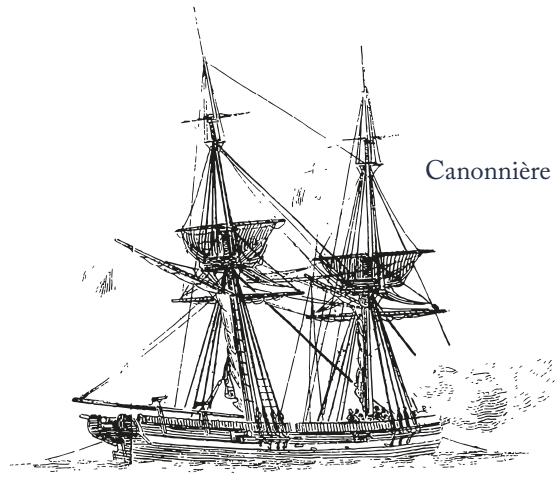
- **Bugis** (Bali, Célèbes). Cf. Dundee. Navire de commerce du peuple bugis de 500 tonneaux, de 50m de long et présentant un tirant d'eau conséquent. Sa coque est faite de bois chevillé (les pièces de bois sont solidarisées au moyen de chevilles de bois). Il grée deux mâts à voiles auriques surmontées d'une flèche et est gouverné au moyen de deux safrans latéraux.
- **Buliona** (Nouvelle-Calédonie). Cf. Pirogue. Pirogue à balancier taillée dans un tronc.
- **Bumboat** (Provinces-Unies). Cf. Barge. Canot chargé dans les ports de l'avitaillement des navires.
- **Bunder** (Empire Moghol). Cf. Tartane. Boutre de 12m de long, à l'étrave verticale et à la poupe en pinasse. Il est stabilisé par un flotteur sur chaque bord. Ces flotteurs sont amarrés aux extrémités d'une planche clouée sur le tillac.
- **Bungay** (Nouvelle-Espagne). Cf. Goélette à hunier. Goélette à deux focs.
- **Buso** (Espagne). Cf. Chaloupe. Canot espagnol servant d'annexe aux bateaux de pêche.
- **Cague** (Hollande et environs). Cf. Poon. Petit navire cabotier de pêche et de commerce de 15m de long, à dérives latérales relevables. Il est gréé d'une voile à livarde et d'une trinquette.

Cague



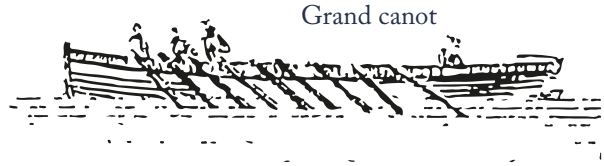
- **Caïque** (Méditerranée et Mer Noire). Cf. Chaloupe. Esquif annexe des galères à proue et poupe en pointe comme les bateaux de pêche méditerranéens.
- **Canonnière** (Europe, Russie). Cf. Brigantin. Sorte de petit brigantin portant également, voire surtout des canons en chasse et en poupe. Les pièces d'artillerie peuvent monter jusqu'au calibre 12. Vers la fin du XVIII[e] siècle, certaines canonnières ne portent qu'une lourde pièce d'artillerie – une caronade de 30 par exemple – en chasse et une autre en fuite.

Canonnière



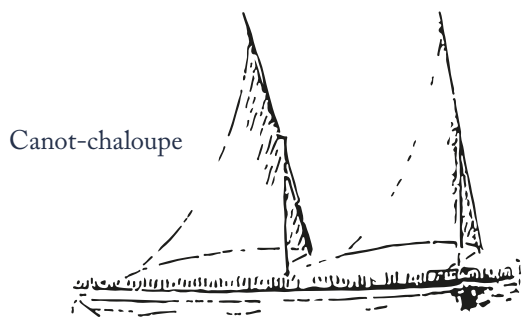
- **Canot** (partout). Annexe de navire de plus petit tonnage que la chaloupe.

Grand canot



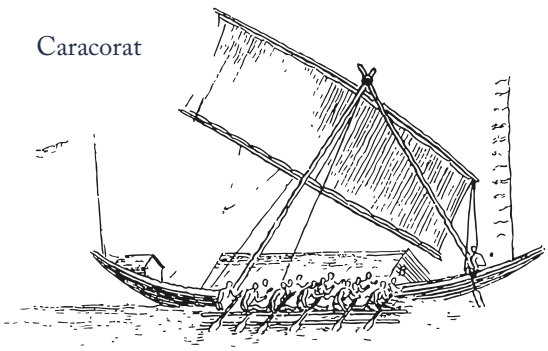
- **Canot-chaloupe** (partout). Cf. Chaloupe avec 1 nœud de vitesse supplémentaire sous toutes les allures et 2/3 de son tonnage. Chaloupe aux formes affinées pour une plus grande vitesse au détriment de sa capacité de charge.

Canot-chaloupe

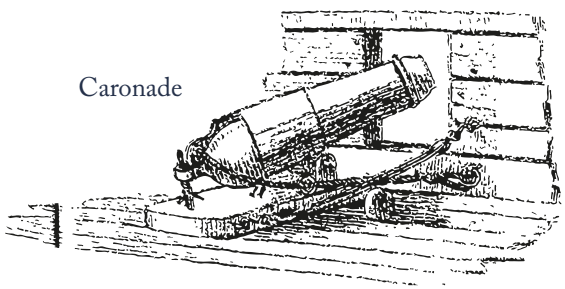


- **Caracorat** (Îles des Moluques). Cf. Prao. Navire long et étroit, relativement plat mais avec une poupe et une proue très relevées, et portant un balancier de chaque côté. Les caracorats font jusqu'à 35m de long pour 3,5m de large (pour la coque centrale). Les pagayeurs se placent sur la coque principale, mais aussi sur les balanciers. Les plus grands caracorats portent deux voiles de type prao, tandis que les plus petits n'en portent qu'une. Les pagayeurs, qui chantent pour se donner du courage, donnent à cette pirogue une vitesse remarquable. Le caracorat peut porter un canon sur sa coque centrale.

Caracorat



Caronade



- **Caracorat** (Îles de la Sonde). Cf. Prao. Navire long et ponté, mais léger, dont la tâche est de chasser les pirates de la Sonde. Des archers se placent sur des plateformes au milieu à la proue et à la poupe.
- **Caramousal** (Turquie, Méditerranée, Mer Noire). Cf. Goélette à hunier. Navire de commerce turc portant deux mâts : un grand mât portant grand-voile et hunier carrés, et un petit mât portant une petite voile carrée. Il porte un petit foc sur son beaupré. La coque des caramousals est très relevée à la poupe.
- **Caraque** (Orient, Afrique, Brésil, Orient, Indonésie et Empire Moghol : routes de commerce portugaises). Cf. Galion au XVI^e^ siècle, puis Flûte aux XVII^e^ et XVIII^e^ siècles, avec Vitesse -1 sous toutes les allures. Ce navire portugais pouvait jauger 2000 tonneaux au XVI^e^ siècle. Sa taille se réduit peu à peu, mais son excès de creux (coque en forme de banane) lui confère des qualités nautiques médiocres.
- **Caravelle** (Orient, Afrique, Brésil, Orient, Indonésie et Empire Moghol : routes de commerce portugaises). Cf. Tartane. Navire de commerce portugais de petite taille, gréé de voiles latines et marchant bien.
- **Carcassière** (Québec). Cf. Chaloupe armée pour la guerre. Chaloupe des corsaires québécois luttant contre les navires anglais.
- **Carlofortino** (Sardaigne). Cf. Catalane. Navire de pêche à la langouste à coque fine comportant un trou en son centre faisant vivier. Il grée un mât à voile latine et un foc sur bout-dehors.
- **Casco** (Philippines). Esquif de transport et de déchargement de marchandises, de 12m de long et de 2,5m de large dont la coque est faite de lattes cousues et résinées se terminant par une étrave plate mais en oblique. Le casco grée deux mâts, avec le mât de misaine plus petit que le grand mât, portant chacun une voile lattée similaire à celle des jonques. Des avirons sont armés en avant du grand mât et, dans les zones de faible fond, le navire est poussé par des perches. Des plateformes latérales permettent aux matelots de se déplacer, alors que le navire est recouvert de toits coulissants en nattes.
- **Castadelle** (Méditerranée). Cf. Felouque. Felouque armant six avirons.
- **Catalane** ou **catalan** (Espagne : côte méditerranéenne). Cf. *À feu et à sang* page 213.
- **Cat** (Manche). Cf. Chasse-marée. Sorte de chasse-marée de pêche anglais.
- **Catimaron** (Indes Orientales). Cf. Pirogue. Esquif servant à la pêche et au transport rapide d'information. Il est composé de plusieurs troncs de cocotiers (3 à 7) liés les uns aux autres, les uns à côté des autres. Les troncs centraux sont plus longs que les troncs externes. Il est manœuvrable par deux hommes à la pagaie, mais peut en porter plus. Le porteur d'un message l'enroule dans un tissu en turban autour de la tête.

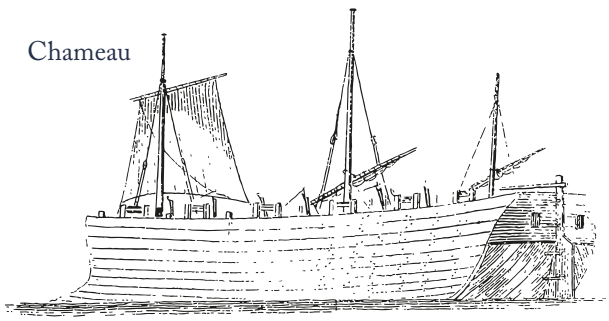
Catimaron



- **Cat schooner** (Angleterre). Cf. Goélette. Goélette anglaise de pêche en rivière ne gréant pas de foc.
- **Cathuri** (Calicut). Cf. Almadie.
- **Catur** (Île de Java). Cf. Grand Prao. Bâtiment de guerre du roi de Bantam à la coque très bananée et relevée aux deux extrémités. Les voiles sont faites avec une herbe de Java tissée.
- **Chaie** (partout). Cf. Brigantin. Sorte de barque néerlandaise.

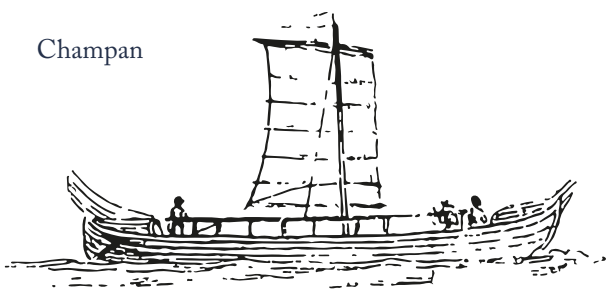
- **Chaland** (partout). Cf. Barge. Navire de forme carrée pouvant porter de très lourdes charges. Il est en général tiré depuis la berge, remorqué par un navire, ou bien avance à la rame. Il est utilisé dans les ports pour le transport de marchandises.
- **Chaloupe** (partout). Cf. *À feu et à sang* page 214.
- **Chameau** (Provinces-Unies). Ce navire n'a pas d'équivalent. Les chameaux vont par deux et servent à soulever un navire pour le faire passer par-dessus une zone de faibles profondeurs. Ils sont de très grande taille, mais, très larges, ils ne calent que peu d'eau – leur tirant d'eau est faible. Ils se mettent de part et d'autre du navire à soulever. On les remplit partiellement d'eau, pour qu'ils s'enfoncent, et on fait passer de nombreux câbles d'un chameau à l'autre en passant sous le navire à soulever. Puis des pompes vident l'eau des chameaux, qui soulèvent le navire, permettant de passer sur la zone de faible profondeur.

Chameau



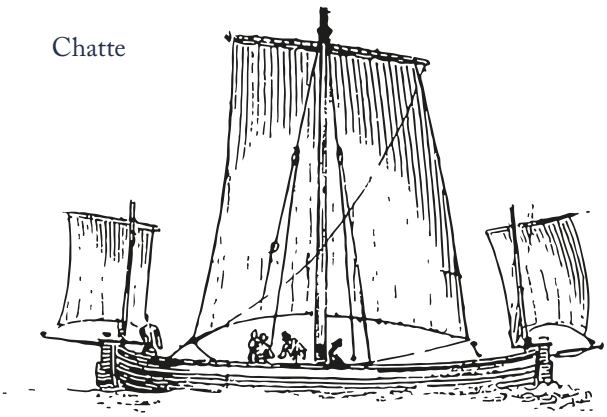
- **Champan** (Chine, Empire Moghol, Japon, Île de Java). Cf. Tartane. Navire cabotier et de rivière en pièces de bois assemblées au moyen de chevilles de bois rondes. Le champan, non ponté, a une coque légèrement effilée sur l'avant et un fond plat. Il porte une seule voile lattée.

Champan



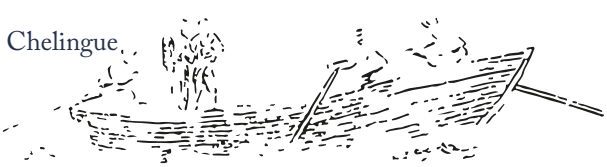
- **Charbonnier** (Europe : près des côtes). Cf. Barge. Ces navires cabotiers transportent exclusivement du charbon et ne s'éloignent pas des côtes.
- **Chasse-marée** (Bretagne, Morbihan, Normandie, Vendée). Cf. *À feu et à sang* page 215.
- **Chat** (Mer du Nord, Nord de l'Europe). Cf. Brigantin (Vitesse/2). Petit navire de commerce à fond plat, à la proue et à la poupe arrondies. Peu rapide, il grée des voiles carrées sur deux mâts à pible – mât d'un seul tenant, contrairement aux mâts à tronçons des frégates, par exemple.
- **Chatte** (France : Vendée). Cf. Chaloupe. Esquif de 12 à 17 tonneaux à la forme entièrement réversible. Elle n'a donc pas de proue ni de poupe et pour changer de sens, il suffit de faire passer le gouvernail de l'arrière vers l'avant, qui devient le nouvel arrière. La chatte a un grand mât droit portant une voile carrée, et à chaque bout un autre mât penché vers le grand mât et qui porte une voile au tiers.

Chatte



- **Chebec** (Espagne, Méditerranée, Mer Rouge, Mer Noire, Océan Indien, Afrique de l'Est). Cf. *À feu et à sang* page 216.
- **Chebec à voiles carrées** (Espagne, Méditerranée, Mer Rouge, Mer Noire, Océan Indien, Afrique de l'Est). Cf. *À feu et à sang* page 216. Sur les chebecs à voiles carrées, les voiles latines ont été remplacées par des voiles carrées.
- **Cheloup** (partout). Cf. Sloop page 242.
- **Chelingue** (Côte de Coromandel, Pondichéry, Madras). Cf. Chaloupe. Chaloupe à rames construite sans membrure par couture des lattes de bordé les unes sur les autres avec du fil de coco. La chelingue est à fond plat, mais bananée de forme, ce qui lui permet de passer la barre – zone de fortes vagues – à Pondichéry ou Madras. Elle est manœuvrée par trois avirons munis de palles circulaires, le troisième servant de gouvernail.

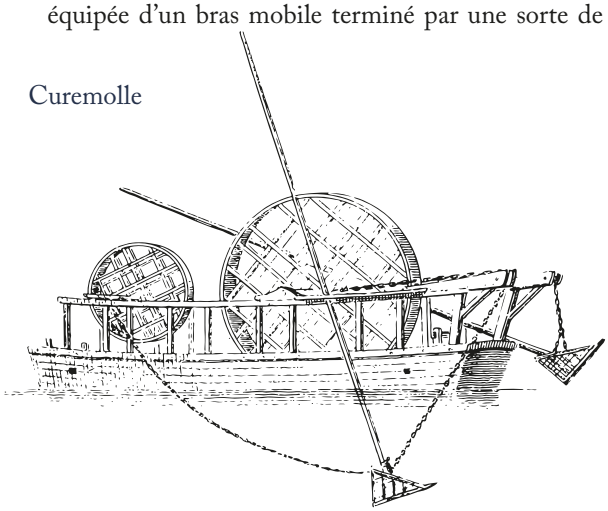
Chelingue



- **Chinchorro** (Espagne, Portugal). Cf. Chaloupe. Petit canot large servant au chargement et au déchargement des navires de commerce.

- **Chinchorohan** (Philippines). Cf. Pirogue. Pirogue à balancier de 20 rameurs avançant également au moyen d'une voile rectangulaire.
- **Ching** (Golfe du Mexique). Cf. Dundee. Petit navire de pêche de la région.
- **Chitiha** (Méditerranée). Cf. Tartane ou Brigantin. Navire de 20m de long sur 5m de large, dont la coque a la forme de celle d'une tartane et dont le gréement est proche de celui d'un brigantin, auquel s'ajoute un tape-cul à voile latine.
- **Citerne** (ports). Cf. Barge. Petit navire portant une unique voile carrée et ayant une cale en forme de bassin. La citerne porte de l'eau douce aux navires d'un port ou d'une rade, déchargeant son eau au moyen d'une pompe et d'une manche à eau en grosse toile.
- **Clincar** (Baltique). Cf. Poon. Navire à fond plat de la Baltique.
- **Coche** (Rhône). Cf. Barge. Navire de transport de construction solide et grossière.
- **Commode** (Rochefort). Cf. Barge. Embarcation à fond plat de 10m de long et de 5m de large, de construction solide, aux extrémités relevées. Une chaudière à brai, en brique, pour recouvrir la carène des navires, est construite au centre du navire. Les deux extrémités du navire servent d'ateliers aux maîtres charpentier et calfat.
- **Coraline** (Méditerranée). Cf. Chaloupe. Chaloupe servant à la pêche au corail et au poisson. Elle est gréée d'une voile à livarde et d'une trinquette.
- **Corvette** (partout). Cf. *À feu et à sang* page 217.
- **Cotre** (partout). Cf. *À feu et à sang* page 218.
- **Coubais** (Japon). Cf. Chaloupe. Petite embarcation cabotière et de rivière, avançant à la rame avec beaucoup de rameurs.
- **Craïer** (Baltique). Navire très semblable au Chat.
- **Curemolle** (Europe). Cf. Barge. Embarcation équipée d'un bras mobile terminé par une sorte de raquette, employée pour creuser le fond d'un chenal, d'une baie ou d'un port. La curemolle est souvent accompagnée d'une marie-salope pour le transport de la vase ou du sable.
- **Cuseforne** (Japon). Cf. Tartane. Petit navire non ponté marchant avec une voile et de nombreux avirons. Sa coque est longue et étroite, et il sert à la pêche à la baleine.
- **Cutter** (partout). Nom anglais du Cotre.
- **Damelopre** (Hollande). Cf. Barge. Grand navire néerlandais à fond plat et à dérive latérale pour la navigation sur les rivières et canaux.
- **Daos** (Comores, Côte de Malabar et Côte de Coromandel). Cf. Barque. Navire ponté très large des Comores, de 15m de long et de 60 tonneaux à la construction fragile.
- **Deux-ponts trois-mâts barque** (partout). Cf. *À feu et à sang* page 219.
- **Deux-ponts trois-mâts carré** (partout). Cf. *À feu et à sang* page 220.
- **Dhau** (Méditerranée, Proche-Orient, Empire Moghol, Océan Indien). Cf. Chebec. Navire arabe fin et rapide proche du chebec, utilisé pour la course, mais aussi par les pirates arabes.
- **Dhoni** (Empire Moghol et Ceylan). Cf. Goélette. Navire de 30m de long à fond plat mu par une dizaine de voiles latines, plus une brigantine et des focs sur un long beaupré. Des poutres transversales renforcent la coque et sortent du navire de part et d'autres. Ces longues poutres servent également de balancier.
- **Dinga** (Côte de Malabar). Cf. Catalane. Petite embarcation avec une proue oblique – l'extrémité du navire est nettement plus avancée que l'étrave. Elle grée une voile latine sur un mât très incliné sur l'avant.

Curemolle

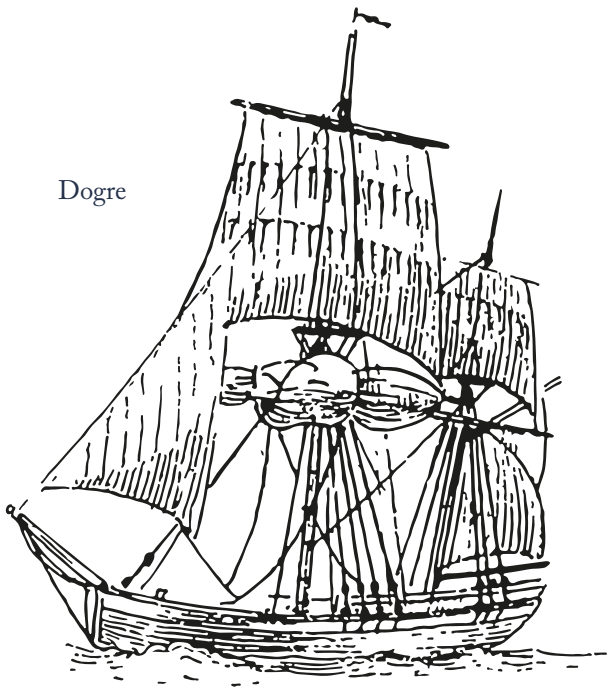


Dinga



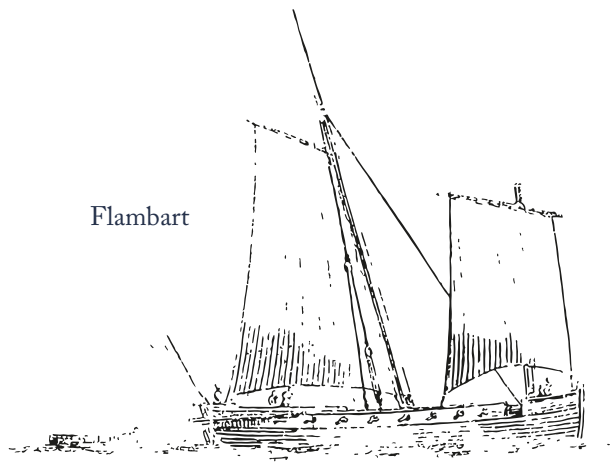
- **Dinguy** (Empire Moghol). Cf. Chaloupe. Petite embarcation du Gange servant aux promeneurs. Elle est tirée par quatre hommes depuis la rive.
- **Djerme** (Méditerranée). Cf. Barque. Barque d'Alexandrie de plus de 200 tonneaux gréant deux mâts portant des voiles à antenne. Le mât de misaine est court et situé très à l'avant. La dunette est recouverte d'un toit en planche et toile goudronnée.
- **Dogre** (Manche, Mer du Nord). Cf. Brigantin. Navire de commerce gréant un grand mât portant deux voiles carrées, un petit mât d'artimon portant une brigantine et une voile carrée et un beaupré portant une civadière et trois focs. Il sert également à la pêche au hareng et au maquereau.

Dogre

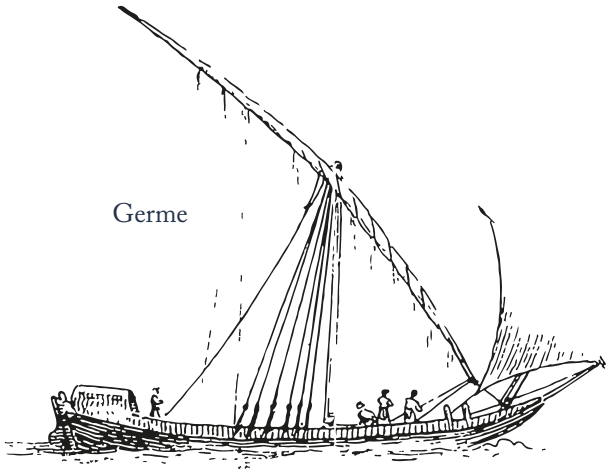


- **Double chaloupe** (Partout). Cf. Lougre. Barque longue pontée.
- **Dundee** (Manche, Mer du Nord, Bretagne, Normandie, Europe du Nord). Cf. *À feu et à sang* page 221.
- **East Indianman** (entre l'Inde et la Grande-Bretagne). Cf. Marchand, armé en East Indianman. L'East Indianman, ou Indianman, construit par la compagnie anglaise des Indes Orientales, est un type de navire en soi. Il est frégaté à partir du premier quart du XVII[e] pour pouvoir porter de lourds canons. En effet, il est construit pour porter des marchandises et des passagers, mais également pour repousser des attaques ennemies (françaises en particulier). Un convoi d'East Indianmen a repoussé l'attaque d'une escadre française à la bataille de Poulo Aura en 1804. La Royal Navy rachète même certains de ces navires à la fin du XVIII[e] siècle. Les Indianmen naviguent également seul, comme le *Kent* pris par Surcouf en octobre 1800.
- **Bâtiment écurie** (partout, ports ou près des côtes). Cf. Barge. Bâtiment non ponté destiné au transport des chevaux de cavalerie et d'artillerie. Il contient également tout le nécessaire pour le nettoyage des chevaux et leur nourriture.
- **Fauvette** (partout depuis la fin du XVIII[e] siècle, principalement Méditerranée). Cf. Tartane, +0,5 nœud sous toutes les allures. Comme la tartane, la fauvette dérive de l'excellent chebec. Elle peut être décrite comme une tartane à deux ou trois mâts qui a conservé la plateforme arrière du chebec pour y établir son tape-cul.
- **Felouque** (Espagne, Méditerranée, Mer Rouge, Mer Noire, Océan Indien, Afrique de l'Est). Cf. *À feu et à sang* page 222.
- **Feluguone** (République de Venise, Sardaigne). Cf. Felouque. Grande felouque servant au transport de marchandises et de passagers.
- **Figale** (Indes Orientales). Cf. Sloop, Vitesse -1 sous toutes les allures. Navire de taille assez modeste portant un mât et une voile, avançant sinon à l'aviron. Elle est caractérisée par une dunette assez courte et à la forme très convexe, si bien qu'elle sert plus à la protection du pont en dessous que pour monter dessus.
- **Filadière** (France : Garonne). Cf. Chaloupe. Petite embarcation à fond plat.
- **Fisolier** (Venise). Cf. Catalane. Petit bateau très léger.
- **Flambart** (France : Le Havre). Cf. Chasse-marée. Navire cabotier de pêche au chalut. Il grée deux mâts portant chacun une voile au tiers. Le mât de misaine est petit et droit, tandis que le grand mât est plus long et présente de la quête – il est penché vers l'arrière.

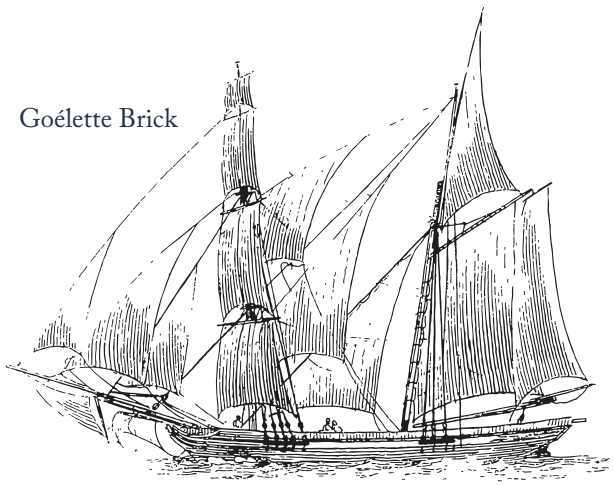
Flambart



- **Flette** (Europe). Cf. Poon. Petit bateau couvert d'une bâche utilisé sur les canaux et rivières.
- **Flibot** ou **Fly-boat** en anglais (partout, sauf Méditerranée). Cf. *À feu et à sang* pages 223 et 224.
- **Flûte** (partout). Cf. *À feu et à sang* page 225.
- **Fné** (Japon). Cf. Catalane. Navire cabotier de transport portant un mât et une voile. Il avance principalement à la pagaie.
- **Fukanawa** (Japon). Cf. Chaloupe. Esquif de pêche à fond plat de 10m de long sur 3m de large gréant deux mâts à voiles lattées.
- **Fune** (Japon). Cf. Bisquine. Navire de pêche à trois mâts à voiles lattées, à fond plat et à dérives latérales. Les matelots manœuvrent depuis le pont constitué de panneaux nattés coulissants.
- **Frégate trois-mâts barque** (partout). Cf. *À feu et à sang* page 226.
- **Frégate trois-mâts carré** (partout). Cf. *À feu et à sang* page 227.
- **Frégaton** (Méditerranée). Cf. Flûte. Navire de 400 tonneaux servant d'allège aux galères vénitiennes et gréant deux mâts à voiles carrées, le mât avant (grand mât) étant plus grand que le mât arrière (mât d'artimon).
- **Fuste** (Europe). Cf. Galiote. Ancien navire long et bas sur l'eau, avançant avec deux mâts à voiles latines et des avirons.
- **Gabare** (partout). Cf. Dundee ou Flûte. Navire de transport, de taille allant de 50 à 600 tonneaux. Les plus petites, non pontées, sont apparentées au Dundee, d'autres, pontées, à la flûte (ces gabares correspondent plus ou moins à de petites flûtes). Leur usage va du transport de réserves de nourriture dans les ports au commerce avec les lointaines colonies.
- **Gabarot** (Ouest de la France). Cf. Dundee. Petite gabare.
- **Gabasse** (Nord de l'Europe). Cf. Brick. Lourd navire gréant un grand mât assez reculé et un artimon, portant des voiles carrées et une brigantine.
- **Gagali** (Mer Noire). Cf. Brick. Navire cabotier de 20m de long sur 6 de large. Il grée deux mâts, le mât avant étant plus grand que le mât arrière, portant des voiles carrées et une brigantine. Son étrave n'est pas convexe mais concave et il se termine à l'arrière par un panneau fait de lattes verticales en V.
- **Gaiassa** (Égypte). Cf. Tartane. Navire fluvial du Nil à fond plat, présentant un gaillard d'avant prononcé et ponté. Il grée deux mâts à voiles latines.
- **Galéasse** (Méditerranée, Mer Rouge, Mer Noire, Océan Indien, Péninsule Arabique). Cf. *À feu et à sang* page 228.
- **Galère** ou **Galley** en anglais (partout, fin du XVII^e^ siècle, XVIII^e^). Cf. Corvette, avec 4 nœuds de vitesse à l'aviron. Ces galères ne sont pas des bagnes flottants pour les forçats, mais de petits bâtiments de commerce rapide – leur tonnage utile est fortement diminué par les avirons et les canons –, de course ou de guerre bardés d'avirons sortant non pas entre les canons, mais en dessous. Ils sont par ailleurs gréés en corvettes. L'*Adventure Galley* en est un exemple, ou la galère *Mediterranean* armée par le gouverneur de Charlestown pour prendre Moody et Worley. Comme ces deux navires, les galères sont en particulier de redoutables chasseurs de pirates.
- **Galère royale** (Atlantique, Méditerranée, Europe, Afrique, Proche-Orient). Cf. *À feu et à sang* page 228.
- **Galion** (partout, de plus en plus rare au fil du XVIII^e^ siècle). Cf. *À feu et à sang* page 229.
- **Galiote** (Europe, Atlantique, Indes Occidentales, Afrique, Méditerranée, Mer Rouge, Péninsule Arabique, Golfe Persique, Turquie). Cf. *À feu et à sang* page 230.
- **Galiote** (Atlantique, Manche, Indes Occidentales et Mer du Nord). Cf. Brick, nombre de PS ×1,5. Ne désigne pas le même navire que celui décrit dans *À feu et à sang* page 231. Il s'agit ici des galiotes de l'Atlantique gréées en ketch : un petit brick cabotier avec un mât d'artimon nettement plus petit que le grand mât (avant ici). Les galiotes à bombes portent deux mortiers tirant en bordée. Pour résister à l'impact de recul des mortiers, les ponts, baux et murailles des galiotes sont renforcées, jusqu'à localement être aussi résistantes qu'un trois-ponts.
- **Galvette** ou **Gallivat** (Côte de Malabar). Cf. Goélette à hunier, vitesse à l'aviron 5 nœuds, 2×3 pièces de six en bordée, 4 pièces de 9 et 2 pièces de 6 en chasse et autant en fuite. Navire pirate des Marates (du pirate Angria en particulier) portant jusqu'à 18 pièces d'artillerie, la plupart tirant vers l'avant ou l'arrière. Ils jaugent rarement plus de 70 tonneaux, et sont armés de 30 à 40 avirons. Ils servent de force d'appoint aux grabs, mais peuvent aussi servir de transport de troupe pour les raids côtiers dont Conajee Angria puis Sumbhajee Angria sont coutumiers.
- **Garde-côte**. Navire de guerre aviso (sloop, goélette, brigantin, brick, chebec, etc.) dont la fonction est de protéger les côtes contre les corsaires, pirates et trafiquants.
- **Germe** (Alexandrie). Cf. Tartane. Navire à voiles latines avec une grande voile de mestre et une petite voile de trinquet.


Germe

- **Ghanja** (Mer Rouge, Afrique de l'Est, Océan Indien). Cf. Chebec. Boutre arabe à deux mâts à voiles latines et château arrière prononcé.
- **Ghe bâu** (Indochine). Cf. Ghe giã, mais avec un fond rigide à varangues.
- **Ghe giã** (Indochine). Cf. Goélette franche. Navire viêt de 12m de long à fond flexible en bambou tressé. Il grée trois mâts portant des sortes de voiles triangulaires sans bôme. Le mât le plus avant est minuscule ainsi que sa voile, et la voile d'artimon fait cinq fois la surface des deux autres.
- **Ghe manh** (Indochine). Cf. Goélette. Navire viêt de 12m. Sa coque a une forme bananée, avec un élancement (le point d'étrave touchant l'eau est nettement en arrière du point le plus avant de la coque) et une quête (l'étambot, qui tient le gouvernail, est très penché et plonge vers l'avant). Deux roofs à l'arrière offrent une protection, l'un à l'équipage et l'autre au commandant. Le navire grée deux mâts portant chacun une voile lattée de type jonque et les drisses des voiles servent de hauban, comme sur une bisquine. Le navire est également mû par des avirons qui sont placés en avant du grand mât.
- **Ghe siã** (Indochine). Cf. Sloop. Esquif viêt de 8m de long à fond en bambou tressé. Il grée deux mâts proches situés sur l'avant. Sa particularité tient dans une dérive d'étrave (tout à l'avant du navire), qu'il est possible de descendre ou de remonter à volonté.
- **Ghe tung chai** (Indochine, Indonésie). Sans équivalent. Sorte de nacelle en vannerie manœuvrée avec une unique pagaie. L'étanchéité est obtenue grâce à du goudron.
- **Gig** (Angleterre, Québec). Cf. Chaloupe. Canot à 6 rames de 10m de long servant de canot de sauvetage envoyé auprès des navires en détresse.
- **Goélette Balaou** (depuis le XVIII[e] siècle seulement, Atlantique, Indes Occidentales, Europe du Nord, Manche, Mer du Nord, Afrique de l'Ouest). Cf. *À feu et à sang* page 233.
- **Goélette Brick** (partout, depuis la fin du XVIII[e] siècle seulement). Cf. Brigantin dans *À feu et à sang* page 212.


Goélette Brick

- **Goélette Franche** (partout). Cf. *À feu et à sang* page 235.
- **Goélette de commerce** (partout). La goélette de commerce grée un hunier et un petit hunier, mais pas de perroquets. De plus, les huniers ont une forme moins rectangulaire que sur une goélette de guerre ou une goélette à hunier, et ont une surface nettement moindre, avec un mât de hune plus petit et une vergue de hunier plus courte. La proue de la goélette de commerce est également plus ronde.
- **Goélette de guerre** (partout). Cf. *À feu et à sang* page 234. La goélette de guerre est identique à la goélette à hunier, si ce n'est que son grand mât porte un hunier et un perroquet comme le mât de misaine.
- **Goélette à Hunier** (partout, depuis la fin du XVII[e] siècle). Cf. *À feu et à sang* page 232.
- **Gondole** (Venise). Est-il besoin de la présenter ?


Gondole

- **Gourabe** (Madagascar, Comores, Seychelles, Côte de Malabar). Cf. Barque. Navire de commerce gréé en ketch avec une poupe grosse et haute et un avant bas et pointu. Ils marchent mal au près, si bien qu'ils suivent les vents de la mousson. On en trouve armés en guerre. Gourabe est peut-être un autre nom du grab.

- **Gousse** (Golfe de Gêne). Cf. Catalane. Chaloupe génoise gréant une voile au tiers sur un mât bas et fort et armant quatre avirons. Sa proue et sa poupe se terminent en pointe.

« Ces derniers [les grabs] sont des bâtiments de cent cinquante tonneaux environ, construits aux Indes par la Compagnie [des Indes Orientales anglaise] ; ils ont trois mâts, et leur proue évoque celle d'une galère à rames. »

Capitaine Johnson, Histoire générale des plus fameux pyrates

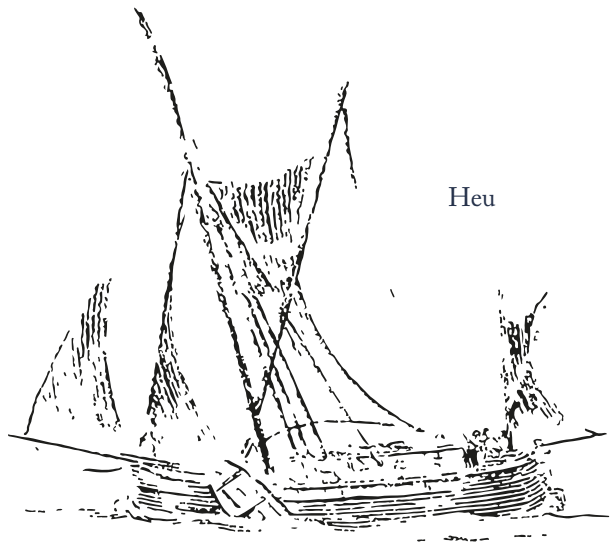
- **Grab** (Péninsule Arabique, Océan Indien, Empire Moghol). Cf. Brick, 2m de tirant d'eau, +2 nœuds au près, -1 nœud au Grand Largue et au Vent arrière. Navire arabe à deux ou trois mâts à voiles carrées sans beaupré, utilisé principalement par les corsaires et pirates arabes et indiens, en particulier sur la Côte de Malabar. Les grabs à deux mâts jaugent 150 tonneaux environ, et ceux à trois mâts environ 300. La poupe du grab se termine par une plateforme, comme sur le chebec. Le fond à bouchains est plat, ce qui donne au grab un tirant d'eau suffisamment faible pour s'aventurer en rivière. Sa proue est fine et présente un long élancement que les pirates utilisent pour passer à l'abordage. Le grab est l'équivalent de la galère européenne. Il est donc également mû par des avirons, qui demandent d'écarter les canons pour être mis à poste, ce qui ne peut être fait que par petite mer. Il peut porter jusqu'à 12 canons sur chaque bord. Le grab est un navire aux qualités nautiques excellentes, tout spécialement au près et par petit temps. Les grabs pirates attaquent en général à trois ou quatre à la fois, et fuient vers les hauts-fonds ou remontent les rivières si leur attaquant prend l'avantage.
- **Gribane** (Manche). Cf. Barque. Petite barque normande cabotière de 40 à 60 tonneaux, pointue des deux bouts et avec un bordé à clin – chaque latte de bordé recouvre la latte de bordé juste supérieure. Elle grée deux mâts courts portant des voiles latines, et éventuellement un hunier sur un mât de hune volant – mis en place pour l'occasion.
- **Gros-bois** (Petites Antilles). Cf. Barge. Embarcation de 25 à 30 tonneaux de 12m de long à fond plat et aux extrémités pointues. Le gros-bois est entièrement ouvert. Il grée un mât portant deux voiles au tiers et un tape-cul.

Gros-bois



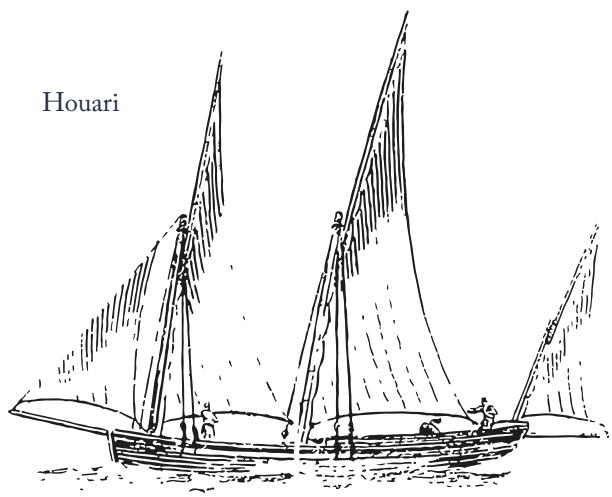
- **Guigne** (partout). Cf. Catalane. Petite annexe des navires anglais. La guigne est un tout petit canot de 6m de long et de 1,5m de large. Son fond est plat et les deux extrémités se resserrent. Il grée un mât avec une petite voile à antenne.
- **Heu** (Mer du Nord et Manche). Cf. Dundee. Navire cabotier à fond plat à dérives latérales, avec un faible tirant d'eau. Il porte un mât avec une voile à livarde, et éventuellement un tape-cul avec également une voile à livarde. Sur son petit beaupré, il porte un foc et une trinquette.

Heu



- **Houari** (partout). Cf. Goélette franche, Vitesse +0,5 au près, -1 point de structure dans la mâture et la coque, calibre maximum des canons = 4 livres. Navire à voiles auriques dont les cornes sont si relevées qu'elles semblent presque dans l'alignement des mâts. Le houari grée un foc sur beaupré, ainsi que deux mâts et un tape-cul, portant chacun une voile houari.

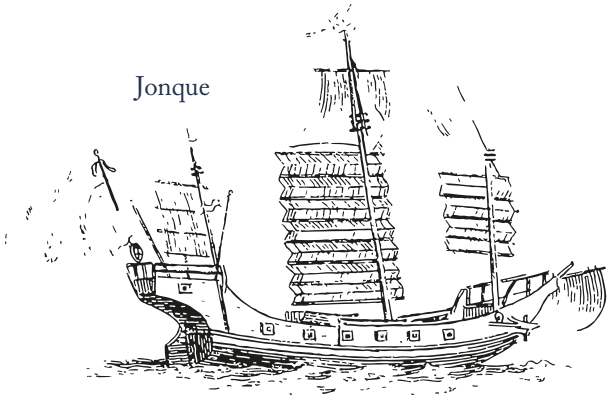
Houari



- **Houri** (Manche). Cf. Chasse-marée. Navire de pêche ponté de la Manche gréé en chasse-marée, si ce n'est qu'il ne porte pas de foc sur son beaupré, qu'il utilise pour amurer – amarrer l'amure de – sa misaine.
- **Hourque** (Nord de l'Europe, Manche, Mer du Nord, Amérique Centrale, Guyane, Brésil). Cf. *À feu et à sang* page 236.
- **Hoy** (Angleterre, Manche, Mer du Nord, Nord de l'Europe). Cf. Barge. Navire de transport lent et de forte charge, gréant un mât portant une voile à livarde, une flèche-en-cul et un foc sur beaupré.
- **Indianman**. Voir East Indianman.
- **Jamaïcain** (Amérique Centrale, Amérique du Nord). Cf. Sloop, +0,5 nœud sous toutes les allures, -5 tonneaux de charge totale et utile. Sloop de la Jamaïque, réputé pour sa vitesse et ses qualités nautiques. Les Jamaïcains sont longs de 62 pieds, larges de 16[1] environ. Ils tirent leurs très bonnes qualités nautiques de leur faible rapport largeur sur longueur. Ils sont parfois gréés en goélette.
- **Jingadah** (Brésil). Voir Barque. Ces barques brésiliennes sont faites avec quatre pièces de bois, dont les plus longues sont à l'extérieur, taillées en pointe et liées ensembles. Les pagayeurs se placent aux extrémités, assis sur des chaises. L'embarcation porte également une voile latine. Les jingadahs vont en haute mer et chavirent fréquemment, mais sont aisées à redresser.
- **Jonque** (Chine, Mer de Chine, Océan Indien, Indonésie, Philippines). Type de navire chinois de 200 à 300 tonneaux en moyenne, très ancien, dont il existe plus d'une centaine de variétés (hong-tu, cantonaise), gréant trois mâts portant chacun une voile garnie de lattes de bambou. Il existe des jonques de toutes les tailles et portant tout nombre de mâts, jusqu'à 120m de long et 9 mâts. Le gréement de la jonque est complexe pour un occidental : les voiles à lattes présentent une puissance supérieure aux voiles européennes et se carguent très aisément. Il est également très facile et rapide d'en réduire la toile. La coque à bouchains se rétrécissant vers l'avant a toujours intrigué les Européens, qui ont mis des centaines d'années avant de l'utiliser pour leurs navires. Non seulement la jonque a un faible tirant d'eau, mais sa vitesse est redoutable, car avec des améliorations portées à son gréement au XVII^{e} siècle qui décalent le mât de misaine et d'artimon de l'axe du navire, la jonque atteint une vitesse de 15 nœuds. La coque est soit en sapin, fragile, soit en teck – bois de fer – pour les jonques de guerre les plus solides. Elle est séparée en tronçons par des cloisons étanches, qui d'une part rigidifient et solidifient la coque, mais d'autre part permettent aussi à la jonque de continuer à naviguer même avec un énorme trou sous la flottaison. Par rapport à un navire européen, la coque est nettement plus fine, et même si elle est construite en teck, elle est nettement plus fragile. Les canons chinois sont assez rudimentaires par rapport aux canons européens, du fait que la hausse du canon n'est pas réglable. Ils ne sont donc efficaces qu'à bout portant.
  - *Fonction*. Commerce, marine de guerre, pirates
  - *Type de Gréement*. Voiles lattées sur 2 à 9 mâts
  - *Catégorie de Taille*. Sloop
  - *Epoque*. Aventuriers, Flibuste, Piraterie et Royale.
  - *Longueur*.
    - Immergée. 40m à 120m de long
    - Hors tout. 50m à 130m de long
    - Tirant d'eau. 50cm à 3m
  - *Tonnage*.
    - Total. 200 tonneaux à 1500 tonneaux
    - Utile. 150 tonneaux à 1200 tonneaux
  - *Manœuvrabilité*. Manœuvres assez faciles (+1)
  - *Vitesse*.
    - Moyenne. 120 milles par jour
    - Près. 4 nœuds
    - Largue. 13 nœuds
    - Grand Largue. 12 nœuds
    - Vent Arrière. 7 nœuds
  - Équipage.
    - Maximal. 150 à 1000 hommes
    - Nécessaire pour manœuvrer. 5 à 30 hommes (20 en moyenne)
  - *Armement*.
    - Calibre Maximum des Canons. Trois livres.
    - Commerce (20 matelots). Structure (Mâture 10 $P^{S,}$ Coque 12 P^{S}).
    - Commerce & Défense (26 matelots). Structure (Mâture 11 $P^{S,}$ Coque 13 P^{S}). 2×2 pièces de 3 en bordée (V^{D} = +0, recharge = 6 hommes).
    - Course (41 matelots). Structure (Mâture 12 $P^{S,}$ Coque 15 P^{S}). 2×6 pièces de 3 (V^{D} = +5, recharge = 18 hommes), une pièce de 3 en chasse (V^{D} = -3, recharge = 3 hommes).
    - Guerre (68 matelots). Structure (Mâture 16 $P^{S,}$ Coque 18 P^{S}). 2×14 pièces de 3 en bordée (V^{D} = +9, recharge = 42 hommes), 2 pièces de 3 en chasse (V^{D} = +0, recharge = 6 hommes).
  - *Spécial*. Les malus de manœuvrabilité et de pointage de pièces dus aux dégâts sont divisés par deux.

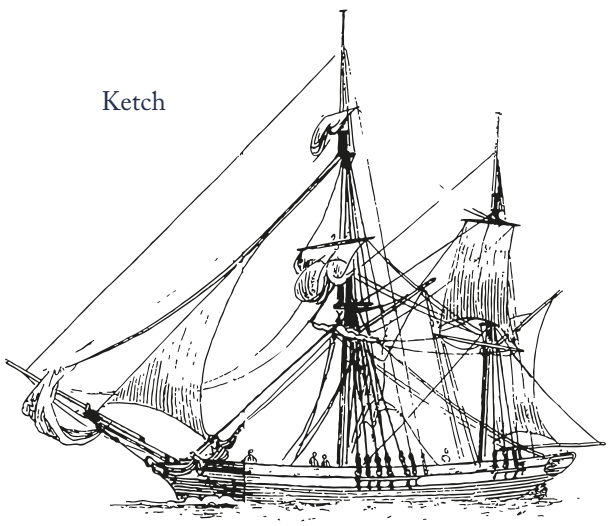
1. longs de 19 mètres, larges de 5

Jonque



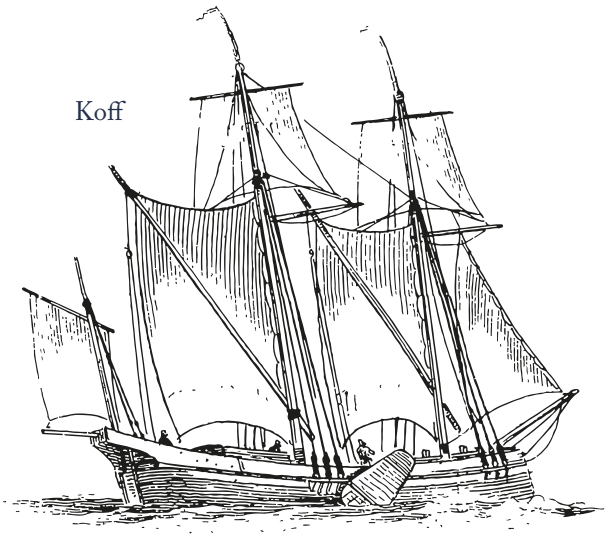
- **Jonque japonaise** (Japon, Mer de Chine, Indonésie, Indochine). Cf. Jonque (Vitesse -1 sous toutes les allures). Type de jonque ayant subi une influence arabe et européenne. La coque reste à bouchains, mais avec une forme très effilée en forme de larme, tandis que les voiles sont, comme les voiles arabes, carrées asymétriques. La taille des mâts est croissante de l'avant vers l'arrière et ils portent chacun une voile, avec une toute petite misaine, de telle manière que les pointes des mâts sont alignées. Les pirates japonais et l'armée japonaise préfèrent des jonques de type cantonnais avec un armement léger.
- **Kelleck** (Tigre et Euphrate). Cf. Pirogue. Sorte de radeau improbable fait d'outres réunies.
- **Ketch** (Quaiche en français) (partout). Cf. Brigantin. Petit brick de 50 à 200 tonneaux ayant pour spécificité d'avoir un mât d'artimon beaucoup plus petit que le grand mât, qui, lui, est situé presque au milieu du navire. Il porte des huniers mais pas de perroquets ni de cacatois, et son beaupré, très horizontal par rapport à un brick, porte deux focs et une trinquette. Il peut porter quelques canons, mais son armement ne dépasse pas celui d'un brigantin armé pour la course.

Ketch



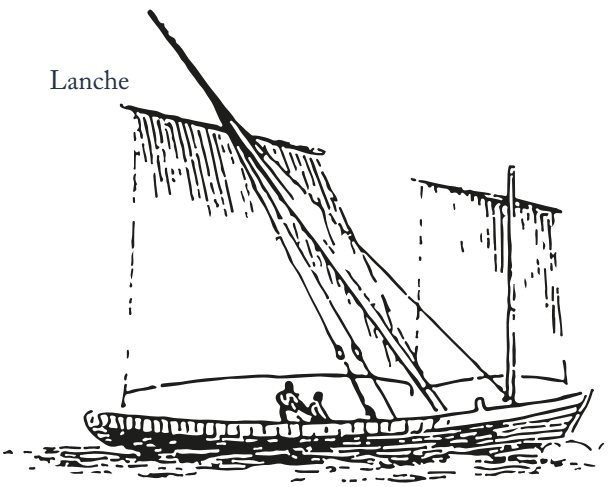
- **Kiosque** (Méditerranée, Mer Noire). Cf. Sloop. Navire turc de plaisance.
- **Koff** (Provinces-Unies, Mer du Nord, Manche, Baltique). Cf. Goélette. Navire cabotier néerlandais à dérive latérale gréant deux mâts et un tape-cul. Les deux mâts portent chacun une voile à livarde surmontée d'un hunier carré, tandis que le tape-cul porte une voile au tiers. Le koff porte également un court beaupré avec un foc et une trinquette.

Koff



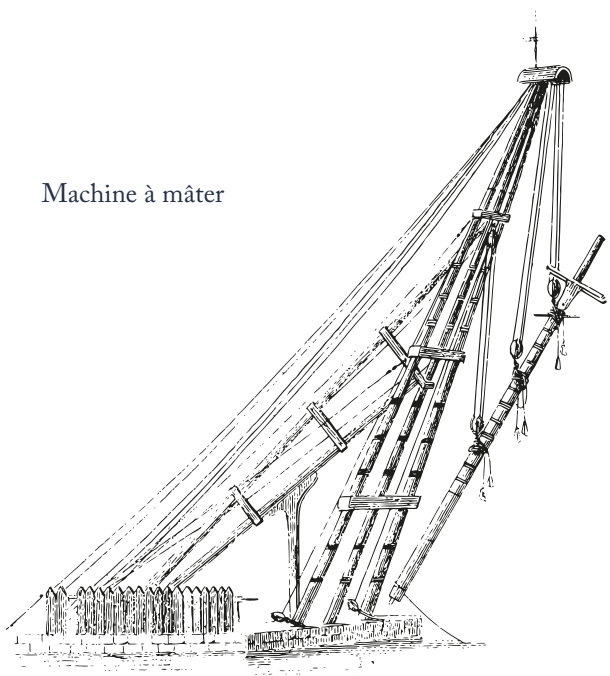
- **Lakatoi** (Nouvelle Guinée). Cf. Prao. Trimaran long de 18m et large de 15m dont les coques sont creusées dans des pins. Deux mâts établis sur une plateforme de bambou portent chacun une voile en pince de homard.
- **Lanche** (Amérique du Sud, dont Brésil). Cf. Chaloupe. Petite embarcation à fond plat avec un faible tirant d'eau. Elle porte deux mâts à voiles au tiers. Le mât de misaine est droit, tandis que le grand mât présente une très forte quête – il est très penché sur l'arrière. Certaines lanches montent un grand nombre d'avirons.

Lanche



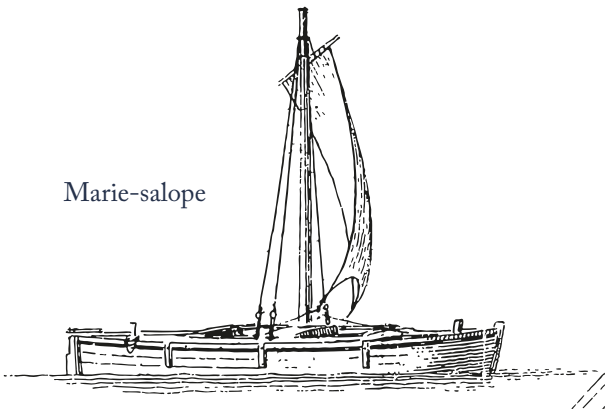
- **Langard** (partout). Cf. Brigantin. Brigantin portant une voile carrée à son grand mât (arrière), en plus de sa grand-voile aurique.
- **Lantéas** (Chine, Cochinchine). Cf. Cotre. Grand embarcation portugaise à voile et à rames.
- **Lantione** (Chine et environs). Cf. Galère Royale. Grande galère chinoise armée pour la guerre. Elle monte un grand nombre d'avirons, mais n'est pas conçue pour la pleine mer.
- **Lesteur** (partout). Cf. Tartane. Bateau à voile latine chargé du transport du lest dans les ports.
- **Liburne** (Méditerranée). Cf. Felouque. Navire à voile et à l'aviron de la Mer Ionienne.
- **Lichier** (Hollande). Cf. Sloop. Petit navire de transport au sein des ports et des rades.
- **Loud** (Méditerranée). Cf. Barque. Barque arabe gréant un long mât flexible portant une grande voile latine.
- **Lougre** (partout, à partir du XVIII[e] siècle en dehors d'Europe et de Méditerranée). Cf. *À feu et à sang* page 237.
- **Lugger** (partout, à partir du XVIII[e] siècle en dehors d'Europe et de Méditerranée). Cf. Lougre. Nom anglais du lougre.
- **Machine à mâter** (ports). La machine à mâter peut être établie sur le quai comme sur un ponton (navire sans mât). Elle sert à soulever les mâts et à les disposer sur le navire avec une grande facilité et rapidité.

Machine à mâter



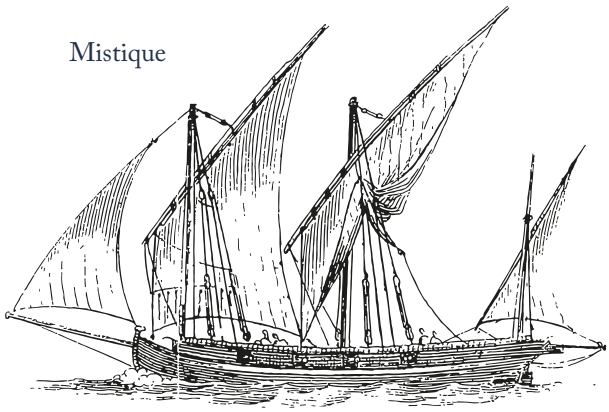
- **Mahonne** (Méditerranée, Mer Rouge). Cf. Galéasse. PS/1,25, nombre de canons divisé par deux. Galère turque à la forme équivalente à une galéasse mais dont la taille est celle de la galère royale.
- **Mahonne** (Canada : Nouvelle Écosse). Cf. Barge. Petit chaland utilisé par les pirates de Nouvelle-Écosse au XVI[e] siècle.
- **Marchand** (partout). Cf. *À feu et à sang* page 238.
- **Marie-salope** (Europe). Cf. Barge. Barge accompagnant les curemolles pour le transport de la vase remontée du fond d'un chenal. La matière récurée est stockée dans des puits qui peuvent s'ouvrir sans qu'elle coule pour laisser le sable ou la vase qu'elle transporte tomber au fond, loin de la zone creusée (et loin des courants qui feraient inexorablement revenir la vase à sa place initiale). Les maries-salopes gréent un mât portant une voile carrée.

Marie-salope



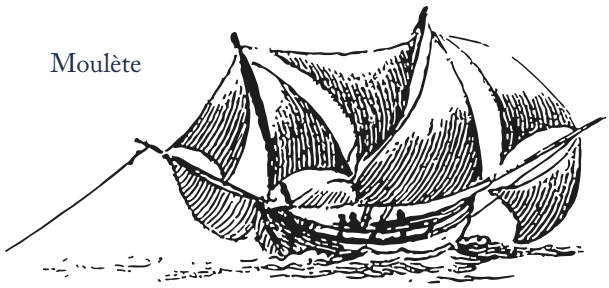
- **Marsillanne** (Méditerranée). Cf. Flûte. Navire vénitien de 25m de long et de 100 tonneaux à la proue ronde et à la poupe carrée, gréant trois mâts, le mât avant fortement incliné sur l'avant, gréant des voiles carrées pour les deux mâts avant et une voile latine sur le mât d'artimon.
- **Martyga** (Russie). Cf. Brigantin. Brigantin naviguant sur les mers intérieures.
- **Maru ku bune** (Japon). Cf. Pirogue. Pirogue japonaise de pêche au saumon taillée dans un seul tronc.
- **Masawa** (Nouvelle Guinée). Cf. Pirogue. Pirogue trimaran avançant à la pagaie.
- **Mersey flat** (Angleterre). Cf. Barge. Navire de transport de 80 tonneaux gréant deux mâts portant des voiles au tiers.
- **Mistique** (Méditerranée et Gibraltar). Cf. Chasse-marée ou Tartane. Navire espagnol ou portugais cabotier de quatre-vingt tonneaux gréant trois mâts portant chacun une voile à antenne.

Mistique



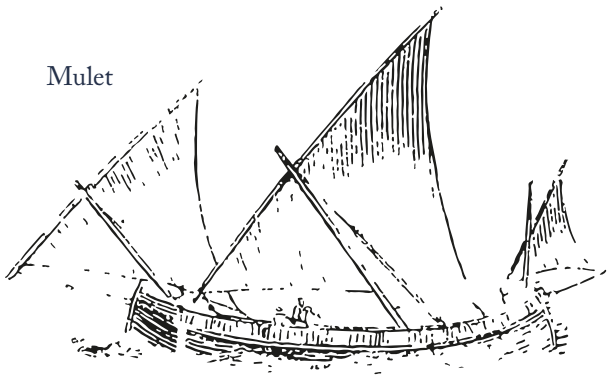
- **Moulète** (Portugal). Cf. Bisquine. Navire portugais de pêche au chalut portant une voile latine sur un mât incliné sur l'avant. Les deux extrémités du chalut sont amarrées sur deux bouts dehors, l'un à l'avant et l'autre à l'arrière. Le navire pêche en dérivant, sous l'effet d'un grand nombre de focs tendus entre les bouts dehors, le mât et l'antenne.

Moulète



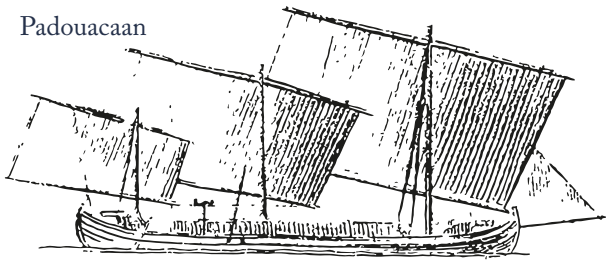
- **Mulet** (Portugal et environs). Cf. Tartane. Navire portugais à la forme bananée portant deux à trois voiles latines sur des mâts inclinés sur l'avant.

Mulet



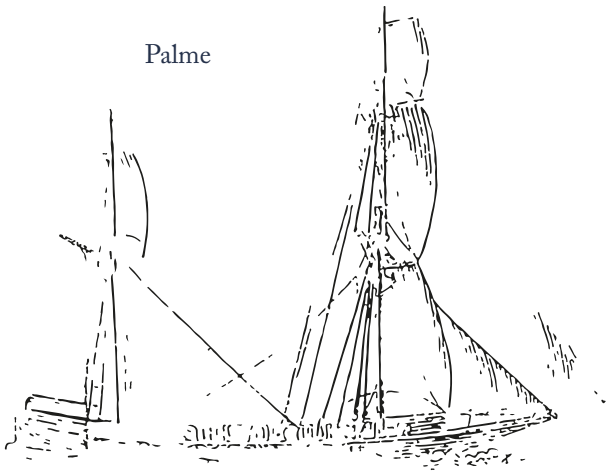
- **Navette** (Empire Moghol). Cf. Chaloupe. Pirogue aux extrémités resserrées, en forme de navette de métier à tisser.
- **Négrier** (Atlantique). Cf. Brick ou Marchand, vitesse × 1,25. Navire très rapide spécialisé dans le transport d'esclaves entre l'Afrique Noire et les colonies d'Amérique. Il est gréé en trois-mâts, et se reconnaît de loin à son pont rehaussé afin de donner de l'espace pour parquer les esclaves. Ceux-ci, persuadés qu'on va les manger (ils pensent les Blancs cannibales), sont chacun mis dans un logement de la forme d'un cercueil en plus petit, les pieds et mains enchaînés. Il n'est pas rare qu'un négrier perde la moitié de sa cargaison (voire de son équipage) du fait des maladies qui se propagent rapidement dans l'atmosphère infecte et confinée du pont des esclaves. Afin de protéger l'équipage contre une éventuelle révolte, l'arrière du négrier contenant les esclaves est séparé de l'avant par une cloison sans communication. L'accès aux esclaves se fait par le gaillard d'arrière. Les négriers ont également un dispositif particulier de défense : l'orgue. L'orgue est un assemblage de canons de fusils (jusqu'à une quarantaine) que l'on fait tirer ensemble ou de manière successive. Ils peuvent tirer sur leur pont comme sur le pont adverse lors d'un combat naval.
- **Ngalawa** (Kenya). Cf. Catalane. Pirogue à balancier de pêche mue par une voile latine sur un mât légèrement penché sur l'avant.
- **Niao-wang** (Chine). Cf. Berckois. Petit navire de pêche de 9m de long avec une protection en osier sur la poupe.
- **Niu** (Nouvelle-Calédonie). Cf. Pirogue. Pirogue à balancier de 8m de long pour un équipage de 6 personnes, aux bords rehaussés et aux extrémités couvertes. Elle est gouvernée par une pagaie et mue par une voile latine munie d'une bôme.
- **Niyon** (Îles des Moluques). Cf. Pirogue. Pirogue à double balancier de 10m de long construite avec du bordage (des lattes de bois chevillées sur une ossature).
- **No man's land** (Massachusetts). Cf. Dundee. Navire de la taille d'un dundee, avec un bordé à clin, spécialisé dans la récolte des coquillages. Il grée deux mâts avec des voiles à livarde et un foc.
- **Orang-bahé** (Java). Cf. Felouque. Navire de plaisance décoré de l'île de Java, allant à la voile et à l'aviron.
- **Oostindiëvaarder « East Indianman néerlandais »** (Inde, Indonésie, route vers l'Europe). Cf. Marchand armé pour la Compagnie des Indes Orientales. Il s'agit de la version néerlandaise, de 600 tonneaux, de l'East Indianman, construit selon une jauge précise.
- **Padouacaan** (Indochine, Îles des Moluques, Îles de la Sonde). Cf. Felouque ou Tartane. Navire malais de 50 à 100 tonneaux, gréant deux ou trois mâts à voiles latines ou carrées et un foc. Ils portent deux petits canons de chasse et deux petits canons de fuite. Les padouacaans sont spécialisés dans la chasse aux pirates.

Padouacaan



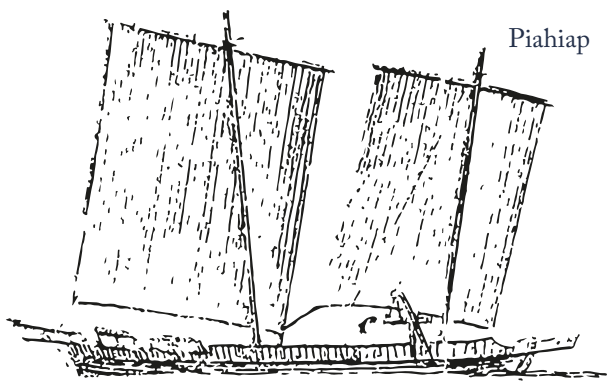
- **Palme** (Indes Orientales). Cf. Brigantin. Navire commun des Indes Orientales à l'avant bas et effilé, et à l'arrière haut. Elle grée un grand mât à l'avant et un petit mât à l'arrière.

Palme



- **Panoure** (Chine). Cf. Galiote. Sorte de galiote – petite galère – chinoise.
- **Paquebot** ou **paquet-boat** (partout). Cf. Goélette Balaou. Navire léger et rapide spécialisé dans le transport de paquets – d'information. Vers la fin du XVIII[e] siècle, les paquebots commencent à transporter des passagers en plus des messages.
- **Paraos** (Chine, Cochinchine). Cf. Brick. Petit navire cabotier de commerce gréé comme une jonque et faisant le lien entre les îles et la côte.
- **Patache** (partout). Cf. Goélette franche. Petit navire douanier accostant les navires à l'entrée des baies, des rades, des ports. Les pataches luttent contre le commerce interlope, les fraudes, et éventuellement les pirates.
- **Patmar** (Empire Moghol). Cf. Tartane. Sorte de paquebot à voile latine gréant un seul mât. Il est très rapide sur une mer belle (sans vague ou presque), mais tient mal dans la grosse mer.
- **Pelota** (Buenos-Aires). Nacelle tirée par un Indien tenant un cordage entre les dents et nageant devant pour traverser un lac ou une rivière.
- **Péniche** (Europe : sauf France). Cf. Galiote. Embarcation légère avançant surtout à l'aviron mais pouvant gréer une voile (indistinctement latine, au tiers ou carrée) sur un mât court. Elles sont bordées à clin – les lattes de bordées se recouvrent les unes les autres – et montent 6 à 8 avirons. Ce sont des embarcations très rapides à la rame.
- **Péniche** (Europe : France). Cf. Galère. Embarcations plus lourdes que dans le reste de l'Europe, de 12 à 18m de longueur, gréant entre 12 et 40 avirons séparés par autant de pierriers ou d'espingoles. Les plus grosses ont également une pièce de 12 en chasse. Elles remplissent le rôle de garde-côtes, notamment en Manche et près de Boulogne.
- **Péote** (Venise, Mer Adriatique). Cf. Catalane. Embarcation légère de Venise servant au transport de passagers et de messages sur l'Adriatique.
- **Perme** (Est de la Méditerranée). Cf. Cotre. Petit navire turc à la coque en forme de gondole de transport entre Constantinople et Galata.
- **Phajofnée** (Japon). Cf. Chaloupe. Embarcation de plaisance à rames. Les promeneurs sont protégés par un toit fait de nattes au milieu de l'esquif.
- **Piahiap** (Îles des Moluques, Îles de la Sonde). Cf. Chasse-marée. Navire léger de 6m à 12m et de 14 à 70 hommes d'équipage accompagnant les balors pour pirater dans les Moluques et les Îles de la Sonde. Il grée deux mâts (le mât de misaine est penché sur l'avant) portant des voiles au tiers. C'est un navire très rapide, qui est armé d'un ou deux canons de chasse suspendus par des sangles au-dessous d'une potence.

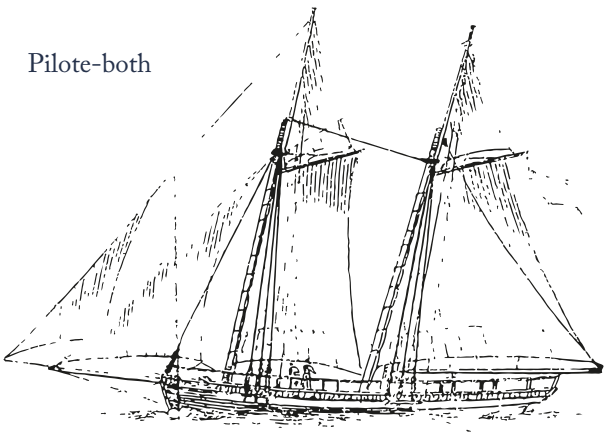
Piahiap



- **Pich-li** (Floride). Cf. Pirogue. Pirogue des Indiens Séminoles taillée dans un tronc de cyprès, pouvant transporter 40 personnes.
- **Picoteux** (Manche). Cf. Chaloupe. Petit canot de 5m de long gréant deux mâts à voiles carrées et un foc. Il est haut sur l'eau et très large pour sa longueur.
- **Pi-faztu** (Chine). Cf. Pirogue. Radeau d'osier porté par des peaux de chèvres gonflées, utilisé pour traverser le Fleuve Jaune à la pagaie.

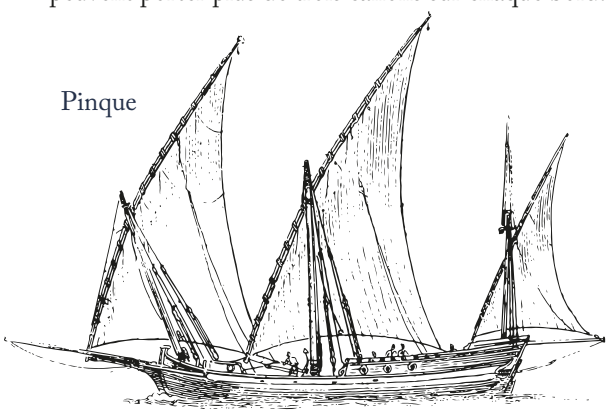
- **Pigoulière** (Europe). Cf. Barge. Embarcation à fond plat contenant de l'étoupe (ou tout autre produit dont on enduit la carène des navires) et munie de fourneaux et de chaudières permettant de la chauffer.
- **Pilote** (partout). Cf. Goélette franche dans *À feu et à sang* page 235. Goélette franche chargée de montrer la route à suivre aux navires devant entrer dans un port, une rade, ou passer l'embouchure d'une rivière à l'accès difficile.
- **Pilote-both** (Amérique du Nord). Cf. Goélette franche. Navire d'excellente facture, très toilé, ayant un gréement intermédiaire entre la goélette et le houari. Ses mâts sont longs et flexibles. Il porte également un grand foc, un petit foc et une trinquette.

Pilote-both



- **Pilot-skiff** (Caroline du Nord et du Sud). Cf. Sloop. Esquif de pêche au fond rond à bordage à clin et à la poupe carrée, gouverné par un aviron.
- **Pinasse** (partout). Cf. Felouque. À la fin du XVIII^e^ siècle, il s'agit d'un navire long, étroit et léger avançant à la voile et à l'aviron.
- **Pingre** (partout). Cf. Flûte. Navire de commerce caractérisé par un cul rond comme la flûte, mais avec un haut de poupe carré. De plus, il n'a pas de poulaine (cf. page 225), mais l'avant de sa coque forme un arc qui part vers le bas pour recevoir le beaupré. Le gréement de la pingre a beaucoup varié au cours du temps, mais a fini par se stabiliser sur un gréement carré.
- **Pinkjes** (Europe du Nord principalement). Cf. Dundee. Grand navire de pêche néerlandais de 30m de long, à fond relativement plat et à dérives relevables, il est gréé de deux voiles à livardes portées par deux mâts, d'un foc et d'une trinquette.
- **Pinnasse** (partout). Dans les escadres anglaises. Cf. Goélette franche. Canot de l'état-major gréé en goélette et armant 8 avirons avec des pales se terminant en pointe.
- **Pinque** (partout, essentiellement Méditerranée). Cf. Barque. Une pinque est une barque qui a conservé son gréement latin (ou trouve souvent des voiles carrées sur les barques). Elle a l'avant large pour porter de lourdes charges et est beaucoup plus haute sur l'eau qu'un chebec ou une tartane. Elle n'arme pas d'avirons. Lorsqu'elle porte des canons (des pièces de 3 ou de 4), ceux-ci sont en bordée, mais sont situés à l'avant (où le sabord est rond) ou à l'arrière (où les sabords sont carrés) de la pinque. Les pinques qui ont un faux-pont – c'est-à-dire un pont supplémentaire – peuvent porter plus de trois canons sur chaque bord.

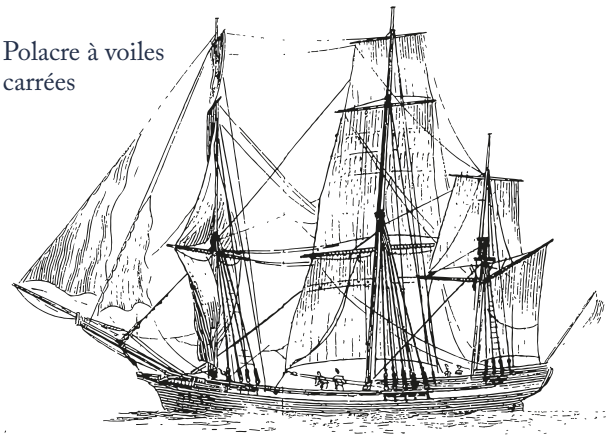
Pinque



- **Pinque anglaise** (partout). Cf. Flibot. Petite flûte anglaise.
- **Pipris** (Ouest de l'Afrique). Cf. Chaloupe. Pirogue des tribus noires d'Afrique.
- **Pirogue**. Embarcation taillée dans un tronc d'arbre avançant à la pagaie.
- **Piragua** (Amérique centrale). Cf. Felouque. Demi-galère de 30m de long et de 6m de large à deux mâts tirant 50cm d'eau. Elle est armée d'un gros canon de chasse, de quatre pierriers de fuite et de 36 à 42 avirons. Ses deux mâts peuvent basculer en arrière en cas de forte tempête et pour passer inaperçu. Elle porte 120 hommes.
- **Plate** (Manche). Cf. Poon. Esquif de pêche à fond plat portant un mât à voile aurique exclusivement, ainsi qu'un foc et une trinquette.
- **Plougastel** (France : Brest). Cf. Berckois. Esquif de pêche ou de transport de passagers à la poupe pointue gréant un mât à voile au tiers très penché sur l'arrière.
- **Plut** (partout). Cf. Brigantin. Navire de commerce néerlandais gréé en brigantin.
- **Polacre** (partout, essentiellement Méditerranée). Cf. Barque. Trois-mâts à pible – les mâts sont d'un seul tenant et tenus par des haubans sans enfléchures ni hunes – dérivé du chebec dont il a la coque. Il a conservé sa voile de trinquet latine, mais a remplacé ses autres mâts par des mâts à voiles carrés. Ce

remplacement des voiles latines par des voiles carrées a fait perdre la majorité des qualités nautiques initialement remarquables du chebec. Cependant, la voile de trinquet latine permet à la polacre de virer vent devant. Il existe de nombreux gréements pour la polacre, qui a évolué lentement au cours du XVIIIe siècle à partir du chebec. On trouve également des polacres entièrement à voiles carrées et d'autres portant des voiles auriques sur des antennes.

Polacre à voiles carrées

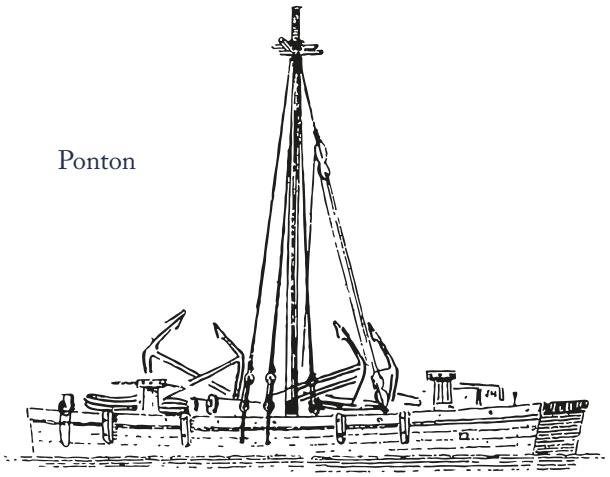


- **Polacron** (partout, essentiellement Méditerranée). Cf. Barque. Petit polacre.
- **Ponne** (Flandre et Hollande). Cf. Barge. Navire de transport de 50 tonneaux à dérive latérale gréant un mât portant une voile aurique sans gui, un foc et une trinquette. Il assure le transport de marchandises dans les rades, les baies, les rivières et les canaux, mais ne s'aventure pas en haute mer.
- **Pongo** (Nouvelle-Espagne : Maracaibo). Cf. Pirogue. Pirogue indienne à fond plat de grande taille.
- **Pontin** (Philippines). Cf. Goélette. Goélette de facture espagnole de 100 tonneaux faisant du cabotage dans les Philippines.
- **Ponton** (ports d'Europe). Cf. Barge. Navire à la forme rectangulaire, plat et élevé sur l'eau, qui sert dans les ports à diverses tâches, dont enlever une carcasse de navire ou faire remonter un navire coulé. Il porte un mât mais pas de voile, car ce mât sert à lever des charges au moyen d'un lourd palan actionné par deux cabestans, un à l'avant et l'autre à l'arrière. On les déplace en les remorquant ou en les tirant depuis la berge. Certains pontons sont bardés de lourdes pièces d'artillerie pour défendre un port.

« Les pontons (hulks) ne devraient être que la punition des crimes les plus atroces »

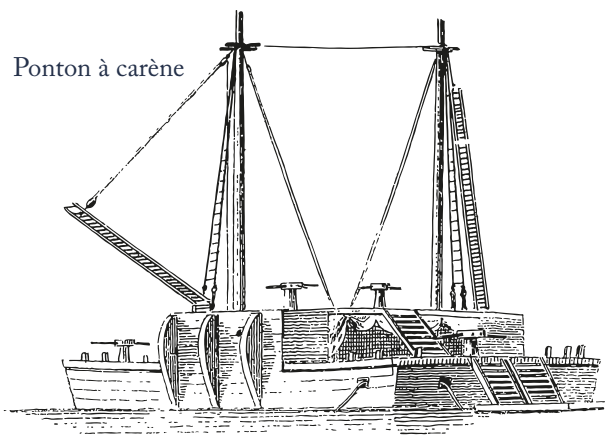
John Howard, L'État des prisons, des hôpitaux et des maisons de force en Europe au XVIIIe siècle (publication posthume en 1792)

Ponton



« Les prisonniers occupaient la batterie basse et le faux-pont, dont on a retranché, à chaque extrémité, environ un quart d'étendue. La hauteur du faux-pont n'était toutefois pas suffisante pour qu'un homme de taille ordinaire ne pût s'y tenir entièrement debout. Le gaillard d'avant et le carré de la drome, que les Français avaient appelés le parc, étaient les seuls endroits où les prisonniers pouvaient se promener au grand air. Les cheminées des cuisines, qui passaient au gaillard d'avant, jetaient une fumée épaisse de charbon de terre qui rendait souvent la promenade impossible. Les deux extrémités du navire étaient occupées par les Anglais chargés de la garde des prisonniers ; le derrière par le lieutenant commandant le vaisseau, les officiers et quelques soldats, et le devant par les soldats seulement. Une forte cloison de planches séparait les Français des Anglais ; elle était renforcée de grosses têtes de clous et percés de meurtrières par lesquelles on pouvait faire feu sur les prisonniers lorsqu'on avait à réprimer une émeute ou une révolte. L'espace de la prison proprement dite était d'environ 130 pieds de longueur et de 40 pieds de largeur. On y logeait onze cents hommes. Dans les bâtiments de 74, il y avait huit cents hommes. On recevait le jour par les sabords dans les batteries, et dans le faux

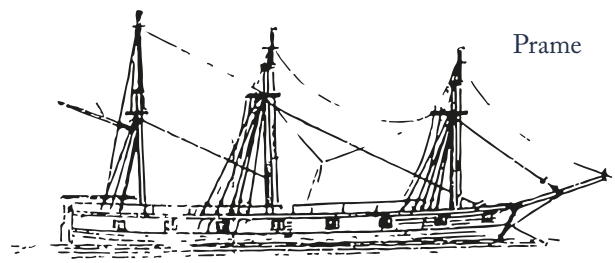
Ponton à carène



pont par des hublots d'un quart de la grandeur des sabords, pratiqués à cet effet. Ces ouvertures étaient garnies de grilles en fonte épaisses de 2 pouces carrés, et à l'épreuve de la lime. On fermait tous les soirs les hublots par des mantelets en madriers. […] Les neuf pontons de la rade de Chatham étaient placés à des distances qui ne permettaient pas aux prisonniers de communiquer ensemble par la voix ou par signes. Ils étaient amarrés par des chaînes aux deux extrémités, au milieu de vases fétides et stagnantes découvertes à chaque marée. »

Deux officiers français prisonniers à Chatham, in Le magasin pittoresque (1846)

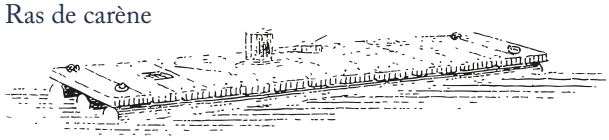
- **Ponton** (prisons flottantes, fin XVIII[e] et début XIX[e] siècles). Cf. Barge. Ces prisons flottantes, utilisées de manière intensive par les anglais à l'encontre des très nombreux corsaires pris, étaient loin de représenter un modèle d'humanité. Ces navires sans mât étaient mouillés à proximité des côtes, à Cadix pour les prisonniers de Trafalgar, et à Plymouth (*Protée*, *Crown*, *Vengeance, Suffolk*, *Saint-Antoine*), à Portsmouth et à Chatham sur la rivière Medway pour les corsaires français. Amarrés les uns aux autres et entourés d'eau, ils laissaient peu de perspectives de fuite aux corsaires français, dont la plupart ne savait pas nager, d'autant plus qu'ils étaient séparé de la côte par des vasières réputées infranchissables. Les conditions étaient très dures, les prisonniers étant entassés en grand nombre dans la cale et dans l'entrepont, presque sans lumière et en manque d'oxygène, avec des quarts de ration, ration encore réduite par les vols des cambusiers, avec à bord une violence confinant au sadisme, typique des navires anglais du XVIII[e] siècle. À l'image des prisons, le règne de terreur des caïds ou des prisonniers faisant le sale travail des geôliers s'ajoutent à ces conditions inhumaines. On se distrait en taillant des du bois avec des couteaux en os, on joue, on s'enseigne des leçons de science, d'escrime, de danse, et on joue des pièces de théâtre. La proximité des côtes a permis à certains corsaires sachant nager, comme Souville ou Angenard, de s'échapper de manière si spectaculaire qu'elle en paraît invraisemblable. La plupart des prisonniers ne peut pas s'enfuir, comme Garneray, qui restera 8 ans dans l'enfer des pontons de Plymouth. Les Français en ont gardé durant un bon siècle une forte haine vis-à-vis des Anglais. Ce ne sont pourtant pas les Anglais qui ont utilisé les pontons les premiers, mais la Révolution Française, pour isoler complètement des détenus français, dont des prêtres réfractaires devant le port de Nantes (*Louise*, *Thérèse, Gloire*) à partir de 1793 et devant l'île d'Aix (*Washington*, *Deux-Associés*, *Bonhomme-Richard*) à partir de 1794. Ceux qui ne mourraient pas d'inanition par privation de nourriture ou de maladie tombaient ou étaient précipités dans l'eau et mourraient noyés lors du transbordement des pontons vers les navires. Soixante-quatre prêtres martyrs ont été béatifiés par le pape deux siècles plus tard.
- **Pookhaun** (Irlande). Cf. Chaloupe. Canot à rame de pêche.
- **Poon** (Europe du Nord). Cf. *À feu et à sang* page 239.
- **Poste aux choux** (partout). Cf. Chaloupe. Annexe d'un navire chargé du ravitaillement pendant les escales.
- **Pousse-pied** (port de Rochefort). Cf. Barge. Petit chaland de forme rectangulaire de 3m de long sur 1m de large, portant deux hommes, dont on se sert pour nettoyer la vase dans les cales du port – avancée en pierre avec une douce pente pour déposer les navires au sec en profitant de la marée – et dans la fosse aux mâts – bassin du port dans lequel on conserve les mâts dans l'eau de mer.
- **Pousse-pied** (Saintonge). Cf. Chaloupe. Petit canot de 2m de long servant à pêcher les poissons plats (sole, turbot, etc.) sur la vase. Le pêcheur est à califourchon sur le bord du canot et avance en poussant la vase avec son pied.
- **Prame** (partout). Cf. Deux-ponts trois-mâts barque avec -1 en vitesse dans toutes les allures. Grand navire à fond plat de 50m de long, véritable forteresse mobile gréée en trois-mâts carré et armé pour la guerre. Les prames portent entre 18 et 36 canons de calibre 12 à 24 et un gros mortier sur chaque bord dans une écoutille en avant du grand mât. Ces navires redoutables en termes d'artillerie sont de mauvais marcheurs et sont affectés à la tâche de garde-côte.


Prame

- **Petit prao** (Indonésie, Indochine, Cochinchine, Philippines). Cf. *À feu et à sang* page 240.
- **Prao caraïbe** (Petites Antilles, Nouvelle-Grenade, Guyane, Surinam). Cf. *À feu et à sang* page 241.
- **Quenouille** (France : Calvados). Cf. Chaloupe. Canot de pêche côtière.

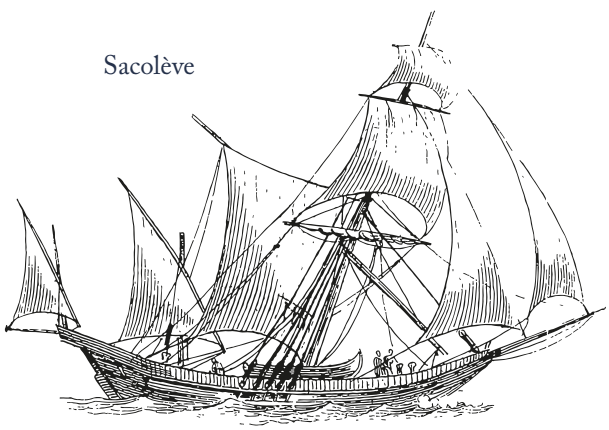
- **Rafiau** (Europe, principalement Méditerranée). Cf. Catalane. Petit canot à rames gréant un mât à voile latine et un foc.
- **Ramberge** (partout). Cf. Frégate trois-mâts carré. Ancien navire de commerce anglais envoyé dans des missions de découverte.
- **Ramberge** (Angleterre). Cf. Sloop. Petit navire de rivière.

Ras de carène



- **Ras de carène** (partout). Cf. Chaloupe. Radeau servant à nettoyer la carène des navires au port avant chargement.
- **Réchifté** (Constantinople). Cf. Goélette franche. Navire de commerce turc du canal de Constantinople de 11m de long gréant deux mâts à voiles intermédiaires entre des voiles auriques sans gui et des voiles à livarde. L'avant et l'arrière de la coque sont en pointe. Le mât de misaine est au niveau de l'étrave et le grand mât est très avancé.
- **Ressac** (Europe du Nord et Terre-Neuve). Cf. Goélette. Navire de pêche venant aider les pêcheurs terre-neuviers pendant les saisons non hivernales. Le ressac, au début de l'hiver, retourne à son port d'origine et emporte à son bord les excédents d'équipage, d'huile de morue, de morue salée et de langues de morue.
- **Sacolève** (Méditerranée). Cf. Goélette (Vitesse - 1 sous toutes les allures). Navire turc ou grec à la forme très bananée, un avant élancé et une poupe relativement relevée. Il porte deux mâts à pible (c'est-à-dire d'un seul tenant) et un tape-cul. Les deux mâts arrière portent des voiles latines. Le mât avant, nettement plus grand, porte une voile aurique, une fortune carrée, un hunier et un perroquet volant. Le beaupré de la sacolève porte un grand foc et un petit foc.

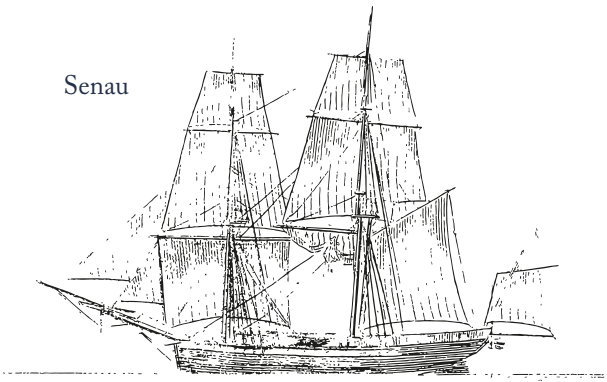
Sacolève



- **Saïque** (Méditerranée). Cf. Dundee. Navire turc à deux mâts, à l'arrière haut et à l'avant bas et effilé. Le mât avant est plus grand que le mât arrière.
- **Sala-sala** (Îles de la Sonde, Les Moluques, Indochine). Cf. Brigantin (de l'Atlantique). Navire de commerce malais gréé en ketch.
- **Samequin** (Méditerranée, Mer Rouge). Cf. Sloop. Navire cabotier turque.
- **Samoreux** (Provinces-Unies). Cf. Flûte. Long bateau plat néerlandais transportant du bois sur les canaux des Provinces-Unies.
- **Sandale** (Afrique du Nord, Atlantique, Méditerranée). Cf. Brick. Navire de transport et de pêche de Barbarie à deux mâts. Par petit temps, la sandale grée des grandes voiles latines, qu'elle remplace par une voile à livarde surmontée d'une voile carrée lorsque le vent monte.
- **Sambouk** (Mer Rouge, Afrique de l'Est, Océan Indien). Cf. Tartane. Navire arabe de commerce à l'avant élancé et à l'arrière bas, gréant un beaupré et deux mâts. Le beaupré porte un grand foc et les deux mâts une voile latine chacun.
- **Sampan** (Chine, Japon, Cochinchine, Indochine). Cf. Chaloupe. Petit canot à rame et à voile d'Extrême-Orient.
- **Saugue** (Méditerranée). Cf. Catalane. Embarcation de pêche.
- **Schoner** (Golfe du Bengale). Cf. Goélette. Bateau pilote dont la fonction est d'aller chercher les navires au large pour les mener à bon port jusqu'à Calcutta ou Chandernagor.
- **Schooner** (partout). Nom anglais de la goélette à hunier.
- **Scute** (Provinces-Unies). Cf. Chasse-marée. Chasse-marée cabotier à fond plat de 15 tonneaux, de 10m de longueur, 3,5m de largeur avec seulement 60cm de tirant d'eau. Il porte deux dérives latérales qu'il peut relever pour s'échouer sur n'importe quelle plage par n'importe quel temps.
- **Scoridor** (Méditerranée : Mer Adriatique, Mer Tyrrhénienne et Mer Ionienne). Cf. Chaloupe. Petit navire gréant un seul mât portant une voile carrée de grande envergure.
- **Semaque** (Amérique du Nord, Manche, Mer Baltique, Mer du Nord, Nord de l'Europe). Cf. Dundee. Navire cabotier de pêche et de chargement des navires. Il porte un mât à livarde et un tape-cul à livarde, ainsi qu'un hunier volant sur son grand mât. Comme il ne porte pas de vergue basse, l'écoute et l'amure de ce hunier volant sont amarrées sur le pont.

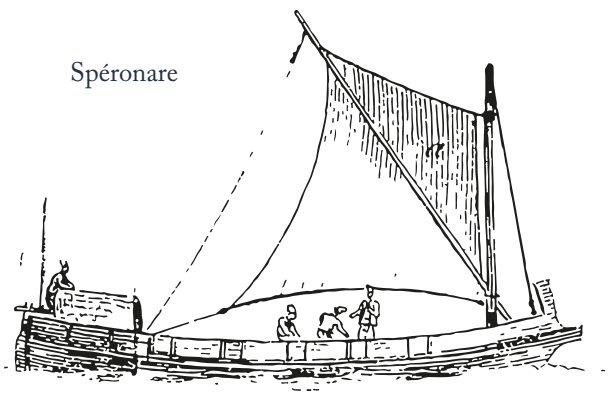
- **Senau** (partout). Cf. Brick armé pour le commerce ou pour la course, Vitesse +0,5 au grand largue et -0,5 au près. Grand navire de commerce de 180 à 300 tonneaux construit gréé comme un brick si ce n'est que sa coque et plus ronde et plus forte, et que son grand mât ne présente pas de quête – il n'est pas penché vers l'arrière. D'autre part, et c'est caractéristique des senaux, la brigantine ne porte pas de bôme ou gui et est établie sur un petit mât indépendant du grand mât. On appelle cette voile à corne une « voile à senau ». Les senaux n'ont, de plus, pas de cacatois contrairement au brick. Certains senaux gréent un tape-cul à voile au tiers.

Senau



- **Sentine** (Europe). Cf. Chaloupe. Embarcation à fond plat transportant du sel le long des rivières et pouvant servir de passeur.
- **Sgoth** (Écosse). Cf. Berckois. Esquif de pêche à voile au tiers de 10m de long, à la proue et à la poupe pointues. Le sgoth est également armé de 6 avirons.
- **Shallop** (Angleterre, Manche et Mer du Nord). Cf. Lougre armé pour le commerce. Navire de pêche anglais gréé en lougre.
- **Shaosing** (Chine). Cf. Jonque. Jonque de 30m de long et de 180 tonneaux, gréant 3 mâts à voiles lattées. Son fond est plat et elle a deux dérives latérales.
- **Shibbar** (Empire Moghol). Cf. Tartane. Navire cabotier de transport de 100 à 300 tonneaux à voiles latines gréant deux mâts.
- **Shoe doni** (Côte de Malabar). Cf. Catalane. Esquif de pêche de 8m de long, large et à fond plat, à la proue pointue.
- **Sifflotin** (France : Fécamp). Cf. Berckois. Esquif de 7m de long gréant un mât à voile au tiers.
- **Simouge** (France : Vendée). Cf. Pirogue. Radeau de bois utilisé pour ramasser le sel.
- **Sinagot** (France : Morbihan). Cf. Berckois. Esquif de pêche de 10m de long à l'étrave droite et à l'étambot incliné, gréant deux mâts à voiles au tiers et un foc sur bout-dehors. Le sinagot est manœuvré par deux personnes.
- **Sixern** (Norvège). Cf. Berckois. Esquif de pêche de 11m de long à bordé à clin portant une voile carrée ou au tiers.
- **Slabre** (Mer Baltique et Mer du Nord). Cf. Barque. Navire cabotier de pêche au hareng.
- **Sloop** (partout). Cf. *À feu et à sang* page 242.
- **Sloop-of-war** (partout). Cf. Corvette. Nom que les Anglais donnent à la corvette, un petit trois-mâts carré armé pour la guerre.
- **Smack** (Angleterre). Cf. Dundee. Grand navire de pêche anglais ne gréant qu'un seul mât portant une grande voile carrée, qui est hissée et affalée avec sa vergue. Il en est de même pour le hunier, quand le smack en porte un. Ce hunier est bordé et amuré directement sur le pont.
- **Snow** (partout). Cf. Brick. Nom anglais du senau.
- **Somme** (Mers du Sud, Mer de Chine, Océan Indien). Cf. Jonque. Jonque de commerce.
- **Song vanh** (Indochine). Cf. Tartane. Navire à voile latine de pêche au requin. La coque est faite en vannerie. Il porte deux mâts situés très en avant, dont le plus grand, qui est aussi le mât arrière, présente une forte quête (il est penché en arrière).
- **Spéronare** (Méditerranée). Cf. Barge. Petit navire maltais non ponté gréant un unique mât situé très en avant et portant une voile à livarde.
- **Strouk** (Mer Caspienne, Volga). Cf. Barque. Navire russe allant à la voile et à l'aviron.

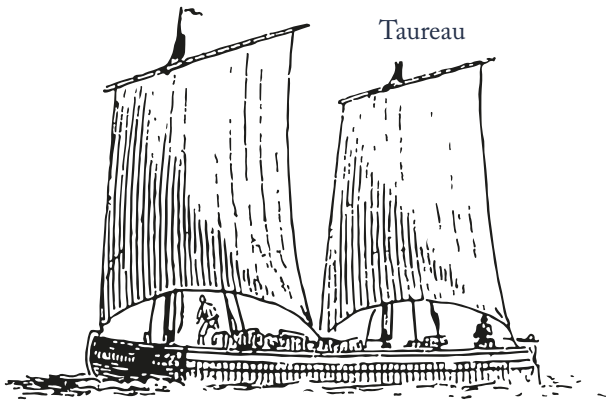
Spéronare



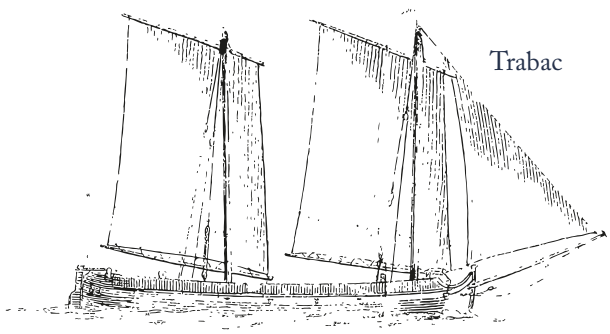
- **Sultane** (Méditerranée, Mer Noire, Mer Rouge). Cf. Deux-ponts trois-mâts carré. Fort navire de guerre turc.
- **Tartane** (Atlantique, Méditerranée, Espagne, Portugal, Afrique, Amérique Centrale, Pérou, Péninsule Arabique, Golfe Persique, Empire Moghol, Philippines). Cf. *À feu et à sang* page 243.
- **Tartane à hunier** (Atlantique, Méditerranée, Espagne, Portugal, Afrique, Amérique Centrale, Pérou, Péninsule Arabique, Golfe Persique, Empire Moghol, Philippines). Cf. *À feu et à sang* page 243.

Ces tartanes sont gréées d'un mât de méjane et d'un mât de mestre, ce dernier étant à tronçons et portant un hunier et un perroquet.

- **Taureau** (Manche). Cf. Chaloupe. Navire à l'avant très enflé gréant deux mâts, le mât avant étant légèrement plus grand, et portant chacun une voile carrée ou au tiers.


Taureau

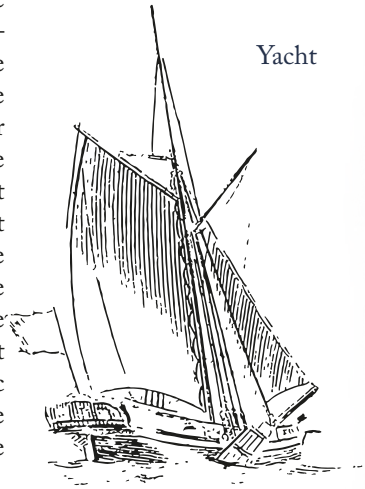
- **Tchickirné** (Mer Noire, Mer de Marmara). Cf. Barge. Gabare de transport de bois turque gréant un mât à pible portant une fortune carrée, un hunier, un perroquet et une grand-voile à livarde. Le beaupré porte un foc bômé – dont la ralingue de chute (le bord inférieur) est tendue sur une pièce de bois.
- **Terre-neuvier** (Terre-Neuve, Atlantique, Europe du Nord). Cf. Brick. Navire de pêche à la morue sur le banc de Terre-Neuve ou sur la côte.
- **Thamaku** (Îles Fidji). Cf. Pirogue. Immense pirogue de 30 de long creusée dans un tronc unique, partiellement recouvert.
- **Thuyen thung** (Indochine). Cf. Pirogue. Barque pour une personne servant à la cueillette du liseron d'eau.
- **Tongiaki** (Polynésie, Nouvelle Zélande). Cf. Prao, vitesse +2 nœuds sous toutes les allures, Manœuvres Assez Faciles (+1). Catamaran polynésien de 5m à 40m de long. Légèrement moins maniable que le prao à balancier, le tongiaki tient mieux la forte mer. Il est mû par des voiles en pince de homard présentant une antenne et une bôme s'incurvant l'une vers l'autre vers le haut de la voile. Le catamaran est capable d'atteindre une vitesse de 12 nœuds au près, ce qui est nécessaire en Polynésie, où la navigation entre les îles nécessite souvent de remonter au vent.
- **Tortue** (Europe). Cf. Chaloupe. Embarcation sans voile pour des trajets en mer. Les nageurs – rameurs – et les passagers sont protégés par un pont en forme de toit.
- **Tosher** (Angleterre). Cf. Dundee. Esquif de pêche anglais.
- **Toue** (partout, rivières). Cf. Chaloupe. Les toues sont des embarcations permettant de traverser des rivières au moyen d'amarres sur les deux bords. On hale – on tire – sur l'amarre du bord vers lequel on veut aller.
- **Toup** (Indochine, Indonésie). Cf. Jonque de commerce. Navire malais de cabotage gréant trois mâts à voiles lattées. La misaine est lattée horizontalement, les autres voiles le sont verticalement.
- **Trabac** (Méditerranée). Cf. Chasse-marée. Navire à cul rond particulier de l'Adriatique gréant deux mâts portant chacun une voile au tiers avec une vergue en bas comme en haut de la voile, et un beaupré portant un foc.


Trabac

- **Traversier** (France : Saintonge, Manche). Cf. Chasse-marée. Sorte de chasse-marée traversant généralement de La Rochelle à Rochefort, aller et retour.
- **Traversier** (partout). Cf. Chaloupe. Esquif de cabotage à la poupe et proue rondes gréant un mât portant une voile carrée.
- **Trébisonde** (Constantinople, Mer Noire). Cf. Cotre (la vitesse est réduite de 2 nœuds sous toutes les allures). Navire turc avançant à la voile et à l'aviron. Sa coque a une forme bananée, pointue de l'avant et ronde de l'arrière. Elle grée un mât à l'avant aux deux-tiers de sa longueur portant une voile carrée.
- **Trincadoure** (Nord de l'Espagne et Golfe de Gascogne). Cf. Catalane. Chaloupe espagnole à voiles latines.
- **Trois-mâts goélette** (partout). Cf. *À feu et à sang* page 244.
- **Trois-ponts** (partout). Dans une escadre. Cf. *À feu et à sang* page 245.
- **Uaro** (Gabon). Cf. Pirogue. Pirogue de 4m de long taillée dans un tronc, à la proue taillée en pointe. Elle avance au moyen d'une voile latine et à la pagaie.
- **Ulu** (Panama). Cf. Pirogue. Pirogue de 8m de long des Indiens Kunas, gréant un mât à voile à livarde

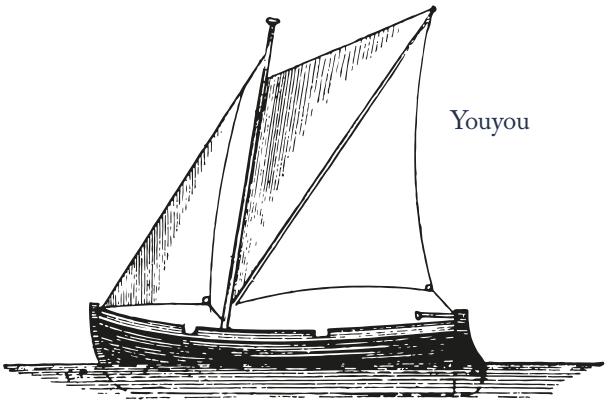
et un foc amuré sur l'étrave. Un aviron permet de la gouverner.

- **Vinta** (Philippines). Cf. Sloop. Navire philippin de commerce inter-îles ou de transport de personnes.
- **Vlote-scute** (Hollande). Cf. Dundee. Gabare d'Amsterdam.
- **Wherry** (Angleterre). Cf. Chaloupe. Elégante embarcation fluviale de transport de personnes ou de marchandises. Les bords sont évasés et la proue et la poupe légèrement relevées.
- **Yacht** (Europe, Indes Occidentales, Afrique de l'Ouest). Cf. Sloop. Petit navire de 18m de long pour le grand cabotage. Sa poupe est ronde et son avant présente une petite poulaine – plateforme sous le beaupré qu'on trouve ordinairement sur les trois-mâts. Il grée un mât légèrement penché sur l'avant portant une voile aurique sans bôme qui se cargue en se repliant sur le mât et la corne, un grand foc et un petit foc sur le beaupré, ainsi qu'une flèche-en-cul.



Yacht

- **Yole** (Europe). Cf. Chaloupe. Canot allant à la voile et à l'aviron, de très peu de tonnage.
- **Youyou** (Chine). Cf. Chaloupe. Petit canot chinois avançant à la godille.



Youyou

- **Youyou** (partout). Cf. Chaloupe. Canot à la forme ronde et large servant au chargement et au déchargement des navires de commerce.



Cyclones :
les éléments déchaînés contre tous

Chapitre

5

« Les vagues, d'une hauteur prodigieuse, avaient projeté plusieurs centaines de tonnes de pierres par-dessus le mur extérieur de la ville de Port Royal qui, inondée, était à moitié détruite. Les rues disparaissaient sous cinq pieds d'eau. Les canons du fort Charles avaient été délogés par les lames, et parfois jetés à la mer. On comptait quatre cents victimes humaines et quarante navires drossés. »

Capitaine Johnson, Histoire générale des plus fameux pyrates

Un cyclone[1] est une masse d'air tourbillonnante qui prend sa source dans les mers tropicales et qui tourne dans le sens des aiguilles d'une montre dans l'hémisphère Sud, et dans le sens inverse dans l'hémisphère Nord[2]. Les vents générés, extrêmement violents, s'intensifient à mesure qu'on s'approche du cœur du cyclone.[3] Un cyclone s'étend sur plusieurs centaines de milles. Il croît en puissance sur mer et s'affaiblit sur terre.

Époque des cyclones

Zones très touchées

Les zones suivantes, très touchées, essuient en moyenne 15 cyclones d'importance par an dont la moitié génère des vents supérieurs à 120km/h (ouragan).

- **Atlantique Nord : Caraïbes, Bahamas, Louisiane et Floride**. La saison des cyclones s'étend de juin à novembre.
- **Pacifique Nord : entre Panama et la Californie**. Ces cyclones balaient l'Océan Pacifique jusqu'à des milliers de milles des côtes, mais c'est près de la côte qu'ils sont les plus puissants et les plus nombreux.
- **Afrique : Cap-Vert**. On ne parle pas de cyclone mais d'ouragan. Il prend sa source au niveau du Cap-Vert et affecte un rayon de 500 milles. Cet ouragan peut traverser l'Atlantique et frapper les Caraïbes, le Golfe du Mexique ou les Bahamas sous la forme d'un puissant cyclone.
- **Sud de l'Océan Indien**. Les périodes cycloniques s'étendent de décembre à mars. Les cyclones affectent principalement l'Île Bourbon (La Réunion), l'Île de France (Île Maurice), Madagascar et les Comores. Ils atteignent parfois le Mozambique.
- **Orient**. Les pays touchés sont le Japon, la Chine, l'Indochine, la Cochinchine, les Philippines.

Zones modérément touchées

Les zones modérément touchées essuient en moyenne 4 cyclones d'importance par an. Il arrive certaines années qu'un cyclone génère des vents supérieurs à 120km/h (ouragan).

- **Carolines, Virginie, Maryland**. Ces cyclones sont affaiblis par un passage sur la côte de Floride, mais sont néanmoins puissants et génèrent des inondations.
- **Nord de l'Océan Indien**. Au Nord de l'Océan Indien, les cyclones balaient la mer en mai et en novembre et affectent tout le pourtour de l'Empire Moghol. Si l'on descend vers le sud, les périodes cycloniques s'étendent de décembre à mars.

Zones peu touchées

Les zones peu touchées essuient un cyclone certaines années, mais aucun d'importance.

- **Acadie, Pennsylvanie, New Jersey, Massachussetts**. Ces cyclones sont affaiblis par un passage sur la côte de Floride et atteignent rarement l'Acadie.

Force du vent et distance de l'œil du cyclone

Un cyclone peut avoir un rayon de 550 milles, soit 1000km. La force du vent vous indique à quelle distance se trouve le cyclone qui menace votre navire.

- Établi ou moins. Si le vent n'est qu'établi, c'est que le cyclone est à 500 milles au moins, et est donc invisible.
- **Frais**. Le cyclone est à environ 400 milles. Il n'est pas directement visible.
- **Grand Frais**. Le cyclone est à 300 milles. Il est clairement visible à moins que le temps ne soit très couvert et humide.
- **Coup de vent**. Le cyclone est à 200 milles. Vous apercevez clairement une colonne d'air et d'eau qui oscille horizontalement.
- **Tempête**. Le cyclone est à 150 milles.
- **Ouragan**. Le cyclone est à quelques dizaines de milles.
- **Typhon**. Il est là, à quelques milles de vous, et la prière est la meilleure arme qui vous reste.

Comment éviter un cyclone

Les cyclones se déplacent plus vite qu'un navire, et d'autant plus vite qu'ils sont imposants.

1. NdlA : La dénomination « cyclone » n'apparaît qu'à la fin du XVIII[e] siècle.
2. NdlA : La rotation et son sens sont dues à la force de Coriolis, découverte en 1835.
3. NdlA : Dans l'œil du cyclone, la vitesse du vent est nulle, mais personne à l'époque n'avait survécu pour le dire...

Si vous êtes près de la terre, mouillez rapidement bien à l'abri du vent, pour éviter que ce dernier ne vous drosse à la côte. Assurez-vous que votre ancre principale est bien crochée au fond et ajoutez une ancre d'affourche. Vous pouvez également mouiller des ancres de jet depuis les bossoirs, en veillant à en assurer la libération rapide en cas de changement de direction du vent.

En pleine mer, une fois la trombe repérée, il est essentiel d'en déterminer la direction. Celle-ci est d'autant plus évidente à percevoir que le cyclone se déplace perpendiculairement au navire. Relevez à la boussole le gisement – la direction – du centre du cyclone, et réitérez l'opération quelques minutes plus tard. Si la direction n'a pas changé, c'est que la trombe se dirige droit vers votre navire – s'il s'en éloignait, il aurait déjà croisé sa route. Il est totalement vain de chercher à fuir dans la direction opposée au cyclone. La meilleure route à suivre est une route perpendiculaire à la direction suivie par la trombe.

Diminuer de toile à temps est absolument vital, sachant que le cyclone, même passant à 200 milles, arracherait toute voile plus grande et moins résistante qu'une pouillouse, une trinquette ou un tourmentin. Le vent monte rapidement, puis à une vitesse telle qu'il est trop tard pour diminuer la toile. Tant que le vent est à peine grand frais ou moins, le navire doit porter la voile du temps, mais dès que le grand frais est bien installé, diminuez drastiquement et néanmoins progressivement la toile.

On n'évite pas un cyclone en se dirigeant dans n'importe quelle direction. Partir vent arrière est en général la meilleure solution, car cela vous éloigne en moyenne du cyclone, mais ce n'est pas toujours le cas. Vous devez donc précisément déterminer si la trombe vous arrive par tribord ou bâbord.

- Si vous êtes dans l'hémisphère Nord et que le typhon passe par votre bâbord, ou si vous êtes dans l'hémisphère Sud et que la trombe passe à tribord, vous êtes presque sauvé et vous pouvez courir vent arrière en réduisant la toile jusqu'à être à sec de toile.
- Dans le cas contraire, vous êtes dans une posture extrêmement difficile. Vous devez remonter au près sans serrer le vent pour obliquer progressivement vers le vent de travers.

Si vous pressentez que le cyclone va passer à moins de cinq milles de vous, affalez – descendez sur le pont – toutes les vergues. Si c'est à moins d'un mille que le cyclone risque de passer, affalez les vergues et descendez les mâts de hune. Vous n'aurez ni voile, ni vergues, ni mâts hauts, aussi vous ne risquez plus grand-chose, sinon d'être soulevés dans les airs.

Les cyclones

Être dans un cyclone non loin de son œil, c'est vivre une expérience de cataclysme que rien ne saurait décrire : ni le nombre de morts, ni le nombre de navires coulés,



d'hectares de récoltes ou d'animaux perdus, de dommages dans les bâtiments, rien.

Le plus souvent, le vent d'un cyclone est tel qu'il arrache les voiles, voire démâte complètement un navire. Celui-ci est alors poussé à une vitesse effarante par le vent dans la direction déterminée par le cyclone. Les marins prient pour ne pas rencontrer de terre ou de récifs. Le navire doit toujours être cul au vent. Si les vagues monstrueuses le mettent flanc au vent, il risque fort de chavirer et de couler. Le contrôle de la barre est également perdu. Il est recommandé de se débarrasser rapidement de toutes ses voiles et de descendre ses mâts de perroquets. Il faut également se tenir prêt à couper les haubans au cas où le vent briserait un mât. Un mât dans l'eau, forcément sous le vent du navire et encore attaché au navire, aura tendance à le faire accoter et à l'entraîner sous l'eau.

Une bonne tactique, pour être porté par le vent sans trop opposer de résistance au vent démentiellement fort est, comme je l'ai dit, de rester cul au vent, mais également d'être le plus léger possible avec un centre de gravité très bas. Jetez les canons par-dessus bord ainsi que la cargaison, surtout si elle n'est pas à fond de cale, et postez les hommes au maximum à l'arrière du navire pour ne pas enfourner. Faites alors attention aux vagues qui déferleraient sur la poupe de votre navire. Attachez chaque homme à son poste avec autant de cordages que nécessaire.

Les cyclones affectant le continent nord-américain

Voici quelques exemples de cyclones ayant balayé les côtes du continent américain. Cette liste n'est en aucun cas exhaustive.

- **14 août 1661**. Un cyclone tropical cause des dommages sévères à San Juan de Ulúa et à la Vera Cruz.
- **15 septembre 1665**. Une tempête tropicale inflige des dommages à la Ville de la Vera Cruz.
- **6 septembre 1667**. Un cyclone détruit des cultures et des bâtiments sur les Outer Banks septentrionales de Caroline du Nord.
- **8 septembre 1667**. Une puissante tempête, résidu du cyclone ci-dessus, frappe Manhattan.
- **18 août 1669**. Un cyclone traverse les Outer Banks septentrionales de Caroline du Nord.
- **6 août 1670**. Les Outer Banks de Caroline du Nord subissent des dégâts causés par un cyclone.
- **22-25 septembre 1671**. Un cyclone affecte la côte de Nouvelle-Espagne.
- **Septembre 1672**. Un cyclone balaie la côte de la Nouvelle-Grenade, pour traverser le Yucatan et se diriger vers la Nouvelle-Espagne.
- **19 aout 1674**. Un gigantesque cyclone frappe près de San Agustín et endommage gravement la ville et son fort du fait du soulèvement des eaux et de la mer démontée.
- **2-13 septembre 1678**. Un cyclone affecte les côtes de Nouvelle-Espagne.
- **14-19 septembre 1678**. Un nouveau cyclone frappe la Nouvelle-Espagne.
- **1683**. Un ouragan ravage le centre de la Floride et tue 496 personnes.
- **23 août 1683**. Un cyclone tropical génère de violentes inondations dans le Connecticut, en Nouvelle-Angleterre.
- **29 octobre 1693**. La grande tempête de 1693 frappe Long Island, où elle cause de nombreux dommages et coupe Fire Island en deux. Un cyclone frappe la Nouvelle-Angleterre, accompagné de telles inondations que des bras de mer permanents sont créés.
- **23-24 septembre 1696**. Deux navires sont poussés à la côte en Floride Orientale.
- **3-7 octobre 1696**. Le village principal de la tribu Ais, Jaece, est inondé par la montée des eaux.
- **4 octobre 1696**. Un cyclone coule un navire dans les Keys de Floride.
- **12 décembre 1698**. Un cyclone frappe la Floride.
- **14 septembre 1700**. Un cyclone tue 98 personnes à Charlestown.
- **18 octobre 1703**. Un cyclone tropical génère un vent important et des inondations, causant de grands dommages et coulant de nombreux navires.
- **6 novembre 1706**. Quatorze navires sont coulés par un cyclone en Virginie.
- **30 septembre 1707**. Un ouragan rencontre la terre près de San Agustín. Le vent et l'inondation résultant de la montée des eaux détruisent la plupart des maisons. Une pluie intense tombe sur la ville pendant 24 heures.
- **1708**. Un cyclone tue 578 personnes à La Vera Cruz.
- **16 septembre 1713**. Un fort cyclone détruit et endommage des navires près du Cap Fear, en Caroline du Nord, et forme des bras de mer le long des Outer Banks.
- **Juin 1714**. Un cyclone coule plusieurs navires dans les Keys de Floride.
- **30 juillet 1715**. Un ouragan cause le plus célèbre des naufrages. C'est toute la Flotte au Trésor espagnole, lourdement chargée, qui est coulée, soit 11 navires chargés d'or et d'argent. Depuis ce naufrage, cette côte est appelée la Côte au Trésor. Seul un navire de guerre français, *Le Griffon*, commandé par Antoine d'Aire, survit au cyclone. Entre 1000 et 2500 personnes trouvent la mort dans ce naufrage.

- **26 août 1715**. Un cyclone frappe la Nouvelle-Espagne. Le 28 août, il arrive à la Jamaïque, où il dévaste toute la baie de Port-Royal et y fait sombrer bon nombre de navires.
- **27 avril 1717**. Une tempête drosse le navire du pirate Samuel Bellamy sur des récifs près de Cape Cod avec, dans ses cales, le butin provenant de 53 navires. Seuls huit pirates sont rescapés, pour être ensuite pendus à Boston.
- **3 septembre 1722**. Un cyclone venant de la Jamaïque frappe les côtes de Caroline du Sud.
- **10-28 septembre 1722**. Un cyclone traverse les Petites Antilles le 11 septembre. Il passe par la Jamaïque et atteint la Louisiane le 23 septembre. De nombreux navires sont perdus corps et biens. De violentes inondations envahissent la Nouvelle-Orléans, si bien que Bâton Rouge devient la capitale de Louisiane. Le cyclone se déplace jusqu'à la Caroline du Sud le 27 septembre, sur laquelle tombent des trombes d'eau qui génèrent des inondations. En tout, 400 personnes trouvent la mort du fait de ce cyclone.
- **23 février 1723**. Un cyclone frappe Cape Cod, Massachussetts, en dehors de la saison des cyclones et cause d'importants dégâts sans tuer personne.
- **23-24 septembre 1723**. Un possible cyclone touche la Nouvelle-Angleterre.
- **23 août 1724**. Un cyclone remonte la baie de Chesapeake, détruisant bon nombre de récoles et coulant un navire.
- **13 août 1728**. Plusieurs vaisseaux sont perdus en Caroline du Nord, et l'équipage de l'un d'entre eux périt entièrement.

Utiliser les cyclones

Pour utiliser la liste de cyclones ci-dessous, vous pouvez vous en remettre aux dates historiques, ou changer un cyclone de date parce que l'histoire qu'il raconte ou appelle s'intègre bien à votre scénario. Vous pouvez également n'utiliser que les cyclones historiques en échangeant les événements de l'un avec ceux d'un autre.

Un cyclone est un moment fort d'une partie. Gardez cependant à l'esprit que ces cataclysmes météorologiques sont mortels et qu'ils font plus de victimes que de survivants.

Les cyclones des Caraïbes

Les cyclones des Caraïbes sont bien trop nombreux pour qu'il soit possible de les répertorier. Vous trouverez les plus violents dans la liste ci-dessous. Le plus destructeur d'entre eux a frappé les Petites Antilles et a fait 27500 morts.

- **1650**. 28 navires mouillés dans l'avant-port de Basse-Terre de Saint-Christophe font naufrage, avec leur équipage et leur cargaison, du fait de deux violents cyclones. Plus d'un demi-million de livres sterling est perdu, et les pertes humaines sont énormes, supérieures à 2800.
- **1651**. Un cyclone passe près de la Martinique.
- **23-24 septembre 1652**. À Saint-Christophe, un cyclone coule 3 navires marchands près de la ville de Sandy Point. Une flotte néerlandaise traverse la zone cyclonique sans trop de dommages. En revanche, la flotte corsaire du Prince Rupert et du Prince Maurice du Rhin est violemment touchée. Le vent emporte les voiles que les marins du *Swallow* n'ont pas affalées. Le *Swallow* passe à une lieue de Sombrero, sur Anguilla, et devant Anguillita quand le vent d'est violent le pousse vers les Îles Vierges, où il s'ancre. Quant au reste de la flotte, le *Honest Seaman* est drossé à la côte de Porto Pina d'Hispaniola, et le *Défiance*, avec le Prince Maurice à bord, disparaît dans le cyclone. Après un deuil terrible, le Prince Rupert prend 4 navires qu'il ramène à Nantes, et que le Cardinal Mazarin lui rachète. Il donne la moitié de son argent à Charles II d'Angleterre en exil.
- **13 juillet 1653**. Un cyclone pousse un navire portant deux révérends pères loin des côtes et du danger, alors qu'il se trouvait près de Saint-Vincent. Sur l'île, le cyclone tue de très nombreux Indiens et détruit récoltes et constructions. Le même cyclone frappe l'île de la Barbade.
- **4 août 1656**. Un énorme cyclone passe sur la Guadeloupe, rasant tout sur son passage et laissant un paysage de mort et de désolation.
- **1657**. Un navire de la Flotte au Trésor portant 5 millions de pièces de huit coule dans le détroit de Floride alors que le temps était bon. Deux navires de sauvetage en récupèrent 1,5 million, mais sont pris dans un cyclone et coulent à Gorda Bay. Les survivants enterrent le trésor, qu'une autre équipe de sauvetage vient récupérer.
- **1657**. Après un cyclone, des chenilles entreprennent de détruire la végétation de la Guadeloupe.
- **Septembre 1664**. Un cyclone touche Cuba.
- **22 octobre 1664**. À la Guadeloupe, un cyclone détruit des récoltes, causant une famine.



- **14-15 août 1666**. Un cyclone frappe Marie-Galante, l'Île des Saintes et la Guadeloupe. De nombreuses maisons sont emportées avec leurs habitants. L'amiral Francis Willoughby commande une flotte de 17 navires et de 2000 hommes. Le cyclone détruit la flotte et tue l'amiral. Seuls 2 navires survivent. À Antigua, 2 navires de guerre anglais coulent dans un port, noyant de nombreux marins. Le cyclone se dirige alors vers Saint-Christophe.
- **1666**. Puerto Rico est touchée par un cyclone.
- **19 août 1667**. La Barbade est frappée par un cyclone.
- **1-6 septembre 1667**. Un cyclone fait des ravages à Saint-Christophe, détruisant 10000 maisons, dont tous les bâtiments de Nevis, ainsi que les récoltes. Les habitants subissent également de lourdes inondations. Le nombre de morts est au-delà de tout calcul.
- **17-23 août 1669**. Un cyclone frappe Nevis, Cuba, puis se dirige vers la Caroline du Nord.
- **9 décembre 1669**. Un cyclone frappe Saint-Christophe et coule 25 navires.
- **7 octobre 1670**. Un cyclone fait s'échouer une flotte anglaise sur les côtes de la Jamaïque, dont les flibustiers de Port Royal, à l'exception de la flotte de Henry Morgan.
- **1673**. Un cyclone cause le naufrage d'un navire de guerre à Puerto Rico. Un second arrive à s'échouer en sécurité. Quelques morts sont à déplorer.
- **10 août 1674**. Un cyclone frappe La Barbade, faisant 200 morts.
- **31 août 1674**. Un autre cyclone passe près de La Barbade.
- **10 septembre 1675**. Un troisième cyclone frappe La Barbade, faisant 200 morts.
- **15-22 septembre 1675**. Un cyclone remonte de la Nouvelle-Espagne jusqu'à Cuba.
- **3 août 1680**. 20 navires français et 2 anglais sont perdus, dont beaucoup avec leur équipage au Cul-de-Sac Royal de la Martinique. Des morts sont également à déplorer à terre.
- **15 août 1680**. Un cyclone fait de nombreux morts sur la partie espagnole de Saint-Domingue. Plus de

25 navires français et quelques navires espagnols font naufrage.

- **6 septembre 1681**. Un cyclone passe près de Saint-Christophe et Nevis, détruisant au moins une maison.
- **1681**. Un cyclone sévit dans la partie occidentale de la Mer des Caraïbes et tue un nombre considérable de gens par noyade.
- **1681**. Un cyclone frappe Antigua.
- **14 octobre 1681**. Un cyclone emporte le toit d'une maison à Saint-Christophe. Une trentaine de chevaux périssent dans un navire au large des côtes de Nevis.
- **22 octobre 1683**. Un cyclone affecte les côtes de Terre Ferme (Venezuela).
- **1689**. Un cyclone tue la moitié des habitants de Nevis.
- **1689**. Un petit cyclone frappe la Jamaïque.
- **1692**. Un terrible cyclone frappe la Jamaïque, déjà déstabilisée par un important tremblement de terre et un raz-de-marée, qui a englouti Port Royal de la Jamaïque avec tous ses navires flibustiers, marchands et de guerre.
- **1692**. Un cyclone majeur frappe Belize.
- **13 août 1694**. Une immense vague détruit fort James.
- **27 septembre 1694**. Un cyclone frappe La Barbade, où il tue un millier de personnes.
- **2 octobre 1695**. Un cyclone tue 600 personnes à la Martinique.
- **4 octobre 1695**. Un navire est coulé par un cyclone près des Keys de Floride.
- **1696**. D'importantes inondations sont causées par un cyclone dans la partie occidentale de Cuba. Une nef se fracasse sur la côte à Playa de Sabarimar.
- **1696**. Un cyclone passe près d'Antigua et détruit plusieurs navires et des routes à Filzer's Creek.
- **1700**. Un cyclone frappe La Barbade.
- **1702**. Un cyclone frappe La Barbade.
- **1705**. 4 navires périssent corps et biens dans un cyclone près de La Havane. De nombreuses pertes sont à déplorer à terre comme sur mer.
- **2 septembre 1707**. Un cyclone détruit pratiquement toutes les constructions de Nevis et plusieurs navires sont drossés à la côte de Saint-Christophe.
- **1708**. Plus de 500 hommes trouvent la mort dans un cyclone qui sévit dans la Mer des Caraïbes et passe non loin de Cuba.
- **28 août 1712**. La Jamaïque est la proie d'un cyclone, et plusieurs personnes sont noyées à Cuba.
- **8 septembre 1712**. Un cyclone frappe la Jamaïque, tuant 400 personnes et détruisant de nombreux bâtiments.
- **4-6 septembre 1713**. Le cyclone San Zacarias frappe la Martinique, la Guadeloupe, Saint-Thomas et Puerto Rico, générant des inondations. 100 personnes sont tuées à la Martinique.
- **29 août 1714**. Plusieurs navires de guerre sont drossés à la côte à la Jamaïque.
- **Septembre 1714**. Un cyclone frappe Cuba. La frégate *San Juan* est perdue corps et biens. Le cyclone remonte jusqu'aux Bahamas, où il tue environ 2000 personnes.
- **Fin juin 1714**. Un cyclone coule de nombreux navires avec leurs équipages près des Keys de Floride.
- **13-14 août 1714**. Un cyclone frappe la Guadeloupe.
- **29 août 1714**. Un cyclone frappe la Jamaïque, plusieurs navires de guerre sont poussés à la côte et de très nombreux navires de commerce et de course sont perdus à Port-Royal de la Jamaïque.
- **Septembre 1718**. Un cyclone frappe Nevis.
- **1720**. Un cyclone fait 500 morts sur Puerto Rico.
- **28 août au 3 septembre 1722**. Un cyclone passe au Sud de Port Royal de la Jamaïque après avoir frappé Puerto Rico. Port-Royal est envahie par des eaux de 5m. Le cyclone se déplace ensuite jusqu'à la Caroline, faisant en tout entre 280 et 400 morts.
- **10-28 septembre 1722**. Un cyclone traverse les Petites Antilles le 11 septembre. Il passe par la Jamaïque et atteint la Louisiane le 23 septembre. De nombreux navires sont perdus corps et biens. De violentes inondations envahissent la Nouvelle-Orléans, si bien que Bâton Rouge devient la capitale de Louisiane. Le cyclone se déplace jusqu'à la Caroline du Sud le 27 septembre, sur laquelle tombent des trombes d'eaux qui génèrent des inondations. En tout, 400 personnes trouvent la mort du fait de ce cyclone.
- **7-8 septembre 1722**. 400 personnes perdent la vie dans un cyclone sur les Îles Cayman et la Jamaïque.
- **12 septembre 1724**. Un cyclone fait 121 morts sur Hispaniola.
- **1725**. Un cyclone affecte la Martinique.
- **2 novembre 1726**. Un cyclone de petit diamètre mais très puissant dévaste Port Royal de la Jamaïque, coulant environ 50 navires, tuant plus de 18 personnes.
- **19 août 1728**. Un cyclone touche Antigua.
- **1729**. Un cyclone frappe Puerto Rico.
- **1 septembre 1730**. Un navire portant l'ancien gouverneur du Panama, coule à la Jamaïque.



Le marin, cet homme pittoresque

Chapitre 6

Expressions

« Les marins étaient faciles à repérer du fait de leur manière particulière de parler, de s'habiller et de marcher. »

Edward Ward, in Colin Woodard, The republic of pirates

Se dit d'un navire

- **Armer un navire**. Le doter de tout ce dont il a besoin pour partir en mer remplir sa tâche (Armer en commerce, Armer en course, Armer en guerre, Armer en aventurier). On dit aussi « équiper ».
- **Abreuver un navire**. Alors que le navire vient d'être construit, ou réparé suite à de lourds dommages, on le remplit d'eau pour vérifier que toutes les jointures sont bonnes.
- **Ce navire est bien accastillé**. Il est élégant et commode, l'accastillage désignant toutes les parties des œuvres mortes servant à la décoration et à la commodité.
- **Le navire accote !** Il se met sur le côté, les mâts à l'horizontale, ce qui est une position désastreuse.
- **Navire abordeur**. Celui qui aborde.
- **Navire abordé**. Celui qui est abordé.
- **Agrès**. Les agrès regroupent toute la mâture du navire : mâts, vergues, gui, antennes, cornes, voiles, manœuvres dormantes et courantes, poulies.
- **Nous devons alestir le bâtiment**. Le navire doit être allégé en supprimant les décorations hautes, en descendant les charges lourdes dans les fonds.
- **Nous devons alléger le bâtiment**. Nous devons nous défaire – vendre ou jeter par-dessus bord – de la cargaison la plus lourde, voire même des canons.
- **Un bagne flottant**. Un navire de guerre.
- **Vous naviguez sur cette baille ?** Une baille, ou un baquet, est un vieux navire mal entretenu.
- **Barcasse**. « Vous ne voulez tout de même pas que je monte sur cette barcasse ! » Nom générique donné à un mauvais bâtiment qui n'a pas de qualités nautiques.
- **Bon rouleur, bon marcheur**. Le roulis est tellement insupportable qu'on lance cette phrase pour se consoler.
- **Un navire canard**. On dit d'un navire qu'il est canard, ou qu'il canarde, s'il est mal conçu ou mal arrimé et qu'il tangue beaucoup tout en montant et descendant mal dans la vague, si bien que des paquets d'eau de mer balaient trop régulièrement le pont.
- **Le navire cale 9 pieds (10, 12, etc.)**. Son tirant d'eau est de 9 pieds. En d'autres termes, sa coque s'enfonce de 9 pieds dans l'eau.
- **Cayambouc**. « Tu le vends combien ton cayambouc ?! » Qualificatif ironique désignant un petit navire de faible valeur.
- **Navire consigné**. Il s'agit d'un navire portant des fournitures diverses et qui accepte les aventuriers (pirates, corsaires et trafiquants), voire en fait sa spécialité. Il change peu d'emplacement pour être facile à retrouver.
- **Chargé à couler bas**. On dit que le navire est chargé à couler bas, ou fait morte charge, lorsqu'il est chargé plus qu'il ne le peut.
- **Chargement d'un navire**. Il attend un chargement, il a trouvé un chargement, il commence son chargement, il est en chargement, il a fini son chargement.
- **Les chemises de bonne sœur**. Fortes toiles de gros temps enverguées pour le passage des caps difficiles, comme le Cap Horn.
- **Une belle coulée**. Une belle forme de coque laissant présager de bonnes qualités nautiques.
- **Craquelin**. Adjectif désignant un navire dont le bois joue beaucoup en navigation, engendrant au mieux des bruits sinistres, au pire des voies d'eau.
- **Le navire est dégréé ou désemparé**. Du fait d'une bordée ennemie ou d'un fort vent, le navire a perdu des vergues, voire un mât.
- **Il y a des dimanches**. Signifie que le navire est mal peint – il présente des zones non peintes –et qu'il faut donc repasser un coup de peinture.

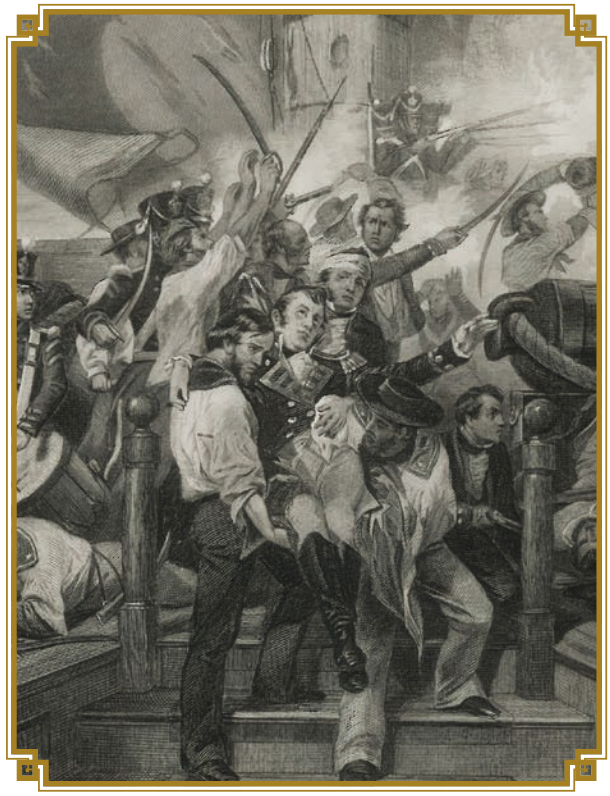
Intérêt dans Pavillon Noir

Cette partie n'est donnée ici que pour l'ambiance. Si joueurs comme MJ se plaisent à lire et à relire cette partie, ils pourront « parler marin », ce qui colorera profondément la partie et pourra donner lieu à de nombreux moments pittoresques et drôles.

- **Le navire a de belles échappées**. Sa poupe se rétrécit de manière sensible.
- **Être embabouiné.** Être dans une mauvaise posture. Peut par exemple se dire d'un navire entouré d'écueils.
- **Nous engantons la proie main sur main**. Nous nous rapprochons d'elle de manière régulière.
- **Engin**. Qualificatif donné à un petit navire corsaire faiblement armé.
- **Le navire est trop enhuché**. Il est trop élevé sur l'eau. Il peut être trop enhuché de l'arrière ou de l'avant. On dit aussi qu'il est haut de bord.
- **Le navire a de l'épaule**. Il est bien large dans la partie située entre le bossoir et le mât le plus avant (à l'exception du beaupré).
- **Il y a trop de fardage**. (1) Dans la mâture, il y a trop d'objets inutiles qui prennent le vent et font gîter ou freinent le navire sans rien apporter d'un point de vue nautique. (2) Le pont est encombré par des objets qui n'ont rien à y faire.
- **Le navire fatigue**. Il s'abîme du fait d'un fort vent ou d'une forte mer.
- **Le navire est fin**. La largeur de sa coque sous la ligne de flottaison se rétrécit rapidement à mesure qu'on descend vers la quille.
- **C'est un fin voilier**. Il est rapide, en particulier au près.
- **Quelle belle forêt de mâts !** Exclamation indiquant son émerveillement devant un grand rassemblement de navires près d'une côte, dans une baie ou dans un port.
- **Enduit de galipot**. Le galipot est un mastic résineux dont on enduit les murailles des navires de commerce pour leur assurer une première étanchéité.
- **Le navire ne sent plus son gouvernail**. Du fait d'un manque de vitesse, l'effet du gouvernail est nul et le navire se met à tourner sur lui-même si l'équilibre avant-arrière des voiles n'est pas bon.
- **Le navire gouverne comme un poisson**. Allant suffisamment vite, il répond instantanément à la rotation de son gouvernail.
- **Navire/Vaisseau de haut bord**. Deux-ponts ou trois-ponts.
- **Navire/Vaisseau de bas bord**. Arondelle : frégate, aviso.
- **Il a les jambes longues**. C'est un navire rapide.
- **Le navire est lâche**. Lorsqu'il est au près, il a une tendance naturelle à abattre (on dit également qu'il est mou). Ce défaut, très désagréable pour le timonier, est dû à un excès de voiles à l'avant par rapport à l'arrière, ou à une carène mal conçue.
- **Un navire léger**. Un navire est léger quand il avance vite à la voile et à l'aviron (Brick, Brigantin, Chebec, Cotre, Felouque, Goélette, Lougre). Il est léger de voile s'il marche bien à la voile et léger de rame s'il avance bien à l'aviron.
- **Une lettre de marque**. Un navire corsaire.
- **La coque est mangée par les vers**. Les vers ont tellement fait de trous dans la coque que le navire prend l'eau.



- **Un marchand de boulets**. Un navire de guerre.
- **Un marchand de mort subite**. Un navire de guerre.
- **Le navire est un grand (ou au contraire mauvais) marcheur**. Le navire est capable de rattraper d'autres navires avec moins de voilure qu'eux (ou au contraire il se fait rattraper par des navires moins toilés).
- **La batterie (basse) est noyée**. Du fait d'un vice de construction, la batterie de canons de bordée est trop basse sur l'eau, si bien qu'à la moindre gîte il sera impossible de faire feu avec cette batterie lorsqu'elle sera placée sous le vent.
- **Le navire fait morte charge**. Le navire est trop chargé et s'enfonce profondément dans l'eau.
- **Ce rafiot est un paria**. Il est mal tenu, mal entretenu et… laid.
- **Le navire est en partance**. Il est en attente du départ.
- **Peigner le gréement**. Nettoyer le gréement et goudronner les cordages.
- **Le navire est pincé**. Sa coque en dessous de l'étrave est trop fine, si bien que dès qu'il y a de la mer – dès que les vagues sont grosses – il embarque beaucoup d'eau et passe mal la vague.
- **Le navire arrive poc à poc**. Il avance en se traînant lamentablement.
- **Rouleur**. Nom donné à un navire qui a une forte tendance au roulis au vent arrière, et par extension à un matelot ayant un fort coup dans le nez qui n'arrive plus à marcher droit.
- **Un sein**. Une voile gonflée par le vent.
- **Si tu ne me connais pas, ne me touche pas !** Expression de la Méditerranée décrivant la difficulté à manœuvrer un gréement latin lorsqu'on n'en est pas expert.
- **Trop fort n'a jamais manqué !** Même si la taille d'un cordage, d'une poulie ou d'une pièce de bois paraît énorme par rapport à son usage, au moins il ou elle ne cassera pas.
- **Vaisseau amiral**. Ce terme désigne un vieux navire restant à demeure dans un port et au sein duquel s'établit la garde du port. Il est commandé par un officier responsable de remonter la chaîne du port, après le coup de canon de retraite tiré du vaisseau amiral, à la nuit tombée, lorsque l'obscurité est telle qu'on ne peut plus aisément identifier un navire ou une embarcation. C'est également à bord du vaisseau amiral que se tient le conseil de guerre dont le but est de juger un soldat ou un officier.
- **Une voile**. Un navire.
- **Il est volage**. Le navire manque de stabilité.



Se dit d'un marin

- **Un abordeur**. Un matelot de l'équipage qui aborde un autre navire.
- **Un abordé**. Un matelot de l'équipage qui vient d'être abordé par un autre navire.
- **Un affréteur**. Une personne locataire d'un navire ou d'une place dans la cale d'un navire pour faire du commerce.
- **Il s'affourche**. Il s'assoit, se met à table.
- **Aide**. Adjoint d'un officier marinier : aide-canonnier, aide-timonier, aide-charpentier, aide-voilier, aide-calfat, sous les ordres du maître et du second maître. Il existe aussi un aide-chirurgien.
- **Il prend ses amers**. Il prend ses marques.
- **Amiral**. Distinction honorifique en France : amiral du Ponant, amiral du Levant. Désigne aussi tout simplement le chef d'une escadre, d'une expédition pirate ou de flibuste, ou encore d'une flotte de navires morutiers.
- **Je connais ton aire de vent**. Tu ne m'auras plus.
- **Il s'est enfin amarré à quatre amarres**. Il s'est enfin attaché pour de bon, à un lieu ou à une personne. Il est tranquillement assis, inébranlable, heureux.
- **C'est bon, il a amuré du bon bord**. Il est en bonne voie pour s'en sortir.

- **Il a appareillé**. Il est mort, ou bien il a quitté l'équipage.
- **Le bosco lui appuie une chasse**. Le bosco lui fait des reproches.
- **Il est ardent**. Il s'élance à l'encontre du péril ou de la difficulté.
- **Il finira bien par arriver**. Il finira bien par céder.
- **Il a bien arrondi**. Il a montré de la finesse, de l'adresse et du jugement, comme un marin d'expérience.
- **Arroser son andouille (anglais)**. Fêter sa promotion.
- **Attrape à larguer les bonnettes !** Sors la bonne bouffe et le bon vin, je suis riche !
- **Il est au plus près**. Il est dans la pauvreté.
- **Avocat**. Marin fainéant.
- **Banian**. Filou.
- **Beaupré sur poupe**. À la queue leu leu.
- **Bidonner**. Boire.

« Toujours entre deux rhums, voilà comment on le décrivit au cours du procès : au moment du combat contre le Swallow, *il était complètement inconscient ; on ne le vit émerger de son ivresse, le sabre à la main, qu'une fois les couleurs amenées, demandant pâteusement qui irait piller la prise ; ses compagnons avaient eu toutes les peines du monde à le mettre au courant de ce qu'il en était au juste. »*

Description de John Mansfield, pirate de Roberts, in Capitaine Johnson, Histoire générale des plus fameux pyrates

- **C'est un bidonnier**. Un ivrogne.
- **Le bijoutier**. Le calfat. On peut appeler le calfat « bijoutier » si on ne se rappelle pas de son nom.
- **Bitte et bosse !** Cri du matelot qui fait bombance. « Bitte ! » et « bosse ! » sont les deux derniers ordres pour amarrer le navire. Ils sont synonymes d'un petit tour à la taverne.
- **Prendre une bitture**. Faire bombance, boire. La bitture est la longueur de câble prise avant de mouiller l'ancre. C'est donc le signe que le temps de la relâche est venu.
- **Passer par-dessus le bord**. Monter sur un navire sans se faire repérer, puis se faire connaître lorsque la faim se fait sentir.
- **Je bouline/pagaye**. Ça fait longtemps que je fais la même chose sans arriver à mon but.

« Tous ceux qui avaient l'intention d'abandonner la piraterie montèrent à son bord. Parmi ceux-ci se trouvait Kennedy, leur capitaine, dont ils avaient si triste opinion qu'ils pensèrent le jeter par-dessus bord, craignant qu'il ne les trahît tous à leur retour en Angleterre, où il avait été dans sa jeunesse pickpocket et cambrioleur, deux professions dont ces gentlemen faisaient peu de cas. »

Capitaine Johnson, Histoire générale des plus fameux pyrates

- **Bouline de revers**. La bouline de revers pend dans sa poulie en claquant par intermittence, de manière sauvage et pouvant blesser le marin. Traiter quelqu'un de bouline de revers est particulièrement injurieux. Il s'agit d'un faux jeton, du genre à vous poignarder dans le dos au moment où on s'y attend le moins.

« Barbe Noire s'était mis à douter de plus en plus du propriétaire excentrique du Revenge. *Les hommes de Bonnet racontaient des histoires qui montraient clairement que le planteur, même en bonne santé, était tout à fait inapte à commander, ne connaissant pas la différence entre une bosse et une drisse. […] Il était agréable avec Bonnet, l'encourageant à se reposer dans sa cabine, assuré qu'il était que le sloop était entre de bonnes mains. »*

Colin Woodard, The republic of pirates

- **Bourgeois**. Marin incompétent.
- **Le bout de bois**. Le charpentier du bord. On peut appeler le charpentier « bout de bois » sans qu'il le prenne mal.
- **Je suis à bout de bord**. Je suis à ma dernière extrémité, sans aucune autre ressource.
- **Je ne brasse jamais à culer**. Je ne bas jamais en retraite.
- **Il se capèle**. Il s'habille.
- **Castoriser**. Rester à terre sans être sur un navire en partance. Verbe à connotation négative.
- **Coiffer un menteur**. Le prendre en flagrant délit.
- **Il compte ses chemises**. Moquerie des matelots à l'égard d'un passager ou d'un novice sujet au mal de mer.
- **Un curemolle**. Un fouineur.
- **S'envoyer une bordée**. Faire ripaille.
- **Le (ou un) boutefeu**. Le boutefeu est le servant qui met le feu aux poudres au moyen d'un boutefeu. Par extension, le boutefeu d'une discussion, d'une bagarre ou d'une mutinerie est celui qui l'a commencée. Dire de quelqu'un que c'est un boutefeu revient à dire que c'est une personne qui a pour habitude de chercher

des noises ou d'échauffer les esprits. Autant dire que personne n'en veut sur son navire.

- **Le cabestan**. L'aumônier du bord.
- **Tu devrais mettre à la cape**. Tu devrais faire profil bas le temps que les ennuis se tassent.
- **Il lui a tiré une carotte**. Il a obtenu une concession, un accord, un cadeau par la ruse.
- **Cayman**. Brigand, bédouin, flibustier, pirate.
- **La chaîne d'ancre ne vaut que par le plus faible de ses maillons**. Dit en regardant quelqu'un, cela montre qu'on n'a aucune confiance en lui, voire que sa présence peut faire rater une mission.
- **Il chante comme une poulie qui porte en cul**. Il chante faux à faire pleuvoir.
- **Chameau**. Marin pas soigneux et pas soigné.
- **Je suis à la cape, mon vieux !** Je manque de tout.
- **Chavirer/déraper de cheval**. Tomber de cheval.
- **Il est à la côte**. Il est dans la misère.
- **Il court bon bord (non corsaire)**. Il se fait plaisir, fait des farces.
- **Il court un bon/mauvais bord**. Il est dans la bonne/mauvaise voie.
- **Culot de gargousse**. Mousse.
- **Défie tout !** Fais attention.

« Le patron […] fut fouetté nu sur le pont, pour le plus grand plaisir de ses bourreaux. Les pirates lui coupèrent les oreilles, et, pour finir, le tuèrent d'une balle dans la tête. Puis ils brûlèrent son bâtiment. »

Capitaine Johnson, Histoire générale des plus fameux pyrates

- **« Dead men tell no tales ! »** (**« Les hommes morts ne racontent pas d'histoires ! »**) Tuer et ne pas laisser de témoins : une stratégie à laquelle bien peu de pirates parviennent à se résoudre, l'exception de certains comme John Derdrake, qui a été un des rares pirate à pratiquer le supplice de la planche, Joseph Thwaites, Benito de Soto, Charles Gibbs, Don Pedro Gilbert.
- **« Je t'ai déhalé mon ami ! »**, ou **« déhale-moi s'il te plaît ! »**. Le terme « déhaler » signifie sortir d'embarras, d'une mauvaise passe.
- **Il ne dérape pas de…** Il ne bouge pas de… (son tabouret, son idée, etc.). Un homme qui ne dérape pas est un fâcheux qui ne veut pas mettre les voiles.
- **Dérapons !** Partons !
- **Détape ta bouteille !** Débouche ta bouteille !
- **Il faut lui détaper le pertuis !** Il est sourd.
- **Il donne de bout à la terre**. Il se précipite sur ce qu'il veut.
- **Il donne du mou**. Il relâche la discipline.
- **Il dort comme un plomb de sonde**. Il dort profondément.
- **Il n'a pas les yeux en face des écubiers**. Il n'a pas les yeux en face des trous.
- **Sors tes écubiers**. Réveille-toi.
- **Il s'est fait enverguer**. Il s'est fait avoir.



à Plomb de sonde





« Roberts, croyant pouvoir ramener le navire le jour-même, n'avait emporté aucune provision. […] Il erra huit jours et, poussé par les vents contraires, s'écarta de trente lieues au vent. […] Il jeta l'ancre et, sans réfléchir, envoya son canot donner de ses nouvelles au reste de la compagnie et faire rallier le sloop. […]

Au bout de quelques jours, le canot revint, porteur des plus mauvaises nouvelles. Le lieutenant Kennedy, qui commandait le sloop [le Rover*] en l'absence de Roberts, avait fui avec armes et bagages. »*

Capitaine Johnson, Histoire générale des plus fameux pyrates

- **Être embabouiné.** Être dans une mauvaise posture.
- **Enfant trouvé**. Une personne qui est « passée par-dessus le bord » (cf. ci-dessus) est notée comme « enfant trouvé » sur le registre du bord. On compte des hommes, des femmes et des enfants parmi les enfants trouvés.
- **Je n'ai plus d'erre**. Mon crédit touche à sa fin.
- **Il s'est fait mettre en étoupe**. Il s'est fait mettre en charpie.
- **J'évite**. Je me tourne.
- **Une face de vent debout**. Une figure de malheur.
- **C'est un failli gars/chien**. Homme n'ayant aucune capacité à devenir un bon matelot.
- **Fauberder**. Nettoyer.
- **Il file droit en route**. Tout va pour le mieux pour lui.
- **Il a filé son câble par le bout**. Il est mort.
- **Nous devons filer les écoutes**. Nous devons céder à la nécessité.
- **Gabier de poulaine**. Voleur. Cette dénomination est très grave à bord. Le gabier de poulaine est montré du doigt, a le crâne rasé et a le mot « voleur » marqué sur sa vareuse. Il finit en général par déserter.
- **Un homme d'un sacré/petit/gros/fin gabarit**. Un homme grand/petit/gros/mince.
- **Il a avalé sa gaffe**. Il est mort.
- **Gambiller**. Aller d'un bout à l'autre d'un cordage tendu entre deux points, en utilisant ses mains et ses pieds.
- **Garde-marine**. Nom donné aux aspirants de marine avant la Révolution Française.
- **Un gouin**. Ce terme injurieux désigne un matelot qui ne sait pas se tenir (ce qui s'applique donc à terre à tous les matelots).
- **Grêsio**. Expression méprisante à l'encontre d'un incapable en termes de connaissances et de pratique nautiques.
- **C'est un hâle-bouline**. Il n'est bon qu'à tirer bêtement sur un cordage.
- **Il hâle sans cesse en dedans**. C'est un égoïste qui ramène tout à lui.
- **Il hâle dedans**. Il cache son or.
- **Il a hissé en tête de bois**. Il est de bonne humeur/amoureux/aux anges.

- **Homme de mer ou homme de l'art**. Quelqu'un pour qui la mer et le navire n'ont pas de secret, et qui garde son sang-froid en toute circonstance. Un homme de mer est rare et précieux.
- **Jean matelot** (Jack-of-all-trades en anglais). Un matelot qui sait tout faire sans être excellent.
- **Tu m'as jeté une amarre**. Tu m'as apporté ton aide.
- **Il a largué ses amarres**. Il est mort.
- **Larguons un ris/tous nos ris !** Accélérons !/ Mettons-nous à courir !
- **Lascar**. Filou.
- **J'ai du lest**. J'ai de l'argent.
- **Il est lesté en gourde/piastres/doublons/guinées/patagon**. Il est riche.
- **Un levanti**. Nom donné sur la Méditerranée à un jeune matelot qui promet : rapide, intelligent, hardi.
- **Il sait lofer à la risée**. Il sait profiter des occasions favorables. En effet, au près, il faut lofer à la risée pour améliorer son cap.
- **Il faut tenir les gens dangereux/barbants/avares à longueur de gaffe**. Ne pas se familiariser avec de telles personnes.
- **Pavoiser**. Se réjouir, se parer en signe de joie.
- **Il a pété son lof**. Il est mort.
- **Marsouin**. Marin pas soigneux et pas soigné.
- **Quelle misère !** Quelle fatigue, quelle privation, quels dangers, quelles difficultés.
- **Un monsieur**. Un marin incompétent.
- **On n'a le temps que de mouiller un pied d'ancre**. On ne peut pas rester longtemps.
- **Un mousse de cambuse**. Un pauvre type. En effet, les surnuméraires sont dépréciés à bord, et ils n'emploient pas de mousses, qui, selon les marins, n'auraient rien à apprendre d'eux.
- **Poulie qui porte en cul**. Homme qui crie, pérore.
- **Ne l'irritez pas, il est prompt à lofer**. Il se met en colère facilement.
- **Un loup de mer**. Un marin qui a tellement navigué qu'il connaît tout de la manœuvre, mais a perdu les manières des terriens et se comporte avec la rudesse des marins.
- **C'est un (grand) manœuvrier**. C'est un fin stratège et tacticien, qui excelle dans l'art du combat naval.

« Presque tous les hommes se joignirent aux pirates, ainsi que les soldats qui voyageaient comme passagers à destination du cap Corso. Ces malheureux, qui avaient eu les oreilles rebattues des hauts faits et de la bravoure des pirates, croyaient pouvoir commencer une vie de chevaliers errants, redresseurs de torts et amants de gloire ; ils s'offrirent d'eux-mêmes. Les pirates méprisaient à tel point ces terriens qu'ils firent longtemps la sourde oreille ; à la fin, lassés de leurs prières et pris de pitié pour ces hommes vigoureux, voués, selon eux, à une vie médiocre, ils leur offrirent un quart de prise, par charité. »

Capitaine Johnson, Histoire générale des plus fameux pyrates

- **Marin comme ma petite sœur**. Bon à rien, à utiliser à la place de « marin d'eau douce », jamais utilisé.
- **Marinier**. Marin de rivière, d'eau douce. N'est pas du tout un terme péjoratif.

« Le bosseman des pirates était un ours mal léché, auquel le capitaine [John Evans] avait dû plus d'une fois chanter pouilles. L'autre, exaspéré par de continuels reproches, non seulement en remettait dans la grossièreté, mais défia son supérieur en un duel au sabre et au pistolet, comme c'est l'usage dans la corporation. À l'arrivée sur l'île du Grand-Caïman, le capitaine lui rafraîchit la mémoire, et il le fallait, car le lâche avait changé d'idée, quoique l'initiative, en parole, fût venue de lui. Humilié, et incapable d'en supporter tant, le bosseman sortit son pistolet, dont il tua le capitaine sur place, après quoi il se jeta à la mer, pensant se sauver à la nage. »

Capitaine Johnson, Histoire générale des plus fameux pyrates

- **Il masque en grand**. Se dit d'un couard qui recule ou d'un menteur pris en flagrant délit, et qui se rétracte honteusement.
- **Avoir du mat dans les varangues**. Avoir une balle dans les côtes ou dans les poumons. Le « mat » (prononcer « mate ») désigne un matériau lourd (plomb, acier, fonte).
- **Matelot**. Ami, frère, franc, honnête, dévoué, personne en qui on peut avoir confiance. « Ils sont matelots comme la vergue et le raban. » « Je suis ton matelot » signifie « tu peux compter sur moi en toute circonstance ».
- **Matelot d'en bas**. Matelot manœuvrant sur le pont.
- **Matelot d'en haut**. Matelot manœuvrant dans la mâture.
- **Il navigue dans le sillage de…** Il marche sur les traces de…
- **Naviguez dans mes eaux !** Suivez-moi.
- **J'ai toujours navigué de bout à la lame**. J'ai toujours agi avec fermeté.
- **Il navigue sur son erre**. Il vit sur le reste de son crédit.

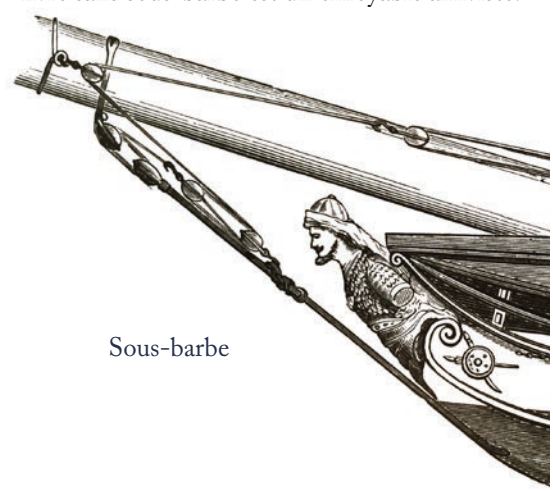
- **Il navigue grand largue**. Il a la bride sur le cou.
- **Négociant/notaire**. Marin fainéant.
- **Envoyer un pare à virer**. Gifler. Forcer à changer de chemin, de discours.
- **Pare-balle** (pirates). Expression pirate désignant le plus intelligent et le plus hardi de l'équipage : celui qui peut se faire craindre de ceux qui ne l'aiment pas.
- **Paria**. Filou.
- **Parisien**. Insulte à l'encontre d'un matelot, indiquant qu'il est vicieux et pas fait pour la navigation (ceci était dû au fait que les Parisiens qui se retrouvaient sur les navires de guerre y échouaient plus pour des raisons de mauvaise conduite que du fait de leurs qualités de marins).
- **Patron**. Sur les navires de petit cabotage (qui ne quittent pas la côte de vue), le commandant du navire est appelé « patron » et joue le double rôle de capitaine et de second.

« Le capitaine Ferneau était un vieux grigou, qui distribuait à ses hommes en matière de nourriture la portion congrue ; aussi les entendait-on murmurer ; Smith, le second, s'employait de son mieux à creuser le fossé qui séparait le capitaine de l'équipage ; vint le moment où celui-ci se trouva suffisamment désespéré pour passer aux actes. […] le vieux Ferneau entendait bien ne pas desserrer d'un cran sa rigueur, et menaça de punir sévèrement les mutins s'ils persistaient dans leurs errements coupables. […]

Smith ne perdait pas une minute, affinant son plan dans les détails et cherchant à s'acquérir, dans ce complot qui ne visait à rien de moins qu'au massacre général des officiers suivi de la prise de commandement, le soutien de six matelots. »

Capitaine Johnson, Histoire générale des plus fameux pyrates

- **Paucrin**. Insulte à l'égard des capitaines et armateurs avares.
- **Paysan**. Marin incompétent.
- **Pelta** (terre-neuviens). Mauvais matelot.
- **Il a perdu la carte/l'aire de vent/ses relèvements/sa route/ses amers**. Il est désorienté.
- **Il pique au vent, ce gars-là**. Il s'élance à l'encontre du péril ou de la difficulté.
- **En plein bois**. De manière virile, franche, rude et brutale. Il s'agit d'une expression positive.
- **Nous n'avons pas de pratique à bord**. Nous manquons d'un pilote qualifié et qui a de l'expérience. « Pratique » est le petit nom du pilote.
- **Prendre un ris à sa ceinture/à son vêtement**. La resserrer/le raccourcir/maigrir.
- **Promis, je prendrai du tour**. Je montrerai de la finesse, de l'adresse et du jugement, comme un marin d'expérience.
- **Il reste en panne**. Il s'arrête volontairement.
- **S'en aller en queue de rat**. Se dégrader lentement jusqu'à disparaître. « Sa réputation s'en va en queue de rat. La queue de rat est un amincissement d'un cordage pour mieux le faire passer par un orifice.
- **Quand tu auras fini de rabiauter…** Quand tu auras fini de vider les fonds de tiroir.
- **Il est dans la rafale**. Il est dans la misère.
- **Il est en ralingue**. Il est dans la misère.
- **Ratapiat**. Bon à rien.
- **Gare aux révolins**. Les révolins sont des vents violents descendants sous le vent des falaises. Signifie « ne va pas prendre l'ombre pour la chose ».
- **Ça fait longtemps qu'il a pris son premier ris.** Il commence à être sérieusement diminué par l'alcool.
- **Romain**. Gueux, misérable, bandit.
- **Rouleur**. Nom donné à un navire qui a une forte tendance au roulis au vent arrière, et par extension à un matelot ayant un fort coup dans le nez qui n'arrive plus à marcher droit.
- **Saillons de l'avant !** Dépêchons-nous !
- **Il ne sait plus comment orienter/manœuvrer/gouverner/amurer/faire servir**. Il ne sait plus sur quoi gouverner/sur quoi mettre le cap/quelle allure prendre. Il est désorienté, perdu.
- **Il sent sa barre**. Il a de l'énergie, de la résolution, de l'entrain et du courage.
- **Il s'est mis à la serre**. Il s'est pris dans son propre filet.
- **Soulager**. Voler.
- **Il soulage sa ceinture**. Il dépense son argent.
- **Il est temps de soulager la toile**. Il est temps de se lever.
- **Ce gars-là est livré sans sous-barbe**. La sous-barbe est le câble qui tire le beaupré vers le bas. Quelqu'un livré sans sous-barbe est un effroyable arriviste.



Sous-barbe



- **Je suis sur lest**. Je n'ai plus un sou.
- **Le taille-mer**. Le taille-mer est la pièce de bois à l'avant du navire qui ouvre la vague ; par extension, le taille-mer représente le nez d'une personne : « Il a un taille-mer de trois-ponts » (imposant) ou « elle a un taille-mer de goélette » (fin et délicat).
- **Amarinez-moi ces nouvelles recrues !** Formez les nouvelles recrues au métier de la mer.
- **L'équipage s'amarine après une relâche**. Les hommes s'habituent aux mouvements du navire, habitude qu'ils ont perdue après quelques semaines à terre. Ils sont en général malades les trois premiers jours de navigation.
- **Un tacticien**. Se dit d'un officier reconnu par ses pairs pour maîtriser les subtilités de la tactique navale, en particulier le combat naval entre escadres.
- **Je tangue à la lame et dérive en travers**. Ça va mal pour moi.
- **Tu as un tour dans tes câbles ?** Es-tu embarrassé, gêné, bloqué dans tes mouvements ?
- **Trop fort n'a jamais manqué**. Se dit en souriant quand on voit un compagnon pirate ou flibustier bardé d'armes sauter à l'abordage d'un navire qui s'est déjà rendu.
- **La brise m'adonne d'un quart**. La chance est avec moi.
- **Tape ton tonneau !** Bouche ton tonneau.
- **Torchons de la toile !** Rattrapons le temps perdu !
- **Veiller**. Surveiller.
- **Il tient son ancre en veille**. Il a une autre corde à son arc.
- **Je suis vent debout**. Le sort s'acharne contre moi.
- **Il est vent dessus vent dedans**. Il est complètement perdu, désorienté.
- **Mon vent refuse**. Ma chance a tourné.
- **Il a vent sous vergue**. Tout va pour le mieux pour lui.
- **Le pauvre, il a ses vergues brassées à la grâce de Dieu**. Il est complètement perdu et dénué de tout.
- **Vieux de la cale**. Terme élogieux pour qualifier un marin.
- **Il a viré de bord**. Il est mort.

Indications de directions

Le marin n'utilisera pas les termes aller tout droit, tourner, faire demi-tour, s'arrêter, avancer prudemment, s'enfuir, ni même en général aucun mot de terrien. Tout ce qui peut être décrit avec des termes nautiques selon une analogie avec la navigation le sera.

- **Aller tout droit**. Courir le bon bord.
- **Partir sans payer**. Envoyer le grand foc.
- **S'asseoir**. S'amarrer.
- **Se faire violemment bousculer**. Faire une embardée.
- **Se jeter au sol**. Donner de la bande
- **Se marier**. S'amateloter.
- **Soldats ou maréchaussée repérée**. Soldatesque ou brassé-carré à trois (par exemple) quarts tribord.
- **Tourner légèrement**. Abattre ou arriver, ou lofer (selon la direction suivie et celle du vent)
- **Tourner d'un certain angle**. Abattre ou arriver, ou lofer d'un quart, de deux quarts, etc. (un quart équivalant à 11,5°)
- **Tourner à l'angle d'une rue**. Virer bâbord (vers la gauche) ou tribord (vers la droite)

La liste est aussi longue que le nombre d'expressions utilisées par un terrien. Référez-vous aux autres sections de cette partie *Expressions* pour trouver l'expression la plus proche.

Se dit d'un non marin

- **Une femme bien accastillée**. C'est une donzelle fort jolie ou bien habillée.
- **Une femme mal accastillée**. Femme maigrelette ou mal vêtue.
- **Joli morceau de bois**. Une belle femme bien en chair.
- **Passer par-dessus le bord**. Monter sur un navire sans se faire repérer, puis se faire connaître lorsque la faim se fait sentir.
- **Tu as vu les bossoirs de la nourrice**. Tu as vu la poitrine de la nourrice.
- **Bouline de revers**. Faux jeton, du genre à vous poignarder dans le dos au moment où on s'y attend le moins.
- **Un brassé carré**. Un gendarme, car les gendarmes brassent carré leur tricorne (les pointes parallèles aux épaules).
- **Le cabestan**. Employé également systématiquement à la place de abbé, abbaye, cardinal, couvent, crypte, curé, chapelle, église, évêque, moine, pape, presbytère, prêtre, vicaire, etc.
- **Un cobourgeois**. Copropriétaire d'un navire. Il arrive que le capitaine d'un navire en soit le cobourgeois.
- **Il compte ses chemises**. Moquerie des matelots à l'égard d'un passager ou d'un novice sujet au mal de mer.
- **Il n'a pas les yeux en face des écubiers**. Il n'a pas les yeux en face des trous.
- **Sors tes écubiers**. Réveille-toi.

- **Enfant trouvé**. Une personne qui est « passée par-dessus le bord » (cf. ci-dessus) est notée comme « enfant trouvé » sur le registre du bord. On trouve des hommes, des femmes et des enfants parmi les enfants trouvés.
- **Les forçats sont à la fatigue**. Ils travaillent hors du bagne – ou hors de leur galère – à des travaux d'utilité publique.
- **Un homme d'un sacré/petit/gros/fin gabarit**. Un homme grand/petit/gros/mince.

« Avery […] se rendit à Bristol pour voir ses débiteurs qui, au lieu d'argent, lui conseillèrent brutalement de se tenir tranquille et le menacèrent de le dénoncer. Nos marchands étaient, à terre, aussi bons pirates qu'Avery l'était en mer. »

Capitaine Johnson, Histoire générale des plus fameux pyrates

- **Gabier de poulaine**. Voleur.
- **Un galipoté/suivé/goudronné**. Un noble, couvert de fond de teint, comme une coque qu'on aurait recouverte de galipot.
- **La gibre**. Le nez.
- **Ce gars-là est livré sans sous-barbe**. La sous-barbe est le câble qui tire le beaupré vers le bas. Quelqu'un livré sans sous-barbe est un effroyable arriviste.
- **Avoir du mat dans les varangues**. Avoir une balle dans les côtes ou dans les poumons. Le « mat » (prononcer « mate ») désigne un matériau lourd (plomb, acier, fonte).
- **Donner un pare à virer**. Gifler.
- **Un peleur de céteaux** (îles de Ré et d'Oléron). Quelqu'un qui coupe les cheveux en quatre (le céteau étant une petite sole).
- **Pierrot**. Fantassin.
- **Une poulie coupée** (ou dit aussi une galoche). Désigne à la fois le sexe d'une femme et celle qui en use sans modération.



Galoche ou poulie coupée

- **Poulie qui porte en cul**. Homme qui crie, pérore.
- **Poupe**. Popotin d'une de ces dames.
- **Pousse-caillou**. Fantassin.
- **Prendre un ris à une jeune femme**. La trousser.
- **Un joli racage**. Un joli collier de femme.
- **Soldatesque**. Dénomination péjorative pour une troupe de soldat.



- **Le taille-mer**. Le taille-mer est la pièce de bois à l'avant du navire qui ouvre la vague ; par extension, le taille-mer représente le nez d'une personne : « Il a un taille-mer de trois-ponts » (imposant) ou « elle a un taille-mer de goélette » (fin et délicat).
- **Comme elle est taillée pour la course !** Ah, la gaillarde luronne/la belle danseuse !
- **Un trente-six mois**. C'est l'autre nom donné aux engagés français, qui s'engageaient à travailler 3 ans pour payer leur voyage.

Se dit d'un vêtement

- **Brasser carré un tricorne**. C'est le mettre les deux cornes les plus longues dans la direction des épaules.
- **Brasser un tricorne en pointe ou au plus près**. C'est mettre une des cornes longues vers l'avant.
- **Prendre un ris/larguer un ris à une robe**. La raccourcir/la rallonger.

Se dit du vent, des vagues

- **Le vent adonne**. Le vent tourne de manière à remplir les voiles, ce qui permet de donner un peu de mou dans les écoutes et de brasser devant.
- **Le bon moment pour prendre un ris, c'est le moment où on se pose la question !** Adage dont les vieux marins reconnaissent la sagesse.
- **Nous sommes pris de calme**. Notre navire est dans un calme plat.
- **Vent carabiné**. Se dit d'un vent (on dit « une brise carabinée ») extrêmement violent comme on en trouve dans les Antilles.
- **Vents contraires**. Les vents sont contraires lorsque le vent oblige à aller au plus près du vent, voire à louvoyer. On dit aussi que la marée ou que les courants sont contraires lorsque le courant va dans le sens opposé à celui du navire.
- **La brume est à couper au couteau**. La brume est épaisse.
- **Deux fois sur la route, trois fois le temps**. Parole de déception lorsque le vent refuse et qu'il va falloir louvoyer, et donc perdre du temps.
- **Le vent est fait**. Le vent souffle depuis longtemps avec la même force dans la même direction, et on s'attend à ce que ça dure encore.
- **Le vent fraichit**. Il monte.
- **Un grain**. Une augmentation violente de la force du vent, parfois accompagnée par de la pluie ou un changement de direction du vent. Le grain noir est le pire, accompagné de nuages bas, lourds et noirs. Le grain blanc est le plus traître, accompagné de nuages blancs. Le grain sec n'est pas accompagné de pluie.
- **Hourvari**. Vent orageux et violent des Antilles accompagné d'une pluie abondante et d'éclairs. Le vent commence par souffler de terre, puis peut tourner dans n'importe quelle direction. L'hourvari dure en moyenne une heure.



- **Le navire est mangé par la mer**. Les vagues sont si fortes qu'elles balaient régulièrement le pont.
- **La lune mangera le temps**. Lorsque la lune se lèvera, les nuages se disperseront.
- **La mer moutonne** ou Ça moutonne. Le vent est fort, si bien que de l'écume apparaît çà et là à la crête des vagues.
- **Le temps est nourri**. Les nuages lourds et la succession de grains laissent penser que le vent se maintiendra dans la même direction.
- **Saluer un grain**. Diminuer la toile en prévision d'une augmentation de la force du vent.
- **Il survente**. Le vent se renforce.
- **Le vent refuse**. Le vent tourne de manière à vider les voiles. Il va falloir reprendre – tirer sur – les écoutes et brasser les vergues derrière.

Se dit de l'allure, de la vitesse, de la direction, de la gîte

- **Une aire de vent**. Une aire de vent est un angle de 11°15', ou, dit autrement, le résultat d'une subdivision des 360° en 32 parties égales.
- **Nous nous sommes affalés** (sur une côte). Le vent, le courant, des vagues ou des avaries nous ont poussés contre la côte.
- **Arriver**. S'éloigner de la direction d'où vient le vent.
- **À cordes et à mâts.** Description d'un navire devant filer vent arrière à sec de toile dans la tempête violente.
- **Casser son erre**. Casser l'erre – inertie ou vitesse – d'une embarcation, c'est la faire ralentir (« Si tu agites trop la barre, tu casses ton erre. »).
- **Le navire est dégradé**. Le navire, du fait d'un coup de vent, a dû partir au vent arrière ou grand largue et a donc beaucoup perdu au vent – c'est-à-dire a perdu du terrain dans sa remontée au vent. Il va devoir louvoyer pour rattraper son retard.
- **Notre navire détale bien**. Il prend rapidement de la vitesse.
- **Chicaner le vent**. Le navire chicane le vent lorsqu'il est au près très serré et que les voiles carrées sont à la limite de faire chapelle – de prendre le vent à contre. Le navire avance moins et a tendance à dériver.
- **Cingler à l'ouest**. Aller vers l'ouest. On dit aussi courir, faire voile, etc.
- **Arriver en dépendant**. Un navire arrive en dépendant lorsqu'il change graduellement sa route pour aller à la rencontre d'un autre navire, ou pour passer sous le vent d'une île.
- **Donner de la bande**. Un navire donne de la bande lorsqu'il gîte au point que son bastingage est partiellement dans l'eau.
- **Naviguer à la bouline**. Naviguer au près serré.
- **Donner à la côte**. Aller tout droit vers la côte pour s'y échouer, en général pour s'enfuir. C'est une méthode utilisée assez souvent par les pirates lorsqu'ils se sentent pris par un navire de guerre sans possibilité de fuite par mer.
- **Le navire est drossé par le vent** ou **par le courant**. Il est entraîné dans une direction autre que sa route. Il peut être drossé à la côte.
- **Le navire s'efface**. Le navire présente son flanc pour canonner ou limiter les dégâts de la canonnade ennemie. On dit aussi « le navire s'embosse », pour signifier qu'il présente son bossoir, donc son flanc.
- **Élever le navire ennemi.** S'approcher de lui.
- **Il y a de l'eau à courir**. Le navire, par fort vent, est suffisamment loin des côtes pour ne pas risquer d'y être drossé – jeté dessus.
- **Être dans les eaux d'un navire.** Être sur sa route.
- **L'erre du navire**. L'erre du navire est sa vitesse, son inertie. On dit « arriver sur son erre » lorsque les voiles ne portent plus, et que le navire n'avance que du fait de son inertie.
- **Le navire est rendu à son fort**. Sa gîte ne s'accentue plus.
- **Le navire fuit à corde et à mât**. Il est vent arrière dans la tempête, toutes ses voiles carguées ou serrées.
- **Le navire ne sent plus son gouvernail**. Du fait d'un manque de vitesse, l'effet du gouvernail est nul et le navire se met à tourner sur lui-même si l'équilibre avant-arrière des voiles n'est pas bon.
- **Le navire gouverne comme un poisson**. Allant suffisamment vite, il répond instantanément à la rotation de son gouvernail.
- **Le navire se hale dans le vent**. En louvoyant – par une succession de bords de près d'un côté du vent puis de l'autre – il remonte au vent – il avance dans la direction d'où vient le vent.
- **Nous arrivons à mourir**. C'est arriver précisément en un lieu voulu en utilisant seulement la vitesse du navire.
- **Le navire arrive poc à poc**. Il avance en se traînant lamentablement.
- **<La destination> est à pointe de bouline**. On a fini par arriver à destination en louvoyant.
- **Nous allons à la bouline**. Notre navire est au près serré.



- **Nous devons louvoyer**. Nous devons naviguer dans la direction d'où vient le vent, allant successivement au près sur un bord puis au près sur l'autre bord, en virant régulièrement de bord.
- **Le navire remonte au vent**. Il louvoie.
- **Le navire est sous voile**. Il est en navigation et ses voiles sont déployées.
- **Nous tombons sous le vent de l'ennemi**. Nous ne faisons pas un assez bon cap au près ou en louvoyant, si bien que l'ennemi est en train de gagner l'avantage du vent.
- **Nous naviguons par un vent sous vergue**. Le vent est établi et souffle dans une direction permettant au navire d'avancer à vive allure. Dans le cas opposé, on dirait « nous naviguons par vents contraires ».
- **Nous naviguions bâbord amure**. Le navire recevait le vent sur son côté bâbord. Les amures étaient donc à bâbord et les écoutes à tribord.
- **Nous naviguions tribord amure**. Le navire recevait le vent sur son côté tribord. Les amures étaient donc à tribord et les écoutes à bâbord.
- **Faire péter un lof au navire**. Virer de bord coup sur coup. Louvoyer.
- **Au plus près**. De toutes les allures, celle-ci est la plus proche de la direction du vent (58° à 67° du vent pour les navires à voiles carrées, 55° du vent pour les navires à voiles au tiers, 50° pour les navires à voiles auriques et 45° du vent pour les navires à voiles latines). La dérive est d'autant plus importante à cette allure que la vitesse du navire est réduite. Un navire cesse de dériver lorsqu'il atteint cinq nœuds de vitesse.
- **Près et plein**. Allure près du vent, mais suffisamment arrivée pour que les voiles soient gonflées.
- **Quart**. Un quart est égal à une aire de vent.
- **Relever un navire**. Voir, observer avec attention.
- **Vent de travers**. Allure selon laquelle la direction suivie par le navire est à 90° de la direction du vent.
- **Vent largue**. Allure selon laquelle le vent arrive plutôt de l'arrière.
- **Vent arrière**. Allure selon laquelle le vent vient de l'arrière du navire, une allure très inconfortable.
- **Courir <nom d'une allure>**. Naviguer sous cette allure.

Se dit d'un type de navigation ou d'une manœuvre

- **Il est dans les affaires** (expression pirate). Il s'adonne à la piraterie.
- **Aider le navire dans son mouvement**. C'est accompagner l'effet du gouvernail par la manœuvre des voiles, par exemple en vidant les voiles arrière pour aider le navire à abattre ou en vidant les focs pour aider le navire à lofer.
- **Sur l'avant à nous**. Devant nous.
- **Bel abordage !** Belle entrée en matière !
- **Bord-à-bord**. Deux navires sont rangés l'un à côté de l'autre, à se toucher.
- **Brasser à culer**. Brasser les vergues carrées, pour faire reculer le navire.
- **Faire caravane**. Partir en course sus aux navires turcs.
- **Carguer**. Mot provençal signifiant « charrier de la toile » – porter trop de voile et faire forcer le navire.

- **Faire carrosser le navire**. Expression de la Manche signifiant « porter beaucoup de toile par fort vent ».
- **Charrier de la toile**. Porter trop de voiles par rapport au vent (Méditerranée : « le navire carrée ou cargue », Normandie : « le capitaine fait carrosser le navire »).
- **Mettre les voiles en ciseaux**. Lorsqu'on est au vent arrière, mettre les voiles d'un mât sur un bord et les voiles de l'autre mât sur l'autre bord, pour mieux prendre le vent.
- **Aller à la cordelle**. Tirer le navire à la main depuis le rivage.
- **Nous courons bon bord** (corsaire). Nous allons là où les prises se trouvent ou, si nous avons fait une prise, nous allons là où nous allons pouvoir profiter de notre prise.
- **Courir la grande bordée**. Avoir besoin d'une bordée entière, soit la moitié de l'équipage, à la manœuvre.
- **Naviguer de conserve**. Naviguer avec un autre navire ou plusieurs.
- **Se mettre à couple**. Se mettre à côté d'un autre navire et s'y attacher. On peut se mettre à couple en pleine mer, au mouillage ou au port.
- **Coiffer**. Le navire coiffe lorsque le vent prend sur l'avant de la voile.
- **Croiser**. Naviguer avec une voilure réduite dans une zone dans le but d'attendre ou de trouver un navire ennemi ou une proie.
- **Écumer les mers** (ou une région). S'adonner à la piraterie.
- **Faire l'exercice de <activité critique pour le combat naval>**. S'entraîner.
- **Filer son nœud**. Appareiller, naviguer.
- **Louvoyer**. Remonter le vent en allant successivement au près sur un bord et au près sur l'autre bord en virant régulièrement de bord.
- **Le navire court sous les fanons**. Il navigue avec ses voiles à demi carguées.
- **Le navire s'efface**. Le navire présente son flanc pour canonner ou limiter les dégâts de la canonnade ennemie. On dit aussi « le navire s'embosse » pour signifier qu'il présente son bossoir, donc son flanc.
- **Faire la flibuste**. Frauder, faire de la contrebande.
- **Gambiller**. Aller d'un bout à l'autre d'un cordage tendu entre deux points, en utilisant ses mains et ses pieds.
- **Aller à la godille**. Utiliser un aviron placé à l'arrière d'une embarcation pour la faire avancer.
- **Guinder un mât de hune**. Le mettre en place en l'élevant tout en le maintenant à la verticale.
- **Haler un navire à la cordelette**. Le tirer le long du rivage, d'une digue, d'un port.
- **Le bon moment pour prendre un ris, c'est le moment où on se pose la question !** Adage dont les vieux marins reconnaissent la sagesse.
- **Hiverner**. Passer la saison des pluies à l'abri au port.
- **Larguer les amarres**. Partir d'un port.
- **Une main pour le marin, une main pour le navire**. Nulle manœuvre ne doit être effectuée par le marin sans que celui-ci ne s'assure de sa sécurité, en prenant une bonne position et en se tenant à un objet fixe avec une main si nécessaire.
- **Main sur main**. Tirer main sur main sur un cordage signifie en continu, pour aller vite.
- **Masquer**. Manœuvrer les vergues de manière à remplir une voile pour qu'elle fasse reculer le navire.
- **Mollir/donner du mou**. C'est relâcher un cordage, en cédant légèrement à la tension.
- **Vous devez suivre les alignements pour entrer dans <lieu>**. Pour entrer dans ce lieu il est nécessaire de suivre des chemins indiqués par l'alignement de deux amères – points remarquables – comme un pic, un clocher d'église, etc. Des monuments ont souvent été spécialement construits à cet endroit pour indiquer un chemin sans récifs.
- **Un tour mort**. Un tour simple autour d'un taquet, ou d'une bitte ou d'un biton, afin d'empêcher un cordage de glisser.
- **En oreille de lièvre**. Désigne une orientation des voiles latines au vent arrière, la moitié sur un bord et l'autre sur l'autre bord.
- **Saluer un grain**. Diminuer la toile en prévision d'une augmentation de la force du vent.
- **En tête de bois**. En haut du mât.
- **Sortir à la touline**. Sortir d'un port tiré par la chaloupe
- **Sortir en se touant**. Sortir d'un port en tirant le navire soit depuis les digues du port, soit depuis des ancres mouillées à grande distance (si loin que les câbles d'ancre ont dû être rallongés).
- **Tiens bon !** Stoppe ce que tu es en train de faire et tiens-toi prêt.
- **Torcher de la toile**. Synonyme de « Charrier de la toile ».
- **Ce navire de guerre est en station dans la région de…** Il est affecté dans la région à la police maritime et à la protection du commerce contre les ennemis et les pirates.
- **Ce navire fait la traite**. Il fait commerce d'esclaves dans le commerce triangulaire.

- **Virer de bord vent devant** (ou vent debout). Changer de bord en passant par le bout au vent.
- **Virer de bord lof pour lof**. Changer de bord en passant par le vent arrière.

Se dit d'une erreur de manœuvre ou de navigation

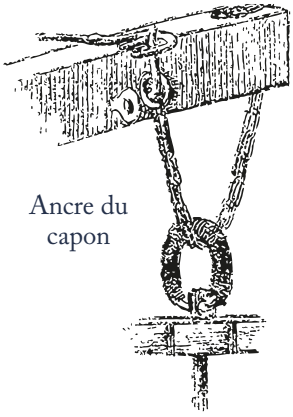
- **Casser son erre**. Casser l'erre – inertie ou vitesse – d'une embarcation, c'est la faire ralentir (« Si tu agites trop la barre, tu casses ton erre. »).
- **La chaîne ne vaut que par le plus faible de ses maillons**. C'est une incitation à la vigilance, car la moindre négligence peut mener au désastre.
- **Embardée**. Changement subit de direction. Se dit également pour une digression.
- **Faire chapelle**. Un navire à voiles carrées fait chapelle lorsque, au près, le timonier est trop près du vent. Le vent prend alors à contre – sur la mauvaise face de la voile – et le navire se met à lofer. Le navire passe bout au vent et vire vent debout de manière intempestive, ce qui est très dangereux lorsque la mer et le vent sont forts. On dit aussi que les voiles coiffent.
- **Le navire est drossé par le vent** (par le courant). Il est entraîné dans une mauvaise direction et s'éloigne de sa route. Il peut être drossé à la côte.
- **Une navigation de calfat**. Un voyage catastrophique, mal organisé.
- **Péri corps et biens**. Dans un navire qui a péri corps et biens, tout a été perdu : le navire, les hommes et la cargaison.
- **Le navire va à la ronce**. Expression méditerranéenne pour signifier qu'il dérive.
- **Les flèches du navire fouettent**. Sur un navire aux mâts très élevés, comme un brick, se dit lorsque le navire subit un roulis important qui abîme la mâture.
- **Le navire manque à virer**. Lors d'un virement vent devant, le navire n'arrive pas à passer sur l'autre bord et reste dans une allure entre le près et le bout au vent. Il ne reste plus qu'à le faire abattre pour prendre de la vitesse et retenter le virement de bord. C'est relativement courant lorsque le vent est fort et que la mer est grosse.
- **Nous tombons sous le vent de l'ennemi**. Nous ne faisons pas un assez bon cap au près ou en louvoyant, si bien que l'ennemi est en train de gagner l'avantage du vent.

Ancre, mouillage

- **Ancre d'affourche**. Ancre plus légère que l'ancre de bossoir, qui sert à mouiller en affourche, c'est-à-dire avec deux ancres à l'avant formant une patte d'oie ou une fourche avec leur navire.



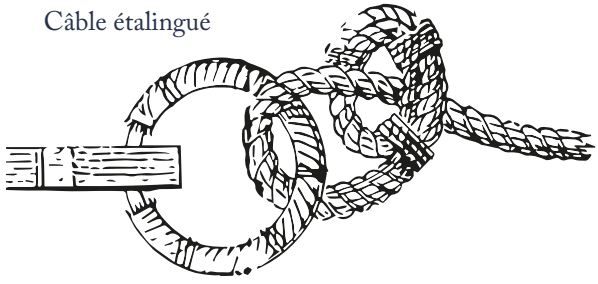
- **Notre navire est affourché**. Nous nous affourchons. Nous avons mouillé l'ancre de bossoir puis l'ancre d'affourche, de manière à ce que le navire tire actuellement sur son ancre de bossoir, mais également sur l'ancre d'affourche en cas de grand vent, ou seulement sur l'ancre d'affourche au changement de marée.
- **Beau temps, belle mer, belle brise** ou « All's well » pour les Anglais. Phrase que l'on inscrit systématiquement sur le livre de bord au moment de partir, pour conjurer les tempêtes.



Ancre du capon

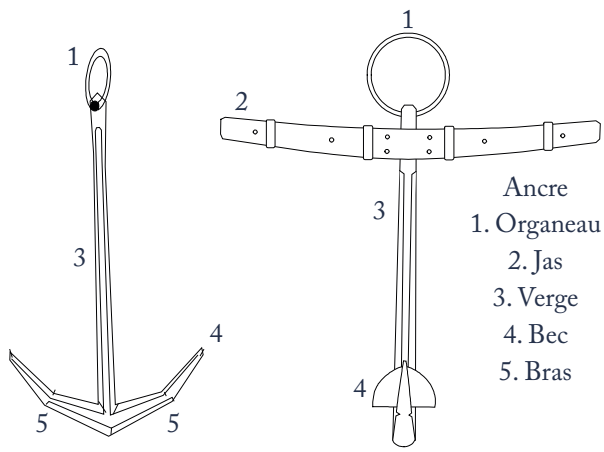
- **Capon**. Puissant palan servant à ramener l'ancre au bossoir lorsqu'elle a été remontée ou avant qu'elle ne le soit.
- **Caponner l'ancre**. La mettre sur son capon. Lorsqu'on a remonté l'ancre, mettre l'ancre au capon permet d'éviter à la fois qu'elle ne traine dans l'eau et qu'elle ne cogne contre la coque.
- **Charivari pour qui ?** « Pour le capitaine et sa pute de mère ! » Au cabestan, pendant l'effort intense, presqu'à chaque fois désespéré, pour remonter l'ancre, les hommes ont le droit de faire charivari, sur les navires de commerce comme les navires de guerre. Un homme crie « charivari pour qui ? » et les hommes répondent « pour … ». Ils peuvent dire n'importe quoi, même des insultes contre le capitaine, l'amirauté ou le Roy, sans qu'on puisse leur en tenir rigueur. Un bon capitaine écoute toujours le charivari, ce qui lui permet de connaître l'état de mécontentement de l'équipage.
- **Faire charivari**. C'est dire « Charivari pour qui ? ».
- **Chasser sur son (ses) ancre(s)**. Un navire qui est à l'ancre et dont l'ancre dérape sur le fond du fait d'un fort vent ou d'une forte houle chasse sur son ancre.
- **Prendre l'ancre en cravate**. C'est soulever l'ancre par les bras – la tête –, le plus souvent au moyen d'un orin.
- **L'ancre croche**. Elle est accrochée, le bec planté dans le fond.
- **Il y a une croix dans les câbles**. Quand on a affourché – mouillé deux ancres à égale distance l'une de l'autre de manière que les deux câbles forment les deux branches d'un V –, les deux câbles se croisent lorsque le navire évite – se déplace autour de son ancre – du fait du courant qui s'inverse au changement de marée. On dit alors qu'on a « croisé les câbles ». Au nouveau changement de marée, les câbles d'ancre ont une chance sur deux de décroiser et une chance sur deux de croiser un tour de plus. Une croix dans les câbles n'est pas gênante car il y a toujours un des deux câbles qui n'est pas tendu, ce qui permet de remonter le câble tendu. Mais plusieurs changements de marée peuvent par malchance multiplier les croix et emmêler les câbles. Remonter les ancres de câbles emmêlés est beaucoup plus difficile.
- **Manœuvrer en croupiat**. Un navire dont l'ancre est mouillée peut tourner sur lui-même si on attache l'extrémité d'un filin sur le câble d'ancre, à une distance du navire au moins égale à la longueur du navire, et l'autre extrémité sur la poupe du navire. En tirant sur le câble depuis la poupe, le navire tourne sur lui-même, ce qui peut lui permettre par exemple de faire feu sur un ennemi.
- **Débiter le câble**. Enlever le tour de bitte pris avec le câble d'ancre.
- **L'ancre a dérapé pendant la nuit**. Du fait du vent, du courant, ou plus souvent de la houle, l'ancre n'est plus accrochée au fond et s'est déplacée, ce qui peut drosser – pousser – le navire à la côte.
- **Désaffourcher le navire**. Lorsque le navire est sur deux ancres – une sur chaque bossoir –, le désaffourcher, c'est remonter l'ancre dont le câble n'est pas tendu.

Câble étalingué



- **Étalinguer le câble sur l'ancre.** Attacher le câble sur l'ancre, avec un nœud simple d'autant plus gigantesque que le câble est gros. Le nœud est souvent assuré – renforcé de manière à ne pas se défaire – par une surliure, comme sur le dessin ci-dessus.
- **Le navire évite sur son ancre**. Il se déplace du fait du changement du sens du courant au changement de marée.
- **Faire un mouillage forain**. Mouiller l'ancre dans une baie protégée du vent actuel, en espérant que le navire restera protégé toute la nuit. En revanche, si le bâtiment est grand ou que le vent tourne, le mouillage forain offre peu d'abri.
- **L'ancre laboure le fond**. Elle racle le fond sans arriver à se crocher.

- **L'ancre mord**. Le bec de l'ancre est correctement enfoncé dans le fond.
- **Le navire est au mouillage**. Le navire a jeté l'ancre dans une baie protégée du vent et des vagues.
- **Le navire mouille avec la quille**. Il est bel et bien échoué au fond.
- **Lever l'ancre par les cheveux**. Lorsqu'on désaffourche – remonte la première des deux ancres mouillées dont les câbles forment avec le navire une fourche – ou lorsque l'on décroche l'ancre crochée au fond, on tire sur un filin accroché à la tête de l'ancre et relié à une bouée : l'orin.
- **Le navire fait une relâche**. Le navire fait une escale.
- **Nous avons fait aiguade à Rio de la Hacha**. Nous avons fait une halte pour faire le plein d'eau dans la Rivière de la Hacha.
- **Le câble ripe**. Le câble d'ancre, couvert de vase, glisse le long de la tournevire malgré les garcettes de tournevire. Il faut donc jeter du sable dessus.
- **Le navire rôde sur son ancre**. Mouillé dans un courant violent, donc à l'ancre, le navire fait de violentes embardées – changement inopiné de direction – qu'il est nécessaire de compenser avec le gouvernail. Celui-ci est efficace, car le navire, bien qu'immobile par rapport au fond, se déplace par rapport à l'eau.
- **Le navire sent le sôme**. Le navire est mouillé par faible fond, si bien que les changements de courant lui font effleurer le fond. Lorsque le navire sent le sôme, les hommes à bord ne sont pas rassurés.
- **Le navire fait sa souille**. Au mouillage, il s'enfonce dans la vase à marée basse.
- **L'ancre a surjalé/L'ancre est surjalée**. Le câble d'ancre est enroulé sur le jas, qui est la barre perpendiculaire aux bras de l'ancre située près de l'organeau (l'anneau). Au lieu d'assurer le plantage des becs de l'ancre dans le fond, la traction fait décrocher l'ancre, si bien que le mouillage de l'ancre est un échec. Quand l'ancre est surjalée, il n'y a plus qu'à la remonter et à espérer qu'elle se désurjalera. Sinon, il faut la mettre au capon et démêler le câble.



- **Le navire fait tête à son ancre**. On vient de mouiller l'ancre, le câble s'est tendu du fait du vent et du courant et l'ancre est bien crochée au fond. Le mouillage est terminé.
- **Le câble d'ancre fait appel**. Le câble d'ancre tire le navire vers l'avant (en montant sur une vague, du fait du courant, etc.).

Se dit du combat ou de dommages

- **La voie d'eau est affranchie**. Bonne nouvelle. La pompe remonte plus d'eau qu'il n'en entre par les voies d'eau.
- **Abaissement du canon**. L'angle qu'il forme avec l'horizontale.
- Âme du canon. Trou tubulaire du canon de la culasse à la gueule, dans lequel on charge la poudre et le boulet.
- **Amorcer l'ennemi** (pirates, corsaires et flibustiers). Attirer par des ruses de guerre un ennemi inférieur en puissance de feu.
- **Je l'ai amuré à bloc**. Je l'ai battu à plate couture.
- **Ange**. Sorte de boulet ramé constitué d'un boulet coupé en deux, trois ou quatre parties enchaînées ensemble.
- **Arrime-le !** Attache-le !
- **Artifices**. Matières grasses et inflammables dont on se sert pour faire des fusées de signalement ou pour bouter le feu à un navire ennemi.
- **Attrape à crocher dessus**. Préparons-nous à en venir aux mains.
- **Objet ou partie du corps avarié(e)**. Abîmé. « Avarier la gibre/le taille-mer » (casser le nez). « Avarier l'écubier » (faire un cocard). « J'ai le cœur avarié » (j'ai le cœur brisé). « Je suis avarié » (je suis blessé).
- **Les vaisseaux sont beaupré sur poupe, monsieur**. Ils sont en ligne de bataille.
- **Block-house**. Fortin construit en haut d'un mât. Il est couvert, est percé de meurtrières et est armé de petits canons. On en trouve beaucoup à la Jamaïque et à Saint-Domingue. Dans les colonies néerlandaises, le block-house est une maison barricadée et percée de meurtrières.
- **Se faire calfater**. Se faire soigner, panser.
- **Faire caravane**. Partir en course sus aux navires turcs.
- **Les canons labourent la mer**. Ils tirent à ricochet ou à ras de l'eau.



- **Appuyer une chasse**. Tirer avec la chasse coup sur coup.
- **Chavirer**. Se renverser sur le côté.
- **Couvrir un navire allié**. C'est se mettre entre lui et l'ennemi pour combattre à sa place.
- **Craquer**. Un mât ou une vergue qui a craqué n'est pas brisé. Il doit être renforcé jusqu'à ce qu'on puisse le changer.
- **Croiser**. Naviguer avec une voilure réduite dans une zone dans le but d'attendre ou de trouver un navire ennemi ou une proie.
- **Manœuvrer en croupiat**. Un navire dont l'ancre est mouillée peut tourner sur lui-même si on attache l'extrémité d'un filin sur le câble d'ancre, à une distance du navire au moins égale à la longueur du navire, et l'autre extrémité sur la poupe du navire. En tirant sur le câble depuis la poupe, le navire tourne sur lui-même, ce qui peut lui permettre par exemple de faire feu sur un ennemi.
- **Tir à démâter**. Une volée de boulets de canon tirés en direction de la vergue de hunier, pour briser la vergue de hunier ou le mât de hune.
- **Démâter**. Mettre à terre, terrasser.
- **Déralinguer**. Mettre en pièces, déchirer, défoncer. « Gare à toi ou je te déralingue ! » « Ce vent me déralingue les yeux. »
- **Faire une descente**. S'approcher de la côte et mouiller les chaloupes pour faire accoster des hommes armés.
- **Disputer le vent**. Un navire dispute le vent lorsqu'il cherche en louvoyant à gagner à l'avantage du vent (cf. *À feu et à sang* page 185) sur un navire ennemi au cours d'un combat naval.
- **Donner à la côte**. Aller tout droit vers la côte pour s'y échouer, en général pour s'enfuir. C'est une méthode utilisée assez souvent par les pirates lorsqu'ils se sentent pris par un navire de guerre.
- **Faire eau de toutes parts**. Avoir de multiples voies d'eau.
- **Coup d'écharpe**. Coup en diagonale.
- **Écumer les mers** (ou une région). S'adonner à la piraterie.
- **Le navire s'efface**. Le navire présente son flanc pour canonner ou limiter les dégâts de la canonnade ennemie. On dit aussi « le navire s'embosse » pour signifier qu'il présente son bossoir, donc son flanc.
- **Élever le navire ennemi.** S'approcher de lui.
- **Élonger un coup de pied/de poing/de sabre.** Donner un coup.
- **Être embabouiné.** Être dans une mauvaise posture. Peut par exemple se dire d'un navire entouré d'écueils.
- **Un tir en enfilade**. Un tir – probablement dévastateur – traversant le navire de la poupe à la proue ou inversement.
- **Enfiler l'ennemi de bout en bout**. Lui infliger un tir en enfilade.
- **Engagement**. Combat naval rapide entre deux navires.

- **Faire l'exercice du canon**. S'entraîner à la recharge ou au pointage de pièces.
- **Faux canons**. Un navire qui n'a pas autant de canons que de sabords percés peut porter ces canons en bois destinés seulement à impressionner l'ennemi.
- **Le feu est vif**. Le tir des canons s'enchaîne rapidement, montrant que les artilleurs font bien leur travail. Dans le cas contraire, on dit que le feu est ralenti.
- **Fortunes de mer**. Accidents auxquels sont sujettes les marchandises embarquées dans un navire de commerce. Il est rare qu'un navire sorte d'un port sans être assuré contre les fortunes de (la) mer.
- **Fuir devant le temps**. Fuir devant la difficulté tant qu'il est encore temps.
- **Batterie de gaillard**. Canons placés sur le pont supérieur, à l'air libre.
- **Il lui a jeté son grappin**. Il l'a attrapé au collet.

« Allons, n'ayez pas peur, habillez-vous et je vous mettrai dans le secret. Apprenez que je suis capitaine de ce navire et que ceci est ma cabine, dont vous allez sortir. Je vais à Madagascar, dans l'intention d'y faire ma propre fortune et celle de tous les braves qui se sont joints à moi. »

Henry Avery, in Capitaine Johnson, Histoire générale des plus fameux pyrates

- **Hâler bas son commandement**. Renverser son capitaine et ses commandants.
- **Si tu t'approches, je te mets en machemoure !** La machemoure est le vieux biscuit de mer qui tombe en poussière. Cela signifie donc : « Si tu t'approches, je te réduis en poussière. »
- **La coque est mangée par les vers**. Les vers ont tellement fait de trous dans la coque que le navire prend l'eau.
- **Avoir du mat dans les varangues**. Avoir une balle dans les côtes ou dans les poumons. Le « mat » (prononcer « mate ») désigne un matériau lourd (plomb, acier, fonte).
- **Navigue dans ses eaux et aborde-le !** Suis-le et attaque-le.
- **Le navire est en pantenne**. Les voiles sont déchirées, les vergues orientées n'importe comment, du fait d'un combat violent ou d'une tempête. On met également le navire en pantenne lorsque le capitaine meurt, en signe de deuil.
- **Le navire est en perdition**. Il est sur le point de faire naufrage, soit parce qu'il a déjà touché le fond par mauvais temps, soit parce que le mauvais temps le drosse – le pousse – sur la côte.
- **Le navire plie sous le feu de son ennemi**. Ne pouvant plus soutenir le combat, il cherche à fuir.
- **Le navire arrive poc à poc**. Il avance en se traînant lamentablement.
- **Prendre du tour**. Ruser.
- **« No prey, no pay ! »** (Pas de proie, pas de butin !) Expression caractérisant le mode de rémunération





des pirates et des flibustiers. Il n'y a pas de solde fixe, donc pour gagner son pain, il faut faire des prises. Sur les navires corsaires, le mode de rémunération se fait uniquement en part de prise, uniquement sous forme de solde, ou un mélange des deux.

- **Prêter le côté**. Être engagé dans un combat naval.
- **Le navire est rasé comme un ponton**. L'état de sa mâture est déplorable, après un combat ou une tempête.
- **Amariner la prise**. Amariner un navire qui vient d'être pris, c'est procéder au désarmement et au recensement de son équipage, à l'inventaire de ce que le navire contient et à la désignation d'un capitaine et d'un équipage de prise. Une fois la prise amarinée, elle peut voyager de conserve avec le navire qui l'a prise.
- **Prendre son ris de chasse**. Le ris de chasse est un ris servant à raidir la voilure plutôt qu'à la réduire, pour ne pas trop perdre en vitesse ni avoir à prendre un ris alors qu'on chasse sa proie. Au sens figuré, signifie qu'il ne faut pas se fier au mouvement de recul de quelqu'un car il va passer à l'attaque.
- **Préparer le saucisson**. Préparer le boudin de poudre que l'on place à l'avant d'un brûlot pour bouter le feu à l'ennemi et l'endommager par la déflagration.
- **J'ai fait le quart**. Je suis rentré à bon port.
- **Pourvu qu'on sente le coude à gauche**. Pourvu qu'on puisse dire « je me suis battu, c'était difficile, mais j'ai vaincu ».
- **Seringuer l'adversaire**. C'est lui tirer une bordée en enfilade, de l'arrière à l'avant, lorsque la poupe est carrée et donc fragile.
- **Serrons la chasse !** Naviguons avec attention pour approcher notre proie.
- **Il soutient le feu de…** Il se bat contre un ennemi supérieur. Originellement dit d'un navire, peut se dire par extension d'un groupe d'hommes ou d'un homme, que ce soit au combat au corps à corps, au mousquet ou à mains nues.
- **Nous soutenons la chasse**. Nous sommes chassés par un navire ennemi de puissance supérieure.
- **Tiens bon !** Stoppe ce que tu es en train de faire et tiens-toi prêt.
- **Aller au théâtre**. Avoir reçu une blessure grave, le théâtre étant l'endroit où le chirurgien soigne les blessés.
- **Faire tour mort et demi-clef sur le pertuis à la turlutine**. Pendre quelqu'un.
- **Avoir par le travers**. Être en mesure d'attaquer de toute sa force.
- **Trésillonner**. Étrangler.
- **Sombrer**. Couler par l'avant ou par l'arrière.
- **Sortez la planche, les gars !** Il va y avoir des morts de part et d'autre dans un combat.
- **Nous tombons sous le vent de l'ennemi**. Nous ne faisons pas un assez bon cap au près ou en louvoyant, si bien que l'ennemi est en train de gagner l'avantage du vent.

Lieu

- **Amer**. Lieu remarquable et très apparent sur la côte, comme un moulin ou un clocher. On dit « prendre ses amers » en mer comme on dirait « prendre ses marques » à terre.
- **Bord du vent** ou **bord au vent**. Côté du navire qui reçoit le premier le vent.
- **Bord sous le vent**. Côté du navire qui reçoit en dernier le vent.
- **Cayenne**. Caserne dans les ports au sein de laquelle les marins attendent une nouvelle destination. Ils y vivent suivant le même rythme que sur un navire.
- **Clairière**. Passage dans la banquise ou entre les icebergs qui se libère au printemps.
- **Converso**. Lieu du navire où les marins portugais se réunissent pour faire la conversation.
- **Dépôt de la marine**. Lieu où sont établis les cartes et les plans. Les archives de la marine et des colonies y sont entreposées. En France, ce dépôt se trouve à Versailles.
- **Ce port, ce mouillage, ce refuge est bon à pratiquer**. Il est sûr et on peut y venir souvent.
- **Nous avons un port sous le vent**. Nous sommes dans une région où nous pouvons relâcher dans de nombreux havres, ports, rades ou mouillages.

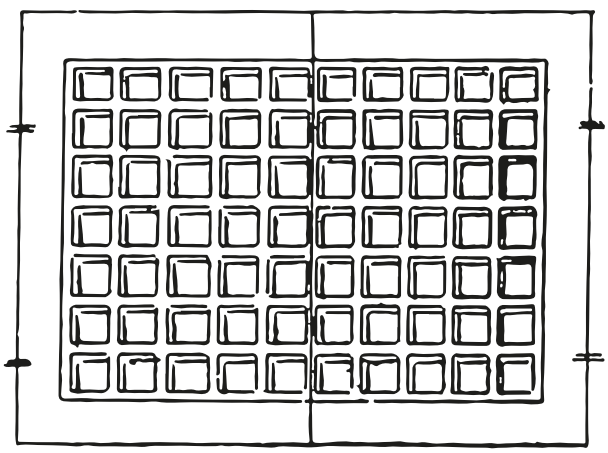
Divers

- **À la demande de…** En fonction de, comme il convient en prenant en compte. On choque les écoutes à la demande du vent pour régler une voile, ou on laisse filer le fil du loch à la demande du sillage – de la vitesse – pour qu'il reste juste un peu mou.
- **À la traine.** Que nous traînons derrière nous. Signifie aussi « négligemment », « en désordre ».
- **L'aiguille s'affole**. La boussole dévie du Nord, voire même se met à osciller ou à tourner sur elle-même, du fait de la proximité d'un objet en fer ou du fait d'un orage.
- **Affréter un navire**. Payer pour avoir en location un navire ou un volume de cargaison. Cela coûte tant par tonneau et par mois (ou par voyage).
- **Amihan**. Petit objet.
- **Amirauté**. Cour réglant les contentieux en matière de faits de la mer, séparée de l'administration de la marine et des tribunaux. Ses décrets portent le nom de l'amiral. Dans les autres pays, amirauté et administration de la marine sont confondues.
- **Si tu veux faire un vieux marin, arrondis les caps et salue les grains**. Rien ne sert de prendre des risques inutiles. Sert également d'injonction pour rappeler qu'éviter de raser la côte et réduire la toile avant que le vent monte sont les deux premiers garants de la survie en mer.
- **Sa barque a chaviré**. Sa maison est sens dessus dessous.

« Du bon vieil alcool est préférable pour le marin aux vêtements [contre le froid]. »

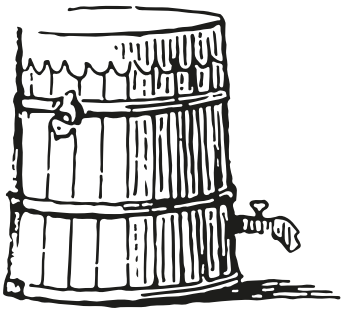
Colin Woodard, The republic of pirates

- **Bigorneau de lavage de pont**. La ration d'alcool.
- **Il est au bloc**. Il est en prison.
- **En bloc, ou à bloc**. Sans compter, franchement, complètement.
- **À la bonne heure !** Réponse des matelots au commandement donné au sifflet par le maître d'équipage, pour dire que ce commandement a été compris – ce qui n'est pas évident dans le gros temps – et sera exécuté.
- **À mon bord.** Chez moi.
- **Dans cette auberge, nous fîmes branle-bas**. Nous avons tout mis sens dessus dessous lors d'un pugilat dans les formes.
- **Caillebotis**. Fermeture des écoutilles qui laisse passer l'air, l'eau et la lumière du jour.



Caillebotis

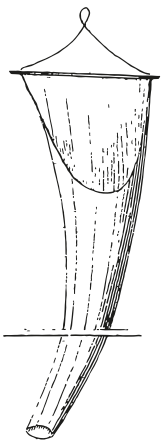
- **Charnier**. Tonneau d'eau douce mis sur le pont à la disposition de l'équipage pour se désaltérer en dehors des repas. Le charnier tient son nom de son couvercle à charnière, qui protège l'eau tout en étant facile à ouvrir. L'eau est puisée au moyen d'un gobelet à long manche en corne de bœuf, à laquelle on attribue des qualités anti-contagion. Vers la fin du XVIII^{e} siècle, le charnier se voit doter d'un robinet, qui permet de puiser l'eau par le bas, alors que les vers qui grouillent



Charnier

dans l'eau restent à la surface.

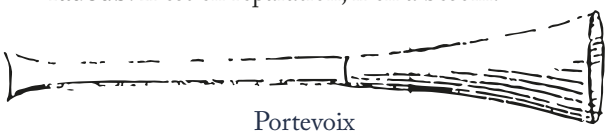
- **Les choses-de-la-mer**. Tout ce que la mer dépose sur le rivage, du tonneau de rhum à une vergue de bâtiment.
- **Combien passe-t-il ? Il passe quatre !** Question posée au matelot en charge de veiller sur le sablier. Il répond en donnant le nombre de demi-heures écoulées depuis le début du quart (il passe deux, il passe cinq…).
- **Contre-saluer**. Répondre immédiatement au salut d'un navire par un salut avec le même nombre de coups de canon ou un peu moins.
- **Couleurs**. Pavillon de nationalité. (Amener ses couleurs : baisser son pavillon. Avoir sa couleur : avoir son pavillon hissé. On ne distingue pas ses couleurs : on est trop loin pour savoir de quelle nationalité il est.)
- **Crocher la boëte à l'hain**. Tendre un piège.
- **On va le dariéner** (Écossais à l'encontre d'un Anglais). On va lui en faire baver à cet Anglais. Fait référence à l'échec catastrophique de la colonisation écossaise du Rendez-vous de l'Île d'Or en 1698-1700, par jalousie envers la réussite de la Compagnie anglaise des Indes Orientales.
- **Dominique**. Petit nom de la caisse du bord. On appelle « Dominique ! » pour indiquer que c'est jour de paie ou pour rassembler les hommes à l'heure du partage du butin.
- **Embardée**. Changement subi de direction. Se dit également pour une digression.
- **Fortunes de mer**. Accidents auxquels sont sujettes les marchandises embarquées dans un navire de commerce. Il est rare qu'un navire sorte d'un port sans être assuré contre les fortunes de (la) mer.
- **Génoper**. Attraper, saisir, enserrer. « Le pirate l'a génopé par derrière », « c'est le malheur qui l'a génopé », « il s'est fait génoper par la maréchaussée ».
- **Gloria**. Thé avec de l'eau de vie.
- **Kava**. Boisson des Mers du Sud au goût poivré. Elle est préparée en laissant fermenter une racine préalablement mâchée.
- **Le goguelin a couru l'entrepont cette nuit. As-tu entendu le goguelin ?** Le goguelin (ou gobelin) est un personnage mystérieux, un esprit familier qui vivrait à bord et qui fait peur aux marins.
- **Être à la gamelle.** Avoir un repas correspondant à une ration standard sur un navire de guerre. Par extension, signifie être matelot sur un navire de guerre.
- **Manche à air**. Dispositif permettant d'améliorer le renouvellement de l'air de l'entrepont.
- **Manger ses invalides**. Prendre sa retraite de marin ou de pirate.
- **Mettre un navire sur le grill**. Le mettre à sec pour le caréner proprement.
- **Faire un prêt à la grosse**. Prêt consenti à un taux très élevé par un particulier pour financer le voyage d'un négociant au long cours.
- **La viande est au bout du havet**. La soupe est prête, il est l'heure de manger.



Manche à air



- **Les herpes marines**. Les objets trouvés dans la mer et dont on ne sait pas qui est le propriétaire. Ce qu'un marin a trouvé en mer (même un navire sans équipage) et qui n'a pas de propriétaire immédiat est au moins à moitié à lui jusqu'à ce que le propriétaire se fasse connaître ou jusqu'à ce qu'un document provenant des autorités atteste que l'objet est désormais définitivement à lui.
- **Le grand foc est hissé**. C'est une tout autre histoire.
- **Hissons le grand foc !** Décampons.
- **Hisse le grand foc, tout est payé !** Une fois le grand foc envoyé lors de l'appareillage, les créanciers n'ont juridiquement plus le droit de venir réclamer leur dû, à moins d'avoir fait signer le marin. Ne vaut pas pour les pirates ni les flibustiers, jugés « hors-la-loi ».
- **L'horloge dort**. L'horloge désigne le sablier de 30 minutes qui rythme la vie à bord. Elle dort lorsqu'on a oublié de retourner le sablier, ou quand le sable ne passe plus. Le veilleur est le matelot chargé de tourner le sablier.
- **Mal de terre**. Désigne le scorbut, dont on dit qu'il s'aggrave à l'approche de la terre.
- **La mesure est pleine**. Le coq a été généreux lors de la distribution de la ration de rhum ou de vin quotidienne.
- **Panyarré** (Afrique). Enlevé par une tribu d'Afrique Noire.
- **La parade**. Changement de garde à midi sur les navires de guerre. La garde montante (qui remplace la garde descendante), fait le tour de la coursive avec fifre et tambour.
- **Passe derrière border l'artimon**. Signifie : « C'est l'heure de la distribution de la ration d'alcool. » L'artimon n'existe pas, on l'appelle en général « brigantine ».
- **Le phare de devant. Le phare de derrière. Navire à phare carré**. Le phare désigne la mâture et la voilure carrée. Le phare de devant désigne le mât de misaine (incluant le petit mât de hune, le mât de petit perroquet, etc.) et toutes les voiles carrées qu'il porte. Un navire à phare carré est un navire à voiles autres que carrées portant un hunier (et parfois un perroquet) carré (ex : cotre, goélette à hunier, etc.).
- **Portée de canon (1000m), portée de fusil (250m), portée de pistolet (50m)**. C'est ainsi qu'on exprime les distances approximatives à bord. (Approchez-vous à portée de mousquet !)
- **Donner la quille aux tarets**. Repousser de manière répétée le moment de caréner le navire, au risque que la quille ne soit pourrie par les vers à bois.
- **Il y a du rabiau/partager le rabiau**. Le rabiau (donnera plus tard le « rab' ») est un résidu de liqueur ou de vin buvable que le plat – groupe de 7 hommes mangeant ensemble – a laissé après avoir distribué à chacun sa ration. Le rabiau peut se partager ou se donner à un novice qui a le mal de mer ou a besoin de courage.
- **Le navire est en radoub, le navire a besoin de radoub**. Il est en réparation, il en a besoin.



Portevoix

- **Faire raisonner un navire**. Le héler au portevoix pour qu'il réponde à des questions.

« Vane […] rejoignit le capitaine Teach – qu'il salua d'une salve de canons chargés à balle. C'est en effet la coutume chez les pirates que de s'adresser en guise d'amabilité de semblables bordées, qu'ils ont néanmoins la précaution d'envoyer en l'air. »

Capitaine Johnson, Histoire générale des plus fameux pyrates

- **Rendre les honneurs**. Saluer un grand personnage, ou reconnu comme tel, en tirant des coups de canon, soit à blanc, soit à boulets vers le ciel (ce qui est plus prestigieux). Le nombre de coups tirés est toujours impair. Un pirate de Bartholomew Roberts, pris, dit à ses compagnons : « *Au ciel, imbécile ? Pour moi l'Enfer me suffit. C'est plus gai. Je saluerai Roberts de treize coups de canons à mon arrivée.* »[1] Rendre coup de canon par coup de canon – à un coup près – est une marque de déférence pour un interlocuteur de rang égal ou supérieur, comme un compagnon pirate de renom. Rendre moins de coups de canon que l'on en a reçu peut être mal vu. Il est en général reconnu comme normal qu'un navire de guerre rende un tiers des coups de canon envoyés par un navire de commerce. Les coups de canon d'un navire sous voile s'adressent à un navire, alors que ceux d'un navire à l'ancre s'adressent à la terre (au port en général).
- **Rendre son bâtiment**. Un capitaine rend son bâtiment – fort navire – dans un port une fois qu'il est désarmé, lorsqu'il le laisse à la garde du port.
- **Appeler la revue** (navires marchands et de guerre). Faire venir, une fois tous les trois ou six mois, un commissaire et un payeur à bord du navire pour payer les matelots et reporter les montants versés sur les rôles d'équipage.
- **Les fonds sont sales**. Les œuvres vives (parties de la coque sous la ligne de flottaison) du navire sont couvertes d'algues et de coquillages : il devient urgent de caréner.

1. « Lord » Thomas Sutton, membre du conseil de Roberts, in Capitaine Johnson, Histoire générale des plus fameux pyrates



- **Semoncer un navire**. C'est lui intimer l'ordre, en mer et en temps de guerre, de hisser son pavillon de nationalité, voire éventuellement de se préparer à être abordé afin de vérifier qu'il ne traite pas avec l'ennemi. Seuls les navires de guerre, les garde-côtes et les navires douaniers sont habilités à semoncer un navire.
- **Signal de détresse**. Ce signal, commun à toutes les nations, signifie que le navire est en grande difficulté – il menace de couler, par exemple – et qu'il réclame de l'aide, ou qu'il réclame à l'entrée d'un port un navire pilote pour le guider. Ce signal est donné par un coup de canon alors que le pavillon de nationalité est en berne – il est hissé mais sa gaine est écrasée sur elle-même, de manière à ce qu'il apparaisse plissé.
- **Nous avons donné un suif à notre rafiot**. Nous avons couvert sa carène de suif à la fin du carénage pour faciliter l'écoulement de l'eau contre la coque et donc augmenter la vitesse du navire sous toutes les allures.

« S'étant hélés les uns les autres [North, Culliford et Shivers], tous s'adressèrent la même réponse : «Sur les mers». »

Capitaine Johnson, Histoire générale des plus fameux pyrates

- **« Sur les mers ».** Chant de reconnaissance entre pirates. Il a commencé à être utilisé à la fin du XVII^e^ siècle dans les Indes Orientales.
- **Donner le top**. C'est prévenir que le soleil est à son zénith. Cela veut dire qu'il est midi et qu'il est l'heure de relever la latitude, que ce soit avec un astrolabe, une arbalète, un bâton de Jacob, un octant ou un sextant.
- **Hissez le pavillon d'aperçu**. Faites monter le pavillon de signalisation indiquant que nous avons bien compris le message.
- **Us et coutumes de la mer**. Lois édictées au début du XVII^e^ siècle concernant les contrats et la juridiction maritimes.

Documents de référence

- **Acceptation d'une grâce**. Réponse d'un pirate à une offre de grâce.
- **Acte pour encourager l'arrestation et la destruction des pirates**. Décision royale incitant à la délation ou à l'enquête et à l'arrestation ou à la destruction des pirates.
- **Almanach nautique**. Document de référence depuis 1767 – l'invention du chronomètre de marine a permis le calcul des longitudes. Contient les longitudes des divers points du globe, calculées tous les quatre ans par le bureau des longitudes. La longitude de référence est Greenwich pour les Anglais, ainsi que pour les Français jusqu'en 1788. Après cette date, les Français calculeront leur longitude à partir de Paris.
- **Articles d'agrément**. Contrat entre des navires corsaires ou pirates voyageant de conserve.
- **Bulletin**. Document détaillant le rôle à bord d'un officier marinier et son grade.
- **Certificat de chirurgie de marine**. Certificat donné aux élèves chirurgiens à leur entrée à l'école de chirurgie.
- **Certificat de pilotage**. Certificat obtenu lors de l'examen d'hydrographie et nécessaire pour le grand cabotage et la navigation hauturière.
- **Certificat de maître entretenu**. Certificat attestant l'entretien d'un maître par l'État pendant et entre les campagnes de navigation sur un navire de guerre.
- **Charte-partie**. Contrat entre un armateur et un négociant désirant faire acheminer du fret.
- **Chasse-partie**. Contrat entre les membres d'un équipage corsaire, flibustier ou pirate réglant le partage du butin et la vie à bord.
- **Commutation de peine de mort**. Document attestant la décision d'un tribunal de transformer une peine de mort en plusieurs années (en général sept) de service pour le Roy.
- **Connaissement**. Engagement du capitaine de remettre la cargaison de son navire à la destination prévue selon les conditions prévues.
- **Demande de commutation de peine de mort**.
- **Demande de grâce**.
- **Devis**. En plus de son emploi ordinaire à terre, le devis est un document à destination de l'armateur rempli par le capitaine d'un navire flambant neuf et décrivant toutes les qualités nautiques du navire, bonnes et mauvaises.
- **Dictionnaire universel des signaux**. Livre de référence décrivant les signaux communs à toutes les nations.
- **Engagement sur un corsaire**. Ce document atteste l'engagement d'un marin sur un navire corsaire et le montant de la solde et des parts de butin par lesquelles il est rétribué.
- **État d'armement.** Liste des objets nécessaires à l'armement d'un navire, établie dans un port par l'armateur.
- **État de situation.** Liste des objets et des personnes présents à bord.
- **Flambeau de la mer**. Nom d'un livre de navigation de référence pour les navires cabotiers français.

- **Lettre de commission**. Document donnant droit à une opération particulière pendant une durée particulière dans une zone particulière.
- **Lettre de commission de chasseur de pirate**. Document donnant droit de capturer des capitaines précis et leurs équipages pour mettre fin à leur carrière de pirates.
- **Lettre de course** ou **de marque**. Document délivré par l'amirauté, permettant sans restriction de lieu, jusqu'à ce que la paix soit signée, d'attaquer des navires de commerce ou de guerre ennemis et de disposer de leur cargaison.
- **Lettre de mer**. Document délivré par le gouvernement indispensable pour se livrer au commerce.
- **Livre des signaux**. Livre de référence dans la marine de guerre, contenant tous les signaux de navigation, mais aussi un précis de tactique navale avec force schémas. Ce dernier est, jusqu'en 1730, tiré du traité de tactique navale du Père Lhoste.
- **Livret**. Petit livre dont devrait disposer chaque marin, indiquant son âge, son signalement, son grade et ses services – les navires sur lesquels il a servi et à quel poste. Ce livret facilite grandement le recrutement, mais, dans les faits, seuls quelques marins de la Royale en ont.
- **Lois et des règlements anglais en vigueur contre les pirates**.
- **Neptune**. Ouvrage de référence en termes de navigation et d'hydrographie. Il existe un Neptune Oriental pour les Indes Orientales et un Neptune Occidental pour les Indes Occidentales.
- **Offre de grâce**. Document stipulant les conditions selon lesquelles les pirates peuvent obtenir une grâce royale.
- **Ordonnance du Roy pour la lutte contre les pirates**.
- **Ordre de mission**. Document d'une page, scellé, contenant les instructions données à un navire de guerre.
- **Ordre d'exécution**. Ordre rédigé à l'issue d'un tribunal demandant la pendaison de marins condamnés pour piraterie.
- **Papier d'autorité de remise de prise**.
- **Papier de remise de prise**. Ce papier permet à un capitaine corsaire de confier une prise à un autre capitaine ou à un de ses lieutenants, afin de ramener celle-ci dans un port allié.
- **Les papiers du navire**. Ce sont : la lettre de mer (pour les navires marchands), le passeport, le rôle d'équipage, la commission ou lettre de marque et le connaissement que le capitaine remet à un navire douanier en entrant dans un port, à un officiel qui monte à bord ou à un navire de guerre qui le demande.
- **Passeport**. Le passeport est une autorisation donnée par l'amiral au capitaine ou patron du navire de naviguer sur les eaux de la nationalité de l'amiral.
- **Patente de santé**. La patente de santé atteste du bon état sanitaire du lieu d'où part un navire et du navire lui-même.
- **Police d'assurance**. Ce contrat, signé entre un assureur d'une part et l'armateur et le négociant d'autre part, engage l'assureur à se charger des frais liés aux risques encourus par le navire ou son chargement.

Disposer des livres de références pour naviguer dans la région

Disposer d'un livre de référence correspondant à la région où l'on navigue est une aide précieuse, qui s'applique à certains Tests de compétences. Tous ces Tests sont alors Faciles (+2) si l'on dispose du temps nécessaire à sa lecture (une dizaine de minutes).

De plus, le modificateur final appliqué au Test ne peut être négatif lorsqu'on dispose d'au moins un livre de référence portant sur la région où l'on se trouve.

Enfin, tout comme un traité d'escrime, un livre de référence contient 4 Points d'expérience par l'enseignement pour les Compétences indiquées. Pour transférer un Point du traité à sa compétence, il faut obtenir deux Succès sur un Test de Lire/Ecrire ET ladite compétence (Ada).

- Routier de la région dans laquelle on se trouve : Connaissance spé. (Géographie), Navigation
- Almanach nautique à partir de 1767 : Navigation
- Flambeau de la mer si l'on se trouve près des côtes françaises : Connaissance spé. (Géographie), Navigation
- Portulan de la région dans laquelle on se trouve : Connaissance spé. (Géographie), Navigation
- Neptune des Indes dans lesquelles on se trouve : Hydrographie, Navigation
- Dictionnaire universel des signaux : Connaissance de la signalisation
- Livre des signaux : Connaissance de la signalisation, Tactique.

« Le marchand maure qui était à son bord [de North], et n'avait que des raisons de se louer du traitement auquel il était soumis, lui montra un portulan qui lui permit d'atteindre une petite île assez peu éloignée de la colonie hollandaise et d'y faire de l'eau. […] Aussi North lui rendit-il son navire et la liberté sitôt qu'il eut retrouvé ses compagnons. »

Capitaine Johnson, Histoire générale des plus fameux pyrates

- **Portulan**. Livre de référence. Guide des côtes d'une région (Portulan de la Manche).
- **Prise d'un navire**. Papier permettant à un capitaine ou à un lieutenant de conduire une prise jusqu'à un port allié.
- **Procès-verbal**. Le procès-verbal est obligatoire en cas de dommages ou de perte de matériel sur un navire corsaire, de commerce ou de guerre.
- **Rôle d'équipage**. Le rôle d'équipage est un ensemble de quatre documents décrivant l'organisation du travail à bord. Il comprend le rôle d'équipage général, le petit rôle d'équipage pour ce qui concerne les officiers, le rôle d'équipage pour le quart et le rôle d'équipage pour le combat.
- **Routier**. Livre de référence contenant des cartes marines d'une région (le Routier de la Méditerranée, le Routier des Indes Occidentales). Cela coûte une véritable fortune et on ne le trouve que sur les plus forts navires de commerce.
- **Sauf-conduit**. Lettre délivrée à un navire ennemi pour qu'il ne soit pas arrêté par les navires alliés pendant un laps de temps.
- **Trêve-pêcherie**. Convention signée entre deux pays en guerre pour que les navires de pêche soient considérés comme neutres.

Cordages

- **Courant**. Le courant d'une manœuvre – cordage – est le bout de la manœuvre qui passe dans les poulies, que l'on tire ou que l'on relâche, et que l'on n'amarre que temporairement.
- **Manœuvre courante**. Cordage attaché seulement à un bout (balancine, drisse, écoute, bras, bouline, amure, cartahu) servant à manœuvrer les espars (vergues, antennes) et les voiles.
- **Dormant**. Le dormant d'une manœuvre – cordage – est le bout de la manœuvre qui reste à demeure, fixé pour de bon à une pièce de bois, à une voile, à une poulie fixe du navire. (L'écoute fait dormant – est attachée – sur le point d'écoute de la voile.)



- **Manœuvre dormante**. Cordage attaché aux deux bouts (hauban, galhauban, étai, pataras, prode, sartis, sous-barbe de beaupré) servant à soutenir les mâts.
- **Le câble rague contre l'écubier, contre le fond, etc**. Il s'abîme du fait du frottement. Se dit de tout cordage.

Condamnation

- **Baraterie**. Malversation ou détournement de marchandises opéré par un capitaine à l'encontre de son armateur, ou parfois en complicité avec l'armateur contre les intérêts de l'assureur. La baraterie est punie de mort.
- **Chat à neuf queues**. Fouet utilisé pour les châtiments sur les navires anglais. Très douloureux et dangereux pour les organes fragiles (plèvre, reins, rate).
- **Condamner à la dague**. Condamner à recevoir des coups de fouet.
- **Infliger un retranchement**. Considéré comme une peine lourde à l'encontre d'une partie de l'équipage, le retranchement correspond à une privation de ration de vin ou d'alcool. Le retranchement n'est pas infligé plus de quelques jours, pour éviter les risques de mutinerie.
- **Je te donnerai la sagouète**. Menace à l'encontre d'un novice de faire demande d'une réduction de sa paie du fait de sa fainéantise. N'a pas cours à bord d'un pirate.
- **Faire justice**. Sur un navire de commerce ou de guerre, infliger une punition à un marin qui a été estimé coupable d'une faute. Pendant la durée du châtiment, un pavillon rouge est hissé en tête de mât.

Côte, fond, courant, marée

- **La côte est abordable**. Elle n'est pas dangereuse et il est possible d'accoster.
- **La côte est inabordable**. Les récifs qui l'entourent empêchent tout accostage.
- **Donner à la côte**. Aller tout droit vers la côte pour s'y échouer, en général pour s'enfuir. C'est une méthode utilisée assez souvent par les pirates lorsqu'ils se sentent pris par un navire de guerre.
- **Doubler un danger**. Cf. parer un danger.
- **Il y a de l'eau**. La mer est assez profonde sur un haut-fond pour que le navire y passe sans danger.
- **Il y a de l'eau à courir**. Le navire, par fort vent, est suffisamment loin des côtes pour ne pas risquer d'y être drossé – jeté dessus.
- **Mortes eaux**. Marée de faible amplitude.
- **Vives eaux**. Marée de forte amplitude.
- **Le navire fréquente bien les roches**. Il passe très près des rochers.
- **La côte (ou une pointe) est malsaine**. Elle est parsemée d'écueils, et on risque en s'en approchant de déchirer sa coque sur le fond.
- **La mer marne 20 pieds demain**. La différence de hauteur d'eau entre la marée haute et la marée basse sera de 20 pieds (6m).
- **Parer un danger**. Passer un danger en le laissant sous le vent après avoir surmonté une difficulté.
- **La côte est saine**. La côte (s'emploie également pour les pointes, les baies, etc.) s'enfonce rapidement dans l'eau de mer et n'est pas entourée de récifs, si bien qu'il est possible de passer tout près sans risquer de toucher le fond.
- **Le navire laboure le fond**. Il avance en laissant un fort sillon derrière lui dans la vase, car il touche le fond. On peut voir de la vase dans son sillage.
- **Syrtes**. Les syrtes sont des sables mouvants remués par la mer, qui rendent l'approche des côtes dangereuses, car le sable en suspension empêche de voir le fond et les récifs.
- **Le navire est sur la sonde**. Le fond est suffisamment peu profond pour qu'on puisse mesurer sa profondeur à l'aide de la sonde.
- **Nous avons talonné en entrant dans la rivière**. L'arrière de notre quille – le talon –, qui est généralement la partie la plus profonde du navire, a touché le fond.
- **Faire la tonne**. Une tonne est une barrique fixée sur un écueil, pour annoncer sa position. Faire la tonne, c'est s'être échoué par petit temps sur un écueil, et, sans couler, avoir du mal à s'en décrocher.

Escadre

- **Notre navire est abreyé**. Un navire nous cache les signaux provenant d'un autre navire.
- **Annulement**. Signal donné par l'amiral qui annule le dernier ordre donné et en défend l'application.
- **Armée navale**. Flotte *stricto sensu* de plus de 27 navires de guerre, mais souvent de bien plus de 100. Elle est découpée en trois escadres, nommées première escadre, deuxième escadre et troisième escadre, et est commandée par un général.

- **Arondelles de communication**. Frégates et avisos (brick, goélette, lougre, cotre) chargés de la communication dans une armée navale.
- **Arrière-garde**. Partie arrière de l'escadre formée par la seconde escadre ou troisième escadre, selon l'ordre de marche.
- **Carré de navigation**. Carré gravé sur le gaillard d'arrière des vaisseaux d'une escadre. Des tracés indicatifs y sont adjoints, aidant à la réalisation des évolutions d'escadre.
- **Contremarche**. Évolution de l'escadre en file indienne, chaque navire effectuant la même manœuvre (virement vent debout, virement lof pour lof, abattre, lofer) que le chef de file au même endroit.
- **Chef de file**. Vaisseau en tête de l'avant-garde. Sa position est critique, si bien qu'il est confié à un capitaine de qualité.
- **Couper la queue de l'ennemi**. Manœuvre d'escadre consistant à séparer les navires de queue ennemis de leur escadre pour s'en rendre maître au corps à corps.
- **Dépasser l'ennemi**. Manœuvre d'une armée navale en supériorité numérique consistant à s'étendre soit à l'avant, soit à l'arrière de l'armée ennemie.
- **Doubler l'ennemi**. Manœuvre d'une armée navale en supériorité numérique consistant à encadrer soit la tête de l'avant-garde ennemie (doubler par la tête), soit la queue de l'arrière-garde ennemie (doubler par la queue).
- **Division**. Flotte de trois à neuf navires de guerre.
- **Envelopper l'ennemi**. Se mettre derrière et de part et d'autre d'une armée ou d'une escadre en fuite pour l'empêcher de fuir et tenter de s'en rendre maître.
- **Escadre**. Flotte de 9 à 27 navires de guerre, constituée de divisions et commandée par un chef d'escadre.
- **Escadre d'évolution**. Petit nombre de frégates et de corvettes servant à instruire les jeunes officiers sur la tactique et la manœuvre.
- **Escadre légère**. Division de deux-ponts ne combattant pas en ligne et chargée de harceler ou de perforer l'armée ennemie.
- **Escadre d'observation**. Flottille de navires de guerre chargée d'étudier les mouvements des navires d'une autre nation, même en paix.
- **Escadrille**. Escadre formée par de petits navires de guerre, d'une taille inférieure à celle d'une frégate.
- **Ligne de front**. Formation d'une escadre composée de navires avançant sur une même ligne perpendiculaire à la direction du vent.
- **Le navire a été flambé par l'amiral**. L'amiral a envoyé un signal de blâme à un navire de son escadre.
- **Le matelot d'avant (ou au contraire d'après)**. Vaisseau situé juste avant (ou au contraire juste après) le navire du général de l'armée dans l'ordre naturel de bataille.
- **Mouche**. Navire espion.
- **Ordre de chasse**. Ordre de marche en V des navires permettant d'envelopper une armée navale ennemie en retraite.
- **Ordre de retraite**. Ordre de marche en V des navires permettant de revenir rapidement en ligne de bataille.
- **Ordre de marche en échiquier**. Formation des navires d'une armée navale selon laquelle les navires sont au près sur un bord mais alignés de la même manière qu'en ordre de bataille sur l'autre bord.
- **Ordre de marche de front**. Formation des navires au grand largue ou au vent arrière, où les navires se relèvent les uns les autres à 90° de la direction du vent.
- **Ordre de marche sur une ligne**. Formation des navires au largue, les navires se relevant les uns les autres à 67° de la direction du vent, pour revenir aisément en ligne de bataille.
- **Ordre de marche sur trois colonnes**. Formation de l'armée navale sur trois colonnes (une par escadre) pour limiter son étendue hors combat naval.
- **Ordre naturel de bataille**. Une escadre est en ordre de bataille lorsque les vaisseaux se suivent en ligne, tous orientés au près serré, à 67° de la direction du vent et à distance égale les uns des autres.
- **Ordre inverse**. Ordre de bataille selon lequel le chef de file devient le serre-file et vice versa.
- **Serre-file**. Le serre-file est le dernier navire de la ligne, en queue de l'arrière-garde. Sa position est critique, si bien qu'il s'agit d'un fort navire muni d'un commandement aguerri.
- **Serrer la ligne**. Dans une escadre, c'est diminuer la distance qui sépare deux navires.
- **Transposition**. Échange de place des seconde et troisième escadres, effectué lors du ralliement ou en navigation.

Dictons

Dictons anglais

- Pour prendre un voleur, il faut employer un voleur.
- Ceux qui veulent aller en mer pour le plaisir auront l'enfer comme passe-temps.

Dictons pirates

- Qui est né pour la corde ne périra pas par l'eau.
- Les morts ne racontent pas d'histoire.
- Les chats morts ne miaulent pas.
- Pas de prise, pas de paie.
- Il existe deux sortes de capitaines, ceux qui haïssent leur équipage et ceux qui haïssent l'humanité entière.
- Donne de la violence à qui n'entend rien d'autre.
- Si tu appelles le mat (plomb), le mat viendra à toi.

Prédiction du temps

- Qui veut mentir souvent
  N'a qu'à prédire le temps.
  Moins souvent cependant
  S'il est bon observant.
- Ciel rouge le matin
  Présage d'un temps chagrin.
  Ciel rouge le soir
  Du matin est l'espoir.
- Horizon net et clair
  Vent du Nord bonne affaire.
  Horizon trouble, obscur
  Le temps n'est guère sûr.
- Belle nuit en hiver
  Jour qui suit souvent couvert.
  En hiver, sombre nuit
  Le lendemain beau jour luit.
- Si la pluie précède le vent
  Veille aux drisses !
  Si la pluie vient après le vent
  Borde et hisse !
- Nuages étendus et fouettés
  Annoncent des vents frais qui seront entêtés.
  Nuages bas et se traînant
  Auprès des terres descendant
  C'est du beau temps assurément.

Intérêt dans Pavillon Noir

Les dictons ont la peau dure et, pour nombre de personnes, citer un vieux dicton convainc davantage que les arguments les plus percutants. On y répondra souvent par un hochement de tête entendu ou par un « Ah ! ça c'est bien vrai ! » Considérez qu'un PJ citant un dicton qui lui donne raison gagne un bonus de +1D en Persuasion ou en Hydrographie.

Ce qui est vrai pour les interlocuteurs des PJ devrait également l'être pour ces derniers. Les joueurs sont invités à prendre même des décisions curieuses voire contreproductives sur le prétexte de la vérité générale énoncée par un dicton. Dans ce cas, bien entendu, un tel PJ est invité à dire le dicton, et les autres joueurs à hocher la tête d'un air entendu – pourquoi pas au grand dam du MJ.

- Barbes de chat aux nuages
  Annoncent de vent tapage.
  Quand enclume et bigorne apparaissent aux cieux
  Il soufflera du vent à décorner les bœufs.
- Suivant le vent, il faut mettre la voile.
- Soleil avec haubans
  Pluie et vent.
- Juin, trop tôt !
  Juillet, attention !
  Août, ouvre l'œil !
  Septembre, ne t'y fie pas !
  Octobre, paré !
  (Concernant les ouragans des Antilles)
- Lune se levant ou se couchant
  Mollit ou fraîchit le vent.
- Marsouins sautant
  Annoncent le vent.
- Si, contre la vague, la mer frise
  Saute de vent vient en surprise.
- À son lever grand soleil
  Petit vent.
  À son coucher petit soleil
  Grand vent.

- Vent de nordet
  Jour il fraîchit, la nuit se tait.
- Grain crevé par en dessous
  Perd sa rage par son trou.
- Si du bruit fait au loin
  En calme est entendu
  De ce côté, crois bien
  Vent te sera rendu.[1]
- Le feu Saint-Elme sur les mâts
  Annonce de vent grands débats.
  Le feu Saint-Elme sur le pont
  Gare à la mer de l'entrepont.[2]
- Pluie qui fume en tombant
  Dure longtemps.
- Tonnerres du soir annoncent l'orage
  Ceux du matin signe de vent
  Ceux de midi annoncent la pluie.

Pêche

- Brouillard dans la vallée
  Pêcheur, fais ta journée.
  Brouillard sur le mont
  Reste à la maison.

Superstitions

« Devant eux se lèvent toutes les créatures qu'enfanta l'imagination des hommes depuis leur origine, et nul doute qu'ils les voient, qu'ils en peuplent l'inconnu dans une gigantesque projection hors d'eux-mêmes de leurs cauchemars et de leurs phantasmes, comme s'il s'agissait, pour ne pas se perdre, de faire coïncider jusqu'au délire la géographie de ses mondes intérieurs et celle des terres vierges : griffons découverts par Colomb, alors qu'il cherchait les mines de Veragua, dragons, harpies, licornes, agneaux à tête humaine de la Nouvelle-Grenade, serpents à deux têtes, une à chaque extrémité, trouvés dans la région du Gran Chaco, serpents à plume, aigles bicéphales, tritons, sirènes, monstres humains à un seul œil ou à museau de chien, avec une queue en appendice, acéphales de Guyane que cherchera Walter Raleigh, tous les voient, bien sûr, ils en jureraient, ce ne pouvait être que de simples mirages – d'ailleurs, n'en a-t-on pas trouvé des ossements ? »

Michel Le Bris, D'or, de rêve et de sang

« Coupant une mèche de ses cheveux et la lâchant du mât de hune : «Brave Démon, prends ceci en gage jusqu'à mon arrivée.» »

William Lewis, in Capitaine Johnson, Histoire générale des plus fameux pyrates

La superstition des marins, confrontés aux dangers de la mer sur des navires longtemps rudimentaires, fragiles, est sans égale. Les tempêtes, les cyclones, les récifs sont autant de dangers mortels qu'il est devenu nécessaire de prévenir. Les superstitions permettent de prévoir les dangers. Bien souvent, elles partent de constatations relativement rationnelles, qui ont été oubliées et remplacées par la peur, la crainte, le doute.

Les superstitions fonctionnent selon ce principe simple : on remarque systématiquement, en le mettant en avant publiquement, tout ce qui alimente la superstition ; en revanche, tout ce qui l'infirme est passé sous silence, voire n'est pas remarqué. Beaucoup de superstitions s'alimentent

Intérêt dans Pavillon Noir

Tous les marins sont superstitieux, et que plus ils ont de métier, plus ils le sont. Les premiers d'accord seront les anciens, dont l'avis ne tardera pas à convaincre les nouveaux.

De même que les expressions et les dictons, cette partie peut installer une ambiance extraordinaire autour de la table de jeu et générer des fous rires. Les joueurs incarnant des marins, qu'ils soient officiers de formation ou simple marins, seraient ainsi amenés à se conformer aux superstitions, à montrer de l'appréhension, voire de la terreur lorsque la supersition annonce leur perte, à perdre leurs moyens, à fuir, à changer de décision ou de tactique, même à l'encontre du bon sens.

Cela ne donnera que plus de poids au Trait de réputation « Un lapin ! ». Utiliser une superstition pour appuyer ses dires donne un bonus de +1D en Persuasion ou en Comédie si l'on ne dispose pas du Trait de réputation « Un Lapin ! », et de trois Succès si l'on possède ce trait. À user sans modération.

1 Si tu entends du bruit au loin par temps calme, alors de là viendra du vent.
2 « Gare à la mer de l'entrepont » : Tu peux t'attendre à ce que des lames balayent ton pont et s'engouffrent dans l'entrepont.

elles-mêmes, comme celles qui interdisent formellement de dire un mot ou de réaliser une action. Il suffit qu'elles se vérifient une fois pour être considérées comme des vérités avérées. Enfin, les superstitions sont si nombreuses que la non réalisation de l'une d'entre elles est imputée à une ou plusieurs autres. Si l'on n'en trouve pas d'autres, c'est qu'on ne les a pas encore découvertes, que notre connaissance des superstitions est incomplète, ou qu'un traître cache ce qu'il en sait à dessein. En définitive, démontrer le non fondement d'une superstition est aussi vain que de démontrer l'existence ou l'inexistence de Dieu.

Certaines superstitions sont en contradiction les unes avec les autres, comme le fait d'avoir un chat noir à bord (avoir un chat à bord est une bonne chose, mais les chats noirs portent malheur). Après de longues querelles, des marins de diverses nationalités qui naviguent ensemble essaient de ménager les superstitions de chacun.

Méfiez-vous de ceux qui parlent régulièrement au nom des superstitions, car ils peuvent utiliser leur savoir pour manipuler l'équipage et le pousser à des actions délirantes, comme abandonner le navire, se rendre sans combattre ou provoquer la mort de quelqu'un.

Mots interdits

Certains mots sont réputés porter malheur et il est par conséquent absolument interdit de les prononcer à bord : abbaye, abbé, aumônier, cardinal (accepté lorsqu'il se réfère à une direction), chapelle, chat, corde, couturière, couvent, crypte, curé, chien (Bretagne et Écosse), église, évêque, ficelle, lapin (on dit « la bête aux grandes oreilles »), lièvre, loup, moine, noyade, pape, pendaison, pendu, pendre (même s'il se réfère à un objet), pourceau, presbytère, prêtre, volet, vicaire, etc.

Une personne qui en prononcerait un une seule fois serait regardée de travers de manière persistante par les hommes et par ses supérieurs. En prononcer un second, ce serait vouloir délibérément la perte du navire et de son équipage. Un tel comportement peut donner lieu à des sanctions, sanctions qui ne seront pas suffisantes pour apaiser l'équipage.

Porte-bonheur

Événement

- **Albatros dans le ciel**. L'albatros doit rester planer dans les cieux. Voir un albatros dans le ciel est un bon présage qui écarte les calmes plats ou les vents facétieux.
- **Voir un âne avant de partir**. Voir un âne avant de partir est de bon augure pour le voyage. Cela évite les comportements de couardise à bord et les idées risquées pendant la durée du trajet.
- **Chat (autre que noir) monté de lui-même**. Le chat prévient la maladie et la famine en chassant les rats et les cancrelats (certains chats sont friands d'insectes). Lorsqu'il monte de lui-même à bord, le chat est un atout précieux.
- **Trouver un fer à cheval par hasard**. Trouver un fer à cheval sans l'avoir cherché porte-bonheur tant qu'on le garde.

Action

- **Peau de bouc en tête de mât**. Pour s'assurer un voyage tranquille, un capitaine peut faire clouer une peau de bouc en haut du grand mât.
- **Donner un morceau de charbon**. Lorsqu'un marin trouve par hasard un morceau de charbon et le donne à l'un de ses compagnons, celui-ci le met dans sa poche, afin de ne plus craindre la noyade.
- **Fouetter un mousse**. En cas de calme plat, fouetter un mousse fait revenir le vent. Si le vent ne revient pas, c'est qu'une autre superstition est à l'œuvre.
- **Jeter à la mer une pièce d'argent au moment du départ**. Fait revenir le vent en cas de calme plat.
- **Se couper les cheveux pendant un coup de vent**. Attire la chance pour le retour au port.
- **Se faire tatouer sur le bras**. Donne de la force.
- **Se faire tatouer sur le cœur**. Permet de mieux résister aux blessures en combat.
- **Se faire tatouer un crucifix sur le dos** (Anglais). Protège des coups de fouet du bosco (ou du prévôt avant 1791). Dans les faits, cela modère l'ardeur de ce dernier, dont le fouet risquerait d'écorcher le Christ.

Pouvoirs

- **Corne de bœuf**. La corne de bœuf protège de la contagion. Ainsi, il est préférable de boire dans une corne de bœuf lorsqu'on partage une même source d'eau, comme le charnier à bord des navires, ou de vin.
- **Chat**. Le chat pressent une tempête. Il est important de l'avoir à l'œil car s'il se frotte le visage, une tempête arrive. S'il se contente de se frotter l'oreille, il va pleuvoir.
- **Chat noir** (navire anglais seulement). Les ondulations de la queue du chat noir chassent les nuées noires.
- **Perroquet**. Le perroquet est le seul animal qui sache reproduire les paroles et les chansons de marin. Cette capacité magique fait déjà de lui un compagnon de choix. De plus, tout comme le chat, il sait repérer les



changements de temps. Une agitation nocturne est signe d'un temps changeant le lendemain. S'il lisse ses plumes, le temps vire à l'orage. À l'inverse, s'il parle pendant l'orage, c'est que le beau temps est sur le point de revenir.

- **Figure de proue**. La figure de proue protège le navire contre les intempéries (elle ouvre les vagues) et les mauvais esprits de la mer. Le choix de l'animal ou de la divinité représentée a donc son importance. La figure de proue donne souvent son nom au navire, et on la choisit de manière à ce que les pouvoirs surnaturels qu'elle représente servent le navire dans sa fonction (ex : « L'Espadon », rapide et percutant, sera un bon emblème pour une frégate). Les représentations féminines sont préférées aux représentations masculines, car elles séduisent les esprits de la mer ou leur font peur – les femmes portent malheur en mer.
- **Porter une boucle d'oreille**. Porter une vraie boucle d'oreille en or en forme d'anneau, c'est se fiancer avec la mer, ce qui préserve de la noyade et des naufrages, et donne une bonne vue à la vigie, qui souvent se fait percer les deux oreilles. La boucle d'oreille en or a également une fonction pécuniaire, puisqu'elle sert au marin loin de chez lui à payer ses obsèques – voler une boucle d'oreille à un marin mort est extrêmement mal vu, par les marins et par la mer elle-même. Pour les pirates, cela va même plus loin, puisque les boucles d'oreilles leur servent de monnaie lorsqu'ils sont sans le sou : le quartier-maître peut demander une collecte des boucles d'oreilles de l'équipage, à condition qu'une part du butin suivant soit consacrée à leur rachat. Les pirates les prennent donc bien grosses, ce qui peut également leur servir à soudoyer un garde ou un officiel, sachant que le malheur attend tout marin, soldat d'infanterie de marine ou grenadier de la marine qui leur confisquera ou leur volera leur boucle.
- **Porter une émeraude ou un rubis sur soi**. Porter une émeraude protège contre les dangers et les tempêtes en particulier.
- **Avoir un couteau**. Le couteau porte-bonheur.

Ambiance

Mots à ne pas prononcer. Lorsque vos joueurs seront familiarisés avec l'univers de Pavillon Noir, vous pourrez leur donner la liste des mots à ne pas prononcer. Si l'un d'entre eux en prononce un, à quelque moment que ce soit, il souffrira d'un malus de -1 à l'un de ses Tests futurs, à votre discrétion. S'il en prononce un second lors de la même partie, il souffrira d'un second malus, de -2 cette fois-ci, etc. S'il prononce le mot alors qu'il interprète son personnage, il verra en outre sa popularité et sa crédibilité au sein de son équipage baisser pour la durée du scénario. S'il en prononce d'autres, cet effet durera autant de scénarios que le nombre de fois où il aura prononcé de tels mots.

Porte-bonheur, rite effectué ou symbole. De même, un joueur pourra invoquer un porte-bonheur s'étant produit précédemment, un rite effectué ou un symbole pour que l'un de ses Tests soit Assez Facile (+1) ou pour que les dégâts qu'il reçoit soient réduits de 1. Un même porte-bonheur ne peut être invoqué qu'une seule fois par scénario par joueur et dans le champ d'action du porte-bonheur. Donnez plus volontiers des événements porte-bonheurs aux personnages avec un Pouvoir élevé.

Porte-malheur ou rite non effectué. De la même manière, en cas de porte-malheur ou de rite non effectué, vous pouvez invoquer un porte-malheur s'étant produit précédemment pour qu'un Test – toujours dans le champ d'action du porte-malheur – d'un de vos joueurs ou de son groupe soit Assez Difficile (-1) à Très Difficile (-3) selon la gravité du présage. Utilisez cela surtout pour équilibrer porte-bonheurs et porte-malheurs. Donnez plus volontiers des événements porte-malheurs aux personnages avec un Pouvoir bas.

Porte-malheur pour une personne

Événement

- **Se faire appeler au moment du départ**. La mort ou tout au moins le malheur attend le marin qui se fait appeler – de loin – alors qu'il allait partir.
- **Se voir souhaiter bonne chance au moment de partir**. Attire la malchance pour la traversée.

Action

« Low fit pendre les Portugais en représailles de la perte du sloop qu'il avait précédemment envoyé au Cap-Vert. »

Capitaine Johnson, Histoire générale des plus fameux pyrates

- **Utiliser le mot « corde »**. La corde est intimement liée à la pendaison qui sanctionne les mutineries. Utiliser le mot corde, c'est donc faire appel à la mort

pour soi et ses compagnons. Les mots « cordage », « bout » et « manœuvre » sont utilisés à la place.

- **Utiliser le mot « ficelle »**. La ficelle est associée à la corde et donc à la pendaison. L'usage de ce mot est proscrit à bord.
- **Retourner un charbon dans l'âtre**. En retournant dans l'âtre un morceau de charbon, la femme d'un pêcheur fait chavirer le navire de son mari.
- **Prendre les boucles d'oreilles des marins d'une prise**. Voilà un méfait que les pirates se gardent bien de commettre, car s'ils peuvent déclarer la guerre à l'homme, ils ne peuvent le faire à la mer qui leur offre leur liberté.
- **Voler ou confisquer une boucle d'oreille à un marin promis à la mort, même pirate**. Il s'agit là d'une offense à la mer qui promet le voleur à un naufrage, à la noyade ou à une chute d'espar. Initialement, cela revient à priver un marin de ses obsèques, ce qui ne devrait pas concerner les pirates (car un pirate pris et condamné n'a pas droit à des obsèques), mais cette superstition a pris un caractère universel.
- **Passer sous une échelle**. Qui passe sous une échelle sera pendu, donc rien ni personne ne pourra forcer un marin à passer sous une échelle.
- **S'asseoir sur un seau renversé** (anglais). Attire la malchance.

Porte-malheur pour tout navire

En général, les porte-malheur n'accablent pas une personne en particulier, mais le navire et tout son équipage. Dans le cas contraire, ce sera précisé dans le texte.

Événement

- **Albatros sur la mer**. Un albatros qui se pose apporte la tempête. Les marins aiment donc à malmener les albatros qui ne volent pas, voire à leur couper les ailes.
- **Chat noir** (navire non anglais). La présence d'un chat noir attire le malheur.
- **Mort d'un chat**. La mort d'un chat annonce une épidémie.
- **Chat qui miaule**. Un chat qui miaule est mauvais signe, même si on ne sait pas précisément de quoi.
- **Corbeau qui croasse avant le lever du jour**. Une tempête arrive.
- **Cri de cormoran**. Le ciel va se couvrir et le vent va forcir.
- **Voir un chat avant de partir** (Bretagne). Voir un chat dans les quelques heures qui précèdent le départ est un présage suffisamment mauvais pour que le voyage soit annulé.
- **Il n'y a plus de rats à bord**. Les rats sentent le danger bien mieux que les hommes et résident plus près des zones critiques du navire : les œuvres vives. L'absence de rats est synonyme de voie d'eau, de coque rongée par les vers, de quille qui risque de se briser en deux, ou encore de nourriture tellement avariée qu'elle en est immangeable.
- **Voir le *Hollandais Volant***. Le *Hollandais Volant* est LE navire fantôme, qui alimente régulièrement les histoires de marins. Combien de marins ont vu un navire silencieux, avançant dans la brume ou sans aucun vent, fonçant sur leur navire et disparaissant mystérieusement, ou encore passant juste devant ou juste derrière… Toujours est-il que la personne qui la première l'a vu mourra probablement dans les jours qui suivent.
- **Présence d'une femme à bord**. Avec le lapin, la femme est le passager dont les marins se défient le plus, à tel point qu'il est puni de mort sur les navires pirates d'introduire une femme à bord sans l'accord de l'équipage. Cet avis est général et sans appel, même si, à l'origine, cette superstition est liée au cruel manque affectif des marins, restés des mois, voire des années en mer sans croiser de femme. La présence d'une femme crée des rixes, des jalousies, voire des haines mortelles entre les hommes. Une autre superstition veut que les règles d'une femme affolent la boussole, ce qui peut être source de naufrage.
- **Présence d'un prêtre à bord**. Avoir un prêtre à bord est un mal nécessaire (il faut bien quelqu'un pour dire la messe), mais un mal tout de même, car la robe du prêtre rappelle celle d'une femme. Selon l'importance accordée à cette superstition, les hommes préfèreront ou non que la messe soit dite par le capitaine. Les mots liés à la prêtrise sont bannis : abbaye, abbé, aumônier, cardinal (accepté lorsqu'il se réfère à une direction), couvent, crypte, curé, chapelle, église, évêque, moine, pape, presbytère, prêtre, vicaire, etc. Ils sont tous remplacés par le mot « cabestan ».
- **Présence d'un avocat à bord**. L'avocat ne sert à rien à bord, et son vêtement rappelle à la fois la robe d'un prêtre ou d'une femme et les cours de justice. Ils ne sont donc pas les bienvenus à bord.
- **Mort à bord**. Lorsque quelqu'un meurt à bord, il risque de vouloir emporter tout l'équipage avec lui, en considérant le navire comme son cercueil. Il faut donc promptement organiser ses funérailles : l'envelopper dans son hamac et le faire glisser par-dessus bord au son de l'oraison funèbre célébrée par l'aumônier ou le capitaine.
- **Une bougie a une flamme bleutée**. Quelqu'un va mourir à bord sous peu. On ne laisse donc pas les bougies se consumer jusqu'au bout.
- **Perdre un seau ou ne pas avoir de seau à bord**. Le seau est le dernier recours contre les incendies et les voies d'eau. Perdre ne serait-ce qu'un seau attire le malheur.

Action

- **Faire monter délibérément un chat à bord**. Faire délibérément monter un chat à bord, c'est attirer le Diable, et donc les maladies.
- **Nourrir un chat**. Nourrir un chat, c'est l'empêcher de chasser les parasites. C'est donc délibérément faire courir le navire à sa ruine.
- **Jeter un chat par-dessus bord**. Jeter le chat par-dessus bord est le plus sûr moyen de multiplier les ennuis : tempêtes, accidents, famine, perte en mer, etc.
- **Tuer un perroquet**. Un perroquet est si précieux que le tuer porte-malheur.
- **Ne pas baptiser un navire**. La coque du navire doit recevoir du vin alors qu'elle va toucher l'eau ou vient de la toucher pour la première fois. Ne pas le faire, c'est livrer le navire aux mauvais esprits de la mer, aux tempêtes et aux avaries.
- **Montrer un arc-en-ciel du doigt**. Pointer un arc-en-ciel du doigt, c'est s'exposer aux tempêtes.
- **Enterrer (à terre) une personne morte en mer**. Lorsqu'une personne est morte en mer et qu'on l'enterre, il faut jeter à l'eau une couronne de fleurs pour calmer la mer à qui on a volé son mort.
- **Renverser son bol** (anglais). Lorsqu'un marin anglais renverse son bol en mangeant, il met son navire en danger de chavirer.
- **Jeter ses chaussures vers un navire en partance** (anglais). Pour une raison ou pour une autre, c'est la dernière fois que le navire entre dans ce port.
- **Jouer aux cartes alors que le navire est en mer**. Jouer aux cartes, outre la zizanie que cela engendre, attire le mauvais sort et apporte la tempête.
- **Amener des fleurs coupées à bord**. Les fleurs coupées sont jetées à la mer pour calmer celle-ci lorsqu'un marin mort n'est pas rendu aux flots mais enterré sur terre. Amener des fleurs coupées à bord, c'est donc provoquer la mort de quelqu'un.
- **Se couper les cheveux à bord**. Se couper les cheveux à bord attire la tempête, sauf pendant celle-ci.
- **Montrer du doigt un navire qui part**. C'est le condamner à faire naufrage.
- **Siffler**. Siffler attire le Diable, rien de moins que ça.

Pouvoirs

- **Le goguelin (gobelin)**. Esprit familier habitant sur le navire, que les matelots utilisent pour se faire peur entre eux. Il arrive qu'un farceur joue le rôle du goguelin pour le plaisir de faire peur ou pour camoufler des vols.
- **Lapin**. Le lapin est synonyme de destruction du navire, pas moins. Ce charmant rongeur grignote les cordages, qui céderaient à l'improviste lors de manœuvres critiques. Pire encore, il ronge l'étoupe et transformerait ainsi la coque en passoire. Pour couronner le tout, les lapins savent se cacher et se reproduisent presque aussi vite que les rats. Si on en voit un donc, c'est qu'il y en a mille et que le navire va couler. On ne prononce pas son nom et on prie pour ne jamais en voir à bord.
- **Lièvre**. Cf. Lapin.
- **Rat**. Le rat est un parasite dont il est nécessaire de limiter le nombre car il véhicule des maladies épidémiques. Il mange le grain et alors même que l'équipage est rationné, il s'attaque au biscuit, aux légumes secs et même à la viande.





Porte-bonheur pour la pêche

Événement

- **Croiser un simple d'esprit avant de partir**. « Heureux les simples d'esprit. » La pêche s'annonce bonne.

Action

- **Cracher sur son filet**. Protège contre ce qui pourrait faire fuir les poissons.

Porte-malheur pour la pêche

Événement

- **Présence d'une personne myope, boiteuse ou difforme avant de partir pêcher ou à bord**. La pêche sera mauvaise.
- **Présence d'un chien juste avant de partir pêcher ou à bord** (Bretagne, Irlande, Écosse). La pêche sera mauvaise.
- **Présence d'un cormoran**. La pêche s'annonce mauvaise.
- **Être en mer le mardi ou le vendredi.** Accroît considérablement les risques de naufrage ou de tempête.

Action

- **Jurer à bord**. Fait fuir le poisson.

Rites

Rites de départ ou de préparation

- **Préparation d'un navire à la mer**. Le navire en fin de construction doit être habitué à son nouvel élément. La coque est donc aspergée d'eau.
- **Préparation du filet de pêche**. Le pêcheur glisse une pièce dans un bouchon de son filet pour favoriser sa pêche.
- **Planter un couteau dans le grand mât** (anglais). Porte-bonheur au navire et à son équipage.

- **Orner d'algues les œuvres mortes du navire**. Protège de la foudre.
- **Mettre des chapelets d'ail dans la cambuse et la cale**. Fait fuir les charançons, blattes, cancrelats et rongeurs.
- **Suspendre un chapelet d'ail quelque part sur le tillac**. Éloigne les tempêtes et les monstres des mers (sirènes, Léviathan), ainsi que le goguelin, qui ne passera pas par là.
- **Placer une pièce d'or sous le grand mât**. Éloigne les ennuis et protège du naufrage.
- **Jeter à la mer une pièce d'argent au moment du départ**. Donne au navire la protection de la mer.
- **Jeter ses chaussures vers un navire en partance** (anglais). Cela assure au navire de revenir.
- **On ne prend pas la mer le jour de la Chandeleur (2 février), ni à la fête des Saints Innocents (28 décembre), ni à la Saint Sylvestre (31 décembre)**. Ce serait très mauvais présage. Il est même préférable de ne pas être en mer le jour de la Saint Sylvestre : lorsque les cloches des villes englouties sonnent, alors les hommes noyés marchent à la surface de l'eau.
- **Clouer un fer à cheval sur le grand mât** (écossais). Porte-bonheur et écarte les tempêtes.

En navigation

- **Chanter aussi fort que possible pendant le passage du Cap Horn**. Permet de ne pas entendre le chant des sirènes à travers le fracas des vagues.
- **Porter une boucle d'oreille à droite après avoir passé le Cap Horn**. La boucle d'oreille en or portée à l'oreille droite est la marque prestigieuse des marins qui ont passé le Cap Horn au moins une fois. On ne distingue à tort pas ceux qui l'ont pris d'est en ouest de ceux qui l'ont pris dans l'autre sens.
- **Pincer un marin qui arrive au port**. C'est s'assurer qu'il s'agit bien d'un vivant.

Mort et survie

- **Mort**. Pour envelopper un mort, on le place dans son hamac, qu'on referme en le cousant. Il convient non seulement de lui mettre une pièce dans la bouche pour lui permettre de trouver son chemin jusqu'au paradis, mais aussi et surtout de faire passer le dernier tour d'aiguille au travers de son nez. C'est un moyen de vérifier qu'il est bien mort et non inconscient.
- **Ne pas laisser une bougie se consumer jusqu'au bout**. Pour éviter que la bougie ne se termine par une flamme bleue, ce qui causerait la mort d'un compagnon, on éteint les bougies avant qu'elles ne se soient consumées.
- **Jeter des fleurs coupées après avoir sauvé quelqu'un de la noyade**. Calme les océans qui réclament leur mort.

Autre

- **Cracher**. Les marins crachent beaucoup pour éloigner la malchance.

Symbole

Bijoux et matériaux

- **Charbon**. Le charbon est protecteur et symbolise la vie d'un être proche.
- Émeraude et rubis. Symbole de chance et de vie.
- **Or**. L'or a des vertus curatives et protectrices pour les yeux du marin.

Animaux et monstres marins

- **Goéland ou mouette**. Chaque goéland et chaque mouette abritent l'âme d'un mort. Blesser ou, pire, tuer un de ces volatiles, c'est léser le mort, qui peut être un compagnon ou qui peut chercher vengeance.
- **Sirènes**. Les sirènes chantent pour attirer le marin dans l'eau. Elle l'attire alors au fond pour le noyer.

Végétaux

- **Algues**. Les algues rendent intelligent.
- **Ail**. L'ail éloigne la malchance. Manger de l'ail donne courage et force au marin.

Autres

- **Arc-en-ciel**. L'arc-en-ciel est un pont entre le monde des morts et celui des vivants. Il peut également créer des tempêtes en aspirant des trombes d'eau à sa base.
- **Marraine du navire**. Avant de lancer un navire, il convient de lui choisir une marraine pleine de vigueur pour qu'il survive aux tempêtes, de préférence vierge et surtout ni enceinte ni mariée.
- **Le navire**. Le navire est traité d'un point de vue linguistique – notamment en anglais – comme une personne. Tout marin attribue à son navire une âme et une volonté propre.

Les Indes

« En arrivant sur la côte malgache, [le capitaine pirate Nathaniel] North entendit parler d'un navire français qui y avait touché en abandonnant certains matelots ; le capitaine s'élança aussitôt vers le sud, en se déroutant de cent lieues, afin d'assister ces gens dans la mesure du possible. C'était là un trait d'humanité qu'il ne convient pas de passer sous silence : ne fait-il pas honte à tous ceux qui vont déguisés sous le masque de la religion et agissent avec plus de barbarie qu'eux [les pirates], ceux qu'ils voudraient éliminer à jamais de la surface de la terre comme s'ils jetaient l'opprobre sur le nom d'homme ? Et si l'on trouve cette réflexion sévère, que l'on songe aux milliers de débiteurs que leurs cruels créanciers, parfaitement informés de leur insolvabilité, laissent périr dans les geôles ; que l'on songe à tout ce qu'endurent ces enterrés vivants ; que l'on songe au nombre de ceux qui chaque année meurent de faim [des marins par exemple] pour la plus grande joie d'une âme implacable [un marchand par exemple] ; que l'on approuve ensuite, si l'on ose, les lois anglaises qui permettent à un créancier de punir un homme misérable de sa misère par la plus cruelle de toutes les morts, la faim. Qu'on les lave, ces lois, de toute accusation de barbarie ! On voudra bien excuser cette digression à laquelle m'a incité mon souci de la moralité anglaise, laquelle se situe dans ce cas bien plus bas que celle des étrangers. »

— Capitaine JOHNSON,
Histoire générale des plus fameux pyrates

Chapitre

7

Noms des contrées

« J'étais terrifié de la presse car je ne pouvais pas marcher dans la rue sans danger, ni dormir en toute sécurité. »

Témoignage d'un marin, in Colin Woodard, The republic of pirates

Les noms des contrées changent en fonction des époques. Voici à quoi correspondent aujourd'hui les anciens noms.

Nom à l'époque moderne	Nom à l'époque de la piraterie
Afrique	
Îles Canaries	Îles Fortunées
Amérique du Nord	
Floride	Florida ou Île de Bimini
Mississippi	Meschacébé
Acadie, Middle West et Louisiane	Nouvelle France
Géorgie	Floride
Côte Californienne	Nouvelle-Navarre ou Nouvelle-Biscaye
Amérique Centrale et Antilles	
Antilles	Antilia
St Eustatius	Statia
Santiago de Cuba	Baracoa
Porto-Rico	Borinquen
Haïti	Hispaniola
Cuba	Juana
Honduras	Hibueras
Île de la Jeunesse	Île des Pins
Océan Pacifique	Mer du Sud
Océan Atlantique	Mer du Nord
La Havane	San Cristobal de la Havana
Bahamas	Archipel des Lucayes
Amérique du Sud	
Lima	Ciudad de los Reyes
Nord du Pérou	Nouvelle-Castille
Sud du Pérou	Nouvelle-Tolède
Recife	Pernambuco
Région du Golf de Darien, ou côte sud de la Mer des Caraïbes	Terre Ferme ou Côte Ferme
Côte Guyanaise Néerlandaise	Nova Zelandia
Guyanes	El Dorado
Côte colombienne, du Darien au cap de la Vela	Nouvelle-Andalousie
Chili	Nouvelle-Estrémadure
Colombie	Nouvelle-Grenade ou Nouveau-Royaume de Grenade
Indes Orientales	
Île de la Réunion	Île Bourbon
Île Maurice	Avant 1715 : Mauritius, Après 1715 : Île de France
Comores : Grande Comore	N'gazidja
Comores : Anjouan	Juanna (Européens), Ndzouani (indigènes)
Comores : Mohéli	Mohila (Européens), Mwali (indigènes)
Comores : Mayotte	Mahore (Européens), Maore (indigènes)
Birmanie, Cambodge, Laos, Singapour, Thaïlande, Viêt Nam, Malaisie péninsulaire	Indochine (Européens)

Les compagnies commerciales

« Le mercantilisme fut l'une des conditions majeures ayant aidé à la création de la piraterie, en déportant les travailleurs maritimes loin de leurs ports familiers, en veillant à écarter les petits négociants du commerce maritime, et en rendant la survie économique dans les colonies encore plus difficile lors que les provisions de bouche et d'autres denrées considérées comme de première nécessité furent strictement contrôlées. […]

Les pirates des Caraïbes s'opposèrent ouvertement au contrôle souvent violent du travail et des denrées par des compagnies mercantiles nationalistes et ce qu'ils considéraient comme des inégalités « tyranniques ». »

Shannon Lee Dawdy, Joe Bonni,
Vers une théorie générale de la piraterie,
in Anthropological Quaterly 85(3)

Intérêt dans Pavillon Noir

Les compagnies commerciales se sont partagé le monde au même titre, voire plus encore, que les nations. Certaines compagnies, comme la Compagnie néerlandaise des Indes Orientales, disposaient de droit normalement restreint aux états.

Ces compagnies ont rempli un triple rôle : découvrir de nouveaux territoires, amadouer, asservir ou détruire les populations locales pour s'enrichir et rendre la vie des marins insoutenable à un degré tel que la piraterie est devenue la seule issue raisonnable possible.

Hanse, ou Ligue hanséatique

Contrairement aux autres compagnies commerciales, la Hanse est un regroupement commercial de villes de la Mer du Nord à la Mer Baltique. Créée au XIIe siècle, elle connaît son apogée jusqu'à la Guerre de Trente Ans. En particulier le traité de Westphalie sonne le glas du commerce dans la Mer Baltique. Au plus haut de sa puissance, elle comprend 70 villes, dont Amsterdam, Londres, Stockholm et Hambourg. Elle dispose alors d'un quasi-monopole dans ces deux mers. Enrichissant les villes faisant partie de la Hanse, elle étrangle des plus petites villes, faisant fleurir dans la Baltique les pirates. Ceux-ci, comme déchaînent leur haine de la Hanse.

Angleterre (puis Grande-Bretagne)

Virginia (1584-1590)

Outer Banks de Caroline du Nord

Cette compagnie, fondée par Walter Raleigh en 1584, s'installe sur les Outer Banks, mais ne survit que quelques années. Lorsque Walter Raleigh revient en 1590 dans les Outer Banks, la colonie a disparu. Elle sera pour cela appelée par la suite la « Lost Company ».

Compagnie anglaise des Indes Orientales (East India Company – EIC) (1600-1875)

Inde, Ceylan, Chine, Route vers l'Europe

« Malgré leurs précédents épisodes de piraterie, William Courteen, Jr et ses associés reçurent une nouvelle charte [droit royal de commercer] […]. La réception d'une nouvelle charte après avoir commis ouvertement de la piraterie démontre encore plus que le pillage était entrelacé de manière inextricable avec le commerce « légal » indo-atlantique. »

Kevin P McDonald,
Pirates, merchants, settlers and slaves : colonial America and the indo-atlantic world

La compagnie est créée en tant que « Compagnie des Marchands de Londres Commerçant avec les Indes Orientales », par des hommes d'affaires qui obtiennent d'Elisabeth I[ère] le monopole du commerce avec les Indes Orientales pour quinze ans.

Elle réussit à créer son premier comptoir commercial en Inde à Surate en 1608, puis en crée un autre à Machilipatnam. En 1609, le monopole de la compagnie est étendu à une période indéfinie. En 1647, c'est 23 factories, conduites par 90 personnes, que l'EIC gère en Inde, avec un

bénéfice colossal. Pour maintenir ses positions face à l'Inde néerlandaise, l'EIC fortifie ses comptoirs : Fort William à Calcutta, Fort Saint George à Madras, et un château à Bombay. En conflit, avec les Néerlandais, Français, Portugais dans l'Océan Indien, l'EIC met également du temps à s'imposer en Inde, face aux comptoirs de la VOC (Vereenigde Oost-Indische Compagnie, Compagnie néerlandaise des Indes Orientales), mais également et surtout en Indonésie, où les Néerlandais supplantent rapidement les Portugais. En 1670, le pouvoir de l'EIC croît considérablement, avec le droit de frapper monnaie, d'acquérir de nouveaux territoires, et d'engager des actions militaires.

La EIC construit ses propres navires, jaugeant entre 500 et 1200 tonneaux, selon ses normes, si bien que l'Indianman ou East Indianman est un type de navire en soi (voir page 400). Les navires partent seuls ou dans des convois comptant jusqu'à quelques dizaines de navires.

Comme les Indes ne sont pas intéressés par les productions européennes, c'est en or et en argent que les épices, textiles et autres denrées sont achetées, générant comme dans les autres pays européens une hémorragie d'or et d'argent qui a connu de nombreux opposants.

Devant le succès de l'EIC, le parlement en 1694 ouvre le commerce vers l'Inde à la compétition. Les compagnies concurrentes, comme l'English Company Trading to the East Indies, n'arrivent pas à s'imposer face à l'EIC, et fusionnent avec celle-ci ou disparaissent. Il faut cependant attendre 1742 pour que l'EIC retrouve son monopole. Elle étend même son emprise sur l'Inde, et en particulier sur le Bengale après la victoire pour le compte de la compagnie à la bataille de Plassey face à la France, qui doit abandonner tous ses comptoirs dans les Indes sauf cinq. L'EIC s'étend encore entre 1766 et 1799 lors des guerres du Mysore, et entre 1775 à 1805 lors des guerres du Maratha. L'emprise sur l'Inde n'est pas que territoriale, elle est aussi politique, avec la création de principautés au sein desquelles les indigènes perdent tout le contrôle de leurs affaires étrangères.

Transport des produits de luxe d'Inde

La majeure partie du zinc est transportée sous forme de lingots de lest dans les cales des navires, qui remplacent les sacs de pierre, calant les caisses de mercure. Le mercure était un produit de luxe risqué à transporter. En effet, un navire portant une grosse cargaison de mercure sombrait en quelques minutes.

Au-dessus, la porcelaine est enfermée dans des caisses de bois remplies de confettis de feuilles de palmier. Encore au-dessus, le thé est enfermé dans des caisses en bois doublées de zinc pour en parfaire l'étanchéité. Toutes les caisses sont clouées pour éviter, lors de la traversée, tout mouvement qui pourrait briser les porcelaines.

Enfin, tout en haut, les soieries et cotonnades sont utilisées pour caler le reste des denrées (pierres précieuses, mercure (lorsqu'il est en petite quantité), poivre, salpêtre, gingembre, camphre, sucre candi).

« En 1800, les autorités chinoises, alarmées par l'importation d'opium, sortirent un édit prohibant son importation. Cela était leur réponse à la dépendance de la Compagnie des Indes Orientale à la vente d'opium pour obtenir l'argent nécessaire à l'achat du thé. »

Julian R. McQuiston, William B. Cushing in the Far East: A Civil War Naval Hero Abroad, 1865-1869





En dehors de l'Inde, l'EIC s'implante en Indonésie et crée un comptoir à Canton, en Chine, où elle achète du thé. Pour limiter les flux d'or et d'argent, métaux qui se font de plus en plus rares en Europe, depuis l'Angleterre vers la Chine, l'EIC se lance dans le trafic d'opium, produit au Bengale, en direction de la Chine, où l'opium est illégal. Elle confie le transport du Bengale à la Chine à des trafiquants et à des transporteurs privés.

Suite à la crise financière de 1772, la compagnie est mise en difficulté. Pour redresser ses finances, le parlement étend en 1773 le monopole de la compagnie par le Tea Act à l'Amérique du Nord, entraînant la Guerre d'Indépendance. L'EIC entame une période de déclin depuis cette date.

- **Commerce**.
  - *Depuis la Chine*. Thé, porcelaine
  - *Vers la Chine*. Argent, puis opium
  - *Depuis l'Inde*. Textiles (soie, cotonnade), esclaves, indigo, poivre, riz, salpêtre, zinc, pierres précieuses, gingembre, etc.
  - *Vers l'Inde*. Argent, peaux d'éléphant, etc.
  - *Depuis l'Indonésie*. Camphre, muscade, poivre, etc.
  - *Vers l'Indonésie*. Vêtements, argent, ivoire, etc.
- **Comptoirs**. Surat (de 1612 à ???), Madras (de 1639 à 1746, puis de 1748 à ???), Bombay (de 1661 à ???), Calcutta (de 1690 à ???), Bengale (depuis 1757), Orissa (depuis 1765), Bihar (depuis 1765), Ceylan (depuis 1796), Masulipatnam.

Virginia Company (1606-1624)

Colonies anglaises d'Amérique du Nord

Fondée par Jacques 1er en 1606, elle fait suite à la compagnie de Raleigh. Son but est de coloniser la côte Est d'Amérique du Nord. Elle réunit deux colonies : la Virginia Company of London, qui concentre ses activités de la future Caroline du Nord au futur New Jersey, et la Virginia Company of Plymouth, dont le territoire de colonisation s'étend du futur Delaware au futur Maine.

La London Company fonde la ville de James Town, dans la future Virginie, et la Plymouth Company fonde la ville de Popham, dans le futur Maine. La Plymouth Company disparaît en 1609, laissant son territoire à la London Company.

Les conditions de vie des colons sont très dures, entre la découverte d'un Nouveau Monde et la pression de la compagnie pour générer des profits. Ils commencent par rechercher de l'or et des pierres précieuses, puis se concentrent sur la culture du tabac, du goudron et de la bière, lorsqu'ils ne cherchent pas tout simplement à survivre.

La plupart des colons meurent entre 1609 et 1610, et les produits se révèlent peu rentables pour la compagnie, qui, en pleine débâcle, tente une campagne de sensibilisation aux mérites de la colonisation, puis rembourse ses dettes en octroyant des terrains sur la Côte Est d'Amérique du Nord. La débâcle de la compagnie est complète en 1621, mais le coup de grâce est porté l'année suivante par les Indiens Powhatans, qui font un raid meurtrier sur James Town. La colonie devient alors une colonie royale, et la Virginia Company est dissoute.

- **Commerce**.
  - *Depuis la Côte de l'Or*. Tabac

Guinea Company (1618-1631)

Côte d'Afrique entre le Cap Blanc et le Cap de Bonne Espérance, Route jusqu'en Europe

Cette compagnie est fondée par Nicholas Crisp en 1618 pour importer en Angleterre l'or d'Afrique. Son domaine s'étend du Cap Blanc au Cap de Bonne Espérance, mais se restreint dans les faits à la Côte de l'Or et à la Guinée. Subissant des critiques, elle ferme en 1631, puis rouvre avec une nouvelle charte signée par le roi Charles Ier sous le nom de « Company of Merchants Trading to Guinea ».

- **Commerce**.
  - *Depuis la Côte de l'Or*. Bois rouge (séquoia), poudre d'or

Company of Adventurers of London to Gynney and Binney, puis Biemba Company (1618-1661)

Côte de l'Or (Guinée et Bénin), Atlantique, Amérique du Nord, Mer des Caraïbes, Route jusqu'en Europe

Créée en 1618, la Biemba Company connaît des difficultés vers 1625, mais subsiste jusqu'en 1661, date à laquelle son activité est reprise par la Compagnie des aventuriers d'Afrique. Elle prend le relais de la Guinea Company, avec laquelle elle se confond à ses débuts.

Elle se lance officiellement dans la traite négrière en 1647. Elle s'installe dans le Fort de Cape Coast, puis achète le fort sur le site d'Accra, avant de revendre ce dernier quelques années après. Le fort de Kormantin est repris en 1657 par la Compagnie anglaise des Indes Orientales.

- **Commerce**.
  - *Depuis la Sierra Leone*. Bois rouge (séquoia), esclaves
  - *Depuis la Gambie*. Poudre d'or, esclaves
  - *Vers la Gambie*. Vêtements, babioles

Company of Merchants Trading to Guinea (1631-1661)

Côte d'Afrique entre le Cap Blanc et le Cap de Bonne Espérance, Atlantique ?, Amérique du Nord ?, Caraïbes ?, Route jusqu'en Europe

Cette compagnie fondée en 1631 pour trente-et-un ans fait suite à la Guinea Company, avec les mêmes actionnaires, dont Nicholas Crisp, l'actionnaire principal. Elle ouvre trois comptoirs en 1631, à Komenda, Kormantin et Winneba, puis trois autres entre 1631 et 1650 : Anomabu, Takodari et Cabo Corso. Comme la Guinea Company, elle opère entre le Cap Blanc et le Cap de Bonne Espérance.

Elle subit en 1640 des pressions par les puritains du parlement, qui l'accusent de s'adonner à la traite négrière malgré le monopole portugais. Cette accusation semble fondée, même si les puritains manquent de preuves l'attestant. En 1649, les protestations à son encontre reprennent, et la compagnie obtient un sursis pour l'entretien de ses forts. Elle doit d'ailleurs vendre l'un de ces derniers, le fort de Kormantin, à la Biemba Company, elle aussi possédée par Nicholas Crisp.

- **Commerce**.
  - *Depuis la Sierra Leone*. Bois rouge (séquoia), esclaves ?
  - *Depuis la Gambie*. Poudre d'or, esclaves ?
  - *Vers la Gambie*. Vêtements

Compagnie des aventuriers d'Afrique, ou Compagnie des aventuriers royaux d'Afrique, ou encore Compagnie d'Afrique (1661-1672)

Afrique Occidentale, Atlantique, Amérique du Nord, Caraïbes, Route jusqu'en Europe

La Compagnie des aventuriers d'Afrique, créée lors de la restauration par Charles II en 1661 pour mille ans, prend le relais de la Biemba Company. Elle accroît considérablement le nombre de forts, en Guinée et au Bénin, mais également en Gambie.

Elle construit trois forts au Ghana : Anashan, Winneba et Accra entre 1661 et 1664. Son attitude est très offensive. Au Ghana, elle prend aux Provinces-Unies les forts d'Anomabu, d'Egya, de Morée et de Takoradi, et au Danemark le fort de Carolusborg. Elle prend également le fort néerlandais de Gorée.

Vers 1660, elle fonde des établissements à Kassang, Brefet, Foni et Combo le long du fleuve Gambie, qu'elle cèdera entre 1667 et 1672 à la Compagnie des aventuriers de Gambie. Elle construit également des forts à Rufisque, Oudal et Portudal sur la Petite-Côte et le long des fleuves Nunez et Sierra Leone.

Cette compagnie fait faillite en 1672, avec un déficit colossal de 37000 livres sterling, et les territoires qu'elle couvre sont alors attribués à la Compagnie royale d'Afrique.

- **Commerce**. Bois rouge, esclaves, or
  - *Depuis la Sierra Leone*. Bois rouge (séquoia), esclaves
  - *Depuis la Gambie*. Poudre d'or, esclaves
  - *Vers la Gambie*. Vêtements, babioles

Company of Adventurers of England (en 1670), puis Compagnie de la Baie d'Hudson (depuis 1670)

Baie d'Hudson, Atlantique Nord, Europe

Deux coureurs des bois, Pierre-Esprit Radisson et Médard Chouart des Groseilliers, découvrent, en passant par la terre, la Baie d'Hudson, découverte en 1610 par le navigateur Henry Hudson par la mer. Ils ramènent une centaine de canots de fourrures, qui leur sont confisqués par le gouverneur de Nouvelle-France, Pierre de Voyer d'Argenson. Celui-ci leur inflige même une amende, car ils n'ont pas de licence.

Les deux aventuriers tentent de convaincre les autorités de Nouvelle-Angleterre de l'intérêt d'un tel commerce, et c'est finalement le roi Charles II lui-même qui autorise leur entreprise. Ils partent en 1668 sur deux navires, dont le premier doit revenir en Europe pour avaries. Le second entre dans la Baie d'Hudson par la mer, évitant le contrôle du Saint-Laurent par les Français.

Le voyage est un succès, si bien que la Compagnie de la Baie d'Hudson est créée en 1670 par Charles II. Celui-ci accorde à la compagnie le monopole du commerce, des fourrures en particulier, avec les Amérindiens sur une zone de près de 4 millions de kilomètres carrés. Les Indiens viennent dans les postes de traite de fourrures échanger les peaux contre des biens manufacturés.

La Baie d'Hudson sera un lieu de conflit pour le commerce des fourrures entre les Anglais et les Français de 1680 à 1700. Après de multiples reprises du fort de part et d'autre, celui-ci est attribué à la Grande-Bretagne par le traité d'Utrecht de 1713. Après la cession de la Nouvelle-France à l'Angleterre en 1763, la compagnie domine complètement le commerce des fourrures, jusqu'à ce que des marchands de Montréal créent la Compagnie du Nord-Ouest.

Entre les deux, la concurrence dégénère progressivement jusqu'au conflit armé (Bataille de la Grenouillère,

avec en plus des complots, des meurtres, etc.), si bien que l'Angleterre force les deux compagnies à fusionner sous le nom de « Compagnie de la Baie d'Hudson ».

- **Commerce**.
  - *Depuis la Baie d'Hudson*. Fourrures

Royal African Company (1672-1752)

Afrique Occidentale, Atlantique, Amérique du Nord, Caraïbes, Route jusqu'en Europe

> *« Mais cela n'était rien face à la libération de mes nègres dont j'avais encore plus peur que des pirates – desquels l'humanité de leur capitaine nous protégeait, tandis qu'il n'y avait pas de quartier à attendre des nègres s'ils se rebellaient ; et nous n'avions aucune possibilité de les réduire, car les pirates nous avaient confisqué nos armes et armé les nègres de couteaux tirés d'une caisse. »*
>
> *Capitaine Johnson, Histoire générale des plus fameux pyrates*

La Compagnie royale africaine est créée en 1672 par Jacques II, fort défenseur de la traite négrière. Elle reprend les territoires gérés par la Compagnie des aventuriers d'Afrique à la faillite de celle-ci, mais son activité est en majorité tournée vers le commerce triangulaire à destination de la Jamaïque. Cette activité négrière lui assure une rentabilité de 12%. Elle a le monopole de l'exploitation des comptoirs et de la traite négrière. Elle assure la déportation de 125 000 esclaves, dont un cinquième mourra lors de la traversée, mais de nombreux navires anglais violent son monopole et déportent 51 000 esclaves durant la même période. Tous les navires pris à violer ce monopole sont saisis par la Compagnie royale d'Afrique.

Elle poursuit l'expansion de la Compagnie des aventuriers d'Afrique en construisant de nouveaux forts, et sa création provoque la faillite de la Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales en 1673.

Lors de la Glorieuse Révolution, Jacques II vend ses parts avant de s'enfuir en France, et il organise avec ses jacobites la traite vers Saint-Domingue. La Compagnie royale africaine entre en conflit avec le parlement, qui abolit en 1688 son monopole et autorise tout sujet anglais à s'adonner à la traite négrière, avec une taxation de 10% à l'aller et autant au retour. Comme conséquence au moins partielle de ces taxes, le sucre produit dans les îles anglaises est le plus cher du marché.

La Compagnie royale anglaise participe également au transport, moins lucratif, des engagés anglais (10000 environ entre la Compagnie des aventuriers d'Afrique et la Compagnie royale africaine).

Troc de fourrure, équivalence

Armes	Peaux de castor
1 fusil	12 à 25 peaux
1 livre de poudre	1 peau
4 livres de balles	1 peau
1 tomahawk en acier	1 peau
Outils	**Peaux de castor**
4 briquets à amadou	1 peau
2 paires de ciseaux	1 peau
8 couteaux	1 peau
1 bon couteau	2 à 4 peaux
1 couverture	2 à 4 peaux
20 hameçons	1 peau
1 marmite	9 à 18 peaux
1 paire de souliers	1 peau
1 verge de tissu (90×90 cm2)	2 à 4 peaux
Nourriture et plaisirs	**Peaux de castor**
4,5 livres de sucre	1 peau
1 livre de tabac	1 peau
1 livre de perles	4 peaux
1 tonnelet de whisky (5 l)	5 peaux

- **Commerce**.
  - *Depuis l'Afrique Occidentale*. Argent, bois rouge, esclaves, ivoire, poudre d'or
  - *Vers l'Afrique Occidentale*. Pacotille (sans connotation négative)
  - *Vers les Treize Colonies, les Caraïbes et le Surinam*. Argent, bois rouge, esclaves, ivoire, poudre d'or
  - *Depuis les Treize Colonies*. Tabac, riz, indigo, coton

Compagnie des Mers du Sud (1711-19e siècle)

Amérique Centrale, Amérique du Sud, Atlantique Sud, Atlantique Nord, Europe

Les succès des flibustiers et des corsaires malouins de la fin du siècle dernier incitent Robert Harley à créer la Compagnie des Mers du Sud pour commercer avec les colonies espagnoles d'Amérique Centrale et d'Amérique du Sud. Elle doit en particulier amener dans les colonies espagnoles de la Vera Cruz, Porto Bello, La Havane, Santiago de Cuba, Carthagène, mais également Buenos

Aires, les esclaves acheminés depuis l'Afrique jusqu'à la Barbade ou la Jamaïque par la Royal African Company.

La compagnie, qui a fait l'objet de beaucoup de spéculation survit difficilement au krach financier de 1720, mais finit par prospérer jusqu'au XIXe siècle.

- **Commerce**.
  - *Depuis les colonies espagnoles*. Or, argent
  - *Vers les colonies espagnoles*. Esclaves
  - *Depuis les Caraïbes*. Esclaves.
  - *Vers les Caraïbes*. Or, argent

Danemark-Norvège

Compagnie danoise des Indes Orientales (1616-1729)

Tranquebar (Inde) et la route passant par le Cap de Bonne Espérance

Fondée par le roi Christian IV en 1616, cette compagnie avait pour but principal le commerce avec le comptoir danois de Tranquebar, en Inde, pour lequel elle dispose du monopole. Jusqu'à sa dissolution en 1729, son commerce de thé est supérieur, avec la Compagnie suédoise des Indes Orientales, à celui de la Compagnie anglaise des Indes Orientales, et la Compagnie danoise des Indes Orientales revend une partie de son thé en Angleterre avec un grand profit. C'est à la suite de difficultés financières qu'elle est dissoute en 1729, pour renaître sous le nom de « Compagnie asiatique ».

- **Commerce**.
  - *Depuis la Chine*. Thé (surtout), objets chinois de luxe, textiles, indigo, poivre, zinc
  - *Vers la Chine*. Argent

Compagnie danoise des Indes Occidentales et Orientales (1657-1671)

Côte de l'Or, Antilles danoises, Route jusqu'en Europe

Grâce au soutien du Néerlandais Henry Caerlof, qui travaillait auparavant pour la Suède en Afrique, la Compagnie danoise des Indes Occidentales et Orientales se saisit du Fort Osu en 1657, renommé « Fort Christiansborg », et du fort Fredriksborg, vendu à la Grande-Bretagne en 1685.

Le gouverneur de Fort Christiansborg est tué par des mutins en 1679, qui vendent le fort aux Portugais. Ceux-ci le renomment « São Francesco Xavier ». Ils le retourneront aux Danois en 1683.

- **Commerce**.
  - *Depuis la Côte de l'Or*. Esclavage, ivoire, poudre d'or
  - *Vers la Côte de l'Or*. Pacotille (sans connotation négative)

Compagnie danoise des Indes Occidentales (1671-1680), puis Compagnie danoise des Indes Occidentales et de Guinée (1680-1754, puis 1765-1776)

Saint-Thomas (depuis 1670), Saint-John (depuis 1718), Sainte-Croix (depuis 1733), Atlantique, Côte de l'Or (depuis 1680)

La Compagnie danoise des Indes Occidentales est créée en 1670 pour gérer les Îles Vierges, avec le monopole du commerce avec les Indes Occidentales. Elle s'oriente rapidement vers le commerce triangulaire, important des esclaves dans les Caraïbes et repartant avec du sucre et de la mélasse. Son nom change en 1680 pour « Compagnie danoise des Indes Occidentales et de Guinée ».

En 1754, le gouvernement danois reprend la gestion des Indes Occidentales. En 1765, une seconde Compagnie des Indes Occidentales reprend le commerce triangulaire, mais sans avoir le monopole. En difficulté financière, elle est dissoute en 1776.

- **Commerce**.
  - *Depuis la Côte de l'Or*. Esclavage, poudre d'or, ivoire
  - *Vers la Côte de l'Or*. Pacotille, produits manufacturés
  - *Vers les Îles Vierges*. Esclavage, produits manufacturés
  - *Depuis les Îles Vierges*. Sucre

Compagnie asiatique (1732-1772)

Tranquebar (Inde) et la route passant par le Cap de Bonne Espérance

Cette compagnie, fondée en 1732, est la suite de la Compagnie danoise des Indes Orientales. Elle perd son monopole en 1772, date à laquelle les Indes Danoises deviennent une colonie royale.

- **Commerce**.
  - *Depuis l'Inde*. Textiles (soie, cotonnade), esclaves, indigo, poivre, riz, salpêtre, zinc, pierres précieuses, gingembre, etc.
  - *Vers l'Inde*. Argent, etc.

Écosse

Compagnie d'Écosse commerçant avec l'Afrique et les Indes, Projet Darién (Rendez-vous de l'Île d'Or) (1698-1700)

Écosse, Atlantique Nord, Caraïbes

Le parlement écossais donne droit en 1695 aux Écossais d'armer des navires et de coloniser les régions inhabitées du Nouveau Monde. Alors que William Paterson, un parlementaire anglais, réussit à rassembler 600000 livres sterling à Londres pour le projet, celui-ci est annulé du fait de l'alliance avec l'Espagne. L'Écosse devra donc pourvoir elle-même au financement du projet. C'est 400000 livres sterling qui sont rassemblées, soit un quart de la richesse en espèces de l'Écosse, principalement parmi des actionnaires écossais.

2500 colons, dirigés par William Paterson, partent coloniser en 1698 l'isthme de Panama. La moitié d'entre eux meurent de la malaria avant même d'arriver. Les Indiens Kunas, qui s'étaient montrés très amicaux avec les flibustiers de passage, sont au contraire agressifs avec les colons. Le temps est également défavorable, ainsi que le commerce, du fait d'un choix de marchandises sans intérêt dans la région.

Les Espagnols attaquent de plus plusieurs fois la colonie. Le dernier assaut, en 1700, est fatal aux Écossais. Des 2500 colons partis, il n'en reste plus que 500, qui décident de rentrer en Écosse. Très peu survivent au voyage.

Espagne

Asiento

L'*asiento* n'est pas une compagnie commerciale. Il s'agit d'un monopole d'État, et de concessions accordées par l'Espagne à des particuliers pour la fournir en esclaves. En effet, l'Espagne ne dispose pas de comptoirs sur la côte africaine et prend le parti d'externaliser la traite. L'*asiento* est accordé à différentes nationalités européennes, chacune à leur tour :

- Portugal (1519-fin du XVII[e] siècle)
- Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales (Provinces-Unies) (fin du XVII[e] siècle-1701)
- Compagnie de Guinée (France) (1701-1713)
- Compagnie des Mers du Sud (Grande-Bretagne) (1713-1759)
- Commerçants basques (1765-1779)

Flotte des Indes ou Flotte au trésor (de 1566 à 1790)

Europe, Atlantique Nord, Caraïbes

Cf. *La Révolte* page 162.

- **Commerce.**
  - *Depuis l'Europe*. Produits manufacturés
  - *Depuis le Mexique*. Piment, clou de girofle, cannelle, porcelaine de Chine, ivoire, laque, satin, soie, taffetas, velours, bois précieux, cacao, camphre, cochenille, cotonnades, cuir, gingembre, herbes médicinales, indigo, laine rouge, pierres précieuses, sucre, tabac

Flotte d'argent (de 1566 à 1790)

Amérique du Sud, Panama

La Flotte d'argent transporte l'argent des mines du Pérou, principalement la mine de Potosi, depuis Lima jusqu'à Panama, où l'argent est transporté à dos de mules jusqu'à Nombre de Dios, puis Porto Bello, préféré à partir de la seconde moitié du XVII[e] siècle.

- **Commerce**.
  - *Depuis Lima*. Argent, or

Galion de Manille (de 1565 à 1815)

Mexique, Pacifique, Mer de Chine, Philippines

Le Galion de Manille désigne les galions espagnols (110 galions en 250 ans) qui faisaient le voyage de Manille, dans les Philippines, à Acapulco, sur la côte pacifique du Mexique, en traversant l'océan Pacifique. Andrés de Urdaneta découvrit la route des Philippines au Mexique en 1565, en remontant vers le nord depuis les Philippines.

Le Galion de Manille transporte les richesses de l'Orient, importées dans les Philippines, jusqu'au Mexique. Ces richesses sont débarquées à Acapulco et sont transportées par voie de terre jusqu'à la Vera Cruz, où elles sont embarquées dans les galions de la Flotte au Trésor. Le voyage d'Acapulco à Vera Cruz était certes long, mais au moins la route était dégagée et peu porteuse de maladies endémiques, contrairement à l'isthme de Panama, très boisé, habité par des indigènes peu accueillants, et très malsain en termes de maladies.

Un unique galion traversait ainsi le Pacifique, d'où le nom de cette route commerciale, mais avec un volume formidable (de 1500 à 2000 tonneaux).

- **Commerce.**
  - *Depuis Manille*. Piment, clou de girofle, cannelle, porcelaine de Chine, ivoire, laque, satin, soie, taffetas, velours, camphre, gingembre, herbes médicinales, indigo, pierres précieuses

France

Compagnie royale d'Afrique (1560-1710, puis 1741-1793)

Afrique du Nord, Europe

La Compagnie royale d'Afrique est créée dès 1560 pour commercer avec l'Afrique du Nord, principalement du blé. Elle rachète le Bastion de France à Bône, où prospère la colonie de la Calle.

La Compagnie est dissoute en 1710, et reformée en 1741 avec un capital énorme. Son commerce sera prospère jusqu'à sa dissolution lors de la Révolution en 1793.

- **Commerce**.
  - *Depuis l'Afrique du Nord*. Blé
  - *Vers l'Afrique du Nord*. Draps
  - *Depuis l'Afrique Occidentale*. Esclaves
  - *Vers l'Afrique Occidentale*. Pacotille (sans connotation négative)
  - *Depuis les Antilles*. Sucre, tabac, indigo, coton, etc.
  - *Vers les Antilles*. Esclaves

Compagnie Le Roy et Godefroy (1604-1615), puis Compagnie des Moluques (1615-?)

Indonésie, Route vers l'Europe

Cette compagnie a été créée en 1611 par l'amiral de France Charles de Montmorency-Damville pour commercer avec les îles d'Indonésie. La destruction de ses vaisseaux par la Compagnie néerlandaise des Indes Orientales l'empêche de devenir rentable.

- **Commerce**. Clous de girofle, poivre, muscade

Compagnie de Montmorency pour les Indes Orientales (1611-?)

Inde, Route vers l'Europe

Cette compagnie a été créée en 1611 par l'amiral de France Charles de Montmorency-Damville pour commercer avec les Indes Orientales. Ses vaisseaux sont systématiquement détruits par la Compagnie néerlandaise des Indes Orientales, si bien qu'elle fait rapidement faillite.

Compagnie de Montmorency (1621-1627)

Québec, Atlantique Nord

La Compagnie de Montmorency a été créée en 1621 par le duc Henri II de Montmorency, vice-roi de Nouvelle-France.

Cette compagnie et la Compagnie de Rouen vont s'affronter dans une lutte de pouvoir au détriment de la colonie de Québec. Samuel de Champlain envoie un révérend père pour expliquer la situation au Roy. Celui-ci fusionne les deux colonies en la Compagnie de la Nouvelle-France en 1627.

- **Commerce**.
  - *Depuis la Nouvelle-France*. Fourrures
  - *Vers la Nouvelle-France*. Produits manufacturés, outils en acier

Compagnie de Saint-Christophe (1626-1635)

Saint-Christophe, Martinique, Guadeloupe, Dominique et Océan Atlantique Nord

Cette compagnie française a été fondée par Richelieu en 1626, qui donne à Belin d'Esnanbuc, futur fondateur de la Martinique, et Urbain du Roissey, le droit d'exploiter Saint-Christophe, la Barbade, et toute île voisine. Les associés, dont Richelieu, investissent chacun 2000 livres tournois. Les engagés (colons) partant de France sont plus de 500 sur quatre navires, mais un tiers des engagés succombent au scorbut et à la dysenterie lors de la traversée.

Pierre Belain d'Esnanbuc et Urbain du Roissey, son capitaine, avaient l'année précédente radoubé leur navire dans la rade de Basse-Terre à Saint-Christophe pour réparer des dommages de combat, lors d'un raid infructueux contre la Flotte au Trésor. Ils y avaient trouvé là un équipage anglais corsaire naufragé sous les ordres de Thomas Warner père, qui deviendra peu après, en 1625, gouverneur de Saint-Christophe, de Nevis, de Montserrat et de la Barbade.

Elle devient en 1635 la Compagnie des Îles d'Amérique.

- **Commerce**. Tabac, indigo, coton, cuir

Compagnie normande (1626-1658)

Cap-Vert, Sénégal, Gambie

Cette compagnie est fondée en 1626 pour dix ans par Richelieu pour permettre à des marchands de Dieppe et de Rouen de s'installer et d'exploiter la Gambie et le Sénégal. Elle est dissoute en 1658 et rachetée par la Compagnie du Cap-Vert et du Sénégal.

Une autre compagnie, de Jean Briant-Larcy, au capital colossal, est créée en 1634 et se voit offrir par Richelieu le privilège d'exploiter l'Afrique, de la Sierra Leone au Cap Lopez. Un certain M. de la Haye crée une troisième compagnie et se voit attribuer par le roi le monopole

du trafic du Cap Blanc au Sénégal et de la Gambie à la Sierra Leone.

- **Commerce**.
  - *Depuis l'Afrique Occidentale*. Poudre d'or, gomme du Sénégal, malaguette (ou faux poivre), ivoire

Compagnie de Nouvelle-France (Compagnie des cent associés) (1627-1663)

Nouvelle-France, Atlantique Nord

Cette compagnie, comprenant cent associés (dont Richelieu et Samuel de Champlain) avec une mise de 3000 livres tournois chacun, est créée en 1627 pour remplacer la première Compagnie de Rouen et la Compagnie de Montmorency. C'est par elle que la France a réussi à coloniser une partie de l'Amérique du Nord.

En échange d'un monopole à perpétuité (sauf pour les fourrures, pour lesquelles il n'est que de quinze ans), la compagnie s'engage à installer 4000 colons, à administrer la colonie, à la protéger, et à convertir les Indiens.

Un premier envoi de colons se solde par un échec, ceux-ci étant interceptés sur le Saint-Laurent par les Anglais.

Samuel de Champlain est Lieutenant de la Compagnie de Nouvelle-France de 1629 à 1635. N'étant pas noble, il ne peut prétendre à être gouverneur même s'il en assume les responsabilités effectives. Le domaine de la compagnie est découpé en 69 seigneuries, dirigées chacune par un seigneur, un magistrat et un prêtre, à l'exception de sept d'entre elles, qui sont des communautés religieuses, dont celle des Amérindiens chrétiens de Siléry.

En 1645, la Compagnie de Nouvelle-France vit des heures difficiles, tant d'un point de vue financier que militaire, face à des Iroquois très agressifs à leur égard. En effet, Samuel de Champlain est forcé d'entrer en guerre contre eux aux côtés des Algonquins. La Compagnie cède son monopole de la fourrure à la Compagnie des Habitants. Elle est finalement dissoute par Louis XIV en 1663. La population de Nouvelle-France est alors de 3000 habitants.

- **Commerce**.
  - *Depuis la Nouvelle-France*. Fourrures
  - *Vers la Nouvelle-France*. Produits manufacturés, outils en acier

Compagnie de Rouen (1633-1652)

Guyane, Atlantique Nord

La Compagnie de Rouen est fondée en 1633 par Charles Poncet de Brétigny. Convaincu de l'intérêt d'une colonie en Guyane par des voyageurs, il demande et obtient une concession de la part du Roy de France.



La compagnie s'installe au fort de Cépérou, puis sur les bords de la rivière Surinam. Charles Poncet de Brétigny, commandant inique et maltraitant, meurt en 1644. Un an plus tard, le fort de Cépérou est attaqué, et ne survivront que quelques hommes, qui partiront les uns pour les Îles du Salut, d'autres pour Kourou et les derniers sur les rives du fleuve Mahury.

La compagnie est dissoute en 1652 et cède ses possessions pour 150000 livres tournois à la Compagnie de la France Équinoxiale.

- **Commerce**.
  - *Depuis la Guyane*. Rocou, indigo, coton, sucre, café, vanille, épices et bois exotiques
  - *Vers la Guyane*. Produits manufacturés

Compagnie des Îles d'Amérique (1635-1664)

Caraïbes, Atlantique Nord

Cette compagnie est une transformation de la Compagnie de Saint-Christophe. Elle permit, depuis Saint-Christophe, de partir coloniser pour le compte de la compagnie les îles de la Martinique, la Guadeloupe, Saint-Barthélemy, Marie-Galante, et bien entendu La Tortue.

La colonisation de cette dernière, alors espagnole, fait suite à l'invasion espagnole de Saint-Christophe par Don Fabrique de Toledo. Les Français sont priés de vider les lieux et débarquent sur les îles voisines : Saint-Martin, Antigua, Saint-Barthélemy, Montserrat et la Tortue. Pierre Belain d'Esnanbuc fait partie de ces derniers. Il chasse les Espagnols de l'île et s'installe à Basse-Terre. Ils sont rejoints par les Néerlandais, chassés par les Espagnols de Sainte-Croix.

Les Indiens Caraïbes de la Martinique et de la Guadeloupe sont exterminés en l'espace de vingt ans. En 1649, le privé Charles Houël achète la Guadeloupe, la Désirade, Marie-Galante et les Saintes, alors que la Compagnie des Îles d'Amérique est en faillite. Il faudra attendre 1664 pour que la Compagnie des Îles d'Amérique soit dissoute. La Guadeloupe est rachetée par le Roy.

- **Commerce**.
  - *Depuis les Antilles*. Acajou, bois de campêche, coton, indigo, sucre, tabac, cuir, herbes médicinales
  - *Vers les Antilles*. Produits manufacturés, esclaves

Compagnie d'Orient (1642-1657)

Madagascar, Océan Indien, Route vers l'Europe

La création de cette compagnie en 1642 fait suite à la prise de Fort-Dauphin et de Port-Louis à Madagascar, ainsi que des Mascareignes (Île Bourbon, Île de France, Île Rodrigues). La compagnie se voit attribuer le monopole du commerce avec ces îles pour quinze ans.

- **Commerce vers les Mascareignes**.
  - *Depuis les Mascareignes*. Esclaves de Madagascar (transitent essentiellement par les navires des autres compagnies)
  - *Vers les Mascareignes*. Produits d'utilité générale

Compagnie des Habitants (1645-1663)

Nouvelle-France, Atlantique

Cette compagnie composée exclusivement de commerçants de Nouvelle-France est créée en 1645. Elle acquiert le monopole du commerce des fourrures en Nouvelle-France jusqu'en 1663. Son devenir par la suite n'est pas très clair.

- **Commerce**.
  - *Depuis la Nouvelle-France*. Fourrures
  - *Vers la Nouvelle-France*. Produits manufacturés, outils en acier

Première Compagnie de la France Équinoxiale (1651-1653)

Guyane, Atlantique Nord

Fondée en 1651, la compagnie acquiert du Roy les droits d'exploitation de la Compagnie de Rouen. Ses actionnaires comptaient plusieurs gentilshommes, dont le Normand Mr de Roiville, l'abbé de Marivault, qui se noya dans la Seine après le départ, et un autre abbé.

Douze associés se partageaient la Guyane : Ilebert, Isambert, Mr de Bragelonne, Mr de Bar, Mr d'Esmanville, Mr de Ferrari, Mr de Vertamont, Mr de Villeneuve, Mr de Bezou, Mr du Plessis, Mr de Roiville, Mrs de Nuisemans. Ils embarquent avec 400 soldats et 400 ouvriers. La flotte était sous la direction de Mr de Roiville. Un conflit entre Mr de Roiville et les autres associés se solda par l'assassinat de Mr de Roiville.

Une fois sur place, ils récupèrent le Fort de Cépérou, à Cayenne, aux mains de la Compagnie de Rouen. Isambert monte un complot avec trois autres associés, mais il est démasqué et condamné à mort. Pendant ce temps, les Indiens ne cessent d'attaquer la colonie, qui se réfugie dans Fort Cépérou. Les Français durent s'enfuir en 1653 pour le Surinam.

La même année, les Néerlandais chassés du Brésil occupent Cayenne, mettant la compagnie en faillite.

- **Commerce**.
  - *Depuis la Guyane*. Rocou, indigo, coton, sucre, café, vanille, épices et bois exotiques
  - *Vers la Guyane*. Produits manufacturés

Compagnie du Cap-Vert et du Sénégal (1658-1664)

Cap-Vert, Sénégal, Route vers l'Europe

Cette compagnie rachète pour 92000 livres tournois les actifs de la Compagnie Normande dissoute. Comme la précédente, elle ne s'adonne pas au commerce triangulaire. En 1664, Colbert, par acte d'expropriation, attribue le domaine de la Compagnie du Cap-Vert et du Sénégal à la Compagnie des Indes Occidentales, afin de permettre le développement des plantations de sucre des Antilles.

- **Commerce**.
  - *Depuis l'Afrique Occidentale*. Poudre d'or, gomme du Sénégal, ivoire, malaguette (ou faux poivre)

Compagnie de Chine (depuis 1660)

Asie du Sud-Est, Mers du Sud, Océan Indien, Atlantique Sud, Afrique, Europe

Cette compagnie précédant la Compagnie des Indes Orientales, est fondée par Mazarin en 1660. Elle a une vocation autant religieuse que commerciale, et a pour but l'évangélisation des peuples de Chine, de Cochinchine et du Tonkin. Elle comprend de nombreux membres de la Compagnie du Saint-Sacrement, une société secrète dont le but est de réprimer les mauvaises mœurs, de limiter les droits des réformés, et de faire le plus de bien possible en éradiquant le plus de mal possible.

La première Compagnie de Chine est fusionnée avec la Compagnie des Indes Orientales. Parmi ses actionnaires, on trouve Fouquet et Mazarin.

La seconde compagnie, créée en 1698, est absorbée par la Compagnie de John Law en 1719. Elle redevient autonome en 1723 au sein de la Compagnie des Indes.

- **Commerce**. Denrées générales

Seconde Compagnie de la France Équinoxiale (1664-1667)

Amérique du Sud entre Orénoque et Amazone, Atlantique Nord

Fondée en 1664 avec un capital de 200000 livres tournois, cette compagnie obtient la zone située entre l'Orénoque et l'Amazone. Elle envoie 400 hommes, dont le futur gouverneur de Guyane Joseph-Antoine Le Febvre de La Barre, à bord du *Brézé* et du *Terrou*.

Arrivés en Guyane, ils reprennent le fort de Cépérou aux Néerlandais, mais certains demandent à être rapatriés, tandis que d'autres s'installent à Cayenne, à Matoury et à Sinnamary, cette dernière étant équipée d'un fort.

La Compagnie des Indes Occidentales vient grossir les rangs de la colonie de 160 personnes supplémentaires. Celle-ci comprend alors 1300 âmes, dont 200 esclaves.

En 1667, l'Angleterre, en guerre contre les Provinces-Unies, prend et occupe le fort de Cépérou, ce qui met la compagnie en faillite.

- **Commerce**.
  - *Depuis la Guyane*. Rocou, indigo, coton, sucre, café, vanille, épices et bois exotiques
  - *Vers la Guyane*. Produits manufacturés

Compagnie française des Indes Orientales (1664-1795)

Indes Orientales, Océan Indien, Route vers l'Europe

Cette compagnie, dont le siège est installé à Lorient, est créée en 1664 par Colbert à des fins commerciales, mais également politiques et religieuses. En effet, outre le commerce avec les Indes Orientales, pour lequel elle a le monopole et est exemptée de taxes, la compagnie se doit d'imposer la puissance navale française en Orient, de propager la culture française et d'évangéliser les païens. Avec 15 millions de livres de capital, dont 3 souscrits par la famille royale, elle est garantie sur trésor royal, ce qui la prévient de la faillite. Plus encore, elle a des droits politiques considérables : celui de déclarer la guerre, de conclure des traités et de nommer des ambassadeurs.

Inde

Du fait du commerce préexistant de la cotonnade (tissus légers aux couleurs gaies) de la communauté arménienne de Marseille, Colbert cherche à développer le commerce du textile, incluant la soie et la cotonnade. Les comptoirs français axés sur le commerce du textile sont Pondichéry et Calcutta. Colbert crée le port franc de Marseille, où il invite les Arméniens à s'installer. Le commerce du textile souffre par la suite de la Guerre de Hollande et de la perte de confiance de Louis XIV en son ministre.

En 1682, la compagnie perd son monopole. En 1719, elle est absorbée dans la Compagnie des Indes de John Law. Elle redevient indépendante en 1723.

En 1668, le directeur de la compagnie, Caron, ouvre un comptoir à Surate, riche en or, dans l'Empire Moghol.

En 1674, François Martin ouvre un comptoir pour la compagnie à Pondichéry, qui devient la capitale des Indes de la compagnie. Les bénéfices de la compagnie sont considérables à partir de 1720, et supérieurs même à ceux de la Compagnie anglaise des Indes Orientales. Entre 1735 et 1741, le gouverneur Pierre Benoist Dumas de Pondichéry prend le parti des Moghols, dont le pouvoir est menacé. Depuis ce jour, tous les gouverneurs de Pondichéry ont le titre prestigieux de Nabab.

Les hostilités éclatent en 1744 avec la Compagnie anglaise des Indes Orientales. En effet, Dupleix, successeur de Dumas, instaure un protectorat en Inde et contrôle la majeure partie de l'Inde du Sud. Dupleix est révoquées en 1754 et les hostilités cessent pendant deux ans, puis reprennent en 1756. Les Français capitulent en 1761 et Pondichéry est détruite. Il ne reste plus en Inde, après le traité de Paris de 1763, que cinq comptoirs français : Pondichéry (qui sera peu à peu reconstruite), Karikal, Yanaon, Mahé et Chandernagor. La compagnie, en difficulté, arrive à redresser ses finances, mais est suspendue en 1769. Désormais, les armateurs et marchands privés peuvent commercer librement avec l'Asie, jusqu'à la création de la Compagnie des Indes Orientales et de la Chine.

- **Commerce**.
  - *Depuis l'Inde*. Textiles (soie, cotonnade), indigo, poivre, riz, salpêtre, zinc
  - *Vers l'Inde*. Argent

Mascareignes

Une colonie s'installe à Fort-Dauphin en 1664, sur Madagascar, mais elle est détruite en 1674 lors du massacre de Fort-Dauphin par les indigènes. Les survivants grossissent la population de la colonie voisine de l'Île Bourbon.

- **Commerce vers les Mascareignes**.
  - *Depuis les Mascareignes*. Esclaves de Madagascar (transitent essentiellement par les navires des autres compagnies)
  - *Vers les Mascareignes*. Produits d'utilité générale

Afrique Occidentale

Dès 1722, son domaine s'étend au Sénégal et à la Guinée. Le Fort Saint-Louis est pris par les Anglais en 1759 lors de la Guerre de Sept Ans.

- **Commerce**.
  - *Vers l'Afrique Occidentale*. Pacotille (sans connotation négative)
  - *Depuis l'Afrique Occidentale*. Poudre d'or, gomme du Sénégal, ivoire, malaguette (ou faux poivre)

Compagnie française des Indes Occidentales (1664-1674)

Nouvelle-France, Caraïbes, Guyane, Afrique Occidentale, Atlantique Nord, Europe

Cette compagnie, créée par Colbert en 1664, remplace la Compagnie de Nouvelle-France et étend son activité à l'Afrique et aux Antilles. Colbert lui donne le monopole du commerce avec le Nouveau Monde, un monopole mal accepté dans les Antilles, en particulier par les flibustiers.

En Nouvelle-France, la protection contre les Iroquois est assurée par le régiment de Carignan-Salières, de 1200 hommes, à partir de 1665. Non seulement la population de Nouvelle-France est considérablement accrue, mais les Iroquois acceptent de conclure la paix. Le commis général de la compagnie, après une période d'interruption, revient en Nouvelle-France et obtient la dissolution de la compagnie au profit de la Compagnie de la Ferme d'Occident, qui détient le monopole du commerce des fourrures à partir de 1675.

La Compagnie des Indes Occidentales est mal acceptée par les colons des Antilles, qui lui reprochent de ne pas livrer suffisamment d'esclaves pour les plantations de sucre, mais également d'imposer des prix trop élevés. Le trafic avec les Néerlandais devient vite monnaie courante.

En Afrique, la compagnie récupère le monopole de la traite négrière, détenu jusqu'alors par la Compagnie du Cap-Vert et du Sénégal. Les Néerlandais ayant toujours le monopole de l'achat des esclaves en Afrique, le nombre d'esclaves déportés est jugé insuffisant. Elle diversifie ses activités et échange également des tissus, de la verroterie et du fer venus de France, contre ivoire, poudre d'or, huile de palme et gomme. Colbert prépare une main mise sur les forts néerlandais de la Côte de l'Or, mais cela n'aura jamais lieu. Elle aura cependant permis de mettre en place des liens diplomatiques durables avec les royaumes africains de la Côte de l'Or.

La compagnie est dissoute par Colbert en 1674, après avoir souffert financièrement de la Guerre de Hollande, avec un déficit de 5 millions de livres. Les colonies d'Amérique sont alors directement sous la direction du Roy.

- **Commerce**.
  - *Depuis l'Afrique Occidentale*. Esclaves, gomme du Sénégal, huile de palme, ivoire, malaguette (ou faux poivre), poudre d'or
  - *Vers l'Afrique Occidentale*. Pacotille (sans connotation péjorative)
  - *Depuis les Antilles*. Acajou, bois de campêche, sucre, tabac, indigo, coton, cuir, herbes médicinales

- *Vers les Antilles*. Esclaves, gomme du Sénégal, ivoire, malaguette (ou faux poivre), poudre d'or, produits manufacturés

Compagnie du Levant (1670-1685) (puis Compagnie de la Méditerranée) (1685-1703)

Méditerranée

La Compagnie du Levant est créée par Colbert en 1670. Elle est dirigée par ses deux principaux actionnaires, Claude François Paparel et Pennautier, et a pour but de vendre dans l'Empire turc les produits manufacturés des deux manufactures auparavant concurrentes de draperies du Languedoc : Manufacture de draps de Villeneuvette et Manufacture de draps des Saptes. Les principales villes ciblées sont Alexandrie, Constantinople et Smyrne.

Les premiers navires ne partent qu'en 1682, et le succès est faible les premières années. La Manufacture de draps des Saptes ferme à la mort de son directeur. En effet, les deux manufactures sont de trop et celle de Villeneuvette est mieux placée géographiquement. Cette dernière est rachetée par ses créanciers autour de 1690, puis ferme en 1703.

- **Commerce**.
  - *Vers Alexandrie, Constantinople et Smyrne*. Draps

Compagnie du Sénégal (1673-1802)

Sénégal, Caraïbes, Guyane, Atlantique Nord

Cette compagnie se spécialisant dans le commerce triangulaire, comme la Royal African Company un an plus tôt, a été créée sur les ordres de Louis XIV en 1673 et remplace la Compagnie des Indes Occidentales. Elle est créée contre l'avis de Colbert, qui tente de ménager les Néerlandais, détenteurs alors du monopole de la traite négrière. La stratégie de Colbert est de récupérer ces revenus de manière indirecte par la taxe aux frontières. France et Provinces-Unies entrent d'ailleurs en guerre un an plus tard.

La Compagnie du Sénégal ne dispose pas du monopole et cela s'avère catastrophique sur le plan financier. Elle est concurrencée non seulement par l'Angleterre et les Provinces-Unies, mais également par des marchands français. De plus, l'augmentation de la demande d'esclaves en Afrique fait monter le coût de l'entreprise. Les prix relativement bas pratiqués par la compagnie permettent l'essor des plantations des Antilles, en doublant le nombre d'esclaves dans certaines îles. À la Martinique, c'est



Charles François d'Angennes, marquis de Maintenon et fossoyeur de la flibuste, qui est le premier client de la Compagnie du Sénégal grâce au monopole de commerce avec le Venezuela que lui a attribué le Roy.

La Compagnie du Sénégal fait banqueroute en 1681, avec plus d'un million de livres tournois de dettes. Une nouvelle compagnie prend le relais pendant quelques années. En 1685, les employés de la compagnie, au cours d'une rébellion, expédient le directeur sur Gorée. En 1693, le Sénégal est sous occupation anglaise. La Compagnie du Sénégal renaît en 1694 sous le nom de « Compagnie royale du Sénégal », puis en 1709 de nouveau sous le nom de « Compagnie du Sénégal ».

Saint-Louis se rend aux Anglais au cours de la Guerre de Sept Ans et restera sous domination anglaise jusqu'en 1779. La population noire se rebelle en 1778, et c'est le Duc de Lauzun qui reprend Saint-Louis aux Anglais en 1779. Mais il faudra attendre le traité de 1783 pour ratifier cette récupération par la France.

L'esclavage est aboli en 1791, puis rétabli par Napoléon en 1802. Finalement, Saint-Louis repasse sous domination anglaise jusqu'en 1816.

- **Commerce**.
  - *Depuis l'Afrique Occidentale*. Esclaves, gomme du Sénégal, ivoire, malaguette (ou faux poivre), poudre d'or
  - *Vers l'Afrique Occidentale*. Pacotille (terme non péjoratif)
  - *Depuis les Antilles*. Acajou, bois de campêche, sucre, herbes médicinales, tabac, indigo, coton
  - *Vers les Antilles*. Esclaves, gomme du Sénégal, ivoire, malaguette (ou faux poivre), poudre d'or

Compagnie de la Baie du Nord, ou Compagnie du Nord (1682-1700)

Baie d'Hudson, Atlantique Nord

La Compagnie anglaise de la Baie d'Hudson installe dans la baie d'Hudson un commerce fructueux de fourrures, et sa politique est agressive envers les trappeurs et commerçants français.

Les jésuites de Nouvelle-France rapportent à Colbert les agressions anglaises. Deux membres de la Compagnie anglaise de la Baie d'Hudson, Pierre-Esprit Radisson et Médard Chouart Des Groseilliers, rencontrent un jésuite qui a été enlevé par les Anglais. Étant eux-mêmes relativement mal traités par la compagnie, ils décident de rentrer en France.

La Compagnie de la Baie du Nord est créée en 1682 à la suite d'une entrevue des futurs associés avec les deux aventuriers. Les deux compères partent à la tête de deux



navires pour stabiliser les relations commerciales entre la France et les Amérindiens. Ils prennent Port Nelson aux Anglais et se saisissent d'un navire interlope portant une remarquable cargaison de fourrures. De retour en France, non seulement on leur refuse le navire et la cargaison, qui sont rendus aux Anglais, avec qui la France n'est pas en guerre, mais ils sont tenus de payer comme impôts 25% de la valeur de la cargaison. Dépités, les deux quittent la compagnie et Radisson réintègre la Compagnie de la Baie d'Hudson.

La Compagnie de la Baie du Nord multiplie les expéditions militaires contre la Compagnie de la Baie d'Hudson, ce qui grève ses finances. Etouffée en outre par la considérable taxation (25% des peaux) et l'engorgement du commerce de la peau de castor, elle fait faillite dans les années 1690. Elle est de plus privée de son monopole en 1700 au profit de la Compagnie de la Colonie.

Cela n'empêchera pas le commerce des peaux de reprendre en 1715, les Français en contrôlant la grande majorité. En effet, ils contrôlent les voies fluviales, ils disposent d'écorce de bouleau pour fabriquer des canoës, et surtout ils entretiennent de bonnes relations avec les Amérindiens, ce qui n'est pas le cas des Anglais, dont les velléités de conquête du territoire, en particulier des colonies de la Côte Est, irritent les Amérindiens.

- **Commerce**.
  - *Depuis la Nouvelle-France*. Fourrures
  - *Vers la Nouvelle-France*. Produits manufacturés, outils en acier

Compagnie de Guinée (1684-1701), puis Compagnie de l'Asiento (1701-1713 ou 1720), puis Compagnie de Guinée (1748-1763)

Afrique, Europe, Atlantique Nord, Caraïbes

Devant le refus des colons et flibustiers de Saint-Domingue de se lancer dans les plantations de sucre à la place des plantations de tabac, Louis XIV crée en 1684 la Compagnie de Guinée, spécialisée dans la traite négrière et le commerce de la poudre d'or. Son domaine, sur lequel elle a le monopole, s'étend pour vingt ans. En échange de conditions commerciales avantageuses (taxation réduite, achat d'esclaves et d'or par le royaume), elle doit transporter 1000 esclaves par an jusqu'aux Petites et Grandes Antilles, et ramener 1000, puis 1200 marcs d'or des côtes d'Afrique.

La compagnie ne réalisant pas ces objectifs, Louis XIV remplace les membres de la compagnie, qui s'appelle désormais « Compagnie de l'Asiento », et augmente encore en 1701 les objectifs à 3000 esclaves par an. Parmi les nouveaux membres, on compte l'amiral du Casse, gouverneur de Saint-Domingue, et Antoine Crozat, le plus riche financier du royaume. Louis XIV lui-même en devient actionnaire. Suite au rapprochement avec l'Espagne, désormais la Compagnie de l'Asiento doit également fournir en esclaves les colonies espagnoles. La tâche de la compagnie est rendue très difficile par la Guerre de Succession d'Espagne.

Les capitaines de la compagnie sont intéressés à hauteur de 10% des ventes de manière à les fidéliser. Cela fait suite à des malversations de capitaines qui empochent les frais d'entretien des navires plutôt que de réparer ces derniers, générant des avaries qui coûtent cher à la compagnie et ralentissent le trafic d'esclaves.

La compagnie cesse ses activités avec le traité d'Utrecht en 1713, après un conflit destructeur pour la marine française, et disparaît en 1720. Antoine Crozat la fait renaître sous le nom de « Compagnie de Guinée » en 1748, et fusionne avec la Compagnie Grou et Michel, avec qui elle était en concurrence. Son dernier voyage date de 1763.

- **Commerce**.
  - *Depuis l'Afrique Occidentale*. Esclaves, gomme du Sénégal, ivoire, malaguette (ou faux poivre), poudre d'or
  - *Vers l'Afrique Occidentale*. Pacotille (terme non péjoratif)
  - *Depuis les Antilles et la Guyane*. Acajou, bois de campêche, sucre, tabac, indigo, coton
  - *Vers les Antilles et la Guyane*. Esclaves, gomme du Sénégal, ivoire, malaguette (ou faux poivre), poudre d'or, produits manufacturés

Mississipi Company (1684-1717), Compagnie du Mississipi ou Compagnie d'Occident (1717-1719), Compagnie des Indes, ou Compagnie perpétuelle des Indes (1719-1790)

Caraïbes, Atlantique Nord, Europe, puis également Amérique du Nord, Afrique Occidentale et Méditerranée Occidentale, puis également Inde

La Mississipi Company, qui développe les colonies le long du Mississipi ainsi que la colonie de la Louisiane, est créée en 1684. Elle est rachetée par le financier John Law en 1717, et est renommée « Compagnie d'Occident » ou « Compagnie du Mississipi ». Ce rachat permet à John Law de bénéficier d'un monopole de vingt ans sur le commerce en Amérique du Nord et dans les Caraïbes.

La compagnie rachète la Compagnie de Chine et la Compagnie des Indes Orientales en 1719. Elle change alors de nom pour devenir « Compagnie des Indes » ou « Compagnie perpétuelle des Indes ».

John Law, qui a acquis la Banque Royale – devenue Banque Générale – en 1720, crée une bulle financière en présentant le Mississipi comme valant beaucoup plus qu'il ne vaut réellement. Cette stratégie fonctionne en partie grâce à l'essor au même moment de la colonie de Saint-Domingue. Il émet des bons papiers, dont le prix passe de 500 livres tournois à 15000 livres tournois. Une crise de confiance fait chuter le cours des bons en 1720, générant un retentissant krach financier, un des premiers de l'Histoire. Philippe d'Orléans, régent du royaume, démet John Law de sa fonction de dirigeant de la Banque. Ce dernier fuit alors de France.

Protégée contre la faillite en 1721, la Compagnie reprend le commerce en 1722. Louis XV lui accorde le monopole du tabac et du café. De plus, elle a désormais le droit d'organiser des loteries nationales. La Compagnie, qui prospère jusqu'en 1746, permet le développement et l'enrichissement des villes portuaires de L'Orient – Lorient –, Bordeaux, Nantes et Marseille.

La Guerre de Sept Ans et la politique économique de Louis XV imposent de lourdes pertes à la compagnie, si bien qu'en 1770, le Roy rachète la compagnie et ses dettes, pour une valeur somme toute modique de 30 millions de livres tournois.

- **Commerce**.
  - *Depuis l'Afrique Occidentale*. Esclaves, gomme du Sénégal, ivoire, malaguette (ou faux poivre), poudre d'or
  - *Vers l'Afrique Occidentale*. Pacotille (terme non péjoratif)
  - *Depuis les Antilles*. Acajou, bois de campêche, sucre, tabac, indigo, coton
  - *Vers les Antilles*. Esclaves, gomme du Sénégal, ivoire, malaguette (ou faux poivre), poudre d'or, produits manufacturés
  - *Depuis la Louisiane*. Coton, sucre
  - *Vers la Louisiane*. Esclaves
  - *Depuis l'Inde*. Esclaves, textiles (soie, cotonnade), indigo, poivre, riz, salpêtre, zinc
  - *Vers l'Inde*. Argent
  - *Depuis l'Extrême-Orient*. Couronnes, esclaves, métaux précieux (dont de l'or), porcelaine, sucre, soie, thé
  - *Vers l'Extrême-Orient*. Argent, produits de luxe, vêtements

Compagnie de Saint-Domingue (1698-1713)

Saint-Domingue, Mexique, Caraïbes, Route jusqu'en Europe

Pour accélérer le développement des plantations de sucre, Louis XIV crée la Compagnie de Saint-Domingue, qui doit travailler en étroite collaboration avec la Compagnie de Guinée, puis Compagnie de l'Asiento. La Compagnie de Saint-Domingue revend ses esclaves à la Saint-Domingue espagnole.

La Compagnie de Saint-Domingue obtient le droit de commercer avec le Mexique. Cette compagnie est le plus grand succès français en termes de compagnies commerciales. En effet, non seulement la compagnie est bénéficiaire, mais le nombre d'esclaves passe de 9000 à 24000 entre 1700 et 1713.

- **Commerce**.
  - *Depuis l'Afrique Occidentale*. Esclaves, gomme du Sénégal, ivoire, malaguette (ou faux poivre), poudre d'or
  - *Vers l'Afrique Occidentale*. Pacotille (terme non péjoratif)
  - *Depuis les Antilles*. Acajou, bois de campêche, sucre, tabac, indigo, coton
  - *Vers les Antilles*. Esclaves, gomme du Sénégal, malaguette (ou faux poivre), ivoire, poudre d'or, produits manufacturés
  - *Depuis le Mexique*. Piment, clou de girofle, cannelle, porcelaine de Chine, ivoire, laque, satin, soie, taffetas, velours, bois précieux, cacao, camphre, cochenille, cotonnades, cuir, gingembre, herbes médicinales, indigo, laine rouge, pierres précieuses, sucre, tabac
  - *Vers le Mexique*. Acajou, coton, produits manufacturés, esclaves

Compagnie royale de la Mer du Sud ou Compagnie royale de la mer Pacifique (1698-1708)

Pérou, Chili, Pacifique Sud, Atlantique Sud, Atlantique Nord, Europe

Noël Danycan, seigneur de l'Épine, corsaire de Saint-Malo et une des plus grandes fortunes de France, crée la Compagnie royale de la Mer du Sud en 1698. Son but est de commercer avec les colonies espagnoles de la côte Pacifique d'Amérique du Sud. Il s'intéresse en particulier à leurs richesses minières.

Cette compagnie, comme la quasi-homonyme anglaise, est créée suite aux succès et récits de richesse des flibustiers et des corsaires malouins de 1679 à 1684, et en particulier les célèbres récits de voyage de William Dampier.

Les capitaines de la compagnie passeront par le détroit de Magellan (Jacques Gouin de Beauchêne, Pierre Perrée du Coudray de la Villestreux) et par le Cap Horn, extrêmement dangereux d'est en ouest (Alain Porée). Pierre Perrée du Coudray de la Villestreux donnera le nom de Noël Danycan à une petite île découverte sur son trajet.

Compagnie de la Louisiane (1712-1718)

Louisiane, Route jusqu'en Europe

La Louisiane a été explorée par Cavelier de la Salle en 1697, puis par Pierre Le Moyne d'Iberville et d'Ardillières en 1698. Le monopole de l'exploitation de la Louisiane est accordé à la Compagnie de la Louisiane, créée pour quinze ans. Cette compagnie appartient également au financier Antoine Crozat.

Le monopole du commerce dans le Nouveau Monde français, lui, est confié à la Compagnie des Indes de John Law.

- **Commerce**.
  - *Depuis la Louisiane*. Coton, sucre
  - *Vers la Louisiane*. Produits manufacturés

Société d'Angola (1748-1793)

Angola, Atlantique, Caraïbes, Route vers l'Europe

Antoine Walsh crée à Nantes la Société d'Angola, avec un capital de 1,6 à 2 millions de livres tournois, pour s'adonner à la traite négrière sur la côte de l'Angola. Le fils d'Antoine Crozat fait également partie des 26 actionnaires. La Société d'Angola et sa rivale, la société Grou et Michel, contrôlent 49% de la traite négrière de France.

L'Assemblée Nationale dissout la Société d'Angola avec les autres compagnies commerciales en 1793.

- **Commerce**.
  - *Depuis l'Angola*. Esclaves, ivoire
  - *Vers l'Angola*. Pacotille (terme non péjoratif)
  - *Depuis les Antilles*. Acajou, bois de campêche, sucre, tabac, indigo, coton
  - *Vers les Antilles*. Esclaves, ivoire
  - *Depuis la Guyane*. Rocou, indigo, coton, sucre, café, vanille, épices et bois exotiques
  - *Vers la Guyane*. Esclaves, ivoire

Société Grou et Michel (1748-1763)

Sénégal, Atlantique Nord, Caraïbes, Route vers l'Europe

La Société Grou et Michel est créée en 1748 par Jean-Baptiste Grou, Gabriel et François-Augustin Michel.



Elle s'associe en 1748 avec la Compagnie de Guinée. Elle est en concurrence avec la Société d'Angola, mais des liens familiaux existent entre les deux, et les deux compagnies se partagent la traite au Sénégal.

La compagnie disparaît en 1763, laissant une fortune colossale aux familles Grou et Michel.

- **Commerce**.
  - *Depuis l'Afrique Occidentale*. Esclaves, gomme du Sénégal, ivoire, malaguette (ou faux poivre), poudre d'or
  - *Vers l'Afrique Occidentale*. Pacotille (terme non péjoratif)
  - *Depuis les Antilles*. Sucre, tabac, indigo, coton
  - *Vers les Antilles*. Esclaves, gomme du Sénégal, ivoire, poudre d'or, produits manufacturés

Compagnie des Indes Orientales et de la Chine (1785-1793)

Inde, Chine, Route vers l'Europe

Le Traité de Paris de 1783 ayant rendu cinq villes supplémentaires à la France, la Compagnie des Indes Orientales et de la Chine est créée en 1785, une création négociée avec l'Angleterre. Le capital de la compagnie se monte à vingt millions de livres, pour un commerce avec monopole au-delà du Cap de Bonne Espérance, à l'exception de l'Île Bourbon et de l'Île de France, ouvertes aux autres navires français.

Elle installe des comptoirs à Canton (Chine), Moka (Île de France), Mahé (Seychelles), ainsi que sur les côtes indiennes du Bengale, de Coromandel (Sud-Ouest de l'Inde), de Malabar (Sud-Est de l'Inde).

La compagnie est privée de son monopole par l'Assemblée Nationale en 1790. Soupçonnée d'activités contre-révolutionnaires, la compagnie est dissoute en 1793, ce qui donnera lieu à une affaire judiciaire qui durera jusqu'en 1875.

- **Commerce**.
  - *Depuis les Mascareignes (Île Bourbon, Île de France, Île Rodrigues)*. Esclaves de Madagascar
  - *Depuis l'Inde*. Esclaves, textiles (soie, cotonnade), indigo, poivre, riz, salpêtre, zinc
  - *Vers l'Inde*. Argent
  - *Depuis l'Extrême-Orient*. Couronnes, esclaves, métaux précieux (dont de l'or), porcelaine, sucre, soie, thé
  - *Vers l'Extrême-Orient*. Argent, produits de luxe, vêtements

Provinces-Unies

Compagnie de Moucheron (1597-1602)

Venezuela, Mer de Chine, retour en Europe

La compagnie de Moucheron a été fondée en 1597 en Zélande par Balthazar de Moucheron. Elle est dissoute en 1602 à la création de la Compagnie néerlandaise des Indes Orientales.

Compagnie du Brabant (1599-1602)

Indes Orientales, retour en Europe

Cette compagnie a été fondée en 1599 ou 1600 en Zélande par Isaac Le Maire. Elle a principalement organisé deux voyages aux Indes Orientales qui se sont révélés très rentables. Elle est dissoute en 1602 à la création de la Compagnie néerlandaise des Indes Orientales.

Compagnie néerlandaise des Indes Orientales (VOC) (1602-1799)

Arabie, Inde, Ceylan, Indonésie, Chine, Japon, retour vers l'Europe

La VOC (Vereenigde Oost-Indische Compagnie) est l'une des entreprises commerciales les plus puissantes qui aient jamais existé. Sa création est officielle en 1602, mais de nombreux voyages antérieurs ont eu lieu (14 flottes, pour un total de 65 navires, entre 1598 et 1602), dont les navires font des bénéfices colossaux, jusqu'à 260%. Les différentes compagnies ainsi créées sont regroupées au sein de la Compagnie néerlandaise des Indes Orientales, qui détient le monopole du commerce avec l'Asie. Cette compagnie unique n'a plus seulement des objectifs commerciaux, mais également des objectifs politiques et militaires. Les premières flottes sont puissamment armées dans le but avéré de causer le plus de dommages possibles au commerce espagnol et portugais dans la région. Elle détruit d'ailleurs systématiquement dans ses débuts les navires de ses concurrents.

Véritable état dans l'État, la VOC frappe sa propre monnaie. Elle peut également dans ses comptoirs appliquer la loi : police, défense et justice. Elle nomme elle-même les gouverneurs et est indépendante des Provinces-Unies et de Batavia d'un point de vue diplomatique avec les autochtones. Elle est donc en mesure de leur déclarer la guerre. Elle dispose d'une véritable flotte de guerre et d'une armée de terre de 12000 hommes.



Elle arme 4700 navires en 197 années d'existence, dont 3000 entre 1700 et 1799, et en dispose en même temps de 100 à 160 naviguant entre les Provinces-Unies et les Indes Orientales au XVIII[e] siècle. Elle construit 1367 de ces navires de 600 tonneaux à la construction normalisée, comme les East Indianmen de la Compagnie anglaise des Indes Orientales. Ils feront en moyenne 4 voyages sur dix ans. Elle emploie environ 8000 marins, et entre 80000 (en 1735) et 150000 (en 1788) employés à terre. Les soldats forment 30% des équipages des navires, qui partent en 3 flottes : la « flotte de la foire » début octobre, la « flotte de Noël » en décembre et la « flotte de printemps » en avril. Une flotte typique comprend au XVII[e] siècle 5 vaisseaux, 835 marins et 320 soldats. Au XVIII[e] siècle, ces chiffres sont multipliés par deux.

La première flotte doit prendre les comptoirs portugais de l'Afrique, de l'Océan Indien et de l'Indonésie. Insuffisante, elle ne prendra qu'Ambon, comptoir crucial des Moluques pour ce qui est des épices, en 1605. Sans pitié sous la direction de Jan Pieterszoon Coen, elle s'installe à Jayakarta, sur Java, qu'elle rase en 1619 pour créer la capitale de ses Indes néerlandaises, Batavia. Elle déporte en 1621 les habitants des îles Banda qui s'étaient révoltés. Elle rompt en 1621 un traité de non agression avec l'Angleterre en torturant et exécutant dix agents anglais.

Pour pouvoir commercer avec la Chine et le Japon, elle s'installe sur la côte de Formose, mais les forts sont pris en 1662 par le pirate chinois Koxinga, roi de Formose (Taiwan). Ce sont les jonques chinoises qui transporteront les denrées commerciales de Canton à Batavia. En 1639, le Japon, outré des demandes de conversion à la religion chrétienne des Portugais, offre le monopole à la VOC, à partir de Dejima. Dans une politique toujours aussi agressive, la VOC prend Malacca en 1641 et Ceylan en 1656.

C'est le naufrage d'un navire de la VOC sur la côte du Cap de Bonne Espérance en 1647 qui donne l'idée à la VOC d'y fonder une colonie en 1654. Sans potentiel commercial, la colonie du Cap est essentiellement une colonie de peuplement.

C'est en partie l'importance des dividendes reversés aux actionnaires qui est responsable de son déclin dès le début du XVIII[e] siècle. Elle continue à être bénéficiaire jusqu'en 1724, puis commence à s'endetter. Ce déclin est également dû à un manque d'adaptation : la VOC n'a pas su modifier ses importations en fonction de la demande changeante (moins de poivre au XVIII[e] siècle, mais plus de thé, de café, de laque et de porcelaine de Chine. Ensuite, comme la compagnie n'autorise pas de commerce personnel, elle est victime d'une corruption croissante. C'est son opposition à l'Angleterre, de 1780 à 1784, puis aux révolutionnaires français qui finit de l'achever.

- **Commerce**.
  - *Depuis l'Arabie*. Café, épices, soie, etc.
  - *Vers l'Arabie*. Autres épices, argent, etc.
  - *Depuis l'Inde*. Textiles (soie, cotonnade), esclaves, indigo, poivre, riz, salpêtre, zinc, etc.
  - *Vers l'Inde*. Argent, peaux d'éléphant, etc.
  - *Depuis Ceylan*. Cannelle, cardamone, ivoire, noix d'arec, pierres précieuses, perles, poivre, etc.
  - *Vers Ceylan*. Riz, textiles, etc.



- *Depuis le Siam*. Étain, or, peaux de cerf, peaux d'éléphant, etc.
- *Vers le Siam*. Épices, poivre, corail, etc.
- *Depuis l'Indonésie*. Camphre, girofle, or, muscade, poivre, etc.
- *Vers l'Indonésie*. Vêtements, argent, ivoire, couronnes, etc.
- *Depuis la Chine*. Couronnes, métaux précieux (dont de l'or), porcelaine, sucre, soie, thé, etc.
- *Vers la Chine*. Épices (dont bois de santal et poivre), produits de luxe, vêtements, etc.
- *Depuis le Japon*. Laque, métaux précieux (cuivre, argent), etc.
- *Vers le Japon*. Couronnes, épices, peaux de cerf, porcelaine, soie, etc.

Compagnie australienne (1615-1616)

Pacifique, Indonésie, Philippines, Cap Horn, Atlantique

Cette compagnie, fondée par Isaac le Maire, a pour but de contourner les restrictions de la Compagnie néerlandaise des Indes Orientales, en commerçant avec les Moluques et les îles du Pacifique.

Les deux navires, l'*Eendracht* et le *Hoorn*, étaient commandés l'un par Jacob Le Maire, fils du fondateur, et l'autre par Willem et Jan Schouten, les deux meilleurs navigateurs néerlandais de l'époque. Cette expédition a permis la découverte du Cap Horn (nommé ainsi en l'honneur des Le Maire, originaires de la ville de Hoorn) et des Îles Schouten. Les navigateurs ont ensuite été arrêtés par des agents de la Compagnie néerlandaise, et Jacob Le Maire est mort durant le voyage de retour vers Amsterdam.

La Compagnie néerlandaise des Indes Orientales revendique les découvertes de la Compagnie australienne, mais en vain. Le père de Jacob Le Maire intente un procès à la compagnie et est dédommagé trois ans plus tard. La compagnie doit non seulement remplacer le navire et la cargaison en plus des intérêts perdus, mais doit aussi reconnaître que Jacob Le Maire a découvert un nouveau passage autour du Cap Horn. Les voyages de la Compagnie australienne ont repris au bout de quelques années.

- **Commerce**.
- *Depuis les Moluques*. Girofle, muscade, poivre
- *Vers les Moluques*. Vêtements

Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales (WIC) (1621-1674, 1674-1780)

Nouvelle-Néerlande, future Nouvelle-France, future Nouvelle-Angleterre, Antilles, Surinam, Guyana, Brésil, Route vers l'Europe.

Cette compagnie, Geoctroyeerde West-Indische Compagnie, GWC ou WIC, fondée en 1621, se voit octroyer le monopole du commerce avec l'Afrique Occidentale, l'Amérique et l'Océan Pacifique. La charte de cette compagnie était similaire à celle de la VOC, si ce n'est que la WIC n'a pas le droit de lancer des opérations militaires sans l'accord des Provinces-Unies.

La WIC crée de nouvelles colonies en Nouvelle-Néerlande (futurs Connecticut, Delaware, New Jersey et New York), dans les Antilles néerlandaises, au Guyana et au Surinam. La prise de la flotte au trésor par Piet Heyn est un grand succès de la WIC, pour laquelle la piraterie est une activité officiellement reconnue. Le trafic est également très important, si bien que la WIC fournit en produits de première nécessité les îles caraïbes espagnoles, qu'elle a isolées les unes des autres, mais également les colonies anglaises et françaises, en particulier La Tortue.

La WIC enlève également aux Portugais le nord du Brésil (Recife, Natal et Salvador), dont elle reprend les activités sucrières, ce qui lui permet de développer ses compétences dans ce mode de culture difficile. Les habitants du Brésil se soulèvent entre 1642 et 1645, et le Portugal récupère le Brésil après une guerre qui dure de 1640 à 1654. Les Néerlandais doivent émigrer. Leur compétence dans la culture sucrière se monnayait alors à prix d'or dans les Antilles.

Elle prend aussi aux Portugais le fort d'Elmina sur la Côte de l'Or africaine, et crée de nombreux comptoirs en Angola, qui fourniront une grande partie des esclaves dans les Antilles par le biais de l'asiento dans la seconde moitié du XVII^{e} siècle.

Après 1660, la WIC perd de nombreux comptoirs et colonies sur la Côte de l'Or africaine. Sa plus grande perte en 1664 est la Nouvelle-Néerlande, qui s'était

agrandie en annexant la Nouvelle-Suède en 1655. La création de la Compagnie Royale d'Afrique anglaise et de la Compagnie du Sénégal française la met en faillite en 1674. Elle est recréée l'année suivante, se recentrant sur des activités commerciales.

- **Commerce**.
  - *Depuis l'Afrique Occidentale*. Esclaves, ivoire, poudre d'or
  - *Vers l'Afrique Occidentale*. Argent, pacotille (terme non péjoratif)
  - *Depuis la Nouvelle-Néerlande*. Fourrures
  - *Vers la Nouvelle-Néerlande*. Produits manufacturés
  - *Depuis le Surinam*. Rocou, indigo, coton, café, bois exotiques
  - *Vers le Surinam*. Produits manufacturés ou esclaves, or, ivoire
  - *Depuis les Antilles et le Brésil*. Sucre, indigo, tabac
  - *Vers les Antilles et le Brésil*. Produits manufacturés ou esclaves, or, ivoire

Saint-Empire

Frankfurter Gesellschaft (depuis 1680)

Pennsylvanie

La compagnie est créée par les quakers de Hollande et d'Allemagne, pour répondre à l'invitation de William Penn, fondateur de la Pennsylvanie. Celui-ci leur cède des terres pour un prix modique.

Suède

Compagnie suédoise d'Afrique (1647-1663)

Côte de l'Or

Cette compagnie, fondée en 1647 par Laurens de Geer, appartient à l'Empire Colonial Suédois. Le fils de Laurens de Geer fait construire les forts de Carolusborg et d'Osu sur la Côte de l'Or. Quelques années plus tard, il revient dans la région, mais sous pavillon danois. Le Danemark entreprend alors une politique agressive à l'encontre de l'Empire Colonial Suédois, prenant tour à tour les comptoirs suédois.

- **Commerce**.
  - *Depuis la Côte de l'Or*. Ivoire, poudre d'or

Compagnie suédoise des Indes Orientales (1731-1813)

Indes Orientales, Route vers l'Europe

Cette compagnie, créée en 1731 par l'écossais Colin Campbell et le suédois Niclas Sahlgren, obtient par lettres patentes le droit de commercer avec les régions au-delà du Cap de Bonne Espérance, pour quinze années renouvelables. Les plus grandes familles de commerce participent à sa direction.

La compagnie lancera 132 expéditions vers les Indes Orientales, principalement vers Canton, en Chine, avec des bénéfices de l'ordre de 25% à chaque voyage. Bien que la compagnie ait également un but scientifique et un but diplomatique, elle ne participe pas à la tentative de bâtir un empire colonial suédois. Elle ramène de Chine principalement du thé, revendu en majeure partie en Angleterre, des porcelaines, de la soie et du mobilier de luxe.

- **Commerce**.
  - *Depuis le Siam*. Étain, or, peaux de cerf, peaux d'éléphant, etc.
  - *Vers le Siam*. Épices, poivre, corail, etc.
  - *Depuis la Chine*. Couronnes, métaux précieux (dont de l'or), porcelaine, sucre, soie, thé, galanga, sagou, etc.
  - *Vers la Chine*. Épices (dont bois de santal et poivre), produits de luxe, vêtements, etc.
  - *Depuis le Japon*. Laque, métaux précieux (cuivre, argent), etc.
  - *Vers le Japon*. Couronnes, épices, peaux de cerf, porcelaine, soie, etc.

Compagnie suédoise des Indes Occidentales (1786-1805)

Saint-Barthélemy, Route vers l'Europe

Cette compagnie privée, créée en 1786, bénéficie du monopole royal pour le commerce avec Saint-Barthélemy en échange de 25% de ses bénéfices. Saint-Barthélemy est alors un port franc, qui accepte la vente d'esclaves sur l'île sans taxes. En revanche, une taxe est appliquée pour tout esclave qui quitte l'île.

La Suède n'ayant pas de comptoir de traite négrière en Afrique, elle est approvisionnée en esclaves par les pirates et trafiquants de toutes les nations et par les îles voisines.

- **Commerce**.
  - *De Saint-Barthélemy*. Esclaves, coton, indigo, sucre, tabac

Flore et faune

Arbres et plantes

Fruits

Les Caraïbes et le Venezuela comptent de très nombreux fruits succulents et qui poussent d'eux-mêmes dans les forêts. Voici quelques arbres dont on peut sans danger se délecter des fruits : ananas, orangers, citronniers, grenadiers, goyaviers, papayers, raisiniers, figuiers de barbarie, palmiers épineux, qui sont ceux qu'on connaît, palmiers, dont le tronc est lisse et immense, cocotiers, cocotiers de mer (cocotiers des Seychelles surplombant la mer, de telle sorte qu'on trouve leurs noix à des centaines de milles à la ronde), cacaoyers, bananiers et figuiers.

Plantes et racines

Consommables

- **Consommés sur place**. Manioc, qui contient un suc empoisonné, mais aussi une chair avec laquelle les Indiens préparent le pain de cassave. Patates et patates douces, qui accompagnent les plats relevés de piment.
- **Produits d'exportation**. Tabac, indigo et canne à sucre.

Médicinaux

- **Algues** (exemple : varech). Diminue la fièvre liée aux blessures et aux morsures d'animaux.
- **Jonc de Senteur**. Aide les femmes à accoucher.
- **Tabac**. Tue les puces des sables et désinfecte les plaies.
- **Balisier**. Soulage les inflammations.
- **Herbe aux Flèches**. Aspire un poison ou venin inoculé par une plaie.
- **Herbe de Musc**. Dégage une odeur aphrodisiaque.

Bois de construction ou de teinture

- **Abaca**. Sorte de roseau du type du bananier de Malaisie et de l'archipel des Manilles. Sa première écorce et sa seconde permettent de faire des cordages plus résistants que le chanvre et légèrement élastiques. Il faut les goudronner pour leur éviter de pourrir.
- **Acajou.** Arbre énorme au tronc de couleur rouge. Le bois est léger et facile à travailler. Il dégage une senteur délicieuse et ne pourrit jamais.
- **Cabonigro**. Sorte de palmier des Manilles dont les feuilles peuvent être utilisées pour faire des cordages qui ne pourrissent pas dans l'eau douce ni salée. Le cabonigro est très léger, mais les cordages qu'on en fait sont plus gros que les cordages de chanvre.
- **Gommier blanc.** Arbre haut et très large, à l'écorce cendrée et au cœur soit rouge, soit violet, soit blanc. Si on l'écorche, il s'écoule une gomme qui, en durcissant, donne du caoutchouc. Son bois est facile à travailler et idéal pour les pirogues.
- **Huile de bois**. Huile extraite d'un arbre des Indes Orientales (Îles du Roi, Mergui, etc.) qui peut servir directement de vernis pour les coques et la mâture des navires. Elle sèche rapidement et dure longtemps.
- **Bois de rose.** Arbre élancé qui croît bien droit. Son écorce est grise, et son cœur est d'une superbe couleur dorée parcourue de veines colorées. Il sent excessivement bon et est parfait tant pour la charpenterie que la menuiserie.
- **Teck.** Arbre extrêmement haut, dont les feuilles se terminent en pointe. De couleur rouge, son bois se ternit à l'air. Il est plus imputrescible, plus lourd, plus solide et plus dur que tous les bois propres à la construction. Il sert généralement pour construire des coques (mais il doit être taillé plus fin que d'autres bois). À Manille et à Java, on en fait également des mâts.
- **Le Bois de Brésil.** Il est de plus en plus rare dans les îles, car les premiers aventuriers en ont vidé les forêts de La Tortue et de Saint-Domingue. On en trouve en quantité dans la baie de Campêche et au Brésil. Il est tout tordu et raboteux, mais très prisé pour la teinture.
- **Bois jaune.** Ce bois magnifique est d'une parfaite couleur jaune. Il sert à la teinture et on n'en trouve que sur Sainte-Croix et Tobago.
- Ébène verte. Les forêts dont est extrait le bois d'ébène sont très touffues, car des rejetons poussent à partir des racines. En enlevant l'écorce et une fine couche blanche, on arrive à un bois dur d'un vert profond. Il peut servir tant à la teinture qu'à l'ébénisterie, car il prend la couleur de l'ébène avec le temps.
- **Rocou.** Arbre de petite taille aux feuilles en forme de cœur. Les fruits donnés par le rocou contiennent de petites graines recouvertes de vermillon. En les frottant dans l'eau et en la laissant évaporer, on obtient de petites tablettes de couleur rouge vif. Les Caraïbes et les Arawaks s'en couvrent le corps tous les matins.
- **Sparte**. Genêt qu'on trouve en Espagne ou en Afrique qui sert à fabriquer un cordage appelé « sparton ».

Bois médicinaux et utilitaires

- **Cassier.** Petit arbre aux fruits durs qui s'entrechoquent dans le vent, faisant un bruit semblable à la mer ou à des bruits de fer. Les fruits contiennent une drogue du nom de « casse ».
- **Noix de médecine.** Arbre très semblable au noyer. Il donne des noix, qui contiennent un pignon blanc aux propriétés laxatives. Pour seulement faciliter le transit intestinal, on réduit leur action en les passant au feu.
- **Bois de cannelle.** Bois très répandu dans les Caraïbes, dont la douce odeur et le goût exquis peuvent aromatiser des plats. Il a aussi la propriété de soigner les maux de ventre.
- **Cotonnier.** Arbre de couleur brun et de petite taille. Le fruit arrivé à maturité s'ouvre, constitué de filaments dont tout le monde connaît la qualité textile.
- **Savonnier.** Arbre donnant des fruits de couleur jaune, dont le noyau sert de savon aux Indiens.
- **Palétuvier.** Arbre aux larges feuilles, recourbé jusqu'au sol et qui ne pousse que près des marécages. Il sert de refuge aux animaux comme les pécaris ou les agoutis. Son écorce sert à tanner le cuir.
- **Calebassier**. Arbre touffu de la hauteur d'un pommier. Il donne des fruits de diverses tailles, dont l'écorce est si dure que les Indiens s'en servent pour fabriquer de la vaisselle.
- **Mahot.** Arbuste dont les branches s'étendent le long du sol. Son écorce se détache facilement et peut être découpée en aiguillettes. Avec ces aiguillettes, on peut confectionner des cordages et des tissus doux et résistants.
- **Bois de chandelle.** Bois qui, en brûlant, produit une lumière vive et claire. Les Indiens s'en servent pour éclairer et entretenir leurs feux.
- **Galgale**. Mastic d'Inde qui durcit dans l'eau. Lorsqu'on en enduit la carène du navire, on peut attendre cinq fois plus longtemps avant de caréner de nouveau.
- **Huile de terre**. Huile qui sort de la terre et surnage au-dessus d'une fontaine. Elle dégage une odeur forte qui disparaît au séchage. On peut l'appliquer directement sur la coque, ou elle sert sinon à la composition de la galgale.
- **Maxagua**. Cordage d'Amérique et des Antilles (notamment à Cuba) permettant de fabriquer de bons cordages, plutôt de petit diamètre.
- **Moine**. Le moine est une petite pyramide en poudre humectée avec du vinaigre qu'on fait brûler dans l'entrepont des navires pour parfumer l'atmosphère.



- **Palme**. Arbuste commun des savanes des Grandes Antilles servant à faire des cordages.
- **Pite**. Espèce d'aloès dont on travaille les filaments pour en faire des fils de pêche ou du fil à voile.
- **Ploc**. Mélange de poil de bœuf et de chien qu'on imbibe de goudron avant de l'appliquer sur la carène d'un navire, donc sous la ligne de flottaison.
- **Quer**. Poil couvrant la noix de coco. On en fait de bons cordages.
- **Saragousti (Indes Orientales)**. Pâte battue, mélange de chaux, de brai gras fondu et d'huile végétale dont on enduit les cordages. Cela les rend plus résistants à la traction et au pourrissement, et moins agressants pour les mains des matelots (ils ne sont pas glissants pour autant).
- **Spartin** (Méditerranée). Paille de jonc avec laquelle on fabrique un type de cordage appelé « bastin ».
- **Zopissa (nord de l'Europe)**. Résine grasse de vieux pin dont on enduit la coque des navires dans cette partie de l'Europe.

Faune

Les Caraïbes, à l'exception de Trinidad et Tobago, qui touchent le continent, contiennent une faune sauvage peu variée. On n'y trouve que les animaux les plus aptes à traverser des étendues d'eau de quelques milles, portés par les courants. Sur les îles les plus éloignées, les animaux sauvages sont remplacés par les animaux d'élevage, qui prospèrent sans prédateurs.

- **Mammifères.** Paresseux, fourmiliers, tatous, ocelots, ratons laveurs, cerfs, agoutis, acoulis, chauves-souris, roussettes, chien-marron de Pondichéry (intermédiaire entre le chien et le mouton), manchot (mers froides de l'hémisphère Sud), et bien sûr singes (ouistitis, macaques, chimpanzés).
- **Reptiles.** Crapauds, caméléons, lézards, serpents, crocodiles, caïmans et grands iguanes. Certains lézards et crapauds sont très venimeux, beaucoup plus que les serpents. Tortues vertes, tortues géantes.
- **Oiseaux.**
  - Forêts. Aras magnifiques, perroquets, perruches, toucans, aigrettes, corneilles et pigeons ramiers.
  - Points d'eau. Canards, oies sauvages, poules d'eau et flamands roses.
  - Mer. Mouettes, frégates, pélicans, cordonniers (sorte de goélands bruns), crabiers (oiseaux échassiers mangeurs de crabe), pétrels (sorte de pétrels des Mers du Sud en région tempérée au plumage blanc tacheté de noir), manches de velours (oiseaux blancs du Cap de Bonne-Espérance dont la pointe des ailes est noire), moutons (grands albatros du Cap de Bonne-Espérance), pailles-en-cul (oiseaux tropicaux avec une queue très étroite munie de deux plumes plus longues que les autres) et fous.
- **Insectes.** Moustiques, maringouins (gros moustiques), cerfs-volants, tigres volants, criquets, fourmis. Les araignées sont aussi nombreuses : mygales, veuves noires, tarentules. Carias : sorte de termite de l'Île de France (Île Maurice). Chique (Caraïbes).
- **Crustacés.** Conches, homards, crabes de terre et de mer, crevettes, langoustes, cravans (« glands de mer » qui s'attachent à la carène des navires), tourlourous (crabes à longues pattes).
- **Mollusque**. Tarets (mollusques de 30 à 60cm de long qui creusent dans le bois immergé), bankias (tarets de moins de 10cm de long).
- **Poissons.** Requins, ciboulis, mérous, orphies, barracudas, poissons-scorpions, dont les nageoires sont empoisonnées, saint-pierres, sucets (petites lamproies), requins.
- **Mammifères marins.** Lamantins dans les rivières. Orques, dauphins en pleine mer. Baleines dans le nord (Terre-Neuve, Acadie), veau marin (phoque).
- **Vers**. Cagouilles (vers luisants que les femmes des Antilles mettent dans leurs cheveux en ornement).



La Goélette

Annexe

C

Équipage détaillé de la Goélette

État-major

- *Capitaine commandant (capitaine de frégate)* (navire de guerre) : 1
- *Capitaine commandant (capitaine marchand)* (navire de commerce) : 1
- *Capitaine en second (lieutenant de vaisseau)* (navire de guerre français) : 1
- *Capitaine en second (lieutenant)* (navire de commerce français) : 1
- *Lieutenant de vaisseau* (navire de guerre) : 1
- *Lieutenant* (navire de commerce) : 1
- *Enseigne de vaisseau* (navire de guerre français) : 1
- *Lieutenant du corps Royal d'infanterie de marine* (navire de guerre) : 1
- *Gardes-marines* (navire de guerre) : 2
- *Chirurgien-major* (navire de guerre) : 1
- *Aumônier* (navire de guerre) : 1
- *Volontaire* (navire de guerre) : 1

Équipage

- *Maître charpentier* : 1
- *Aides-charpentiers* : 2
- *Maître calfat* : 1
- *Aides-calfats* : 2
- *Maître voilier* : 1
- *Aides-voiliers* : 2
- *Premier pilote* : 1
- *Second pilote* : 1
- *Aide-pilote* (navire français) : 1
- *Pilotin* : 1
- *Maître d'équipage* : 1
- *Seconds maîtres* : 2
- *Contremaître* (navire français) : 1
- *Bossemans* : 2
- *Patron de chaloupe* : 1
- *Patron de canot* : 1
- *Quartiers-maîtres* : 6
- *Maître canonnier* (si le navire compte des canons) : 1
- *Second canonnier* (si le navire compte des canons) : 1
- *Chefs de pièces* : Autant que de pièces de bordée sur un bord + autant que de pièces de chasse + autant que de pièces de fuite + autant que de canons de muraille
- *Gardien de la fosse aux lions* (navire anglais) : 1
- *Gardien de la Sainte Barbe* (navire anglais) : 1
- *Capitaine d'armes* (navire de guerre anglais) : 1
- *Caporal d'armes* (navire de guerre anglais) : 1
- *Maître armurier* : 1
- *Aide-armurier* : 1
- *Timoniers* : 2
- *Aides-timoniers* : 2
- *Gabiers* : 6
- *Matelots (haute paye)* : Un tiers du nombre indiqué (dans *À feu et à sang*) page 232
- *Matelots (moyenne paye)* : Un tiers du nombre indiqué (dans *À feu et à sang*) page 232
- *Matelots (basse paye)* : Un tiers du nombre indiqué (dans *À feu et à sang*) page 232
- *Novices* : 5 (navire de guerre) ou 3 (navire de commerce)
- *Mousses* : 5 (navire de guerre) ou 3 (navire de commerce)

Troupes de la marine (navire de guerre)

- *Fourrier* : 1
- *Sergent* : 1
- *Caporal* : 1
- *Appointé* : 1
- *Fusiliers marins* : 16
- *Tambour* : 1

Surnuméraires

- *Chirurgien ordinaire* (navire de commerce) : 1
- *Aide-chirurgien* (navire français) : 1
- *Second chirurgien* (navire anglais) : 1
- *Apothicaire* (navires français) : 1
- *Subrécargue* (navire de commerce) : 1
- *Écrivain de marine* (navire de guerre) : 1 avant 1776 et 0 après
- *Écrivain de bord* (navire de commerce) : 1
- *Secrétaire* (navire de guerre) : 1
- *Maître d'école* (navire de guerre anglais) : 1
- *Premier commis aux vivres* : 1
- *Maître valet* : 1
- *Tonnelier* (navire de guerre) : 1
- *Coq* : 1
- *Boucher* (navire français) : 1
- *Boulanger* (navire français) : 1
- *Valets* : 2 (navire de commerce) + ceux du capitaine
- *Valets* : 4 (navire de guerre anglais) + ceux du capitaine
- *Valets* : 7 (navire de guerre français) + ceux du capitaine

VOILES

A. Grand foc
B. Petit foc
C. Trinquette
D. Fortune carrée
E. (Petit) hunier[1]
F. (Petit) perroquet[1]
G. Misaine
H. Voile d'étai
I. Brigantine
J. Flèche-en-cul

MANŒUVRES DORMANTES

a. Draille de grand foc
b. Sous-barbe de beaupré
c. Étai de petit mât de hune
d. Hauban de beaupré
e. Faux étai de misaine
f. Étai de misaine
g. Haubans du petit mât de hune
h. Haubans du mât de misaine
i. Galhauban de flèche (ou volant) de petit mât de hune
j. Galhauban de petit mât de hune
k. Étai de grand mât
l. Étai de grand mât de hune
m. Haubans du grand mât
n. Haubans du grand mât de hune
o. Galhauban de flèche (ou volant) de grand mât de hune
p. Galhauban de grand mât de hune

PARTIES DU NAVIRE

A. Proue
B. Gaillard d'avant
C. Carène (ou œuvres vives)
D. Œuvres mortes
E. Gaillard d'arrière
F. Dunette
G. Poupe

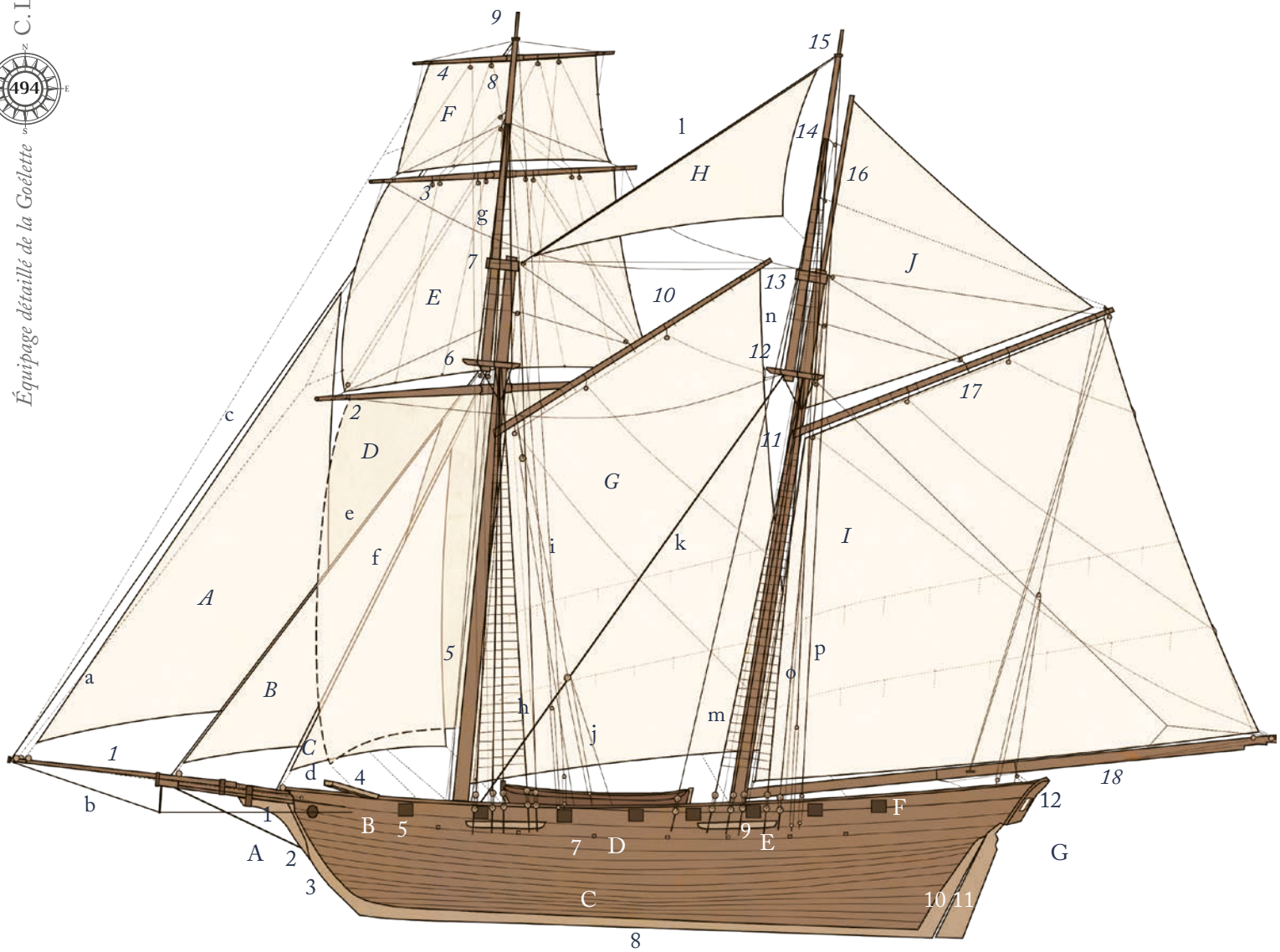
PIÈCES DE LA COQUE

1. Flèche
2. Taille-mer
3. Étrave
4. Bossoir
5. Sabord
6. Porte-haubans de mât de misaine
7. Dalot (pour le passage de l'eau)
8. Quille
9. Porte-haubans de grand mât
10. Étambot
11. Gouvernail
12. Tableau

PIÈCES DE MÂTURE

1. Beaupré
2. Vergue sèche
3. Vergue de (petit) hunier[1]
4. Vergue de (petit) perroquet[1]
5. Mât de misaine
6. Petite hune
7. Chouquet du mât de misaine
8. Petit mât de hune
9. Bâton d'enseigne
10. Corne de misaine
11. Grand mât
12. Grande hune
13. Chouquet du grand mât
14. Mât de hune
15. Bâton de commandement
16. Corne de flèche
17. Corne de brigantine
18. Gui (ou bôme) de brigantine

1. Lorsque la goélette ne porte qu'un hunier et qu'un perroquet, le terme « petit » est omis.



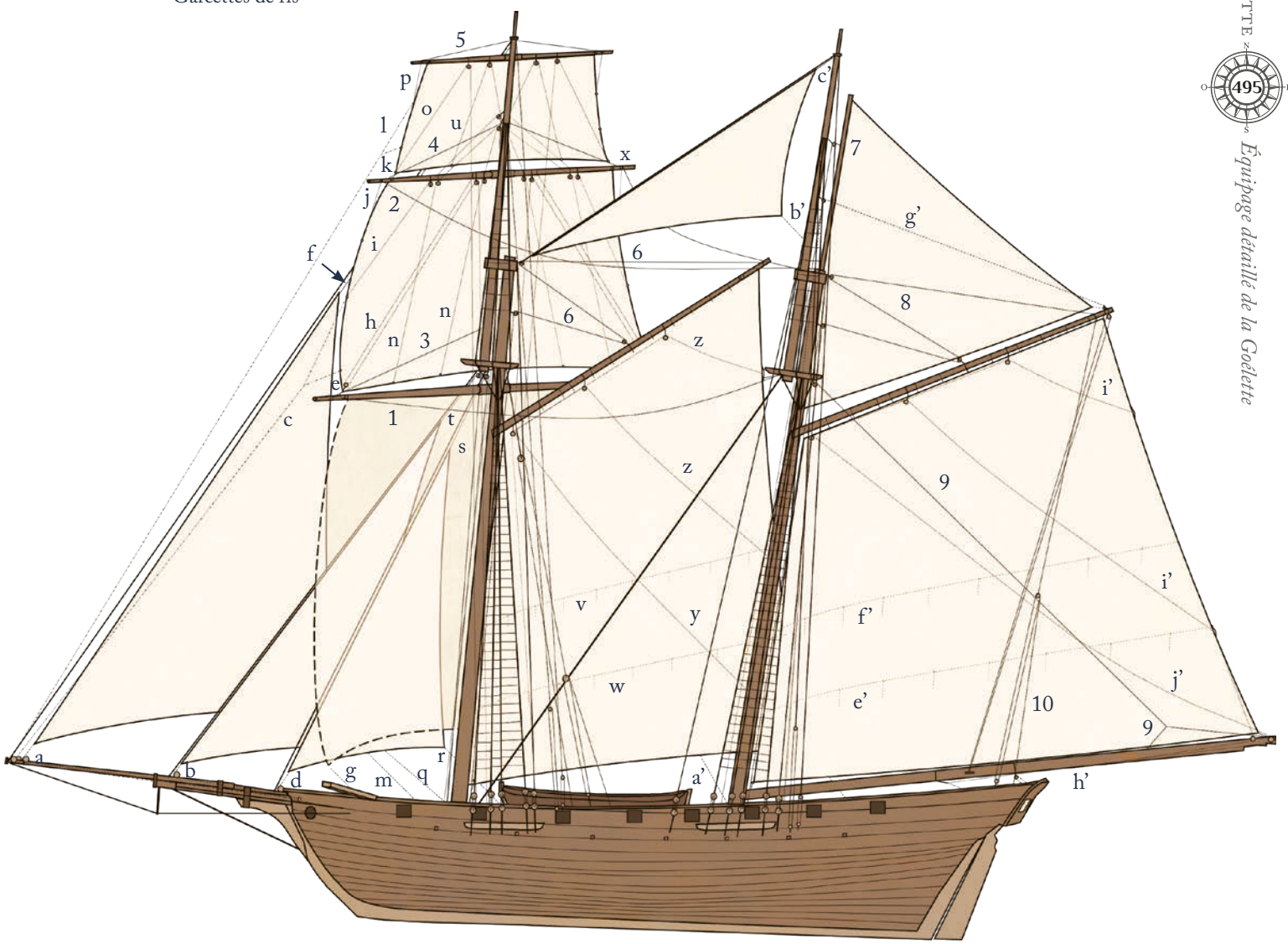
MANŒUVRES COURANTES (ESPARS)

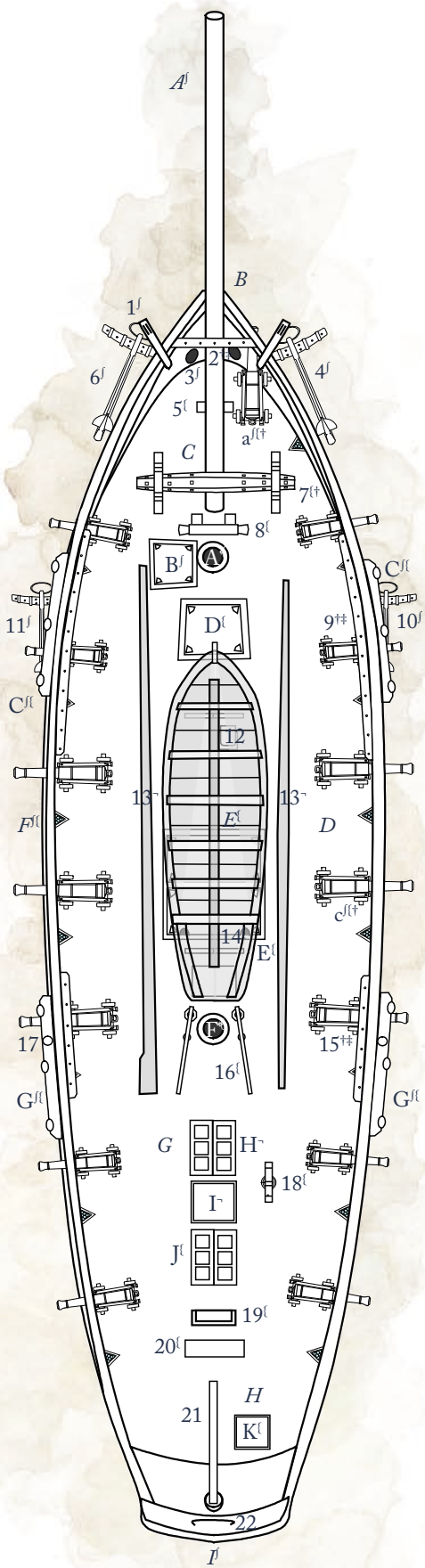
1. Bras de vergue sèche
2. Bras de vergue de (petit) hunier
3. Balancine de vergue sèche
4. Balancine de vergue de (petit) hunier
5. Balancine de vergue de (petit) perroquet
6. Drisse de corne de misaine
7. Drisse de corne de flèche-en-cul
8. Drisse de corne de brigantine
9. Bras de corne de brigantine
10. Balancine de gui de brigantine

MANŒUVRES COURANTES (VOILES ET PAVILLONS)

a. Amure de grand foc
b. Amure de petit foc
c. Bouline de (petit) hunier
d. Amure de trinquette
e. Amure de (petit) hunier
f. Drisse de grand foc
g. Amure de fortune carrée
h. Cargue-point de (petit) hunier
i. Cargue-bouline de (petit) hunier
j. Palanquin de (petit) hunier
k. Amure de (petit) perroquet
l. Bouline de (petit) perroquet
m. Écoute de petit foc
n. Cargue-fond de (petit) hunier
o. Cargue-point de (petit) perroquet
p. Palanquin de (petit) perroquet
q. Écoute de grand foc
r. Écoute de trinquette
s. Drisse de trinquette
t. Drisse de petit foc
u. Cargue-fond de (petit) perroquet
v. Bande et garcettes de second ris de misaine
w. Bande et garcettes de premier ris de misaine
x. Écoute de (petit) perroquet
y. Cargues-points de misaine
z. Cargues de misaine
a'. Écoute de fortune carrée
b'. Écoute de voile d'étai
c'. Drisse de voile d'étai
d'. Écoute de misaine
e'. Bande et garcettes de premier ris
f'. Bande et garcettes de second ris
g'. Écoute de flèche-en-cul
h'. Écoute de brigantine
i'. Cargues de brigantine
j'. Cargue-point de brigantine

——— Étais, haubans
——— Bras et balancines de vergues, drisses
- - - - - - - Écoutes, amures
..... Bosses de cargue et bosses de ris
-·-·-·-·- Boulines
– – – – – – – Garcettes de ris





Pont

CANONS

a Canon de chasse
b Parc à boulets
c Canon de bordée

PARTIES DU NAVIRE

A Beaupré
B Proue
C Gaillard d'avant
D Passavants
C,D Tillac
E Annexe (Chaloupe)
F Bastingage
G Gaillard d'arrière
H Dunette
I Poupe

MÂTS, PLATEFORMES ET OUVERTURES

A Mât de misaine
B Écoutille aux vivres
C Porte-haubans de mât de misaine
D Panneau du poste d'équipage (: quand ouvert)
E Grand panneau avec passage des câbles d'ancre
F Grand mât
G Porte-haubans de grand mât
H Clairevoie du carré du commandant (panneau à vitres)
I Clairevoie du carré de l'état-major (panneau à vitres)
J Panneau de l'échelle de l'état-major (: quand ouvert)
K Écoutille aux voiles (: quand ouvert)

ÉLÉMENTS DE PONT

1 Bossoir (pour porter l'ancre)
2 Râtelier de beaupré (pour amarrage des cordages) (: cabillots, ‡: cordages)
3 Écubier
4 Grande ancre de bossoir
5 Étambrai
6 Ancre de bossoir (ancre d'affourche)
7 Guindeau (pour la remontée de l'ancre) (: barres de guindeau)
8 Grande bitte (pour amarrage du câble d'ancre)
9 Râtelier de mât de misaine (pour amarrage des cordages) (: cabillots, ‡: cordages)
10 Ancre de touée (mouillée à distance par la chaloupe)
11 Ancre de secours
12 Cheminée des cuisines
13 Drome (mât de hune et vergue de rechange)
14 Ber (support pour la chaloupe)
15 Râtelier de grand mât (pour amarrage des cordages) (: cabillots, ‡: cordages)
16 Pompe (à eau)
17 Tantines (latrines)
18 Cloche de commandement
19 Banc de quart (pour l'officier de quart)
20 Habitacle (contenant la boussole et les sabliers)
21 Barre franche (solidaire avec le gouvernail)
22 Main de fer (pour l'écoute de grand-voile)

---

† Arme
‡ Gêne
Cache debout
{ Cache en s'accroupissant
∫ Cache en se suspendant
¬ Cache en s'allongeant

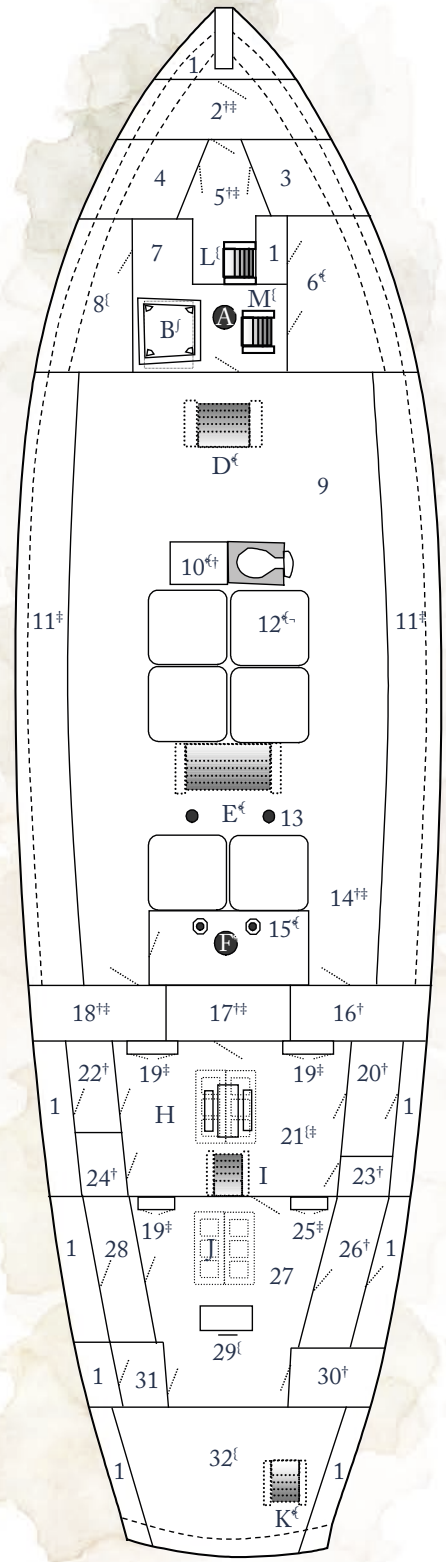
Dans une salle, ces signes signifient que la salle contient des objets permettant de telles actions.

Entrepont

Sur les navires pirates

Les privilèges n'ont pas lieu d'être sur les navires pirates. En conséquence, lorsque les pirates décident de conserver un navire, ils suppriment tous les objets ou marques de privilège matériel ou de position et abattent les cloisons jugées non nécessaires. Cette opération peut être réalisée immédiatement ou progressivement, quand on se plaint de l'attitude ou des privilèges du commandement. Les trois maîtres n'ont pas plus droit à leur couchette personnelle, même s'ils conservent leurs ateliers. Les premières cloisons à disparaître sont les cloisons de 16 et 18 avec les quartiers de l'équipage (pas besoin de salle d'armes, les pirates aiment à conserver leurs plus beaux pistolets et sabres sur eux ou avec leurs effets personnels). D'autres cloisons sont abattues généralement dans cet ordre :

- les cloisons séparant 20, 22, 23 et 24 du carré des officiers, et les cloisons séparant 26, 28, 30 et 31 de la salle du conseil ;
- la cloison séparant le carré des officiers des quartiers de l'équipage
- la cloison séparant l'ex carré des officiers et la salle du conseil. Ces transformations sont décidées à l'assemblée et les commandants n'ont pas leur mot à dire. Les vaisseliers et bibliothèques sont immédiatement démontés et jetés par-dessus bord comme un signe de privilège matériel.



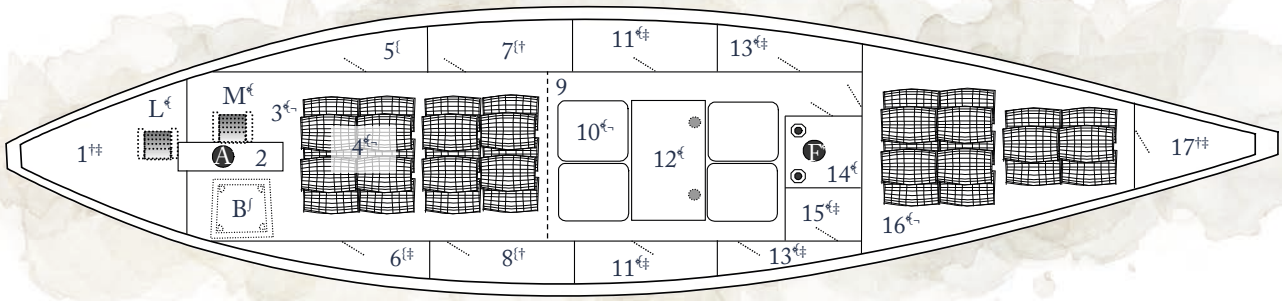
MÂTS, PLATEFORMES ET OUVERTURES

A¶ Mât de misaine
B{ Écoutille aux vivres
D¶ Échelle du poste d'équipage
E¶ Grande échelle avec passage des câbles d'ancre
F¶ Grand mât
H Clairevoie du carré de l'état-major (panneau à vitres)
I Panneau de l'échelle de l'état-major
J Clairevoie du carré du commandant (panneau à vitres)
K¶ Écoutille aux voiles
L{ Écoutille des maîtres
M{ Échelle de cambuse avec entrée grillagée

PIÈCES

1 Armoires
2†‡ Poste du maître calfat (†: outils, ‡: bec de corbin)
3 Couchette du maître charpentier
4 Couchette du maître calfat
5†‡ Poste du maître charpentier (†: hache, herminette, ‡: outils et pièces de bois)
6¶ Soute au biscuit
7 Cambuse
8{ Soute au pain
9 Quartiers de l'équipage
10¶† Cuisine et four à pain (†: couteaux, planche à pain)
11‡ Bastingage de l'équipage (‡: coffres et sacs d'affaires personnelles)
12¶¬ Ballots de marchandise (marchands seulement) (¬: au-dessus)
13 Passage des câbles d'ancre
14†‡ Théâtre (infirmerie) (†: scalpels, ‡: lits)
15¶ Pompe (à eau)
16† Couchette des officiers et sous-officiers des fusiliers marins (†: épées, sabres, pistolets)
17†‡ Soute aux poudres (†,‡: tonnelets et gargousses de poudre, grenades)
18†‡ Salle d'armes (†,‡: sabres, dagues, pistolets, mousquets, grenades)
19‡ Vaisselier (‡: vaisselle)
20† Couchette du second (†: épée, pistolet)
21{‡ Carré des officiers (‡: vaisselle, livres et bouteilles)
22† Couchettes des lieutenants (†: épée, pistolet)
23† Office des officiers (†: couteaux)
24† Couchettes des enseignes (†: épée, pistolet)
25‡ Coffre aux instruments (‡: instruments)
26† Couchette du capitaine (†: épée, pistolet)
27 Salle du conseil (bureau du capitaine)
28 Couchette des passagers, sinon cabine du capitaine
29{ Bureau du capitaine
30† Office du capitaine (†: couteaux)
31 Couchette du maître pilote
32{ Soute aux voiles et quartiers du voilier

Cale

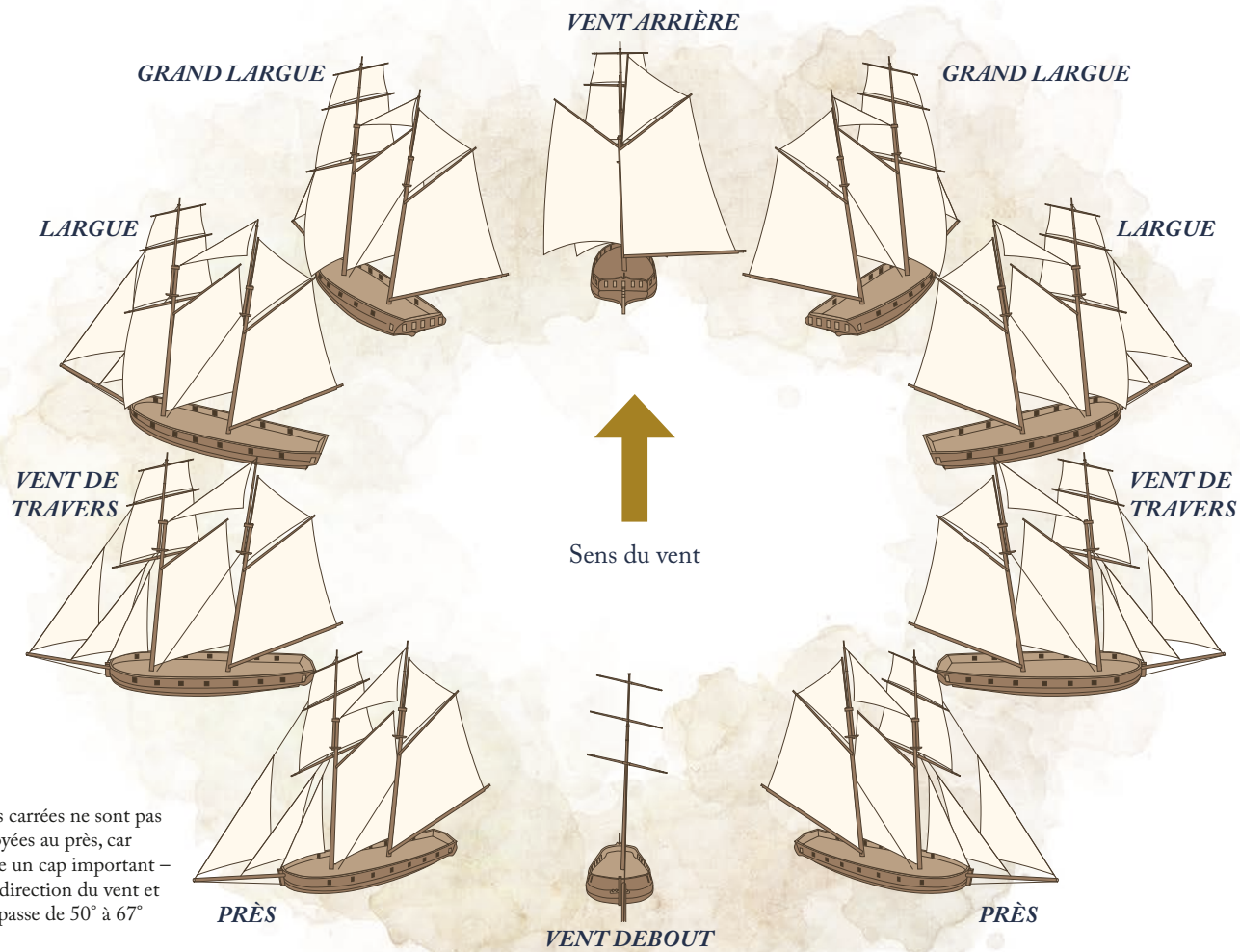


MÂTS, PLATEFORMES ET OUVERTURE

A¬ Mât de misaine
B{ Écoutille aux vivres
F¶ Grand mât
L¶ Écoutille des maîtres
M¶ Échelle de cambuse avec entrée grillagée

PIÈCES

1†‡ Poste du maître calfat (†: outils, ‡: bec de corbin)
2 Emplanture du mât de misaine
3¶¬ Cale (¬: sur les antennes)
4¶¬ Tonneaux de réserves en saumure (¬: au-dessus)
5{ Soute du maître d'équipage
6{‡ Soute à bois à brûler (‡: bois)
7{† Soute à boulets (†: boulets)
8{† Soute du maître canonnier (†,‡: écouvillons, refouloirs, dégorgeoirs)
9 Fers (barres métalliques équipées de manicles)
10¶¬ Ballots de marchandise (marchands seulement), tonneaux de réserves en saumure sinon.
11¶‡ Soute aux légumes (‡: caisses, tonneaux)
12¶ Salle des ancres (contient les câbles d'ancre)
13¶‡ Réserves sèches (viande, légumes) (‡: tonneaux)
14¶ Pompe (à eau)
15¶‡ Réserve de nourriture des officiers
16¶¬ Soute à l'eau, à vin et à alcool (¬: sur les antennes de tonneaux)
17†‡ Soute aux poudres (†,‡: tonnelets et gargousses de poudre, grenades, écouvillons, refouloirs, dégorgeoirs)



Note : les voiles carrées ne sont pas forcément envoyées au près, car elles font perdre un cap important – l'angle entre la direction du vent et celle du navire passe de 50° à 67°

Les voiles de la Goélette

La mâture de la goélette a beaucoup évolué. Au début, la goélette franche, alors dénommée « goulette » ne comportait que des voiles auriques, focs et voiles de flèches. Une vergue de fortune était hissée dans les allures portantes pour porter la fortune carrée. Cette goélette primitive, qui redeviendra à la mode au XIX^{e}, marchait mal dans les allures portantes du fait d'un manque de voiles carrées. Des voiles carrées ont alors été ajoutées au mât du misaine, voire au grand mât. Les navires de pêche ou de commerce portaient un seul hunier, parfois aux deux mâts. Les goélettes de guerre, de course ou de trafic interlope, elles, portaient un hunier et un perroquet, permettant un meilleur réglage des voiles pour une vitesse accrue et une meilleure tenue en haute mer. La goélette présentée ici pour l'exemple est une goélette typique des corsaires, des pirates et de la marine de guerre de la fin du XVIII^{e} siècle.

Les voiles du navire au près

Le navire porte, de l'avant à l'arrière et de bas en haut :

- le grand foc (a), le foc volant (b), le petit foc (c), la trinquette (d) sur le beaupré
- la fortune carrée (e), qui se hisse au portant à la place de la trinquette, la misaine aurique sans bôme (f), le hunier (g), le perroquet (h), le cacatois ailes-de-pigeon constitué de deux voiles triangulaires (i) sur le mât de misaine
- la voile d'étai entre les deux mâts (j)
- la brigantine aurique (k) et la flèche-en-cul (l)

Les bonnettes au largue, grand largue et vent arrière

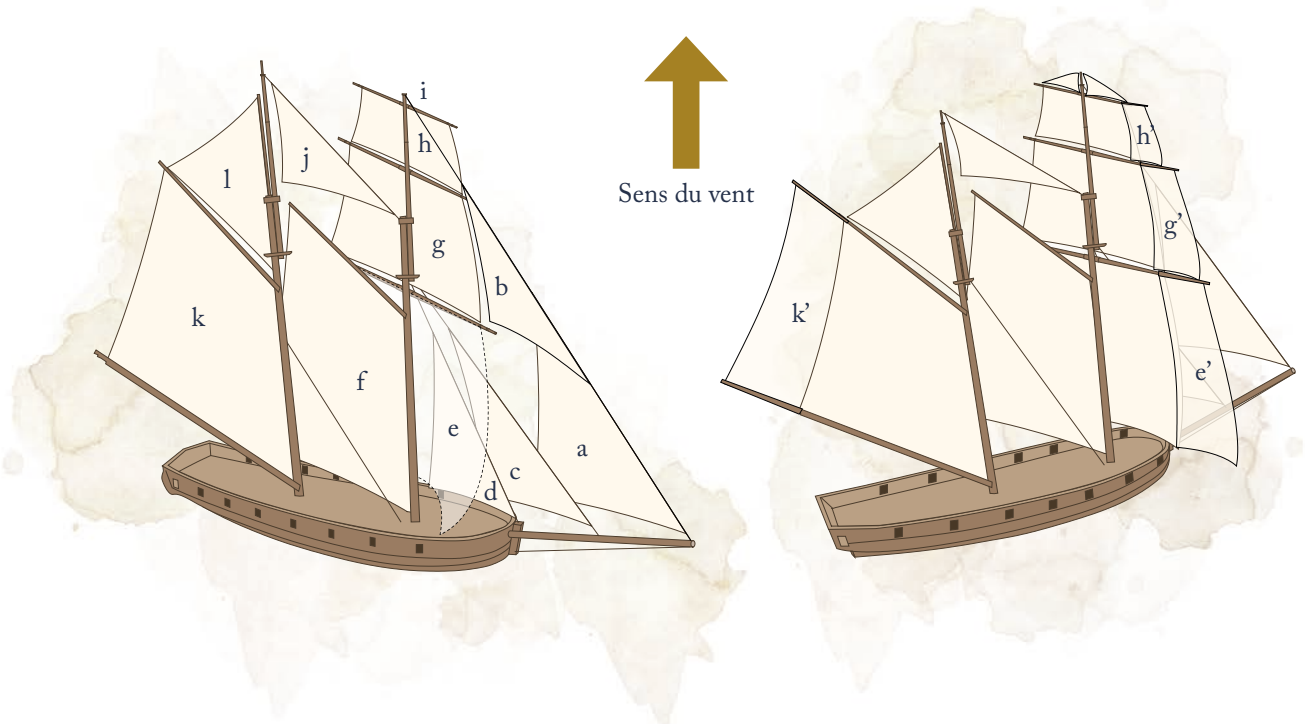
Dans les allures portantes, le vent vient de l'arrière, si bien que le vent apparent pour le navire est plus faible que le vent réel. La gîte étant moindre, les voiles sont allongées au moyen des bonnettes.

Sur ce schéma, seules les bonnettes, qui sont spécifiques des allures portantes (largue, grand largue et vent arrière), sont représentées. Les autres voiles sont établies comme au près. Les bonnettes portent le nom des voiles qu'elles agrandissent. La fortune carrée est en général hissée à cette allure à la place de la trinquette, car elle permet de stabiliser le navire, qui sinon risquerait de partir à la gîte. Les contre-bonnettes (les bonnettes qui sont hissées au vent de la voile) permettent d'améliorer encore cette stabilité. Les bonnettes (celles qui sont hissées sous le vent), qui aggraveraient la gîte, ne sont hissées qu'au vent arrière sur les longues distances. La brigantine est parfois alors carguée, et le centre de voilure ainsi déplacé vers l'avant stabilise le navire.

Lorsque les contre-bonnettes sont sorties, elles masquent les focs, qui sont donc serrés pour éviter de battre inutilement sans prendre le vent.

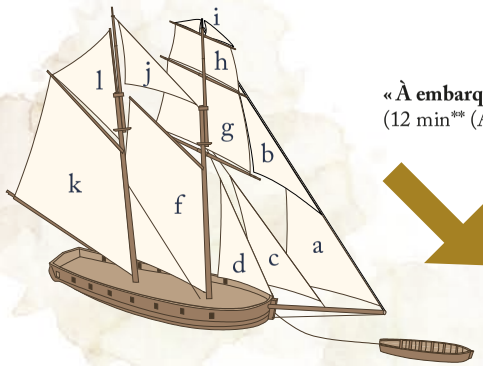
D'avant en arrière et de bas en haut, nous avons :

- les bonnettes de fortune carrée (e'),
- les bonnettes de hunier (g')
- les bonnettes de perroquet (h'), la bonnette de brigantine (k').



Goélette au près

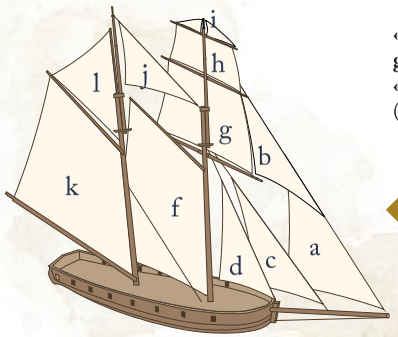
Lorsque le navire est au près, on ne se sert pas des bonnettes qui accentueraient trop la gîte du navire. Si vous voulez un navire surtoilé, décalez-vous d'une figure vers la gauche. Pour charrier de la toile, décalez-vous de deux figures vers la gauche. Si au contraire vous préférez un navire sous-toilé, décalez-vous d'une ou deux figures vers la droite.



« À embarquer la chaloupe ! »
(12 min** (AL : UT = 1½ TCN))

Vent calme

Le vent est trop faible pour gonfler les voiles. Le navire est alors tracté par la chaloupe, voire aussi par le petit canot.

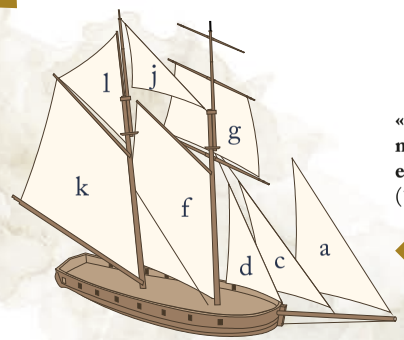


« Affale cacatois ailes-de-pigeon ! » « Serre foc volant ! » « Cargue perroquet ! »
(14 min (AL : UT = 2 TCN))

« À mouiller la chaloupe ! »
(17 min (AL : UT = 2 TCN))

Petit temps*

Le petit temps ne suffit pas à remplir les voiles, qui portent en revanche dans la brise. Le navire porte toutes ses voiles.

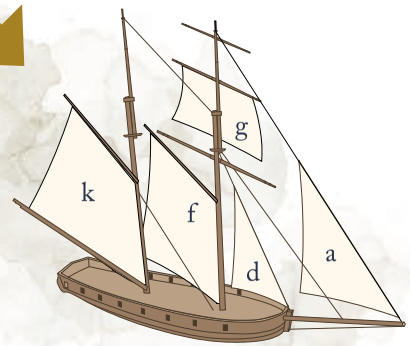


« Un ris dans le hunier ! » « Un ris dans la misaine et la brigantine ! » « Amène flèche-en-cul ! » Et si nécessaire : **« Serre petit foc ! »**
(15 min (AL : UT = 2 TCN))

« Hisse foc volant ! » « Envoie perroquet ! » « Hisse cacatois ailes-de-pigeon ! » « Borde ! »
(9 min (AL : UT = 1 TCN))

Vent établi

Le vent souffle bien, ce qui permet de tirer le meilleur parti des voiles.



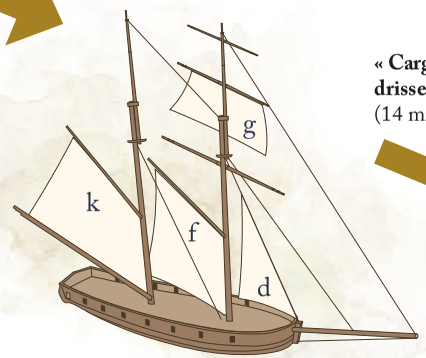
« Hisse petit foc ! » « Envoie le premier ris dans la misaine et la brigantine ! » « Borde ! » « Envoie le premier ris dans le hunier ! » « Hisse flèche-en-cul ! »
(12 min (AL : UT = 1½ TCN))

Vent frais

Le vent commence à faire forcer la mâture.

Note : Pour simplifier, nous n'avons donné que les ordres généraux. Voyez pages 31 à 52 les détails sur la manière d'envoyer ou de carguer une voile carrée, de serrer ou de hisser un foc et de prendre un ris dans une voile aurique ou carrée.
* L'impact correspondant sur le navire est donné dans *À feu et à sang* page 198.
** Un TCN = 2 minutes et un TC = 12 secondes
AL : action longue, AC : action courte, UT : unité de temps

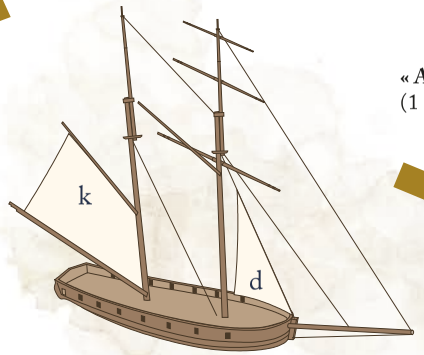
« Deux ris dans le hunier ! » « Deux ris dans la misaine et la brigantine ! » « Serre grand foc ! »
(15 min** (AL : UT = 2 TCN))



Vent grand frais*

Le vent souffle fort et la mer est très agitée.

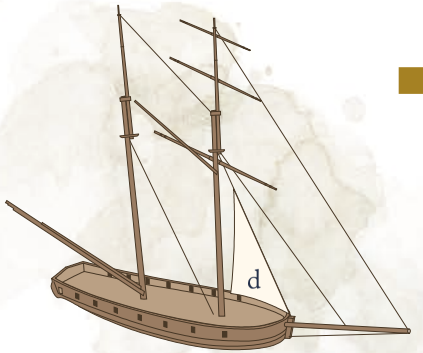
« Cargue hunier ! » « Serre misaine ! » « À la drisse de corne de misaine ! » « Hisse ! »
(14 min (AL : UT = 2 TCN))



Coup de vent

Le navire se lève et s'abat violemment, embarquant de gros paquets de mer qui traversent dangereusement le pont.

« Amène brigantine »
(1 min (AC : UT = ½ TCN))



Tempête

Le navire est en posture difficile, si le vent monte trop, on le met à la cape: la trinquette est alors bordée à contre et la brigantine avec deux ris est bordée au maximum.

« Timonier, la barre dessus, cap au <direction correspondant au vent arrière> ! » « Serre trinquette ! »
(2 min (AC : UT = ½ TCN))



Forte tempête & ouragan

C'est la survie, Le navire file à sec de toile plein vent arrière, roulant d'une trentaine de degrés bord sur bord. La mâture souffre fortement dans la tempête et menace de se briser sous la puissante pression du vent.

« Hisse trinquette ! » « Timonier, la barre dessous, cap au <route que le navire désire suivre> ! »
(3 min (AC : UT = 1 TCN))

« Envoie brigantine ! » « Borde ! »
(1 min (Action instantanée))

« Envoie hunier ! » « Envoie misaine ! » « Borde ! » (9 min (AL : UT = 1 TCN))

« Envoie le second ris dans la brigantine et la misaine ! » « Envoie le second ris dans le hunier ! » « Hisse grand foc ! » « Borde ! »
(12 min (AL : UT = 1½ TCN))

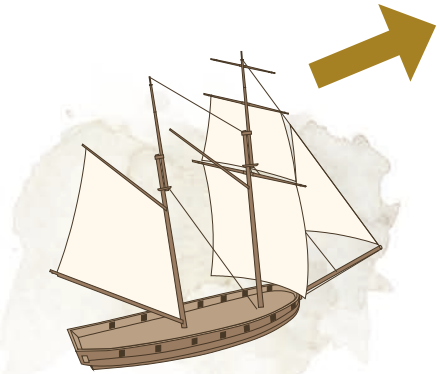
* L'impact correspondant sur le navire est donné dans *À feu et à sang* page 198.
** Un TCN = 2 minutes et un TC = 12 secondes

Navire au largue, grand largue et vent arrière

Lorsque le vent est grand frais ou au-delà, toutes les bonnettes sont rentrées. Les ordres du commandement pour changer la toile sont donc les mêmes qu'au près, excepté pour la fortune carrée. Celle-ci offre au navire une excellente stabilité et est donc conservée jusqu'au grand frais. La fortune carrée est établie à la place de la trinquette et de la misaine.

« Un ris dans le hunier ! » « Un ris dans la brigantine ! »
(15 min (AL : UT = 2 TCN))

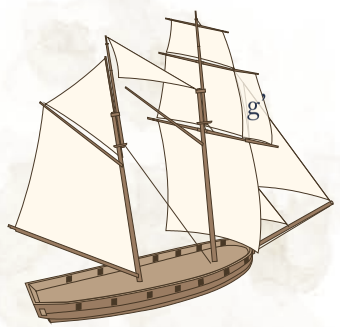
« Amène contre-bonnettes de hunier ! » « Cargue perroquet ! » « Amène flèche-en-cul ! » « Serre petit foc ! »
(14 min (AL : UT = 2 TCN))



Vent frais

Le vent commence à faire forcer la mâture.

« Affale cacatois ailes-de-pigeon ! » « Serre foc volant ! » « Amène contre-bonnettes de perroquet et de fortune carrée ! » « Amène bonnette de brigantine ! »
(14 min (AL : UT = 2 TCN))

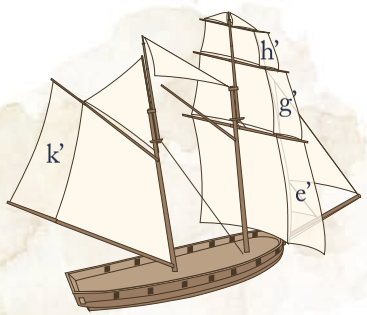


Vent établi

Le vent souffle bien, ce qui permet de tirer le meilleur parti des voiles.

« Envoie le premier ris dans le hunier et dans la brigantine ! » « Borde ! »
(12 min (AL : UT = 1½ TCN))

« Hisse grand foc, foc volant, petit foc, fortune carrée, voile d'étai, brigantine et flèche-en-cul ! » « Envoie hunier, perroquet et cacatois ailes-de-pigeon ! » « Hisse bonnettes de fortune carrée, de hunier, de perroquet et de brigantine ! » « À embarquer la chaloupe ! »
(14 min** (AL : UT =2 TCN))



Petit temps*

Le petit temps ne suffit pas à remplir les voiles, qui portent en revanche dans la brise. Le navire porte toutes ses voiles, sauf la trinquette, qui est remplacée par la fortune carrée.

« Envoie perroquet ! » « Hisse la flèche-en-cul ! » « Hisse contre- bonnettes de hunier ! » « Hisse trinquette ! » « Borde ! »
(12 min (AL : UT = 1½ TCN))



Vent calme

Le vent est trop faible pour gonfler les voiles, qui sont toutes carguées, serrées ou affalées. Le navire est alors tracté par la chaloupe, voire aussi par le petit canot.

« Hisse contre-bonnettes de fortune carrée, de perroquet ! » Hisse bonnettes de brigantine ! » **« Hisse cacatois ailes-de-pigeon ! » « Borde ! »**
(12 min (AL : UT = 1½ TCN))

« À mouiller la chaloupe ! » « Affale bonnettes de fortune carrée, de hunier, de perroquet et de brigantine ! »
(17 min (AL : UT = 2 TCN))

* L'impact correspondant sur le navire est donné dans *À feu et à sang* page 198.
** Un TCN = 2 minutes et un TC = 12 secondes

« **Timonier, cap au <direction correspondant au vent arrière> !** » et si le vent est trop fort : « **Serre trinquette !** »
(2 min (AC : UT = ½ TCN))

« **Serre brigantine !** » « **Hisse trinquette !** »
« **Cargue fortune carrée !** »
(14 min (AL : UT = 2 TCN))

« **Cargue hunier !** » « **Deux ris dans la brigantine !** »
(15 min** (AL : UT = 2 TCN))









Forte tempête & ouragan

C'est la survie, le navire file à sec de toile plein vent arrière, roulant d'une trentaine de degrés bord sur bord. La mâture souffre fortement dans la tempête et menace de se briser sous la puissante pression du vent.

Tempête

Le navire est en posture difficile, si le vent monte trop, on le met vent arrière à sec de toile.

« **Hisse trinquette !** » « **Timonier, la barre dessous, cap au <route que le navire désire suivre> !** »
(3 min (AC : UT = 1 TCN))

Coup de vent

Le navire se lève et s'abat violemment, embarquant de gros paquets de mer qui traversent dangereusement le pont.

« **Envoie fortune carrée !** » « **Serre trinquette !** » « **Envoie brigantine !** » « **Borde !** »
(9 min (AL : UT = 1 TCN))

Vent grands frais

Le vent souffle fort et la mer est très agitée.

« **À mouiller la chaloupe !** » « **Affale bonnettes de fortune carrée, de hunier, de perroquet et de brigantine !** »
(17 min (AL : UT = 2 TCN))

* L'impact correspondant sur le navire est donné dans *À feu et à sang* page 198.
** Un TCN = 2 minutes et un TC = 12 secondes

Appareiller

(28 à 38 min* (AL : UT = 4 TCN))

L'appareillage d'une goélette diffère peu de celui d'un sloop. Le navire, à l'ancre, appareille pour reprendre la route. Le hunier et le perroquet sont sur cargues, et brassés derrière dans la direction où le navire s'apprête à partir. Le câble d'ancre fait un tour autour de la bitte. On dit que le tour de bitte est pris.

Lorsque le navire mouille deux ancres, la grande ancre et l'ancre d'affourche, cette dernière, dont le câble n'est la plupart du temps pas tendu, est remontée la première.

Lorsque le temps manque pour relever l'ancre, du fait par exemple de l'approche d'un navire de guerre, on peut filer le câble d'ancre ou le couper. Dans les deux cas, l'ancre est laissée au fond. La bouée de l'orin laissée sur l'ancre servira à la retrouver et à la remonter.

* Un TCN = 2 minutes et un TC = 12 secondes

1) Préparer l'ancre et le câble (10 min à 20 min)

« Au guindeau le monde ! » Les hommes hors-quart montent les barres sur le guindeau et s'installent devant et derrière.
« Câble au guindeau ! » Deux tours morts de câble sont pris – le câble est enroulé deux fois – autour du guindeau.
« Vire au guindeau ! » Les hommes s'arcboutent sur le guindeau pour remonter suffisamment le câble d'ancre afin de relâcher la tension de celui-ci sur la bitte.
« Enlève le tour de bitte ! » Le câble d'ancre et détaché de la bitte.
« Vire au guindeau, et leste ! » Le câble est remonté progressivement.

2) L'ancre est à pic (5 min)

« Timonier, la barre dessous ! » Comme le navire recule, il faut mettre la barre dans le sens inverse de la direction que l'on souhaite faire prendre au navire.
« Hisse grand foc ! » « Borde à contre ! » Le grand foc, bordé à contre – du mauvais côté – accélère l'abattée.
« Hisse misaine et brigantine ! » La brigantine et la misaine sont hissées mais non bordées. Elles ne portent donc pas et battent dans le vent.
« Embarque orin ! » La bouée de l'orin est récupérée, et l'orin ramené à bord. Normalement, l'ancre se décroche. Si elle est crochée au fond, il faut tirer non plus sur le câble d'ancre, mais sur l'orin : **« Hâle orin, et leste ! »** L'ancre est alors soulevée par la patte.

« Vire, et leste ! »

3) Abattée (4 min)

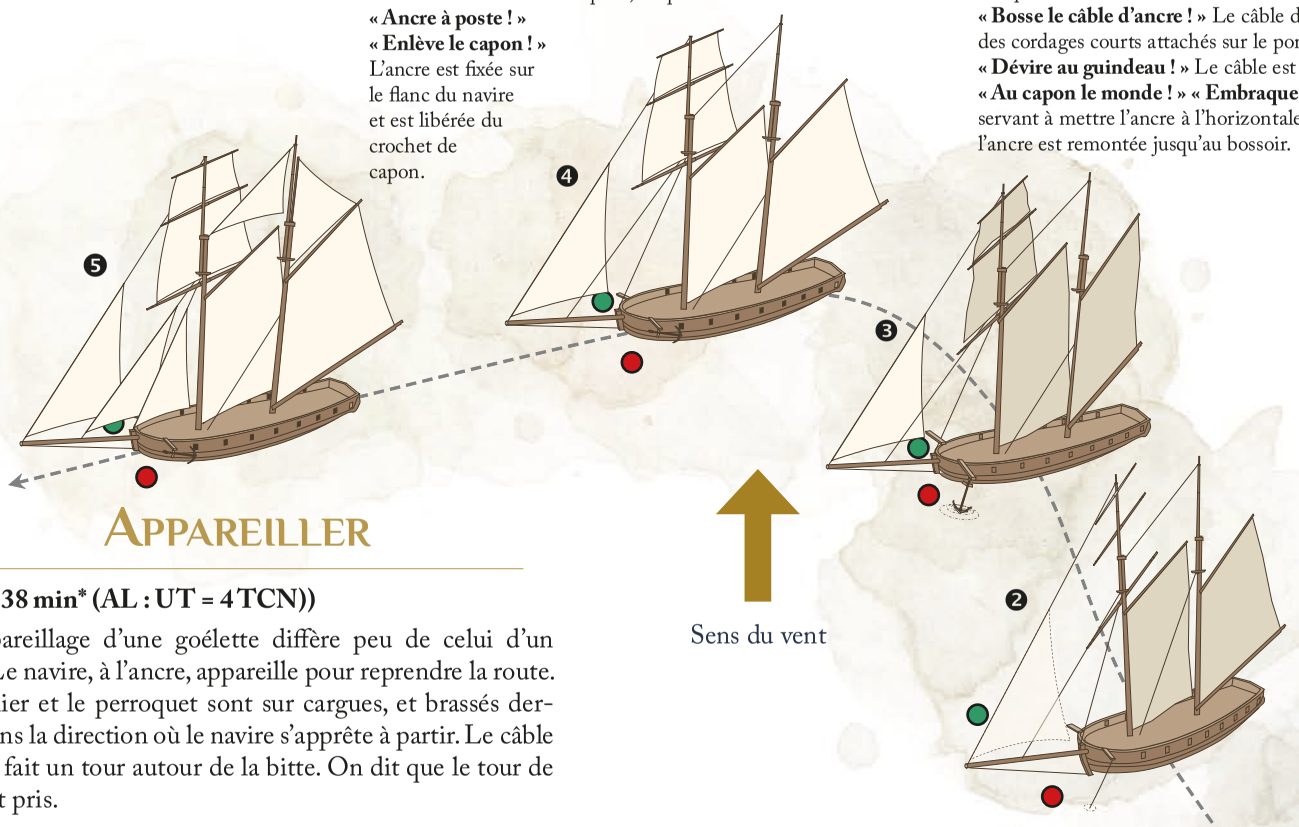
« Envoie hunier et perroquet ! » Les voiles carrées sont envoyées. Comme elles sont en ralingue, elles n'ont pas d'effet. Elles sont envoyées sur 3) et 4).
« Passe grand foc ! » « Borde ! » Le grand foc est passé sur le bon bord, pour donner de la vitesse au navire et éviter de rendre l'abattée incontrôlable.
« Aux écoutes de brigantine et de misaine ! » Un groupe de simples matelots se tient prêt à border la brigantine pour stabiliser le navire dans sa direction. La misaine est prête à être bordée.
« Vire au guindeau ! » « Tiens bon viré ! » « Reste sur les barres ! » L'ancre est complètement remontée.
« Bosse le câble d'ancre ! » Le câble d'ancre est attaché au moyen des bosses – des cordages courts attachés sur le pont.
« Dévire au guindeau ! » Le câble est détaché du guindeau.
« Au capon le monde ! » « Embraque le capon ! » Le crochet du capon – palan servant à mettre l'ancre à l'horizontale – est passé dans l'anneau de l'ancre, et l'ancre est remontée jusqu'au bossoir.

4) Caponner l'ancre (7 min)

Le navire est dans la bonne direction et commence à avancer :
« Timonier, redresse la barre ! » « Aux bras des vergues ! »
« Brasse derrière ! » Le hunier et le perroquet sont remplis.
« Aux écoutes de misaine et de brigantine ! » « Borde ! » C'est au tour de la misaine et de la brigantine d'être établies. Le navire prend de la vitesse.
« Attention, file le câble dans la batterie ! » Le câble, consciencieusement enroulé sur le pont, est passé dans la salle des ancres.
« Ancre à poste ! »
« Enlève le capon ! »
L'ancre est fixée sur le flanc du navire et est libérée du crochet de capon.

5) Fin de l'appareillage (2 min)

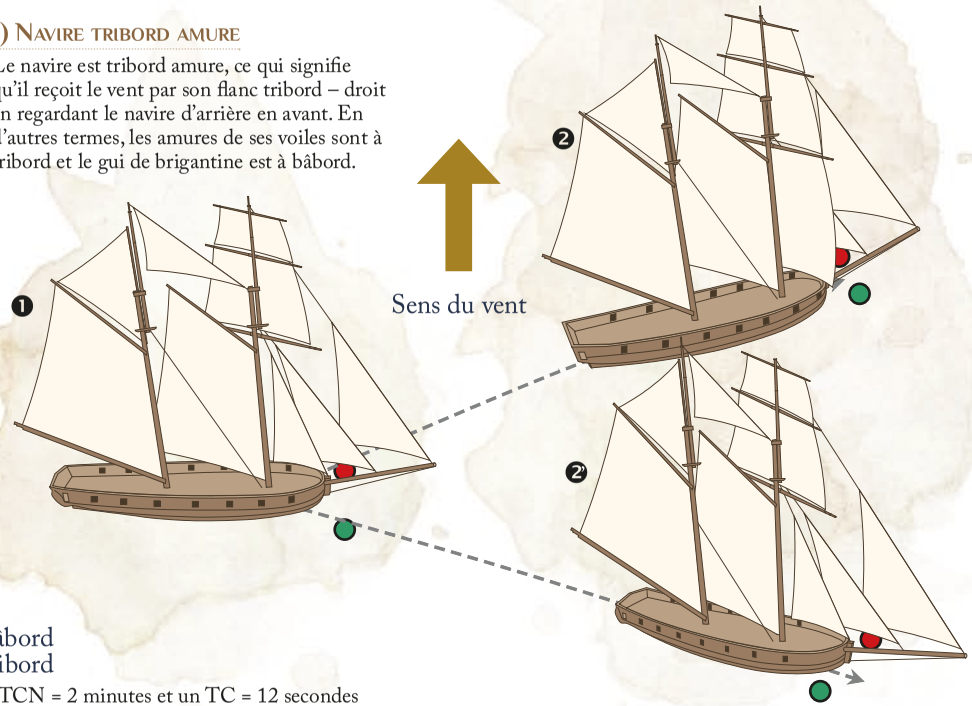
« Hisse trinquette et petit foc ! » « Hisse flèche de brigantine ! » « Hisse voile d'étai ! » Les dernières voiles sont établies, et le navire prend sa vitesse de croisière.



Changement de direction

1) Navire tribord amure

Le navire est tribord amure, ce qui signifie qu'il reçoit le vent par son flanc tribord – droit en regardant le navire d'arrière en avant. En d'autres termes, les amures de ses voiles sont à tribord et le gui de brigantine est à bâbord.



bâbord
tribord

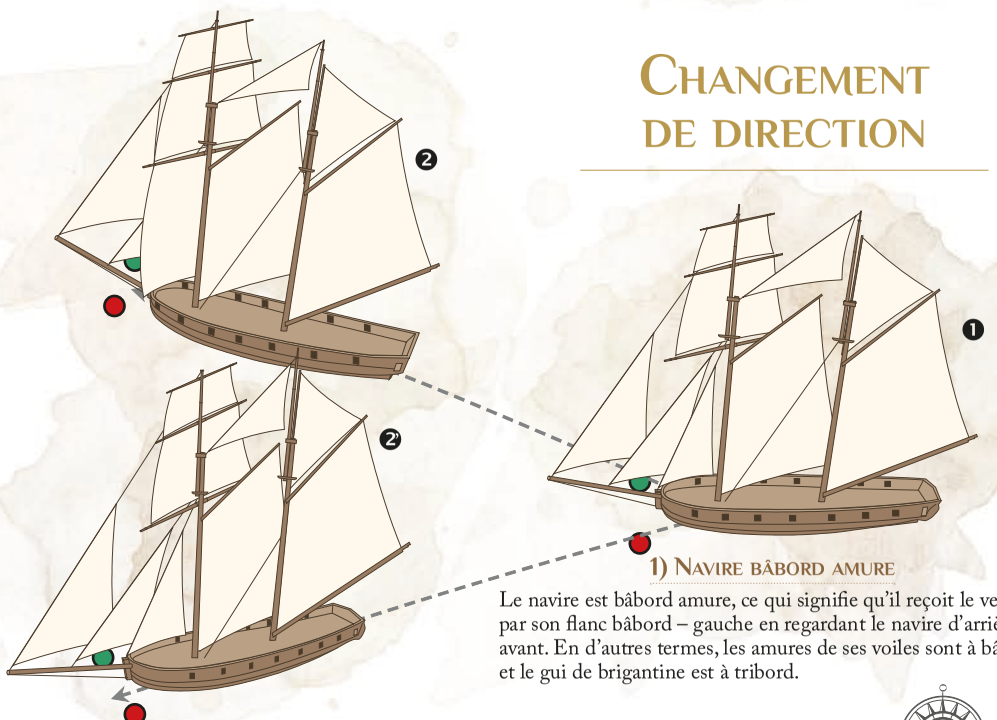
* Un TCN = 2 minutes et un TC = 12 secondes

2) Abattre (1min 30s* avec les huniers (AC : UT = ½ TCN), 15s sans (Action Instantanée), 6min s'il faut hisser les bonnettes (AC : UT = 1½ TCN))

Le navire abat, c'est-à-dire tourne en direction du vent arrière.
« Tout le monde à la bande ! » Les gabiers et matelots d'en haut montent dans la mâture. **« Aux bras de vergues au vent ! »** Ils saisissent les bras de vergues au vent au niveau de la hune et des haubans du mât de hune. Ces bras au vent permettent de ramener la vergue sèche et les vergues de hunier et de perroquet vers la perpendiculaire au navire.
« Affale les balancines, drosses, boulines, palans de roulis ! » Les manœuvres (cordages) qui gêneraient la rotation de la vergue sont relâchées.
Si la fortune carrée est établie : **« Lève le lof de fortune carrée ! »** Chaque chef de plat enlève l'amure de fortune carrée de son chevillot, car il faudra l'avancer pour permettre de border la voile. **« Décroche écoute de fortune carrée ! »** Idem pour l'écoute, qui devra être relâchée pour que la voile puisse revenir dans l'axe de la vergue après la manœuvre.
« Timonier, la barre dessus ! » Le timonier fait tourner la barre franche de manière à faire abattre le navire.
« Attention ! » « Brasse devant ! » Au fur et à mesure que le navire tourne, les gabiers et matelots font pivoter les vergues de hunier et de perroquet autour du mât au moyen des bras de vergue pour qu'elles conservent un angle idéal pour la nouvelle allure du navire.
« File écoutes de foc et de brigantine ! » On donne du mou – on laisse filer un peu de cordage – dans les écoutes de foc et de brigantine, jusqu'à ce que les voiles soient tout juste pleines, car des voiles trop bordées propulsent mal.
Si la fortune carrée est établie : **« Recule amure de fortune carrée ! » « Choque écoute de fortune carrée ! »** C'est au tour des amures – permettant de raidir le bord d'attaque – d'être reculées et des écoutes – permettant de raidir le bord de chute – d'être choquées – relâchées. **« Vire écoutes aux chevillots ! »**
« Amures aux crocs de lof ! » Les écoutes et amures sont attachées sur le bastingage.
« Embraque balancines, drosses et palans de roulis ! » Les manœuvres qui risquaient de gêner la rotation de la voile sont de nouveau étarquées – raidies.
« Étarque boulines ! » Les boulines sont étarquées de manière à raidir le bord d'attaque des voiles carrées tout en leur donnant un creux qui leur confère de la puissance.
Si le navire passe dans une allure largue et que le vent est suffisamment faible : **« Sors bouts-dehors de bonnettes ! » « Hisse bonnettes ! »** Les bonnettes, qui allongent les voiles carrées et la brigantine sont mises à poste. **« Hisse fortune carrée ! » « Borde ! »** Le navire est désormais doté de voiles supplémentaires afin de mieux prendre le vent.

2') Lofer (2 min avec les huniers (AC : UT = ½ TCN), 30s sans (Action immédiate), 5min s'il faut amener les bonnettes (AC : UT = 1 TCN)

Le navire lofe, c'est-à-dire tourne en direction du vent debout.
« Tout le monde à la bande ! » Les gabiers montent dans la mâture. **« Aux bras de vergues sous le vent ! »** Ils saisissent les bras de vergues sous le vent au niveau de la hune et des haubans du mât de hune. Ces bras sous le vent permettent de ramener les vergues vers la parallèle au navire.
« Affale les balancines, drosses, palans de roulis ! » ! » Lève les lofs ! ! » ! » Décroche écoutes ! ! » (Cf. 2)
« Timonier, la barre dessous ! » Le timonier fait tourner la barre franche de manière à faire lofer le navire.
« Attention ! » « Brasse derrière ! » (Cf. 2)
Si la fortune carrée est établie : **« Borde écoutes de foc, de voiles d'étai et de brigantine ! »** (pour les navires à foc). On reprend – on raccourcit le cordage – les écoutes de foc, de voiles d'étai et de brigantine pour qu'elles restent pleines.
« Avance amure de fortune carrée ! » « Borde écoute de fortune carrée ! » C'est au tour des amures – permettant de raidir le bord d'attaque – d'être relâchées et des écoutes – permettant de raidir le bord de chute – d'être raidies.
Si la fortune carrée est établie : **« Vire écoute aux chevillots ! » « Amure au croc de lof ! »** (Cf. 2)
« Embraque balancines, drosses et palans de roulis ! » Les manœuvres qui risquaient de gêner la rotation de la voile sont de nouveau étarquées – raidies.
« Étarque boulines ! » Les boulines sont étarquées de manière à raidir le bord d'attaque des voiles carrées tout en leur donnant un creux qui leur confère de la puissance.
Si le navire passe d'une allure largue au près ou au vent de travers et que le vent était faible : **« Largue écoutes de bonnettes ! »** Les bonnettes se vident. **« Amène bonnettes ! »** Les bonnettes sont redescendues sur le pont et rangées. **« Rentre bouts-dehors de bonnettes ! »** Les bouts-dehors de bonnettes sont rentrés et rangés le long de leur vergue. Si la fortune carrée est établie : **« Amène fortune carrée ! »** Pour terminer, la fortune carrée, qui porte mal au près, est affalée et rangée.



1) Navire bâbord amure

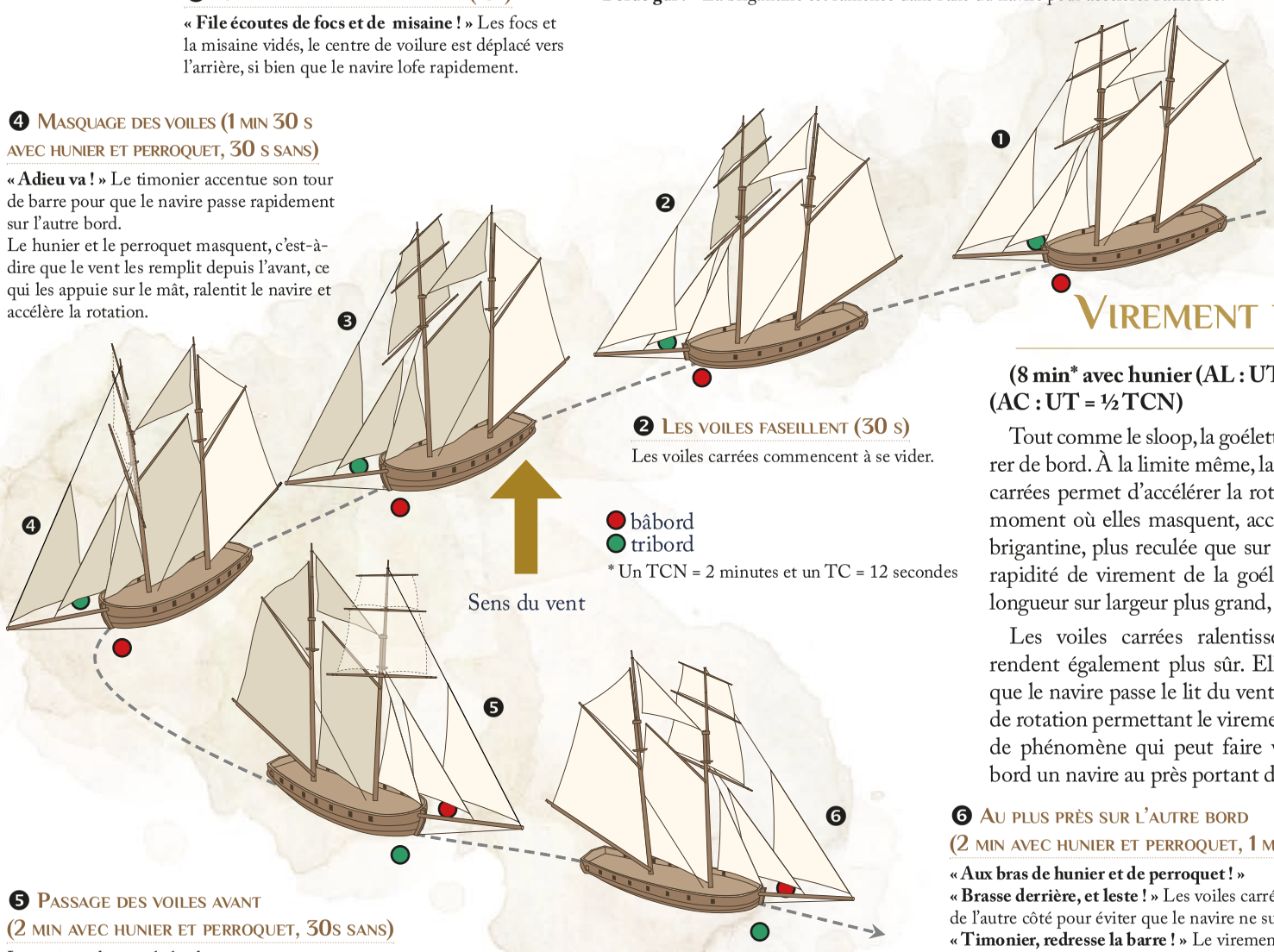
Le navire est bâbord amure, ce qui signifie qu'il reçoit le vent par son flanc bâbord – gauche en regardant le navire d'arrière en avant. En d'autres termes, les amures de ses voiles sont à bâbord et le gui de brigantine est à tribord.

Virement de bord

(8 min* avec hunier (AL : UT = 1 TCN), 2 min 30 sans (AC : UT = ½ TCN)

Tout comme le sloop, la goélette est le navire idéal pour virer de bord. À la limite même, la position avancée des voiles carrées permet d'accélérer la rotation du navire à partir du moment où elles masquent, accentuant encore l'effet de la brigantine, plus reculée que sur le sloop. La moins grande rapidité de virement de la goélette est due à son rapport longueur sur largeur plus grand, qui freine toute rotation.

Les voiles carrées ralentissent le virement, mais le rendent également plus sûr. Elles masquent avant même que le navire passe le lit du vent et opèrent un mouvement de rotation permettant le virement. C'est d'ailleurs ce genre de phénomène qui peut faire virer intempestivement de bord un navire au près portant des voiles carrées sur l'avant.



* Un TCN = 2 minutes et un TC = 12 secondes

❶ Au plus près sur un bord (15s)

« Timonier, la barre dessous en douceur ! » La goélette lofe tout doucement, pour conserver sa vitesse aussi longtemps que possible.
« Borde gui ! » La brigantine est ramenée dans l'axe du navire pour accélérer l'auloffée.

❷ Les voiles faseillent (30 s)

Les voiles carrées commencent à se vider.

❸ Recul du centre de voilure (15s)

« File écoutes de focs et de misaine ! » Les focs et la misaine vidés, le centre de voilure est déplacé vers l'arrière, si bien que le navire lofe rapidement.

❹ Masquage des voiles (1 min 30 s avec hunier et perroquet, 30 s sans)

« Adieu va ! » Le timonier accentue son tour de barre pour que le navire passe rapidement sur l'autre bord.
Le hunier et le perroquet masquent, c'est-à-dire que le vent les remplit depuis l'avant, ce qui les appuie sur le mât, ralentit le navire et accélère la rotation.

❺ Passage des voiles avant (2 min avec hunier et perroquet, 30s sans)

Le navire a dépassé le lit du vent.
« Timonier, la barre dessus ! » Le timonier ne modifie pas sa position de barre, mais celle-ci fait désormais abattre le navire sur l'autre bord.
« Passe les focs ! » « Borde focs à plat ! » Les focs, quant à eux, sont passés sur l'autre bord et bordés à plat. Ils permettent d'assurer l'abattée, même si le navire est arrêté par les voiles carrées masquées.

❻ Au plus près sur l'autre bord (2 min avec hunier et perroquet, 1 min sans)

« Aux bras de hunier et de perroquet ! »
« Brasse derrière, et leste ! » Les voiles carrées sont passées très rapidement de l'autre côté pour éviter que le navire ne subisse une violente abattée.
« Timonier, redresse la barre ! » Le virement de bord est terminé.
« Borde gui ! » L'action de la brigantine permet d'aider le timonier à stopper l'abattée du navire.
« Borde misaine et voile d'étai ! » Les dernières voiles sont bordées.
« Choque les focs ! » Les trois focs sont réglés une fois le virement de bord terminé, de manière à être tout juste pleins.

Mettre en panne

(2 à 4 min* (AC : UT = ½ TCN))

La goélette représentée ici ne porte pas de voiles carrées sur son grand mât. Ce détail a son importance pour la mise en panne, lors de laquelle l'équilibre des voiles avant-arrière a une importance primordiale. Pour contourner cette difficulté, on ne vide pas totalement la brigantine et on conserve la misaine, et les deux sont partiellement vidées afin de juste compenser l'action du hunier et du perroquet masqués.

Si le navire se met à tourner, il faut vider légèrement la voile avant ou la voile arrière pour rétablir son orientation. Il est également possible de faire avancer, reculer ou pivoter le navire en bordant sélectivement la brigantine et les focs.

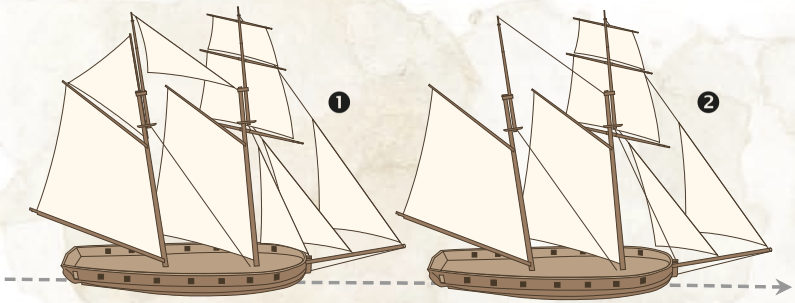
En revanche, la mise en panne sur une telle goélette fonctionne mieux au près que sur un navire à voiles carrées, car il suffit de border un peu plus brigantine et misaine pour contrer l'effet des voiles carrées, voire tout simplement de carguer le petit perroquet.

❶ Au vent de travers

Les voiles du navire qui sont établies dépendent de la force du vent. Nous considérons ici que le vent est établi. Le navire avance à pleine vitesse.

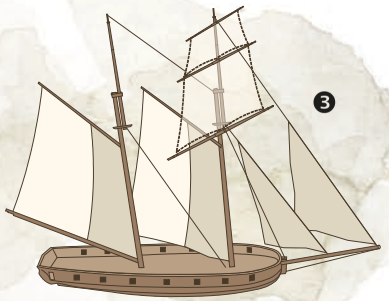
❷ Réduction de la voilure pour permettre une manœuvre aisée (2 min)

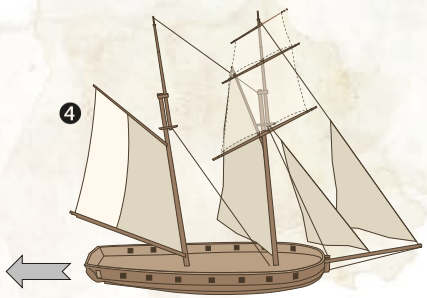
« Serre foc volant et trinquette ! » « Affale voile d'étai ! » « Amène flèche-en-cul ! »



❸ Mettre en panne (2 min)

« Aux bras de petit hunier et de petit perroquet ! » « Brasse devant, et leste ! » Les voiles carrées masquent, c'est-à-dire prennent le vent à l'envers. Leur action tend à faire reculer le navire, alors que les autres voiles tendent à le faire avancer.
Si le navire doit rapidement manœuvrer :
« Largue écoutes de grand foc et de petit foc ! »
« Choque écoutes de brigantine et de misaine ! »
Si le navire doit rester longtemps en panne :
« Serre grand foc et petit foc ! » De cette manière, les focs ne s'abîmeront pas en battant dans le vent.





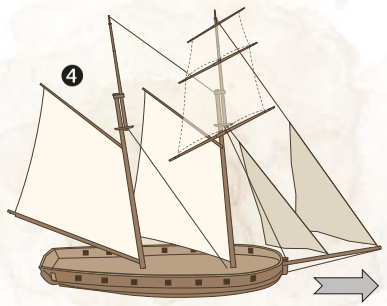
❹a Faire (re)culer le navire (2 min)

« Largue écoute de misaine ! » « Choque écoute de brigantine ! » « Brasse devant ! » La misaine est vidée et la brigantine est partiellement vidée afin que l'effet du hunier et du perroquet soit plus important que celui des autres voiles. Le navire se met alors à reculer doucement. Conserver un peu de brigantine permet de stabiliser le navire dans sa direction, sachant que les voiles carrées sont placées sur l'avant du navire.

* Un TCN = 2 minutes et un TC = 12 secondes

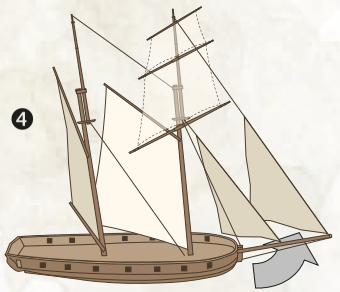
❹b Faire avancer le navire (1 min)

Si le grand foc et le petit foc sont serrés : **« Hissez grand foc et petit foc ! »**
Dans tous les cas : **« Aux écoutes de foc, de misaine et de brigantine ! » « Borde ! »** Le navire compte maintenant plus de voiles (en surface) bordées que de voiles masquées. Ce surplus fait avancer doucement le navire.



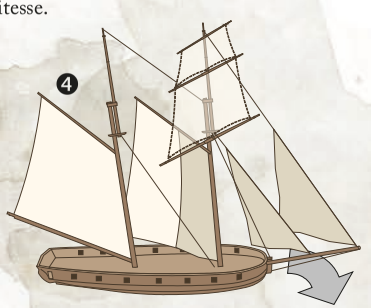
❹c Faire abattre le navire (30 s)

Si le grand foc et le petit foc sont serrés : **« Hissez grand foc et petit foc ! »**
Dans tous les cas : **« Aux écoutes de foc et de misaine ! » « Borde ! » « Largue écoute de brigantine ! »** La goélette est plus toilée sur l'avant. Elle tourne donc sur elle-même et abat. Comme elle compte également plus de voiles (en surface) bordées que de voiles masquées, elle prend lentement de la vitesse.



❹d Faire lofer le navire (30 s)

« À l'écoute de brigantine ! » « Borde ! » La brigantine étant bordée et les focs non, le navire compte plus de voiles à l'arrière qu'à l'avant. Il tourne donc sous l'effet de la poussée de la brigantine et se met à lofer. Comme il compte également plus de voiles (en surface) bordées que de voiles masquées, il prend lentement de la vitesse.

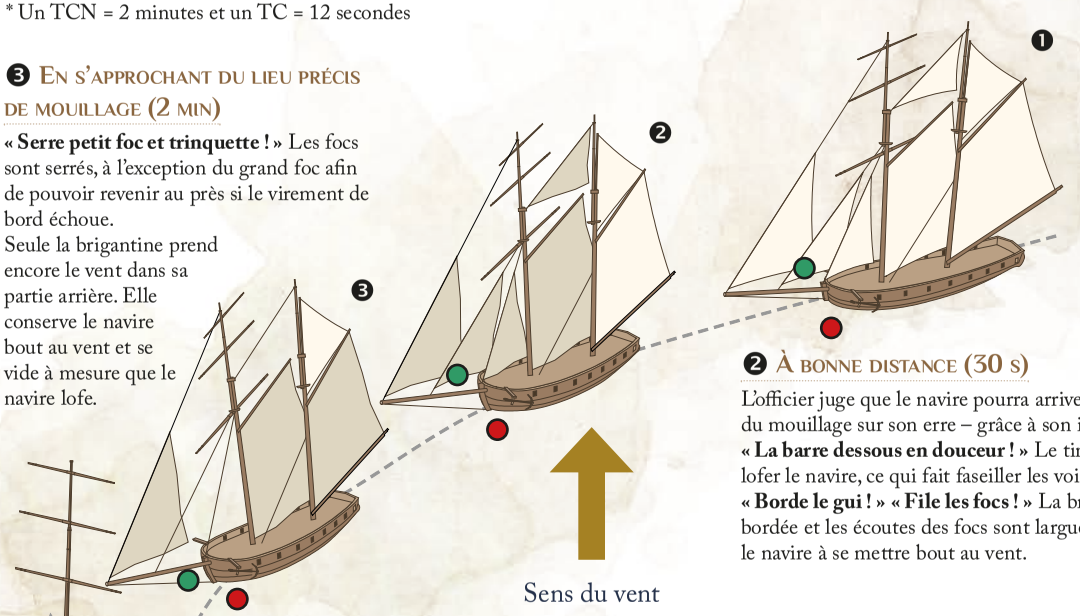


bâbord
tribord

* Un TCN = 2 minutes et un TC = 12 secondes

❶ Préparer l'ancre et le câble (9 min)

« Vire orin sur l'ancre ! » Un bout – petit cordage – est accroché sur les pattes de l'ancre pour permettre de la dégager lorsqu'elle est accrochée au fond, en la faisant tourner sur elle-même plutôt qu'en la tirant dans le sens où elle accroche. L'autre extrémité du bout est attaché à une bouée qui flottera au-dessus de l'ancre.
« Bitture à 100 brasses ! » « Hisse le câble ! » On prévoit la longueur de câble avant de mouiller. Celle-ci est remontée de la salle des ancres et est déroulée sur le pont de manière à pouvoir filer facilement.
« Prends le tour de bitte ! » Le câble est ensuite attaché sur la bitte, car lorsque le navire tirera sur son câble, il le fera avec une force telle qu'il est illusoire de penser pouvoir le retenir à main nue.
« En haut le monde ! » « Range sur toutes les cargues ! » Les gabiers montent dans la mâture et se placent ainsi que les simples matelots sur les cargues-points et les cargues-fonds du hunier et du perroquet pour être prêts à les carguer rapidement, ainsi que sur les drisses de voiles d'étais et de foc, pour pouvoir les affaler et les serrer rapidement.
« Déborde et cargue partout ! » Les voiles carrées sont carguées rapidement, car elles freinent considérablement le navire.

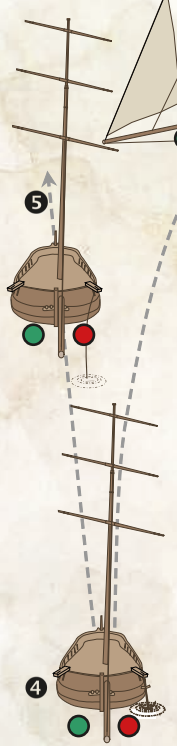


❷ À bonne distance (30 s)

L'officier juge que le navire pourra arriver sur les lieux du mouillage sur son erre – grâce à son inertie.
« La barre dessous en douceur ! » Le timonier fait lofer le navire, ce qui fait faseiller les voiles.
« Borde le gui ! » « File les focs ! » La brigantine est bordée et les écoutes des focs sont larguées pour aider le navire à se mettre bout au vent.

❸ En s'approchant du lieu précis de mouillage (2 min)

« Serre petit foc et trinquette ! » Les focs sont serrés, à l'exception du grand foc afin de pouvoir revenir au près si le virement de bord échoue.
Seule la brigantine prend encore le vent dans sa partie arrière. Elle conserve le navire bout au vent et se vide à mesure que le navire lofe.



❹ Mouillage (2 min 30 s)

Amarre câble sur ancre ! » Le câble d'ancre est attaché sur l'ancre.
« Aux cartahus des apparaux ! » « Hisse caliornes de chaloupe ! » « Frappe caliorne sur ancre ! » « Hâle ! » L'ancre est transportée par la caliorne fixée au bout de la vergue jusqu'au bossoir. On doit veiller à ne pas laisser l'ancre frapper contre la coque.
« Fais peneau ! » On laisse pendre l'ancre que l'on veut mouiller au bout d'une bosse attachée au bossoir qu'il est aisé de libérer.
« Mouille ! » On largue la bosse de bout qui maintient l'ancre au bossoir alors que le navire commence tout juste à reculer. L'ancre plonge au fond et toute la longueur de bitture du câble d'ancre file à toute vitesse.

❺ Rappel (3 min)

Le navire recule jusqu'à ce que tout le câble soit déroulé. Il se tend alors d'un coup sec et tire violemment le navire vers l'avant pendant quelques secondes. On dit qu'il rappelle. Si le navire est stoppé net, c'est que l'ancre a croché au fond. S'il dérape sans stopper, il faudra mouiller à nouveau.

Mouiller l'ancre

(17 min* (AL : UT = 2 TCN))

La goélette arrive non loin du lieu où elle désire mouiller. Le câble est attaché à l'ancre, qui est encore sur son capon – en position de navigation. La manœuvre de mouillage avec une goélette est facilitée par sa brigantine, située très en arrière du navire, permettant de ralentir en douceur alors que le navire s'approche du bout au vent. Le mouillage brigantine seule, moins élégant, est très aisé si le mouillage n'est pas trop protégé du vent. Sinon, la goélette peut sans dommage conserver ses focs, qui sont rapides à serrer, ne risquent pas de masquer comme les voiles carrées, et permettent d'abattre rapidement pour reprendre de la vitesse si l'ancre dérape.

La goélette arrive au près, car elle devra être bout au vent pour mouiller l'ancre. Comme le vent vient de terre – pour que le mouillage soit protégé – le navire vient tout naturellement du large, sans avoir à dévier sa route. Pour mouiller avec un fort courant, il faut arriver de préférence face au vent, mais aussi face au courant. Lorsque vent et courant ne vont pas dans le même sens, il faut arriver face au vent, mais conserver le hunier pour forcer le navire à reculer après 4), pour s'assurer que l'ancre a bien croché au fond.

Pour s'assurer que le navire ne dérapera pas sur son ancre au changement de marée, on peut mouiller également l'ancre d'affourche.



Voile en vue !

Chapitre 8

Comment utiliser cette aide de jeu ?

Les éléments qui suivent vous permettront de savoir, si vous rencontrez un navire, de quel type il est, de quelle compagnie, quelle cargaison il transporte, et, si c'est un aventurier, de qui il s'agit.

Navire non aventurier

Concentration de navires

Vous devez commencer par déterminer si, pour une journée ou une semaine de mer, vous rencontrez un navire d'un empire colonial, c'est-à-dire un navire non autochtone. Pour ce faire, repérez dans la partie « Compagnie commerciale » (page 535) la liste correspondant à votre zone géographique et à l'année qui est la vôtre. Trouvez dans la table suivante la case correspondant au type de région où le navire croise et à la durée que les joueurs consacrent à leur recherche.

Exemple : le Pélican du capitaine de Vercourt mouille, en 1718, dans une petite baie ne comprenant pas de port (un mouillage forain). Renaud cherche dans la section Afrique Occidentale la date 1718 et trouve la liste correspondante.

- **Un type de dé est indiqué.** Lancez le dé (par exemple : « D20 ») et comparez le résultat aux Chances (**Ch**) de rencontrer un navire, qui est le chiffre indiqué entre parenthèses dans la liste correspondant à la région croisée et à la plage d'années de la partie de jeu. Si vous obtenez un résultat inférieur ou égal, un navire est rencontré.

Exemple (suite) : dans le tableau ci-après, Renaud regarde à la ligne « Côte : À un mouillage forain » et à la colonne « Par Semaine ». Il est indiqué un D12, que Renaud lance et compare aux chances de bases de « 5 » indiquées entre parenthèse à côté de la date « 1717-1718 » dans la section « Afrique Occidentale ». Il obtient un résultat de dé de 7, soit supérieur à 5. Aucun navire ne vient donc mouiller dans la même baie que le Pélican durant son séjour.

- **Des chances de 100% sont indiquées.** Le nombre de navires rencontrés est indiqué entre parenthèses. Vous pouvez également lancer, par exemple, « Ch » D10 à la place de 1D6×Ch. Les navires peuvent ne pas tous partager la même compagnie commerciale, mais certainement arborer les pavillons de deux nations en guerre.

Exemple (suite) : la semaine suivante, le Pélican arrive au comptoir d'Ouidah (Whydah en anglais). Dans le tableau ci-après, le Pélican a 100% de chance de rencontrer un navire, et en rencontre même 1D3×Ch, Ch étant le chiffre indiqué entre parenthèses pour la période « 1717-1718 » en Afrique Occidentale, c'est-à-dire 5. Le Pélican rencontre 1D3×5, ou 5D3, au choix de Renaud, qui choisit la seconde option. Vercourt entre dans l'embouchure de la rivière, où il trouve 32 navires marchands à l'ancre.

Dé de rencontre de navire en croisant* dans une zone

Zone géographique	Chance de rencontrer un navire			
	Par jour	Par semaine	Par quinzaine	Par mois
Mer ou océan	D100	D20	D10	D6
Au large d'une côte*	D100	D12	D6	D3
Sur une route commerciale	D10	D2	100%* (1D3×Ch/2 navires)	-**
Près des côtes*	D20	D6	D3	D2
À un mouillage forain	D100	D12	D6	D3
À un comptoir	100% (1D3×Ch navires)	-**	-**	-**
Au port (petit)	D3	100% (1D3×Ch navires)	-**	-**
Au port (moyen)	100% (1D6×Ch navires)	-**	-**	-**
Au port (grand)	100% (1D20×Ch navires)	-**	-**	-**
Au port (très grand)	100% (1D100×Ch navires)	-**	-**	-**

* Si vous ne cherchez pas activement un navire de commerce, au large ou près des côtes, lancez deux dés et conservez le plus grand résultat.
** Case inutile, référez-vous à la première case de la ligne pour laquelle des chances de 100% de rencontrer au moins un navire sont indiquées.

Amicalité des autochtones

Zone	Amicaux	Indifférents	Inamicaux	Hostiles
Atlantique Nord	1-90	91-96	97-99	100
Atlantique Sud	1-25	26-55	56-85	86-100
Nouvelle France[a]	1-35	36-84	85-96	97-100
Nouvelle France[b]	1-45	46-50	51-55	56-100
Colonies anglaises[a]	1-25	26-50	51-95	96-100
Colonies anglaises[b]	1-10	11-25	26-35	36-100
Floride et Louisiane	1-25	26-50	51-75	76-100
Antilles	1-10	11-30	31-90	91-100
Du Honduras au Panama	1-25	26	27-30	31-100
Panama	1-5	6-15	6-25	26-100
Mexique	1-60	61-80	81-99	100
Yucatan	1-45	46-50	51-55	56-100
Nouvelle-Grenade	1-35	36-40	41-68	69-100
Venezuela	1-35	36-40	41-75	76-100
Guyane et Suriname	1-30	31-35	36-65	66-100
Fleuves Amazone et Orénoque	1	2	3-15	16-100
Brésil	1-15	16-25	26-70	71-100
Patagonie	1	2	3-4	5-100
Pérou	1-60	61-65	66-91	92-100
Caraïbes[c]	1-25	26-75	76-99	100
Caraïbes[d]	1-10	11-35	36-45	46-100
Amérique du Sud[3,4]	1-25	26-60	71-95	96-100
Méditerranée	1-65	66-80	81-92	93-100[1]
Afrique du Nord	1-75	76-80	81-90	91-100[1]
Afrique Occidentale*	1-35	36-60	61-80	81-100
Afrique du Sud**	1-30	31-55	56-75	76-100
Afrique Orientale**	1-25	26-50	51-70	71-100[1,2]
Proche Orient (dont Mer Rouge)	1-70	71-75	76-80	81-100[2]
Océan Indien	1-35	35-65	66-87	88-100[2,3]
Empire Mogol : côte de Malabar (côte Ouest de l'Inde)	1-50	51-64	65	66-100[2,3]
Empire Mogol côte de Coromandel (côte Est de l'Inde)	1-60	61-79	80	81-100[3]
Ceylan	1-30	31-50	51-85	86-100[3]
Indochine	1-15	16-60	61-75	76-100[4,6]
Indonésie	1-20	21-45	46-55	56-100[4,5,6]
Mer de Chine	1-10	11-50	51-80	81-100[6,7]
Pacifique	1	2-3	4-20	21-100

a En période de paix indienne
b Lors d'une guerre indienne
c Depuis la limite Ouest du Yucatan jusqu'à Trinidad
d Tout sauf entre la limite Ouest du Yucatan et Trinidad
* Ajouter au résultat du dé -10 si vous êtes en mer ou très près d'un comptoir, et +10 si vous entrez dans les terres (y compris sur un fleuve) à plus de quelques milles de la côte.
** Ajouter au résultat du dé +5 si vous avez accosté en dehors d'un comptoir et +20 si vous vous vous enfoncez dans les terres (y compris sur un fleuve) à plus d'un mille de la côte.
1 Pirates barbaresques (dans les faits des corsaires ottomans)
2 Pirates du Bahreïn et pirates arabes de Mascate ou pirates Joassamee de Ras El Khyma
3 Pirates de Conajee Angria, puis Mannajee, Sakhajee, Toolajee et enfin Sumbhajee Angria qui contrôlent (durant la première moitié du XVIIIe siècle) toute la côte entre Bombay et Vingorla.
4 Pirates malais des détroits de l'Insulinde
5 Pirates Illanoos de Malacca, de Bornéo ou des Célèbes, ou pirates Soolos des Philippines, ou encore pirates des Îles des Moluques ou des Îles de la Sonde
6 Pirates chinois, dont les innombrables pirates de Canton et de Macao (des milliers voire dizaines de milliers de jonques)
7 Pirates japonais, ou, moins probablement, seigneurs de la guerre

Rencontrer des autochtones

Si vous ne rencontrez pas de navire d'un empire colonial, vous pouvez n'avoir rencontré aucun navire ou avoir rencontré un navire d'autochtones.

- *Vos PJ rencontrent-ils des autochtones ?* Lancez le dé indiqué sur la table *Dé de rencontre de navire autochtone* suivante chaque jour où vous croisez à la recherche d'une proie dans une région. Vous rencontrez un autochtone sur un résultat de dé de « 1 » sur un dé indiqué dans la table suivante. Le MJ n'est bien entendu en rien obligé de se laisser imposer une rencontre avec des autochtones.
- *Ces autochtones sont-ils amicaux ?* Ces autochtones ont d'autant plus de chances d'être pacifiques si la région est conquise ou sous contrôle étroit des pays européens. Dans la table suivante, quatre plages de résultats d'un D100 sont indiquées : Amicaux/Indifférents/Inamicaux/Hostiles.
  - XVI^e^ siècle. Lancez 2D100+20 (max. 100).
  - Début XVII^e^ siècle. Lancez 2D100+10 (max. 100).
  - Fin XVII^e^ siècle. Lancez 1D100+5 et conservez le plus grand résultat.
  - Début XVIII^e^ siècle. Lancez 1D100.
  - Fin XVIII^e^ siècle. Lancez 1D100-10 (min. 1).
- Quelle tribu indigène rencontrez-vous ? Pour les Indes Occidentales et l'Afrique, en cours de conquête, référez-vous à la section *Les habitants indigènes des Indes Occidentales et de l'Afrique*, dans le volume 2 de ces Carnets. Dans les autres régions du monde, les Européens souhaitent les échanges commerciaux avec les populations locales qu'ils ne cherchent pas ou pas encore à envahir. Les indigènes portent le nom de leur pays.
- Que vous veulent ces indigènes ?
  - Amicaux. Ils voudront peut-être commercer avec vous, s'approchant avec des pirogues remplies de produits de leur pays. Vous avez de bonnes chances d'obtenir un service si vous restez courtois. Ils peuvent transmettre des messages ou vous informer. Ils peuvent même vous héberger pendant quelques jours à quelques années. Si vous manquez de respect ou violez sans vous en rendre compte une règle essentielle de leur mode de vie en ne voulant pas vous y plier, ils peuvent devenir inamicaux, voire hostiles.
  - Indifférents. Ils ne voient aucun intérêt ni inconvénient à votre présence tant que vous ne les attaquez pas et ne vous mêlez pas de leurs affaires. Si le contact ne se passe pas bien, ils deviennent inamicaux.
  - Inamicaux. Ils veulent que vous partiez. Ils n'en viendront aux mains que si le contact se passe mal, ou si vous cherchez à vous installer ou à intervenir dans leurs affaires.
  - Hostiles. Vous avez probablement violé leur territoire, à moins qu'une récente déconvenue ne leur ait donné une dent contre les Européens. Préparez-vous pour la guerre !

Dé de rencontre de navire autochtone

Région	Dé de rencontre
Mer ou océan	D100
Au large d'une côte	D20
Sur une route commerciale	D12
Près des côtes*	D6
À un mouillage forain	D6
À un comptoir	D2
Au port	D20

Fonction de navire

Si vous rencontrez un navire d'un empire colonial, lancez un D100 et déterminez dans le tableau « Chances de rencontrer un navire non aventurier en croisant dans une zone » le type de navire croisé.

- Choisissez la ligne correspondant à la « zone géographique » dans laquelle votre navire croise et à sa « localisation dans la zone ».
- Le résultat du D100 vous indique la colonne correspondant au type de navire rencontré : navire de commerce seul, navire de guerre seul, navire de pêche seul, navires de commerce naviguant de conserve ou convoi de navires escorté par des navires de guerre.
- Si le type de navire est « navire de commerce », « navires de commerce » ou « convoi », le maître de jeu choisit, ou bien tire, avec un D100, la **compagnie commerciale** de ce navire ou la légalité des navires qui commercent en dehors d'une compagnie commerciale : « **marchand** » pour un navire de commerce ne violant pas un monopole et « **interlope** » pour un contrebandier violant un monopole.

Note : certaines compagnies (ou les marchands et interlopes de certains pays) sont plus fréquemment trouvées dans certaines régions à certaines dates. En effet, certaines compagnies sont énormes, d'autres sont minuscules, et d'autres ont crû ou se sont étiolées rapidement ou au contraire tout doucement. Cela correspond dans la liste à de plus grandes plages de valeur de D100.

En cas de rencontre avec un navire non aventurier

Zone	Proximité des côtes	Navire seul			Groupe de navires	
		Navire de commerce	Navire de guerre	Navire de pêche	Navires de commerce voyageant de conserve	Convoi****
Atlantique Nord	N	1-55	56-57	58-60	61-80	81-100
Atlantique Sud	N	1-39	40	41	42-60	61-100
Nouvelle-France	O	1-63	64	65-70	71-90	91-100
Nouvelle-France	N	1-55	56-57	58-60	61-80	81-100
Colonies anglaises*	O	1-53	54-56	57-60	61-80	81-100
Colonies anglaises*	N	1-55	56-57	58-60	61-80	81-100
Caraïbes	O/N	1-75	76-79	80	81-90	91-100
*Amérique du Sud***	O	1-58	59	60	61-80	81-100
*Amérique du Sud***	N	1-39	40	41	42-60	61-100
*Amérique du Sud****	O	1-48	49	50	51-70	71-100
*Amérique du Sud****	N	1-19	20	21	22-30	31-100
Europe	O/N	1-72	73-78	79-80	81-90	91-100
Méditerranée	N	1-74	75-78	79-80	81-90	91-100
Afrique du Nord	O	1-75	76-77	78-80	81-90	91-100
Afrique du Nord	N	1-74	75-78	79-80	81-90	91-100
Afrique Occidentale	O	1-67	68-70	71	72-90	91-100
Afrique Occidentale	N	1-29	30	31	32-40	41-100
Afrique du Sud	O	1-33	34	35	36-50	51-100
Afrique du Sud	N	1-29	30	31	32-40	41-100
Afrique Orientale	O/N	1-69	70	71	72-90	91-100
Proche Orient (dont Mer Rouge)	O/N	1-51	52-55	56	57-70	71-100
Océan Indien	N	1-38	39-40	41	42-50	51-100
Empire Mogol	O	1-58	59-60	61	62-80	81-100
Empire Mogol	N	1-29	30	31	32-40	41-100
Ceylan	O	1-19	20	21	22-40	41-100
Ceylan	N	1-34	35	36	37-50	51-100
Indonésie	O/N	1-39	40	41	42-60	61-100
Mer de Chine	O/N	1-39	40	41	42-70	71-100
Pacifique	N	1-19	20	21	22-30	31-100

* Colonies anglaises d'Amérique du Nord
** Côté Atlantique
*** Côté Pacifique
**** Dans les régions suivantes, le convoi a 1 chance sur un D100 d'être : la Flotte au Trésor à La Havane ou dans le Détroit de Floride, la Flotte de Terre Ferme au Vénézuela ou en Nouvelle-Grenade, la Flotte de l'Argent entre le Chili et Panama, et le Galion de Manille entre Malacca et Acapulco. Le reste du temps (99 chances sur 100), le convoi est protégé par un à quatre navires de guerre, à moins qu'il ne soit à même de se défendre lui-même, comme un convoi d'East Indianmen. Notez qu'on ne trouve jamais de convoi d'interlopes.

Nature de la cargaison ?

Cet appendice vous permet de donner à vos joueurs un panel de cargaison à la fois très varié, inattendu même, mais parfaitement historique.

Trois cas : la cargaison est transportée par la Flotte au Trésor (constituée de la Flotte de Nouvelle-Espagne passant par les Antilles et de la Flotte de Terre Ferme passant par le continent, du Venezuela à Vera Cruz), appelée aussi la Flotte des Indes, la Flotte de l'Argent ou le Galion de Manille, et elle est composée de ce qu'il existe de plus cher ; ou bien elle est transportée par un navire ou un convoi hauturier pour approvisionner les Indes en esclaves, l'Europe en épices, etc. ; ou encore elle est transportée par un petit caboteur, qui fait du commerce local. Dans le premier cas, le trajet de ces flottes est déterminé à l'avance.

La nature de la cargaison dépend de ces trois alternatives, mais également bien entendu de la dernière région commerciale d'où est parti le navire. Commencez donc par déterminer d'où viennent les marchandises transportées par la prise, en fonction de la région où vous vous l'avez arraisonnée.

Point de départ des flottes transportant les trésors espagnols

Les Flottes au Trésor contiennent avant tout de l'or et de l'argent, des mines du Pérou et de Nouvelle-Grenade principalement, mais également de nombreuses denrées. Vous devez déterminer l'or transporté par le galion de la flotte que vous avez pris, et tirer **au hasard** une cargaison dans la table correspondant à **chaque** point de départ indiqué.

Or et argent transportés par les Flottes au Trésor

Flotte	Sur le navire amiral*	Sur un galion*	Sur un marchand*	Sur un petit navire*
Flotte de Nouvelle-Espagne	1D100×1 000	1D12×100	1D12×100	1D100
Flotte de Terre-Ferme[1]	1D100×2 000	1D12×100	1D12×50	1D100
Flotte de Terre-Ferme[2]	1D100×20 000	1D12×1 000	1D12×100	1D12×20
Flotte de Terre-Ferme[3]	1D100×150 000	1D100×10 000	1D20×1 000	1D20×100
Flotte au Trésor (ou Flotte des Indes)	1D100×200 000	1D100×5 000	1D12×1 000	1D12×100
Flotte de l'Argent	1D100×200 000	1D100×10 000	1D100×100	1D20×100
Galion de Manille[4]	1D12 millions	1D6 millions	-	-

* En pièces de huit
1 Nouvelle-Grenade et Venezuela
2 Du Guatemala au Panama
3 Nouvelle-Espagne et nord-ouest de Cuba
4 Dans les faits, il s'agit parfois de plusieurs galions (Thomas Cavendish en a capturé un petit, Olivier Van Noort a coulé le galion amiral...).

Table des régions de départ des Flottes au Trésor

Région actuelle	Flottes (Régions de départ ou de passage)
Côte-est d'Amérique du Nord[1]	Flotte au Trésor (Grandes Antilles, Petites Antilles, Nouvelle-Grenade et Venezuela, du Guatemala au Panama, Nouvelle-Espagne, Amérique (Côte Pacifique), Indonésie et Philippines, Extrême Orient)
Grandes Antilles	Flotte de Nouvelle-Espagne (Europe, Petites Antilles), Flotte de Terre-Ferme[2] (Nouvelle-Grenade et Venezuela, du Guatemala au Panama, Nouvelle-Espagne, Amérique (Côte Pacifique), Indonésie et Philippines, Extrême Orient)
Petites Antilles	Flotte de Nouvelle-Espagne (Europe, Petites Antilles)
Nouvelle-Grenade et Venezuela	Flotte de Terre Ferme (Europe, Nouvelle-Grenade et Venezuela)
Du Guatemala au Panama	Flotte de Terre Ferme (Europe, Nouvelle-Grenade et Venezuela,Du Guatemala au Panama)
Nouvelle-Espagne[3]	Flotte de Terre Ferme (Europe, Nouvelle-Grenade et Venezuela, Du Guatemala au Panama, Nouvelle-Espagne)
Amérique du Sud (Pacifique)	Flotte de l'Argent (Amérique du Sud (Pacifique))
Amérique Centrale (Pacifique)	Flotte de l'Argent (Amérique du Sud (Pacifique))
Amérique du Nord (Pacifique)	Galion de Manille (Indonésie et Philippines, Extrême Orient)
Indonésie et Philippines	Galion de Manille (Indonésie et Philippines, Extrême Orient)
Extrême Orient	Galion de Manille (Indonésie et Philippines, Extrême Orient)

1 En Floride et en Caroline du Sud seulement
2 Le long de la côte nord-ouest de Cuba seulement
3 De la Floride au Honduras

Point de départ des navires ou convois hauturiers (traversant mers et océans)

Pour la région où vous venez de faire votre prise, jetez un D10 et regardez d'où votre proie vient. En cas d'incompatibilité évidente du fait de la date, de la nationalité de la cible ou de sa compagnie commerciale, relancez le dé (si vous avez un doute sur cette incompatibilité, ne relancez pas le dé).

Point de départ de la prise (petits caboteurs)

Le caboteur a 90% de chance d'avoir dans ses cales de la marchandise de la région, et 10% d'être chargé de denrées d'une région proche à condition qu'elle soit sur la même côte ou que l'on puisse la rejoindre par cabotage, c'est-à-dire sans quitter la côte de vue ou bien de cap en cap.

En Europe

Lancez un D6 pour déterminer si le navire quitte son pays où s'il y revient.

Nationalité	Navire en partance[1-3]	Autres régions de départ que le pays[1 chance sur 2]
Anglais	Europe du Nord	Baie d'Hudson et Terre-Neuve[1-7], Côte-est d'Amérique du Nord[8-23], Grandes Antilles[24-34], Petites Antilles[35-41], Maghreb[42], Egypte[43], nord-ouest de l'Afrique[44-45], Afrique Orientale[46], Mascareignes[47], Madagascar[48], Europe méditerranéenne (1713-1802)[49], Méditerranée orientale[50], Mer Rouge[51], Arabie[52], Perse[53], Surate et Péninsule de Gujarat[54-58], Côte de Malabar[59-68], Cap Comorin et Ceylan[69], Côte de Coromandel[70-76], Bengale (depuis 1757)[77-82], du Siam au Tonkin[83-86], Chine[87-91], Indonésie et Philippines[92-100]
Autrichien (depuis 1722)	Europe méditerranéenne	Europe méditerranéenne[1-70], Bengale[71-100]
Duché de Courlande	Europe du Nord	Petites Antilles (1634-1690)
Danois	Europe du Nord	Petites Antilles, Golfe de Guinée, Côte de Coromandel
Espagnol	Europe du Sud (Atlantique)	Maghreb[1], Grandes Antilles[2-11], Nouvelle-Espagne[12-30], du Guatemala au Panama[31-39], Nouvelle-Grenade et Venezuela[40-45], Argentine[46-48], Guatemala, Costa Rica et Panama (Pacifique) (Pacifique)[50-52], Nouvelle-Grenade (Pacifique)[53-61], Pérou[62-75], Chili[76-80], Golfe de Guinée (depuis 1778)[81-83], Méditerranée orientale[84], Chine[85-90], Indonésie et Philippines[91-100]
Français	Europe du Nord[1-50], Europe du Sud (Atlantique)[51-100]	Acadie, Baie d'Hudson et Terre-Neuve[1-14], Grandes Antilles[15-30], Petites Antilles[31-63], Guyane[64-73], nord-ouest de l'Afrique[74-77], Méditerranée orientale[78], Mascareignes[79-80], Surate et Péninsule de Gujarat[81-85], Côte de Coromandel[86-100]
Néerlandais	Europe du Nord	Côte-est d'Amérique du Nord (1614-1676)[1], Petites Antilles[2-6], Venezuela (îles)[7-13], Guyana et Suriname[14-15], Brésil (1630-1654)[15-28], nord-ouest de l'Afrique (1617-1728)[29-32], Golfe de Guinée[33], sud-ouest de l'Afrique[34-39], Mer Rouge[40-41], Arabie[42-43], Perse[44-45], Surate et Péninsule de Gujarat (1617-1744)[46-51], Côte de Malabar (1660-1795)[52-57], Cap Comorin et Ceylan (1602-1802)[58-64], Côte de Coromandel (1608-1795)[65-73], Bengale (1636-1798)[74-79], du Siam au Tonkin[80-85], Chine, Mer de Chine, Corée et Japon[86-91], Indonésie et Philippines[92-100]
Portugais	Europe du Sud (Atlantique)	Brésil[1-18], Maghreb[19-22], nord-ouest de l'Afrique[23-28], Golfe de Guinée[29-34], sud-ouest de l'Afrique[35-40], Afrique Orientale[41], Méditerranée orientale[42], Perse[43-46], Surate et Péninsule de Gujarat[47-52], Côte de Malabar[53-59], Cap Comorin et Ceylan (1505-1656)[60-66], Côte de Coromandel (1525-1662, 1687-1749)[67-73], Bengale (1537-1666)[74-80], Chine[81-89], Indonésie et Philippines[90-100]
Suédois	Europe du Nord	Amérique du Nord (1638-1655), Petites Antilles (depuis 1785)
Pays méditerranéen		Europe du Sud (Atlantique)[1-10], Europe méditerranéenne[11-30], Maghreb[31-70], Méditerranée Orientale[71-100]
Autre		Europe du Nord[1-33], Europe du Sud (Atlantique)[34-66], Europe méditerranéenne[67-100]

Dans les Indes Occidentales (Atlantique et Caraïbes)

Région Actuelle	Régions de départ possibles
Amérique du Nord	
Acadie, Baie d'Hudson et Terre-Neuve	Europe du Nord[1-85], Côte-est d'Amérique du Nord[86-96], Grandes Antilles[97-99], Petites Antilles[100]
Côte-est d'Amérique du Nord	Europe du Nord[1-80], Acadie, Baie d'Hudson et Terre-Neuve[81-87], Grandes Antilles[87-94], Petites Antilles[95-100]
Amérique Centrale	
Grandes Antilles	Grandes Antilles[1-50], Europe du Nord[51-59], Europe du Sud (Atlantique)[60-78], nord-ouest de l'Afrique[79-85], Golfe de Guinée[86-93], sud-ouest de l'Afrique[94-99], Madagascar[100]
Petites Antilles	Petites Antilles[1-50], Europe du Nord[51-59], Europe du Sud (Atlantique)[60-78], nord-ouest de l'Afrique[79-85], Golfe de Guinée[86-93], sud-ouest de l'Afrique[94-99], Madagascar[100]
Nouvelle-Espagne	Nouvelle-Espagne[1-50], Europe du Sud (Atlantique)[51-77], nord-ouest de l'Afrique[78-85], Golfe de Guinée[86-], sud-ouest de l'Afrique[88], Madagascar[100]
Du Guatemala au Panama	Nouvelle-Espagne[1-50], Europe du Sud (Atlantique)[51-77], nord-ouest de l'Afrique[78-85], Golfe de Guinée[86-], sud-ouest de l'Afrique[88], Madagascar[100]
Nouvelle-Grenade et Venezuela	Nouvelle-Espagne[1-50], Europe du Sud (Atlantique)[51-77], nord-ouest de l'Afrique[78-85], Golfe de Guinée[86-], sud-ouest de l'Afrique[88], Madagascar[100]
Amérique du Sud	
Guyane, Guyana et Suriname	Guyane, Guyana et Suriname[1-50], Europe du Nord[51-76], Côte-est d'Amérique du Nord (1614-1676)[77-80], Petites Antilles[81-86], Venezuela (îles)[87-93], Brésil (1630-1654)[94-100]
Brésil	Brésil[1-50], Europe du Nord (1630-1654)[51-65], Europe du Sud (Atlantique) [66-90], Guyane, Guyana et Suriname (1630-1654)[91-98], Indonésie et Philippines[99-100]
Argentine	Argentine[1-50], Europe du Sud (Atlantique)[51-88], Chili[89-91], Pérou[92-94], Nouvelle-Grenade (Pacifique)[95-97], Indonésie et Philippines[98-100]
Sur la côte Pacifique d'Amérique	
Mexique	Mexique[1-50], Indonésie et Philippines[51-60], Guatemala, Costa Rica et Panama (Pacifique)
Guatemala, Costa Rica et Panama	Guatemala, Costa Rica et Panama (Pacifique)[1-50], Mexique[51-55], Nouvelle-Grenade[56-68], Pérou[68-82], Chili[83-91], Chine[92-95], Indonésie et Philippines[96-100]
Nouvelle-Grenade	Nouvelle-Grenade[1-50], Mexique[51-52], Guatemala, Costa Rica et Panama (Pacifique)[56-69], Pérou[70-88], Chili[89-97], Chine[98], Indonésie et Philippines[99-100]
Pérou	Pérou[1-50], Mexique[51-52], Guatemala, Costa Rica et Panama (Pacifique)[56-61], Nouvelle-Grenade[62-73], Chili[74-97], Chine[99], Indonésie et Philippines[100]
Chili	Chili[1-50], Nouvelle-Grenade[51-55], Pérou[56-100]

En Afrique

Région Actuelle	Points de départ possibles
Afrique du Nord	
Maghreb	Maghreb[1-50], Europe du Nord[51-59], Europe du Sud (Atlantique)[60-68], Europe méditerranéenne[69-77], Egypte[78-87], Méditerranée orientale[88-95], nord-ouest de l'Afrique[96-100]
Egypte	Egypte[1-50], Europe du Nord[51-59], Europe du Sud (Atlantique)[60-68], Europe méditerranéenne[69-77], Maghreb[78-87], Méditerranée orientale[88-97], nord-ouest de l'Afrique[98-100]
Afrique Occidentale	
Nord-ouest	Nord-ouest de l'Afrique[1-50], Europe du Nord[51-64], Europe du Sud (Atlantique)[65-72], Côte-est d'Amérique du Nord (depuis 1776)[73-79], Golfe de Guinée[80-82], sud-ouest de l'Afrique[83-84], Afrique Orientale[85-86], Mascareignes[87], Madagascar[88], Surate et Péninsule de Gujarat[89-90], Côte de Malabar[91-92], Cap Comorin et Ceylan[93], Côte de Coromandel[94-95], Bengale[96-97], du Siam au Tonkin[98], Chine, Mer de Chine, Corée et Japon[99], Indonésie et Philippines[100]
Golfe de Guinée	Golfe de Guinée[1-50], Europe du Nord[51-64], Europe du Sud (Atlantique)[65-72], Côte-est d'Amérique du Nord (depuis 1776)[73-79], nord-ouest de l'Afrique[80-82], sud-ouest de l'Afrique[83-84], Afrique Orientale[85-86], Mascareignes[87], Madagascar[88], Surate et Péninsule de Gujarat[89-90], Côte de Malabar[91-92], Cap Comorin et Ceylan[93], Côte de Coromandel[94-95], Bengale[96-97], du Siam au Tonkin[98], Chine, Mer de Chine, Corée et Japon[99], Indonésie et Philippines[100]
Sud-ouest[a]	Sud-ouest de l'Afrique[1-50], Europe du Nord[51-64], Europe du Sud (Atlantique)[65-72], Côte-est d'Amérique du Nord (depuis 1776)[73-79], nord-ouest de l'Afrique[80-82], Golfe de Guinée[83-84], Afrique Orientale[85-86], Mascareignes[87], Madagascar[88], Surate et Péninsule de Gujarat[89-90], Côte de Malabar[91-92], Cap Comorin et Ceylan[93], Côte de Coromandel[94-95], Bengale[96-97], du Siam au Tonkin[98], Chine, Mer de Chine, Corée et Japon[99], Indonésie et Philippines[100]

Région Actuelle	Points de départ possibles
Afrique Orientale	
Afrique Orientale[b]	Afrique Orientale[1-50], Europe du Sud (Atlantique)[51-52], Madagascar[53-55], Mer Rouge[56-62], Arabie[63-69], Perse[70-73], Surate et Péninsule de Gujarat[74-82], Côte de Malabar[83-90], Cap Comorin et Ceylan[91-96], Bengale[93-97], du Siam au Tonkin[98], Chine, Mer de Chine, Corée et Japon[99], Indonésie et Philippines[100]
Océan Indien	
Mascareignes[c]	Mascareignes[1-15], Europe du Nord[16-40], Europe du Sud (Atlantique)[41-50], Madagascar[51-56], Surate et Péninsule de Gujarat[54-62], Côte de Malabar[63-74], Cap Comorin et Ceylan[75-81], Bengale[82-90], du Siam au Tonkin[91-93], Chine, Mer de Chine, Corée et Japon[94-97], Indonésie et Philippines[98-100]
Comores	Europe du Nord[1-40], Europe du Sud (Atlantique)[41-50], Madagascar[51-53], Mer Rouge[54-57], Arabie[58-61], Perse[62-63], Surate et Péninsule de Gujarat[64-71], Côte de Malabar[72-78], Cap Comorin et Ceylan[79-84], Bengale[85-90], du Siam au Tonkin[91-94], Chine, Mer de Chine, Corée et Japon[95-97], Indonésie et Philippines[98-100]
Madagascar	Madagascar[1-8], Europe du Nord[9-49], Europe du Sud (Atlantique)[50-59], Mer Rouge[59-60], Arabie[61-63], Perse[63-64], Surate et Péninsule de Gujarat[65-71], Côte de Malabar[72-78], Cap Comorin et Ceylan[79-84], Bengale[85-90], du Siam au Tonkin[91-94], Chine, Mer de Chine, Corée et Japon[95-97], Indonésie et Philippines[98-100]
Seychelles	Europe du Nord[1-40], Europe du Sud (Atlantique)[41-50], Madagascar[51-55], Mer Rouge[56-57], Arabie[58-59], Perse[60-61], Surate et Péninsule de Gujarat[62-70], Côte de Malabar[71-78], Cap Comorin et Ceylan[79-84], Bengale[85-90], du Siam au Tonkin[91-94], Chine, Mer de Chine, Corée et Japon[95-97], Indonésie et Philippines[98-100]

Dans les Indes Orientales

Région Actuelle	Points de départ possibles
Proche-Orient	
Méditerranée orientale	Méditerranée orientale[1-50], Europe méditerranéenne[51-66], Maghreb[67-83], Egypte[84-100]
Mer Rouge	Mer Rouge[1-50], Arabie[51-75], Perse[76-84], Empire Moghol[P,85-100]
Arabie	Arabie[1-50], Mer Rouge[51-61], Perse[62-64], Surate et Péninsule de Gujarat[65-76], Côte de Malabar[76-80], Cap Comorin et Ceylan[N,81-85], Côte de Coromandel[N,86-89], Bengale[N,90-92], du Siam au Tonkin[N,92-94], Chine, Mer de Chine, Corée et Japon[N,95-97], Indonésie et Philippines[N,98-10
Perse	Perse[1-50], Mer Rouge[51-70], Arabie[70-90], Surate et Péninsule de Gujarat[91-98], Côte de Malabar[99-100]
Empire Moghol	
Surate et Péninsule de Gujarat	Surate et Péninsule de Gujarat[1-50], Europe du Nord[51-72], Europe du Sud (Atlantique)[72-82], Afrique Orientale[E,83-84], Madagascar[E,85-86], Mer Rouge[E,87-88], du Siam au Tonkin[N,89-91], Chine, Mer de Chine, Corée et Japon[N,92-95], Indonésie et Philippines[N,96-100]
Côte de Malabar	Côte de Malabar[1-50], Europe du Nord[51-72], Europe du Sud (Atlantique)[72-82], Afrique Orientale[E,83-84], Madagascar[E,85-86], Mer Rouge[E,87-88], du Siam au Tonkin[N,89-91], Chine, Mer de Chine, Corée et Japon[N,92-95], Indonésie et Philippines[N,96-100]
Cap Comorin et Ceylan	Cap Comorin et Ceylan[1-50], Europe du Nord[51-80], Europe du Sud (Atlantique)[81-82], Afrique Orientale[E,83-84], Madagascar[E,85-86], Mer Rouge[E,87-88], du Siam au Tonkin[N,89-91], Chine, Mer de Chine, Corée et Japon[N,92-95], Indonésie et Philippines[N,96-100]
Côte de Coromandel	Côte de Coromandel[1-50], Europe du Nord[51-72], Europe du Sud (Atlantique)[72-82], Afrique Orientale[E,83-84], Madagascar[E,85-86], Mer Rouge[E,87-88], du Siam au Tonkin[N,89-91], Chine, Mer de Chine, Corée et Japon[N,92-95], Indonésie et Philippines[N,96-100]
Bengale	Bengale[1-50], Europe du Nord[51-72], Europe du Sud (Atlantique)[72-82], Afrique Orientale[E,83-84], Madagascar[E,85-86], Mer Rouge[E,87-88], du Siam au Tonkin[N,89-91], Chine, Mer de Chine, Corée et Japon[N,92-95], Indonésie et Philippines[N,96-100]
Extrême-Orient	
Du Siam au Tonkin	Du Siam au Tonkin[1-50], Europe du Nord[51-80], Arabie[N,81-83], Surate et Péninsule de Gujarat[N,84-85], Côte de Malabar[N,86-87], Cap Comorin et Ceylan[N,88-89], Bengale[N,90-91], Chine, Mer de Chine, Corée et Japon[92-96], Indonésie et Philippines[97-100]
Chine, Mer de Chine, Corée et Japon	Chine, Mer de Chine, Corée et Japon[1-50], Europe du Nord[51-75], Mexique (Pacifique)[76-77], Guatemala, Costa Rica et Panama (Pacifique)[77-78], Nouvelle-Grenade-Pacifique[79], Pérou[80], Arabie[N,81-83], Surate et Péninsule de Gujarat[N,84-85], Côte de Malabar[N,86-87], Cap Comorin et Ceylan[N,88-89], Bengale[N,90-91], du Siam au Tonkin[92-96], Indonésie et Philippines[97-100]
Indonésie et Philippines[d]	Indonésie et Philippines[1-50], Europe du Nord[51-75], Mexique (Pacifique)[76-77], Guatemala, Costa Rica et Panama (Pacifique)[77-78], Nouvelle-Grenade-Pacifique[79], Pérou[80], Arabie[N,81-83], Surate et Péninsule de Gujarat[N,84-85], Côte de Malabar[N,86-87], Cap Comorin et Ceylan[N,88-89], Bengale[N,90-91], du Siam au Tonkin[92-96], Chine, Mer de Chine, Corée et Japon[97-100]

a Du Congo au Cap de Bonne Espérance
b Du Mozambique à la Mer Rouge
c Île Bourbon (NdlA : La Réunion), Île de France (NdlA : Maurice), Île Rodrigues
d Malaisie et Indonésie
E Esclaves seulement
N Néerlandais seulement (1603)
P Pélerins seulement

Détermination de la cargaison

Procédure de détermination de la cargaison

Trouvez la table correspondant à la région de départ du navire dans la section *Cargaison suivant les régions,* page 522.

1) Lancez un D100, dont le résultat vous indique une des denrées transportées par le navire.
2) Lancez un D10. Si son résultat est supérieur ou égal au « Volume » de la cargaison, recommencez depuis 1) (détermination de la cargaison par un D100).
3) La Proportion (Volume/Somme des Volumes) de chaque denrée dans la cargaison est approximativement égale au chiffre indiqué dans la colonne « Relance » (NdlA : nul besoin de se munir d'un outil de calcul, opérez un calcul approximatif).
4) La Charge des cales – ou pourcentage du tonnage utile rempli par des denrées – est égale à 40+D6×10%.
5) Pour chaque denrée, sa quantité à bord de la prise, en nombre d'unités (Tonneau, 100kg, 10kg, etc. selon le cas) comme indiqué dans la table de provenance ou dans la Table des cargaisons (voir *La Révolte* pages 285 et 308), est égale à :

Quantité d'une denrée = Tonnage utile du navire × Charge des cales / 100 × Proportion de la denrée dans la cargaison

Cas des pièces de monnaie et passagers de marque transportés.

Lorsque la nature de la cargaison est soit des pièces de monnaies provenant d'une vente (marchandises ou esclaves), soit des passagers de marque, ce qui suit vous indique le montant en pièces de huit (pour la vente de cargaison), ou bien la valeur en pièces de huit des rançons qui peuvent être obtenues pour des passagers de rang social important.

- **Modificateur au D100**.

Avant de consulter la table qui suit, lancez un D100 et ajoutez les modificateurs suivants :

- **Valeur monétaire maximum**.

Lancez un D100, ajoutez le modificateur suivant et consultez la Table des rançons et des valeurs monétaires transportées par la prise.

Table des rançons et des valeurs monétaires transportées par la prise

D100 Modifié	Nombre de pièces de huit*	Passagers de marque**
15 ou moins	1	Insignifiant
15-24	2	Fille de marchand
25-39	4	Nonne
40-44	6	Moine
45-49	8	Vicaire
50-64	10	Prêtre
65-74	20	Fils de marchand
75-89	40	Fils unique de marchand
90-94	60	Fils de notable
95-99	80	Bâtard de petite noblesse
100-114	100	Fils unique de notable
115-124	200	Simple marchand
125-139	400	Mère supérieure
140-144	600	Abbé
145-149	800	Fille de noble
150-164	1 000	Fils de noble
165-174	2 000	Gentilhomme
175-189	4 000	Bâtard de grande noblesse
190-194	6 000	Notable
195-199	8 000	Fille de grand noble
200-214	10 000	Fils de grand noble
215-224	20 000	Fils aîné de grand noble
225-239	40 000	Baronnet ou officier de port
240-244	60 000	Riche marchand ou officier de marine
245-249	80 000	Évêque ou Indendant
250-264	100 000	Baron ou Officier supérieur de port
265-274	200 000	Marquis ou Officier supérieur de marine
275-289	400 000	Archevêque
290-294	600 000	Gouverneur, Consul
295-299	800 000	Comte
300-314	1 000 000	Cardinal
315-324	2 000 000	Duc
325-339	4 000 000	Vice-roi
340-344	6 000 000	Membre de la famille royale
345-349	8 000 000	Maréchal ou Général des Armées navales
350-364	10 000 000	Prince
365-374	20 000 000	Reine
375-389	40 000 000	Prince héritier
390-394	60 000 000	Roi
395-399	80 000 000	Relancer le D100
400 et plus	100 000 000	Relancer le D100

* Valeur monétaire des pièces de monnaie transportées ou des passagers de marque, selon le cas

** En cas de possibilités multiples, lancez un D6 pour déterminer de quel type de passager il s'agit

Modificateur au D100 =
Modificateur de Richesse
+ Tonnage du navire /10 (max. 100)
+1 par canon de bordée
+ 10 × Réussite du Test de Commerce (Éru) pour trouver le navire.

Exemple : Francis de Vercourt a obtenu 4 Succès en Commerce (Modificateur de commerce : +40), ce qui l'a mis sur la route de sa prise, qui contient des espèces sonnantes et trébuchantes résultant de la vente d'esclaves en provenance de Nouvelle-Espagne (Modificateur de richesse : D100+20 = 41). Cette prise jauge 180 tonneaux (Modificateur de taille : +18) et porte 10 canons. Le modificateur total du D100 est donc de 71+30+18+10=129. Guillaume, le joueur de Vercourt, lance un D100 et obtient 23. Avec le modificateur, cela donne 129+23=152, soit une valeur monétaire maximum de 1000 pièces de huit.

Exemple (suite) : L'équipage de Vercourt a également mis la main sur un passager de marque. Le modificateur de richesse est D100+10 = 89, ce qui donne un modificateur au D100 de 68+30+18+10 = 126. Cette fois-ci, Guillaume obtient 63 au D100, ce qui donne un résultat de 189. Le passager, désormais prisonnier de l'équipage de Vercourt, est un fils de grand noble, pour lequel une rançon de 4000 pièces de huit pourrait être obtenue.

Règle optionnelle : Valeur monétaire réelle

Pour les pièces de monnaies transportées uniquement – donc en-dehors du cas des passagers à rançonner –, la valeur monétaire réelle est dans les faits inférieure à la valeur maximum, car elle dépend du montant de cet argent utilisé pour acquérir une nouvelle cargaison. Un navire vide a donc plus de chances de transporter un montant important en espèces qu'un navire qui a rempli ses cales.

Valeur réelle =
Valeur maximum × Proportion dans la cargaison[1]

1. Voir Procédure de détermination de la cargaison, page 519

- **Valeur monétaire réelle**.

Si vous ne voulez pas rallonger la durée de détermination de la cargaison, la valeur monétaire réelle est égale à la valeur monétaire maximale.

Quel type de navire ?

Vous pouvez déterminer le type de navire rencontré en en choisissant un dans la liste correspondant à la zone géographique recherchée page 567. Ce type de liste est cumulatif, comme indiqué dans ladite section.

Les navires utilisés par les Européens sont les navires appartenant à la catégorie de zone géographique la plus générale.

Navire d'aventurier

Rencontrer un navire d'un empire colonial ne vous empêche pas de rencontrer un aventurier (aventurier, flibustier, corsaire, pirate, ou chasseur de pirate).

Précision de la recherche de l'aventurier

La présence éventuelle d'aventurier, indépendamment de la rencontre déterminée ci-dessus, vous avez deux possibilités :

- recherchez dans la partie « Activité pirate » (page 172) le lieu ou se trouvent les PJ et à la date de l'aventure si la présence d'aventuriers hors-la-loi, en marge de la loi ou bien chassant des pirates est attestée. Des cartes vous sont données pour mieux localiser les endroits où trouver ces aventuriers. Si c'est le cas, à vous de voir si vous voulez introduire ou non cet aventurier, sur lequel vous trouverez des informations page 78. Si vous ne trouvez aucun aventurier à cette date en ce lieu, cela ne signifie pas qu'il n'y en a pas – tout n'est pas connu sur la vie des pirates et des flibustiers, très loin de là, et les corsaires, agissant légalement, ne sont pas répertoriés dans « Activité pirate ». Vous pouvez donc si vous le souhaitez vous référer au point suivant.
- cherchez dans le chapitre « Aventurier » page 575 la liste des aventuriers croisant dans la zone géographique du navire des joueurs à la date appropriée.

Concentration d'aventuriers

Les chances (**Ch**) de rencontrer un aventurier sont égales à la moitié du nombre approximatif de lignes dans la liste d'aventuriers. Le dé à lancer est indiqué dans la table suivante :

Dé de rencontre de navire en croisant* dans une zone

Zone géographique	Chance de rencontrer un navire	
	Par jour	Par semaine
Mer ou océan	D1000	D100
Au large d'une côte*	D100	D20
Sur une route commerciale	D20	D6
Près des côtes*	2D20	D10
À un mouillage forain	D20	D6
À un comptoir	D100	D20
Au port	D100	D20

L'aventurier rencontré

Si vous rencontrez un aventurier, vous pourrez trouver le nom de cet aventurier de la page 78 à la page 155, ainsi que des détails sur son navire.

Quel type de navire ?

En cas d'absence d'information sur le gréement du navire, vous pourrez déterminer celui-ci comme pour le navire de commerce.

La situation

Si vous avez croisé à la fois un navire de commerce, de guerre ou de pêche et un navire d'aventurier, ce dernier peut :

- être en plein combat naval avec son ennemi (avec l'avantage ou non),
- être en plein abordage (avec l'avantage ou non),
- s'être rendu à l'ennemi,
- être prisonnier ou au contraire emmener sa prise avec lui.
- Sinon, il est seul et peut :
- faire de l'eau et le plein de vivres,
- faire relâche pour réparer ou caréner,
- faire bombance ou être en pleine beuverie,
- préparer un plan d'action,
- attendre un compagnon à qui il a donné rendez-vous,
- attendre une proie, qui peut être votre navire,
- etc.



Cargaison suivant les régions

Europe

Europe du Nord

D100	Volume	Cargaison
1	3	bas de soie et de laine
2-5	9	blé d'Europe du Nord
6-11	8	bois de construction d'Europe du Nord
12-16	7	caisses de clous (50kg) (P : 21, N : 14, E : 7)
17-18	3	caisses de livres non-précieux (P : 120, N : 80, E : 60)
19	2	caisses de livres précieux (P : 1000, N : 900, E : NA)
20-21	5	calvados de France
22	2	chapeaux
23	3	cire blanche d'Allemagne (1T) (P : 175, N : 150, E : 100)
24-26	9	cuivre de Cornouailles
27-30	8	délinquants (vers le Nouveau Monde)
31	4	dentelles, tissus d'or et d'argent
32-36	9	fer de Lorraine ou de Clermont-Ferrand, brut ou ouvré : socs de charrues, fers à cheval par milliers de douzaines
37-43	10	or ou argent pour les Indes Orientales (East Indianman seulement) (Mod. de richesse : +80)
44-49	10	outils pour les colonies (1T) (P : 200, N : 150, E : 100)
50-57	2	pacotille pour l'achat d'esclaves (par esclave) (P : 6, N : 4, E : 3)
58-59	4	papier de France
60-61	1	passagers de marque (Mod. de richesse : +D100-10)
62-63	9	pièces de monnaie résultant de la vente de marchandises (Mod. de richesse : +20 (D100+20 dans les ports))
64-67	8	convoi exceptionnel d'exemplaires uniques de pièces de monnaies (Mod. de richesse : -10)
68-71	8	prostituées (vers le Nouveau Monde)
72-73	9	salpêtre (1T) (P : 120, N : 100, E : 50)
75-77	9	sel de Bretagne ou de Pologne
78	1	silex du Danemark, d'Alsace ou de Clermont-Ferrand (10kg) (P : 800, N : 800, E : NA (interdit à la vente à l'étranger))
79-81	10	toiles de Rouen, de Bretagne ou de Hollande, ou draps de France ou d'Angleterre
82-83	3	trousses de soin, avec simples, trépan et instruments de chirurgie
84-86	6	vêtements à la mode
87-89	5	vêtements de roturiers
90-92	8	vin l'Alsace et de Bourgogne
93-94	6	whisky d'Écosse ou d'Irlande
95	10	déjà pillé par un aventurier
96-100	-	vide

Europe du Sud (de la Vendée française à Gibraltar)

D100	Volume	Cargaison
1	2	bas de soie et de laine
2-5	7	caisses de clous (50kg) (P : 21, N : 14, E : 7)
7-8	3	caisses de livres non-précieux (P : 120, N : 80, E : 60)
9	2	caisses de livres précieux (P : 1000, N : 900, E : NA)
10	2	chapeaux
11-14	8	délinquants (vers le Nouveau Monde)
15	4	dentelles, tissus d'or et d'argent
16-18	10	draps de France
19-23	5	eau de vie
24-25	7	fer d'Ávila brut (utilisé notamment pour forger les armes de Tolède) (prix × 2)
26-28	9	fer de Biscaye (France), de Rio Tinto (Espagne) ou d'Ávila (utilisé à Tolède), brut ou ouvré : socs de charrues, fers à cheval par milliers de douzaines
29	8	huile d'olive et fruits secs de la campagne andalouse (1T) (P : 60, N : 50, E : 40)
20-31	10	lin des Asturies
32-24	10	mercure d'Almadén (Espagne) (100kg) (P : 50000, N : 50000, E : 20000)
35-39	10	or ou argent pour les Indes Orientales (Mod. de richesse : +100)
40-45	2	outils (1T) (P : 300, N : 200, E : 150)
46-51	4	pacotille pour l'achat d'esclaves (par esclave) (P : 6, N : 4, E : 3)
52-53	1	papier de France
54-56	2	passagers de marque (Mod. de richesse : +D100-10)
57-58	9	pièces de monnaie résultant de la vente de marchandises (Mod. de richesse : +30 (D100+30 dans les ports))

D100	Volume	Cargaison
59-60	9	pimentons de la Vera (Espagne) (1T) (P : 100, N : 80, E : 50)
61-63	8	poivre d'Espagne (piment doux) (1T) (P : 80, N : 70, E : 40)
64-67	9	prostituées (vers le Nouveau Monde)
68-70	9	salpêtre (1T) (P : 120, N : 100, E : 50)
71-73	9	sel de Cardonne (Espagne)
74-76	9	sel de Vendée
77	1	silex du Poitou (10kg) (P : 800, N : 800, E : NA (interdit à la vente à l'étranger))
78-80	8	sucre des Canaries (Espagne)
81-82	3	trousses de soin, avec simples, trépan et instruments de chirurgie
83-85	6	vêtements à la mode
86-88	5	vêtements de roturiers
89-94	4	vin de Madère ou de Bordeaux
95	10	déjà pillé par un aventurier
96-100	-	vide

Europe méditerranéenne

D100	Volume	Cargaison
1-2	1	bas de soie et de laine
3-4	3	caisses de livres non-précieux (P : 120, N : 80, E : 60)
5	2	caisses de livres précieux (P : 1000, N : 900, E : NA)
6-7	2	chapeaux
8-13	4	cire blanche du Levant (1T) (P : 175, N : 150, E : 100)
14-16	7	cotonnine de la Méditerranée (1T) (P : 500, N : 450, E : 400)
17-18	4	dentelles, tissus d'or et d'argent
18-26	9	fer des Alpes, brut ou ouvré : socs de charrues, fers à cheval par milliers de douzaines
27-30	8	huile d'olive et fruits secs de la campagne andalouse (1T) (P : 60, N : 50, E : 40)
31-34	4	papier de Gênes
35-42	6	paprika de Hongrie (1T) (P : 1000, N : 700, E : 600)
43-44	2	passagers de marque (Mod. de richesse : D100-10)
45-47	9	pièces de monnaie résultant de la vente de marchandises (Mod. de richesse : +20 (2D20+30 dans les ports))
48-53	8	poivre d'Espagne (piment doux) (1T) (P : 80, N : 70, E : 40)
54-55	9	sel de Cardonne (Espagne)
56-60	9	sel de Hongrie
61-65	9	sel noir de Chypre
66-69	8	sucre des Baléares (Espagne)
70-71	6	tissus nobles : velours, serges, étamines d'Italie
72-77	3	trousses de soin, avec simples, trépan et instruments de chirurgie
78-81	6	vêtements à la mode
82-88	5	vêtements de roturiers
89-94	5	vin de Hongrie
95	10	déjà pillé par un aventurier
96-100	-	vide

Indes Occidentales

Acadie, Baie d'Hudson et Terre-Neuve

D100	Volume	Cargaison
1-20	10	fourrures de Nouvelle-France (ex : castor) (1T) (P : 4000, N : 2000, E : 1000)
21-83	11	morue de Terre-Neuve (très demandée en Europe pour le repas du Vendredi Saint sur les navires) (1T) (P : 30, N : 10, E : 5)
84	9	passagers de marque (Mod. de richesse : D100-5)
85-89	9	pièces de monnaie résultant de la vente de marchandises (Mod. de richesse : D20 (D20+10 dans les ports))
90	7	déjà pillé par un aventurier
91-100	-	vide

Côte-est d'Amérique du Nord

D100	Volume	Cargaison
1-9	8	bois de construction de Nouvelle-Angleterre
10-16	7	chanvre du Maine (P : 20, N : 15, E : 5)
17-26	8	coton de Caroline du Sud
27-29	5	cuivre du Maine (P : 100, N : 100, E : 100)
30-35	9	fer du Maine
36-47	2	indigo de Caroline du Sud
48-51	8	maïs
52	2	passagers de marque (Mod. de richesse : D100)
53-65	6	pièces de monnaie résultant de la vente de marchandises (Mod. de richesse : +15 (D20+15 dans les ports))
66-73	8	poisson de Nouvelle-Angleterre (à destination des Caraïbes) (1T) (P : 5, N : 4, E : 2)
74-75	7	plomb du Maine (P : 30, N : 30, E : 30)

D100	Volume	Cargaison
76-79	7	riz de Caroline du Sud
80	2	safran de Pennsylvanie (depuis 1730)
81-94	6	tabac de Virginie (depuis 1606)
95	10	déjà pillé par un aventurier
96-100	-	vide

Mer des Caraïbes

Grandes Antilles

D100	Volume	Cargaison
1	7	acajou de Cuba (1T) (P : 350, N : 300, E : 200)
2	2	animaux exotiques (perroquet, singe, toucan)
3-8	8	café d'Hispaniola (faible production depuis 1721, production forte et croissante depuis 1755)
9-16	8	café de Cuba (depuis la fin du XVIIIe siècle)
17-21	8	café de la Jamaïque (croissante depuis 1728)
22-29	8	coton d'Hispaniola (production croissante depuis 1740 et très forte depuis 1764)
30-33	7	cuir d'Hispaniola et de La Tortue (1630-1700)
34-35	2	gingembre de Puerto Rico (1T) (P : 600, N : 500, E : 150)
36	2	passagers de marque (Mod. de richesse : +D100+5)
37-45	2	pièces de monnaie résultant de la vente de marchandises (Mod. de richesse : +30 (+60 dans les ports))
46-56	5	pièces de monnaie résultant de la vente d'esclaves (Mod. de richesse : D100+20)
57-59	4	piment antillais (1T) (P : 150, N : 120, E : 60)
60-62	4	piment de la Jamaïque (1T) (P : 150, N : 120, E : 60)
63-64	6	sel d'Hispaniola
65-82	9	sucre (depuis le milieu du XVIIe siècle)
83-85	6	tabac de La Tortue (1630-1700)
86-94	6	tabac des Grandes Antilles
95	4	tortue des Îles Caymans (1T) (P : 120, N : 100, E : 60)
96	10	déjà pillé par un aventurier
87-100	NA	vide

Nouvelle-Espagne (dont Yucatan et Honduras)

D100	Volume	Cargaison
1-4	7	acajou de Tabasco (Yucatan) (1T) (P : 300, N : 250, E : 150)
5-6	9	animaux exotiques (perroquet, singe, toucan)
7-16	8	cacao de Nouvelle-Espagne, de Santa Marta, Trujillo et Puerto Cabello (Honduras)
17-24	7	cardamone du Honduras (100kg) (P : 900, N : 750, E : 550)
25-29	6	cochenille de Nouvelle-Espagne
30-34	6	indigo de Louisiane
35-39	6	indigo du Yucatan
40-50	9	maïs
51-52	2	passagers de marque (Mod. de richesse : D100+10)
53-57	6	pièces de monnaie résultant de la vente de marchandises (Mod. de richesse : +20 (+50 dans les ports))
58-62	10	pièces de monnaie résultant de la vente d'esclaves (Mod. de richesse : D100+20)
63-67	4	piment ancho du Mexique (1T) (P : 150, N : 120, E : 60)
68-72	4	piment chipotle du Mexique (1T) (P : 150, N : 120, E : 60)
73-83	8	tabac de Nouvelle-Espagne
84-93	4	vanille du Mexique (seul producteur jusqu'en 1720) (1T) (P : 1400, N : 1200, E : 800)
94	10	déjà pillé par un aventurier
95-100	-	vide

Du Guatemala au Panama

D100	Volume	Cargaison
1-4	7	argent du Guatemala (1733-1753)
5-13	9	excellent cacao du Darien (prix × 1,25)
14-26	8	maïs
27-28	7	or du Guatemala (1733-1753)
29-32	6	passagers de marque (Mod. de richesse : D100)
33-48	6	pièces de monnaie résultant de la vente de marchandises (Mod. de richesse : +30 (+60 dans les ports))
49-72	10	pièces de monnaie résultant de la vente d'esclaves (Mod. de richesse : D100+5)
73-85	9	sel de Panama
86-88	10	déjà pillé par un aventurier
89-100	-	vide

Nouvelle-Grenade et Venezuela

D100	Volume	Cargaison
1-2	7	animaux exotiques (perroquet, singe, toucan)
3-10	8	cacao de Bahia de Porteté, de Maracaibo et de Gibraltar (Nouvelle-Grenade)
11-17	8	cacao de Curaçao (plaque tournante du cacao espagnol)
18-26	10	esclaves de Curaçao (D100 esclaves pour 100 tonneaux utiles du navire) du fait de la mortalité
27-30	8	maïs
31-34	5	passagers de marque (Mod. de richesse : + D100+5)
35-38	2	perles de Rio de la Hacha (1kg) (P : 10000, N : 9000, E : 2000)
39-60	6	pièces de monnaie résultant de la vente de marchandises (Mod. de richesse : +20 (+40 dans les ports))
61-71	10	pièces de monnaie résultant de la vente d'esclaves (Mod. de richesse : D100)
72-84	10	sel de Punta Araya (Venezuela) (utilisé par les Espagnols pour extraire l'argent)
85-94	9	sucre (depuis le milieu du XVIIe siècle)
95-95	10	déjà pillé par un aventurier
96-100	-	vide

Petites Antilles

D100	Volume	Cargaison
1	7	animaux exotiques (perroquet, singe, toucan)
2-7	9	cacao de la Martinique
8	5	café de la Guadeloupe, de la Martinique (très faible production depuis 1721)
9-11	6	cannelle
12	5	clous de girofle de la Grenade (depuis le dernier tiers du XVIIIe siècle)
13	8	coton (faible production)
14-17	7	curcuma de la Grenade (100kg) (P : 250, N : 200, E : 100)
18-22	6	indigo de la Guadeloupe et de la Martinique
23	3	macis (« fleur de muscade ») de la Grenade (100kg) (P : 1500, N : 1400, E : 900)
24-25	6	noix de muscade de la Grenade
26	2	passagers de marque (Mod. de richesse : D100)
27-32	6	pièces de monnaie résultant de la vente de marchandise (Mod. de richesse : +30 (+40 dans les ports))
23-39	8	pièces de monnaie résultant d'esclaves (Mod. de richesse : D100-5)
40-45	4	piment antillais (1T) (P : 150, N : 120, E : 60)
46-50	8	rhum de la Barbade (depuis 1627 ou 1688) mais sans distillation jusqu'au début du XVIIIe siècle
51-56	5	excellent rhum de la Martinique (depuis 1694), de la Guadeloupe (plus tard) (prix × 1,5)
57-61	9	riz de la Barbade
62-63	8	rocou (1T) (P : 500, N : 450, E : 100)
64-67	10	sel de Tobago
68-83	9	sucre (depuis le milieu du XVIIe siècle)
84-88	8	tabac de Saint Christophe (1628-1713), Saint Kitts (depuis 1628) et Nevis (1628-1706)
89-94	7	excellent tabac de la Martinique (prix × 1,5) jusqu'en 1674 (rapidement abandonné au profit du sucre)
95	3	vanille de la Martinique et de la Guadeloupe (depuis 1724, mais en faible quantité) (1T) (P : 1400, N : 1200, E : 800)
96	10	déjà pillé par un aventurier
97-100	-	vide

Amérique du Sud (Côte Atlantique de la Guyane à l'Argentine)

Guyane, Guyana et Suriname

D100	Volume	Cargaison
1-3	7	cacao de Suriname (faible production)
4-6	7	café de Guyane (faible production depuis 1725)
7-16	8	café du Suriname (depuis 1718)
17-27	8	maïs
28-40	6	pièces de monnaie résultant de la vente de marchandises (Mod. de richesse : +10 (+30 dans les ports))
41-54	10	pièces de monnaie résultant de la vente d'esclaves (Mod. de richesse : D100-20))
55-68	7	rhum de Guyane (depuis 1700)
69-76	6	rocou de Guyane (1T) (P : 500, N : 450, E : 100)
77-91	10	sucre (depuis le milieu du XVIIe siècle)
92-94	3	vanille de Guyane (depuis 1724, mais en faible quantité) (1T) (P : 1400, N : 1200, E : 800)
95	10	déjà pillé par un aventurier
96-100	-	vide

Brésil

D100	Volume	Cargaison
1-3	4	ambre gris du Brésil
4-5	7	cacao d'Amazonie (faible production)
6-10	6	cannelle du Brésil
11	2	diamants de Mato Grosso et de Minas Gerais (Brésil) (carré du nombre de carats × Extraordinaire : 50, Normal : 25, Grossier : 10)
12-20	10	esclaves (D100 esclaves pour 100 tonneaux utiles du navire) du fait de la mortalité (Rio de Janeiro est la plaque tournante du commerce triangulaire)
21	6	gomme du Brésil
22	6	huile de baleine du Brésil
23-24	8	maïs
25	4	or du Brésil
26-28	9	bois de palissandre du Brésil (1T) (P : 160, N : 140, E : 80)
29-33	9	bois de palissandre de Rio de Janeiro (Brésil) (1T) (P : 160, N : 140, E : 80)
34-35	3	passagers de marque (Mod. de richesse : D100+10)
36-37	5	perroquet du Brésil
38-49	6	pièces de monnaie résultant de la vente de marchandises (Mod. de richesse : +40 (+80 dans les ports))
50-53	10	pièces de monnaie résultant de la vente d'esclaves (hors-la-loi sauf navire spécial) (Mod. de richesse : D100+20)
57-61	7	poivre blanc ou noir du Bélem (Brésil)
62-71	10	rhum jugé mauvais du Brésil (depuis 1700) (1T) (P : 800, N : 600, E : 300)
72-75	10	riz du Brésil
76-87	10	sucre (depuis le milieu du XVIIe siècle)
88-92	9	tabac du Brésil
93-94	3	fève tonka du Brésil (100kg) (P : 450, N : 400, E : 50)
95	10	déjà pillé par un aventurier
96-100	-	vide

Argentine

D100	Volume	Cargaison
1-24	8	maïs
25-29	3	passagers de marque (Mod. de richesse : D100)
30-54	9	pièces de monnaie résultant de la vente de marchandises (Mod. de richesse : +0 (+20 dans les ports))
55-61	9	pièces de monnaie résultant de la vente d'esclaves (Mod. de richesse : D100-15)
62-89	10	sel de la Terre de Feu
90	10	déjà pillé par un aventurier
91-100	-	vide

Amérique (Côte Pacifique)

Mexique

D100	Volume	Cargaison
1-25	9	pièces de monnaie résultant de la vente de marchandises (Mod. de richesse : -40)
33-89	10	poisson
90	10	déjà pillé par un aventurier
91-100	-	vide

Guatemala, Costa Rica et Panama

D100	Volume	Cargaison
1-27	9	indigo du Guatemala (Côte Pacifique)
28-30	10	passagers de marque (Mod. de richesse : D100)
31-38	10	perles de l'Île San Juan de Coiba (1kg) (P : 10000, N : 9000, E : 2000)
39-78	5	pièces de monnaie résultant de la vente de marchandises (Mod. de richesse : +30 (+60 dans les ports))
79-88	5	pièces de monnaie résultant de la vente d'esclaves (Mod. de richesse : D100)
89-90	10	déjà pillé par un aventurier
91-100	-	vide

Nouvelle-Grenade

D100	Volume	Cargaison
1-40	10	cacao de Nouvelle-Grenade (Côte Pacifique)
41-47	3	émeraudes de Muzo et Chivor (Bogotá en Nouvelle-Grenade) (principal producteur) (carré du nombre de carats × Extraordinaire : 14, Normal : 7, Grossier : 3)
48-51	3	passagers de marque (Mod. de richesse : D100+5)
52-81	5	pièces de monnaie résultant de la vente de marchandises (Mod. de richesse : +20 (+40 dans les ports))
82-88	5	pièces de monnaie résultant de la vente d'esclaves (Mod. de richesse : D100-5)
89-90	10	déjà pillé par un aventurier
91-100	-	vide

Pérou

D100	Volume	Cargaison
1-7	9	acajou du Pérou (peu exploité) (1T) (P : 300, N : 250, E : 150)
8-18	9	cuivre du Pérou (1T) (P : 100, N : 100, E : 100)
19-32	7	indigo du Pérou

D100	Volume	Cargaison
33-38	10	mercure de Huancavelica (Pérou) (100kg) (P : 50000, N : 50000, E : 20000)
39-42	2	passagers de marque (Mod. de richesse : D100+10)
43-67	5	pièces de monnaie résultant de la vente de marchandises (Mod. de richesse : +40 (+70 dans les ports))
68-79	9	pièces de monnaie résultant de la vente d'esclaves (Mod. de richesse : D100+10)
80-94	10	sel du Pérou
95	10	déjà pillé par un aventurier
96-100	-	vide

Chili

D100	Volume	Cargaison
1-27	8	cuivre du Chili (1T) (P : 100, N : 100, E : 100)
28-51	7	pièces de monnaie résultant de la vente de marchandises (Mod. de richesse : +10 (+30 dans les ports))
52-61	10	pièces de monnaie résultant de la vente d'esclaves (Mod. de richesse : D100-10)
62-89	9	poivre de Chiloé (Chili)
90	10	déjà pillé par un aventurier
91-100	-	vide

Afrique

Afrique du Nord

Égypte

D100	Volume	Cargaison
1-13	8	excellent café d'Égypte (prix × 1,25)
14-24	4	carvi d'Égypte (1T) (P : 600, N : 500, E : 200)
25-34	7	indigo d'Égypte
35-41	5	oliban de Haute Égypte (sève cristallisée de l'arbre à encens) (100kg) (P : 140,N : 120, E : 40)
42-47	2	passagers de marque (Mod. de richesse : D100-5)
48-65	7	pièces de monnaie résultant de la vente de marchandises (Mod. de richesse : +20 (+30 dans les ports))
66-73	10	pièces de monnaie résultant de la vente d'esclaves (Mod. de richesse : D100-10)
74-90	10	riz du Nil (Égypte)
91-93	10	déjà pillé par un aventurier
94-100	-	vide

Maghreb

D100	Volume	Cargaison
1-8	4	ambre gris du Maghreb
9-23	8	café du Maghreb
24-33	6	coriandre du Maroc (1T) (P : 500, N : 420, E : 180)
34-40	6	cumin du Maghreb (100kg) (P : 300, N : 250, E : 100)
41-45	10	esclaves chrétiens (2D20 esclaves pour 100 tonneaux utiles du navire)
46-50	2	passagers de marque (Mod. de richesse : D100-10)
51-70	7	pièces de monnaie résultant de la vente de marchandises (Mod. de richesse : +5 (+10 dans les ports))
71-90	10	pièces de monnaie résultant de la vente d'esclaves (Mod. de richesse : D100-20)
91-93	10	déjà pillé par un aventurier
94-100	-	vide

Afrique Occidentale

Nord-ouest (du Cap-Vert et Sénégal à la Sierra Leone)

D100	Volume	Cargaison
1-8	9	bois de teinture (rouge) du Sénégal et de Sierra Leone (1T) (P : 400, N : 300, E : 50)
9-13	9	cacao de Haute Guinée
14-14	2	diamants (carré du nombre de carats × Extraordinaire : 50, Normal : 25, Grossier : 10)
15-44	10	esclaves noirs (D100 esclaves pour 100 tonneaux utiles du navire) du fait de la mortalité
45-51	4	gingembre du Sénégal (1T) (P : 600, N : 500, E : 150)
52-59	3	maniguette de Haute Guinée (100kg) (P : 900, N : 750, E : 550)
60	2	passagers de marque (Mod. de richesse : D100)
61-65	2	pièces de monnaie résultant de la vente de marchandises (Mod. de richesse : -20 (+10 dans les comptoirs))
66-70	4	piment doux du Sénégal (1T) (P : 120, N : 100, E : 50)
71-77	6	rocou de Haute Guinée (1T) (P : 500, N : 450, E : 100)
78-89	3	sel du Cap-Vert (très abondant), faisant du Cap-Vert une escale obligée vers les Indes
90-94	8	sel du Sénégal
95-95	10	déjà pillé par un aventurier
96-100	-	vide

Golfe de Guinée (Guinée et Côte des Princes)

D100	Volume	Cargaison
1-4	9	acajou de Guinée (1T) (P : 300, N : 250, E : 150)
5-7	10	coton du Delta du Niger (Côte de Guinée)
8-16	8	défenses d'éléphants de la Côte de l'Ivoire (Guinée)
17	2	diamants (carré du nombre de carats × Extraordinaire : 50, Normal : 25, Grossier : 10)
18-20	9	ébène de la Côte des Princes (ex-Gabon) (1T) (P : 160, N : 140, E : 80)
21-65	10	esclaves noirs (D100 esclaves pour 100 tonneaux utiles du navire) du fait de la mortalité
66-68	6	gingembre du Bénin (1T) (P : 600, N : 500, E : 150)
69-70	7	maïs du Golfe de Guinée
71-72	7	indigo du Delta du Niger (Côte de Guinée)
73	2	passagers de marque (Mod. de richesse : D100)
74-75	2	pièces de monnaie résultant de la vente de marchandises (Mod. de richesse : +10 (+40 dans les comptoirs))
76-83	2	poudre d'or de Guinée (dont le Delta du Niger)
84-85	4	oseille de Guinée (1T) (P : 200, N : 150, E : 40)
86	3	piment oiseau et piment pili-pili du Bénin (1T) (P : 200, N : 150, E : 80)
87-88	4	piment noir de Guinée (1T) (P : 150, N : 120, E : 60)
89-91	7	poivre blanc, noir ou vert du Bénin
92-94	9	sel du Delta du Niger (Guinée)
95-97	10	déjà pillé par un aventurier
98-100	-	vide

Afrique du sud-ouest (du Congo au Cap de Bonne Espérance)

D100	Volume	Cargaison
1-12	9	acajou du Congo (1T) (P : 300, N : 250, E : 150)
13-25	9	cuivre du Cap (Afrique du Sud) (1T) (P : 100, N : 100, E : 100)
26-28	2	diamants du Botswana (Afrique du Sud) (carré du nombre de carats × Extraordinaire : 50, Normal : 25, Grossier : 10)
29-77	10	esclaves noirs (D100 esclaves pour 100 tonneaux utiles du navire) du fait de la mortalité
78	2	passagers de marque (Mod. de richesse : D100)
79-85	3	pièces de monnaie résultant de la vente de marchandises (Mod. de richesse : -20 (+10 dans les comptoirs))
86-93	10	sel du Congo
94-97	10	déjà pillé par un aventurier
98-100	-	vide

Afrique Orientale

Mozambique et Kenya

D100	Volume	Cargaison
1-10	6	ambre gris du Mozambique
11-35	8	défenses d'éléphants du Mozambique et du Kenya
36-45	10	ébène du Mozambique (1T) (P : 160, N : 140, E : 80)
46-81	10	esclaves du Kenya (D100 esclaves pour 100 tonneaux utiles du navire) du fait de la mortalité
82	2	passagers de marque (Mod. de richesse : D100)
83-87	2	pièces de monnaie résultant de la vente de marchandises (Mod. de richesse : -10 (+0 dans les comptoirs))
88-91	2	rubis du Mozambique, du Malawi ou du Kenya (carré du nombre de carats × Extraordinaire : 32, Normal : 16, Grossier : 8)
92-95	10	déjà pillé par un aventurier
96-100	-	vide

Océan Indien

Les Mascareignes

D100	Volume	Cargaison
1-7	6	ambre gris de l'Île de France
8-14	5	anis étoilé de l'Île Bourbon (depuis 1767) (100kg) (P : 300, N : 250, E : 100)
15-21	4	baies roses de l'Île de France (Maurice) (1T) (P : 1500, N : 1200, E : 800)
22-28	10	café de l'Île Bourbon (depuis 1715, avec une production notable depuis 1724)
29-34	10	cannelle de l'Île Bourbon (depuis 1767)
35-41	7	citronnelle de l'Île Bourbon (1T) (P : 400, N : 350, E : 50)
42-46	5	clous de girofle de l'Île de France (Maurice) (depuis 1746) et de l'Île Bourbon (depuis 1767)
47-56	8	corail de l'Île de France (Maurice) (depuis 1722) (1T) (P : 100, N : 30, E : 10)

D100	Volume	Cargaison
57-60	10	ébène de l'Île de France (Maurice) (1T) (P : 160, N : 140, E : 80)
61-69	7	esclaves de Madagascar (3D20 esclaves pour 100 tonneaux utiles du navire) du fait de la mortalité
70-73	6	noix de muscade d'Île de France (Maurice) (depuis 1755)
74	2	passagers de marque (Mod. de richesse : D100)
75-77	4	pièces de monnaie résultant de la vente de marchandises (Mod. de richesse : +30 (+60 dans les ports))
78-83	6	poivre de l'Île bourbon (depuis 1767)
84-92	6	vanille de l'Île Bourbon (à partir de 1820) (1T) (P : 1400, N : 1200, E : 800)
93-95	10	déjà pillé par un aventurier
96-100	-	vide

Madagascar

D100	Volume	Cargaison
1-5	5	acajou de Madagascar (peu exploité) (1T) (P : 300, N : 250, E : 150)
6-8	5	aloès de Madagascar (peu exploité) (1T) (P : 200, N : 180, E : 120)
9-13	7	ambre gris
14-16	4	benjoin de Madagascar (peu exploité) (1T) (P : 1000, N : 900, E : 400)
17-20	8	cannelle de Madagascar
21-23	5	cèdre de Madagascar (peu exploité) (1T) (P : 50, N : 40, E : 10)
24-25	3	clous de girofle de Madagascar
26-30	4	citron combava de Madagascar (1T) (P : 200, N : 180, E : 50)
31-35	7	coton de Madagascar
36-41	8	ébène de Madagascar (1T) (P : 160, N : 140, E : 80)
42-71	10	esclaves de Madagascar (3D20 esclaves pour 100 tonneaux utiles du navire) du fait de la mortalité
72-74	5	gingembre de Madagascar (1T) (P : 600, N : 500, E : 150)
75-78	7	gommes de Madagascar (1T) (P : 50, N : 30, E : 10)
79-81	6	indigo de Madagascar
82	1	pièces de monnaie résultant de la vente de marchandises (Mod. de richesse : -40)
83-87	4	poivre rouge de Voatsiperifery (Madagascar)
88	1	rubis de Madagascar (carré du nombre de carats × Extraordinaire : 32, Normal : 16, Grossier : 8)
89-92	2	*samsam* (colliers d'agate) du Royaume de Bataw (Madagascar) (100kg) (P : 180, N : 160, E : 30)
93-95	5	vanille de Madagascar (à partir de 1820) (1T) (P : 1400, N : 1200, E : 800)
96-98	10	déjà pillé par un aventurier
99-100	-	vide

Indes Orientales

Proche-Orient

Méditerranée orientale

D100	Volume	Cargaison
1-12	4	cire blanche du Levant (1T) (P : 175, N : 150, E : 100)
13-22	6	curcuma (100kg) (P : 250, N : 200, E : 100)
23-31	5	fenouil de Turquie (1T) (P : 175, N : 150, E : 100)
32-41	7	origan de Turquie (100kg) (P : 250, N : 200, E : 100)
42	2	passagers de marque (Mod. de richesse : D100)
43-47	3	pièces de monnaie résultant de la vente de marchandises (Mod. de richesse : +20 (+40 dans les comptoirs))
48-60	9	sucre de Turquie
61-72	4	sésame de Turquie (1T) (P : 150, N : 125, E : 80)
73-79	5	sumac de Turquie (100kg) (P : 200, N : 180, E : 70)
80-91	8	tabac de Turquie
92-93	10	déjà pillé par un aventurier
94-100	-	vide

Mer Rouge et Éthiopie

D100	Volume	Cargaison
1-8	6	curcuma (100kg) (P : 250, N : 200, E : 100)
9-28	10	pèlerins arabes ou moghols pour la Mecque emportant toutes leurs richesses avec eux
29-43	10	esclaves d'Éthiopie ou de Nubie (D100 esclaves pour 100 tonneaux utiles du navire) du fait de la mortalité
44-47	5	fenouil de Turquie (1T) (P : 175, N : 150, E : 100)
48-54	5	oliban d'Éthiopie (sève cristallisée de l'arbre à encens) (100kg) (P : 140, N : 120, E : 40)

D100	Volume	Cargaison
55-59	4	or d'Éthiopie
60-66	6	origan de Turquie (100kg) (P : 250, N : 200, E : 100)
67	2	passagers de marque (Mod. de richesse : D100)
68-72	5	pièces de monnaie résultant de la vente de marchandises (Mod. de richesse : +40)
73-75	4	sésame de Turquie (1T) (P : 150, N : 125, E : 80)
76-82	9	sucre de Turquie
83-86	5	sumac de Turquie (100kg) (P : 200, N : 180, E : 70)
87-93	8	tabac de Turquie
94-95	10	déjà pillé par un aventurier
96-100	-	vide

Arabie

D100	Volume	Cargaison
1-19	10	excellent café d'Arabie (prix × 1,5)
20-23	10	chevaux d'Arabie (Mascate notamment) (élégants, racés, rapides et endurants) (prix × 10)
24-29	9	cuivre du Dhofar (Oman) (1T) (P : 100, N : 100, E : 100)
30-34	6	curcuma (100kg) (P : 250, N : 200, E : 100)
35-43	7	encens de l'Hadramaout (Yémen) (100kg) (P : 700, N : 600, E : 150)
44-48	5	oliban du Dhofar ou du Yémen (sève cristallisée de l'arbre à encens) (100kg) (P : 140, N : 120, E : 40)
49-54	10	opium d'Arabie (1kg) (P : 600, N : 550, E : 200)
55	2	passagers de marque (Mod. de richesse : D100+10)
56-62	7	pavot d'Arabie (100kg) (P : 200, N : 180, E : 10)
63-74	10	pèlerins arabes pour la Mecque emportant toutes leurs richesses avec eux (Mod. de richesse : D20+75)
75-85	3	pièces de monnaie résultant de la vente de marchandises (Mod. de richesse : +30 (+60 pour la Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales))
86-92	5	pièces de monnaie résultant de la vente d'esclaves (Mod. de richesse : D100+10)
93-95	10	déjà pillé par un aventurier
96-100	-	vide

Perse

D100	Volume	Cargaison
1-6	4	anis de Perse (100kg) (P : 300, N : 250, E : 100)
7-14	9	café de Perse
15-21	6	cumin noir de Perse (100kg) (P : 500, N : 420, E : 180)
22-26	6	curcuma (100kg) (P : 250, N : 200, E : 100)
27	2	passagers de marque (Mod. de richesse : D100+5)
28-35	6	réglisse de Perse (100kg) (P : 200, N : 150, E : 50)
36-49	2	safran de Perse
50-58	10	sel bleu de Perse
59-66	10	sucre de Perse
67-75	8	tabac de Perse (peine pour les marchands et consommateurs : nez coupé)
76-88	3	pièces de monnaie résultant de la vente de marchandises (Mod. de richesse : +30 (+60 pour la Compagnie néerlandaise des Indes Orientales))
89-94	5	pièces de monnaie résultant de la vente d'esclaves (Mod. de richesse : D100+5)
95	10	déjà pillé par un aventurier
96-100	-	vide

Empire Moghol

Surate et Péninsule de Gujarat

D100	Volume	Cargaison
1-4	4	aneth (100kg) (P : 250, N : 200, E : 100)
5-19	10	indiennes de coton du Kashmir (calicot) (principal producteur mondial jusqu'en 1764) (prix des draps × 2)
20-25	2	safran du Kashmir
26-30	4	or de Surate
31-39	10	pèlerins pour la Mecque emportant toutes leurs richesses avec eux (Mod. de richesse : D20+75)
40-43	9	bois de palissandre (1T) (P : 160, N : 140, E : 80)
44	2	passagers de marque (Mod. de richesse : D100+5)
45-51	7	pavot (100kg) (P : 200, N : 180, E : 10)
52-53	2	pièces de monnaie résultant de la vente de marchandises (Mod. de richesse : -50 (-30 dans les comptoirs et ports))
54-56	2	pièces de monnaie résultant de la vente d'esclaves (Mod. de richesse : D100)

D100	Volume	Cargaison
57-59	3	piment naga (P : 150, N : 120, E : 60)
60-67	8	poivre noir d'Inde
68-70	10	salpêtre (1T) (P : 120, N : 100, E : 50)
71-76	7	bois de santal (100kg) (P : 400, N : 350, E : 250)
77-82	9	sel
83-90	10	sucre
91-92	3	mélange tandoori (100kg) (P : 180, N : 150, E : 70)
93-95	9	zinc (1T) (P : 40, N : 40, E : 40)
96-97	10	déjà pillé par un aventurier
98-100	-	vide

Côte de Malabar

D100	Volume	Cargaison
1-2	4	aneth (100kg) (P : 250, N : 200, E : 100)
3-5	4	cannelle d'Inde
6-10	5	cardamone de Malabar (100kg) (P : 900, N : 750, E : 550)
11-12	3	céleri (100kg) (P : 250, N : 200, E : 100)
13-15	4	cumin (100kg) (P : 500, N : 420, E : 180)
16	2	diamants (les plus gros du monde) de Wajrakarur (carré du nombre de carats × Extraordinaire : 60, Normal : 30, Grossier : 15)
17-20	4	fenugrec (100kg) (P : 250, N : 200, E : 100)
21-30	10	pèlerins pour la Mecque emportant toutes leurs richesses avec eux (Mod. de richesse : D20+75)
31-34	9	bois de palissandre (1T) (P : 160, N : 140, E : 80)
35	2	passagers de marque (Mod. de richesse : D100+10)
36-41	7	pavot (100kg) (P : 200, N : 180, E : 10)
42-43	2	pièces de monnaie résultant de la vente de marchandises (Mod. de richesse : -50 (+40 pour la Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales))
44-46	2	pièces de monnaie résultant de la vente d'esclaves (Mod. de richesse : D100)
47-49	3	piment naga (P : 150, N : 120, E : 60)
50-53	8	poivre noir d'Inde
54-57	8	poivre blanc de Malabar
58-61	8	poivre de Malabar
62-66	8	poivre de Tellicherry
67-69	10	salpêtre (1T) (P : 120, N : 100, E : 50)
70-75	7	bois de santal (100kg) (P : 400, N : 350, E : 250)
76-76	2	rubis venant de l'intérieur des terres : de Salerne, Madikeri, Kangayam, Karur (dans une moindre mesure) et Palani (carré du nombre de carats × Extraordinaire : 32, Normal : 16, Grossier : 8)
77-82	9	sel
83-90	10	sucre
91-92	3	mélange tandoori (100kg) (P : 180, N : 150, E : 70)
93-95	9	zinc (1T) (P : 40, N : 40, E : 40)
96-97	10	déjà pillé par un aventurier
98-100	-	vide

Cap Comorin et Ceylan

D100	Volume	Cargaison
1-3	4	aneth (100kg) (P : 250, N : 200, E : 100)
4-11	9	café de Ceylan (depuis 1658)
12-14	4	cannelle de Ceylan
15-33	8	cardamone de Ceylan (100kg) (P : 900, N : 750, E : 550)
34-48	8	ébène de Ceylan (1T) (P : 160, N : 140, E : 80)
49-68	7	indigo
69-72	6	passagers de marque (Mod. de richesse : D100)
73-75	2	perles de Taprobane (Ceylan) (1kg) (P : 10000, N : 9000, E : 2000)
76-80	2	pièces de monnaie résultant de la vente de marchandises (Mod. de richesse : -50 (+50 pour la Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales)
81-86	2	pièces de monnaie résultant de la vente d'esclaves (Mod. de richesse : D100-5)
87-88	2	rubis venant de Palani à l'intérieur des terres jusqu'au Cap Comorin (carré du nombre de carats × Extraordinaire : 32, Normal : 16, Grossier : 8)
89-90	2	rubis de Taprobane (Ceylan) (carré du nombre de carats × Extraordinaire : 32, Normal : 16, Grossier : 8)
91-91	2	saphirs de Taprobane (Ceylan) (grand producteur) (carré du nombre de carats × Extraordinaire : 14, Normal : 7, Grossier : 4)
92-92	10	déjà pillé par un aventurier
93-100	-	vide

Côte de Coromandel

D100	Volume	Cargaison
1-2	7	ambre gris de Coromandel
3	4	aneth (100kg) (P : 250, N : 200, E : 100)
4-5	4	cannelle d'Inde
6	3	céleri (100kg) (P : 250, N : 200, E : 100)
7	4	cumin (100kg) (P : 500, N : 420, E : 180)
9-16	8	défenses d'éléphants
17	2	diamants (les plus gros du monde) de Golkonda, de Wajrakarur et de Chhattisgarh (carré du nombre de carats × Extraordinaire : 60, Normal : 30, Grossier : 15)
18	9	ébène de Coromandel (1T) (P : 160, N : 140, E : 80)
31	6	curry de Madras (100kg) (P : 600, N : 480, E : 200)
40	4	fenugrec (100kg) (P : 250, N : 200, E : 100)
43-52	10	indiennes de coton de Coromandel (calicot) (principal producteur mondial jusqu'en 1764) (prix des draps × 2)
53-56	6	indigo
57-58	3	oliban (sève cristallisée de l'arbre à encens) (100kg) (P : 140, N : 120, E : 40)
59	4	passagers de marque (Mod. de richesse : D100+10)
60	9	bois de palissandre (1T) (P : 160, N : 140, E : 80)
63	7	pavot (100kg) (P : 200, N : 180, E : 10)
64	10	pèlerins pour la Mecque emportant toutes leurs richesses avec eux (Mod. de richesse : D20+75)
65-67	2	pièces de monnaie résultant de la vente de marchandises (Mod. de richesse : -50 (+40 pour la Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales)
68	2	pièces de monnaie résultant de la vente d'esclaves (Mod. de richesse : D100)
69-73	3	piment naga (P : 150, N : 120, E : 60)
74-77	8	poivre noir d'Inde
78	2	rubis venant de l'intérieur des terres : de Kalahandi, Salerne, Kangayam, Karur (Inde) (carré du nombre de carats × Extraordinaire : 32, Normal : 16, Grossier : 8)
79	10	salpêtre (1T) (P : 120, N : 100, E : 50)
81	7	bois de santal (100kg) (P : 400, N : 350, E : 250)
85-88	9	sel
89-92	10	sucre
93	3	mélange tandoori (100kg) (P : 180, N : 150, E : 70)
94	9	zinc (1T) (P : 40, N : 40, E : 40)
96-96	10	déjà pillé par un aventurier
97-100	-	vide

Bengale

D100	Volume	Cargaison
1-2	4	aneth (100kg) (P : 250, N : 200, E : 100)
3-5	3	céleri (100kg) (P : 250, N : 200, E : 100)
6-9	4	cumin (100kg) (P : 500, N : 420, E : 180)
10-17	8	défenses d'éléphants
18-19	2	émeraudes du Bengale et de la vallée du Panjshir (carré du nombre de carats × Extraordinaire : 14, Normal : 7, Grossier : 3)
20-22	4	fenugrec (100kg) (P : 250, N : 200, E : 100)
23-34	8	excellent indigo du Bengale (prix × 1,25)
35-44	6	mousselines (1T) (P : 1300, N : 1100, E : 900)
45-50	3	nacre (1kg) (P : 1000, N : 900, E : 200)
51-52	3	oliban (sève cristallisée de l'arbre à encens) (100kg) (P : 140, N : 120, E : 40)
53-60	10	opium (1kg) (P : 600, N : 550, E : 200)
61-63	9	bois de palissandre (1T) (P : 160, N : 140, E : 80)
64-65	4	passagers de marque (Mod. de richesse : D100)
66-68	7	pavot (100kg) (P : 200, N : 180, E : 10)
69	10	pèlerins pour la Mecque emportant toutes leurs richesses avec eux (Mod. de richesse : D20+75)
70	2	pièces de monnaie résultant de la vente de marchandises (Mod. de richesse : -50 (+40 pour la Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales)
71	2	pièces de monnaie résultant de la vente d'esclaves (Mod. de richesse : D100-5)
72-74	3	piment naga (P : 150, N : 120, E : 60)
75-79	8	poivre noir d'Inde
80-81	10	salpêtre (1T) (P : 120, N : 100, E : 50)
82-85	7	bois de santal (100kg) (P : 400, N : 350, E : 250)
86-88	9	sel
89-93	10	sucre
94	3	mélange tandoori (100kg) (P : 180, N : 150, E : 70)
95	10	déjà pillé par un aventurier
96-100	-	vide

Extrême-Orient

Du Siam au Tonkin

D100	Volume	Cargaison
1-5	7	curry du Siam (100kg) (P : 500, N : 450, E : 150)
6-15	10	opium du Siam (1kg) (P : 600, N : 550, E : 200)
16-23	7	pavot du Siam (100kg) (P : 200, N : 180, E : 10)
24	2	passagers de marque (Mod. de richesse : D100-5)
25	2	pièces de monnaie résultant de la vente de marchandises (Mod. de richesse : -40 (+20 pour la Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales)
26	2	pièces de monnaie résultant de la vente d'esclaves (Mod. de richesse : D100-20)
27-34	8	poivre blanc, noir ou rouge de Kampot (Siam)
35-59	10	riz du Tonkin
60-61	2	rubis du Pegu (Birmanie) et du Siam (carré du nombre de carats × Extraordinaire : 32, Normal : 16, Grossier : 8)
62-63	2	saphirs de Tschandabun (Birmanie) (carré du nombre de carats × Extraordinaire : 14, Normal : 7, Grossier : 4)
64-70	10	sel
71-82	9	sucre du Siam
83-90	7	tabac du Siam
91-93	10	déjà pillé par un aventurier
94-100	-	vide

Chine, Mer de Chine, Corée et Japon

D100	Volume	Cargaison
1	3	argent du Japon
2	2	baies de Goji du Tibet (100kg) (P : 100, N : 90, E : 10)
3-5	7	bois de santal du Népal (100kg) (P : 400, N : 350, E : 250)
6-7	3	citronnelle de Chine (1T) (P : 400, N : 350, E : 50)
8	2	émeraudes de Chine (carré du nombre de carats × Extraordinaire : 14, Normal : 7, Grossier : 3)
9-10	3	galanga de Chine (100kg) (P : 200, N : 170, E : 60)
11-12	4	gingembre de Chine (1T) (P : 600, N : 500, E : 150)
13-15	5	jade de Chine (100kg) (P : 1300, N : 1000, E : 500)
16	3	or de Corée
17	2	passagers de marque (Mod. de richesse : D100+15)
18-21	3	perles de Chine (1kg) (P : 5000, N : 4500, E : 1000)
22-25	2	pièces de monnaie résultant de la vente de marchandise (Mod. de richesse : -40 (+70 pour la Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales)
26	4	piment anneaux de fer de Chine (P : 150, N : 120, E : 60)
27	4	piment cheveux d'ange de Chine (P : 150, N : 120, E : 60)
28-28	8	poivre du Sichuan (Chine)
30	8	poivre sansho du Japon
31-43	8	porcelaine de Chine (10kg) (P : 500, N : 500, E : 300)
44-45	8	magnifique porcelaine de King-Té-Ching (10kg) (P : 1000, N : 950, E : 600)
46-49	7	porcelaine du Japon (10kg) (P : 300, N : 300, E : 200)
50-51	9	riz de Chine et du japon
52	1	rubis du Tonkin (carré du nombre de carats × Extraordinaire : 32, Normal : 16, Grossier : 8)
53-54	3	safran de Chine
55-56	9	sel
57-60	5	soierie du Japon
61-70	5	soieries de Chine
71-72	9	sucre de Chine
73-74	7	tabac (peine pour les marchands et consommateurs) de Chine (décapitation), du Japon (esclavage) et de Russie (lèvres coupées, déportation)
75-90	8	thé de chine
91-93	7	thé du japon
94	4	wasabi d'Hakata (Japon) (100kg) (P : 800, N : 600, E : 300)
95-97	10	déjà pillé par un aventurier
98-100	-	vide

Indonésie et Philippines

D100	Volume	Cargaison
1	3	aloès des Philippines (1T) (P : 200, N : 180, E : 120)
2	4	ambre gris de Nouvelle-Calédonie
3	1	animaux exotiques de Sumatra
4	8	bois de fer des Philippines (1T) (P : 200, N : 180, E : 120)
5-6	8	bois de Campêche des Philippines
7-8	8	bois précieux des Célèbes
9-11	7	cacao

D100	Volume	Cargaison
12-14	7	café de Java (depuis 1658) et de Batavia (depuis 1690)
15-16	4	camphre de Bornéo (100kg) (P : 280, N : 220, E : 80)
17-18	3	cannelle de Java (Indonésie)
19-21	7	cèdre des Philippines (1T) (P : 50, N : 40, E : 10)
22-31	6	clous de girofle des Moluques (seul producteur jusqu'à la fin du XVIIIe siècle)
32-33	8	cuivre de Borneo (1T) (P : 100, N : 100, E : 100)
34	2	diamants de Kalimantan (Borneo) (carré du nombre de carats × Extraordinaire : 50, Normal : 25, Grossier : 10)
35	2	diamants de Malacca (carré du nombre de carats × Extraordinaire : 50, Normal : 25, Grossier : 10)
36-38	7	ébène de Makassar (Indonésie) (1T) (P : 160, N : 140, E : 80)
39-41	7	ébène des Philippines (1T) (P : 160, N : 140, E : 80)
42-43	4	gingembre de Malacca (1T) (P : 600, N : 500, E : 150)
44-45	3	macis des Moluques (P : 1600, N : 1500, E : 1000)
46	10	mercure des Philippines (100kg) (P : 50000, N : 50000, E : 20000)
47-49	5	muscade de Batavia
50-52	5	muscade de Malacca
53-57	5	muscade des Moluques
58	7	or de Borneo
59	4	pépites d'or de Malacca
60	5	or de Papouasie (Indonésie)
61	5	or des Philippines
62	2	passagers de marque (Mod. de richesse : D100)
63	7	peaux d'animaux exotiques de Sumatra (1T) (P : 3000, N : 1800, E : 700)
64-66	3	perles de Palawan (Philippines) (1kg) (P : 10000, N : 9000, E : 2000)
67-70	3	perles de Tahiti (1kg) (P : 10000, N : 9000, E : 2000)
71-74	2	pièces de monnaie résultant de la vente de marchandises (Mod. de richesse : -50 (+40 pour la Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales)
75	2	pierres fines de Malacca (1kg) (Extraordinaire : 20000, Normal : 10000, Grossier : 5000)
76	2	pierres fines des Philippines (1kg) (Extraordinaire : 20000, Normal : 10000, Grossier : 5000)
77-78	9	poivre de Borneo
79	7	poivre de Malacca
80	7	poivre à queue de Java
81-83	10	poivre blanc ou noir de Bornée (le meilleur poivre au monde)
84	6	poivre blanc d'Indonésie
85	6	poivre blanc de Muntok
86	6	poivre de Tasmanie
87	6	poivre long de Java
88	6	poivre noir de Bali ou de Lampong
89-90	8	riz
91	7	bois de santal de Borneo (100kg) (P : 400, N : 350, E : 250)
92	7	bois de santal des Philippines (100kg) (P : 400, N : 350, E : 250)
93-95	8	tabac des Philippines
96	3	vanille des Philippines (depuis 1724, mais en faible quantité) (1T) (P : 1400, N : 1200, E : 800)
97-99	10	déjà pillé par un aventurier
100	-	vide



Compagnie commerciale

Dans ce qui suit, les compagnies, flottes, marchands ou interlopes sont en *italique* lorsqu'ils sont de passage et en romain lorsqu'ils sont actifs dans la zone. Dans ce second cas, ils sont indiqués en romain même certains d'entre eux sont uniquement de passage dans la zone géographique. Il est plus probable de trouver un navire actif (qui ne fait pas que passer, qui a une activité commerciale par exemple) dans une zone qu'un navire de passage, et en particulier près des côtes. Les nationalités sont marquées par des sigles.

- **Ar**. Arabe
- **Au**. Autriche
- **GB**. Angleterre, puis Grande-Bretagne (pages 466 à 472)
- **Co**. Duché de Courlande
- **D**. Danemark-Norvège (page 472)
- **E**. Espagne (page 473)
- **EO**. Empire Ottoman
- **EM**. Empire Mogol
- **F**. France (pages 474 à 484)
- **I**. Italie
- **P**. Portugal
- **PU**. Provinces-Unies des Pays-Bas, puis République Batave (pages 484 à 487)
- **S**. Suède (page 487)

Les compagnies qui ont le monopole dans la région sont indiquées par un ^{m}.

- **Un interlope** aura une cargaison semblable à celle d'un navire d'une compagnie à monopole^{m}
- **Un marchand** aura une cargaison semblable à celle d'un navire d'une compagnie sans monopole.

Atlantique Nord

- **1566-1583 (1)**. *Marchand de Séville*$^{1-60}$ *(E)*, *Flotte des Indes*$^{61-100}$ *(E)*
- **1584-1590 (1)**. *Marchand de Séville*$^{1-58}$ *(E)*, *Flotte des Indes*$^{59-94}$ *(E)*, *Virginia*$^{95-100}$ *(GB)*
- **1606-1608 (1)**. *Marchand de Séville*$^{1-55}$ *(E)*, *Flotte des Indes*$^{56-85}$ *(E)*, *Virginia Company*$^{86-100}$ *(GB)*
- **1609-1614 (1)**. *Marchand de Séville*$^{1-34}$ *(E)*, *Flotte des Indes*$^{35-55}$ *(E)*, Marchand$^{56-90}$ (GB), *Virginia Company*$^{91-100}$ *(GB)*
- **1615 (2)**. *Marchand de Séville*$^{1-24}$ *(E)*, *Flotte des Indes*$^{25-39}$ *(E)*, Marchand$^{40-64}$ (GB), *Virginia Company*$^{65-72}$ *(GB)*, *Marchand*$^{73-97}$ *(PU)*, *Compagnie australienne*$^{98-100}$ *(PU)*
- **1616 (2).** *Marchand de Séville*$^{1-24}$ *(E)*, *Flotte des Indes*$^{25-39}$ *(E)*, Marchand$^{40-64}$ (GB), *Virginia Company*$^{65-72}$ *(GB)*, *Marchand*$^{73-97}$ *(PU)*, *Compagnie australienne*$^{98-100}$ *(PU)*
- **1617 (1).** *Marchand de Séville*$^{1-25}$ *(E)*, *Flotte des Indes*$^{26-41}$ *(E)*, Marchand$^{42-67}$ (GB), *Virginia Company*$^{68-75}$ *(GB)*, *Marchand*$^{76-100}$ *(PU)*
- **1618-1620 (2).** *Marchand de Séville*$^{1-23}$ *(E)*, *Flotte des Indes*$^{24-38}$ *(E)*, Marchand$^{39-62}$ (GB), *Virginia Company*$^{63-70}$ *(GB)*, *Biemba Company*$^{71-93}$ *(GB)*, *Marchand*$^{94-100}$ *(PU)*
- **1621-1624 (2).** *Marchand de Séville*$^{1-22}$ *(E)*, *Flotte des Indes*$^{23-36}$ *(E)*, Marchand$^{37-59}$ (GB), *Virginia Company*$^{60-66}$ *(GB)*, *Biemba Company*^{6776} *(GB)*, *Compagnie de Montmorency*$^{77-83}$ *(F)*, *Interlope*$^{84-88}$ *(PU)*, *Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales*$^{m,89-100}$ *(PU)*
- **1625 (2).** *Marchand de Séville*$^{1-24}$ *(E)*, *Flotte des Indes*$^{25-39}$ *(E)*, Marchand$^{40-64}$ (GB), *Biemba Company*$^{65-72}$ *(GB)*, *Compagnie de Montmorency*$^{73-82}$ *(F)*, *Interlope*$^{83-87}$ *(PU)*, *Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales*$^{m,88-100}$ *(PU)*
- **1626 (2).** *Marchand de Séville*$^{1-18}$ *(E)*, *Flotte des Indes*$^{19-29}$ *(E)*, Marchand$^{30-48}$ (GB), *Biemba Company*$^{49-54}$ *(GB)*, *Marchand*$^{55-73}$ *(F)*, *Compagnie de Montmorency*$^{74-81}$ *(F)*, *Compagnie de Saint Christophe*$^{82-87}$ *(F)*, *Interlope*$^{88-91}$ *(PU)*, *Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales*$^{m,92-100}$ *(PU)*
- **1627 (3).** *Marchand de Séville*$^{1-15}$ *(E)*, *Flotte des Indes*$^{16-25}$ *(E)*, Marchand$^{26-41}$ (GB), *Biemba Company*$^{42-46}$ *(GB)*, *Marchand*$^{47-62}$ *(F)*, *Compagnie de Montmorency*$^{63-69}$ *(F)*, *Compagnie de Saint Christophe*$^{70-75}$ *(F)*, *Interlope*$^{76-78}$ *(F)*, *Compagnie de Nouvelle France*$^{m,79-88}$ *(F)*, *Interlope*$^{89-91}$ *(PU)*, *Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales*$^{m,92-100}$ *(PU)*
- **1628-1631 (3).** *Marchand de Séville*$^{1-15}$ *(E)*, *Flotte des Indes*$^{16-25}$ *(E)*, Marchand$^{26-41}$ (GB), *Biemba Company*$^{42-46}$ *(GB)*, *Marchand*$^{47-62}$ *(F)*, *Compagnie de Montmorency*$^{63-69}$ *(F)*, *Compagnie de Saint Christophe*$^{70-75}$ *(F)*, *Interlope*$^{76-78}$ *(F)*, *Compagnie de Nouvelle France*$^{m,79-88}$ *(F)*, *Interlope*$^{89-91}$ *(PU)*,

Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales[m,92-100] *(PU)*

- **1631-1632 (3).** *Marchand de Séville*[1-16] *(E)*, *Flotte des Indes*[17-25] *(E)*, Marchand[26-41] (GB), *Bemba Company*[42-46] *(GB)*, *Company of Merchants Trading to Guinea*[47-51] *(GB)*, *Marchand*[52-67] *(F)*, *Compagnie de Saint Christophe*[68-74] *(F)*, *Interlope*[75-77] *(F)*, *Compagnie de Nouvelle France*[m,78-87] *(F)*, *Interlope*[88-90] *(PU)*, *Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales*[m,91-100] *(PU)*
- **1633-1635 (3).** *Marchand de Séville*[1-13] *(E)*, *Flotte des Indes*[14-21] *(E)*, Marchand[22-35] (GB), *Bemba Company*[36-39] *(GB)*, *Company of Merchants Trading to Guinea*[40-43] *(GB)*, *Marchand*[44-56] *(Co)*, *Marchand*[57-70] *(F)*, *Compagnie de Saint Christophe*[71-74] *(F)*, *Interlope*[75-78] *(F)*, *Compagnie de Nouvelle France*[m,79-86] *(F)*, *Compagnie de Rouen*[87-89] *(F)*, *Interlope*[90-91] *(PU)*, *Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales*[m,92-100] *(PU)*
- **1635-1641 (4).** *Marchand de Séville*[1-11] *(E)*, *Flotte des Indes*[12-19] *(E)*, Marchand[20-30] (GB), *Bemba Company*[31-34] *(GB)*, *Company of Merchants Trading to Guinea*[35-38] *(GB)*, *Marchand*[39-50] *(Co)*, *Marchand*[51-61] *(F)*, *Interlope*[62-64] *(F)*, *Compagnie des Îles d'Amérique*[65-69] *(F)*, *Compagnie de Nouvelle France*[m,70-76] *(F)*, *Compagnie de Rouen*[77-78] *(F)*, *Interlope*[79-80] *(PU)*, *Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales*[m,81-88] *(PU)*, *Marchand*[89-100] *(S)*
- **1642-1644 (3).** *Marchand de Séville*[1-13] *(E)*, *Flotte des Indes*[14-21] *(E)*, Marchand[22-35] (GB), *Bemba Company*[36-39] *(GB)*, *Company of Merchants Trading to Guinea*[40-43] *(GB)*, *Marchand*[44-56] *(F)*, *Interlope*[57-59] *(F)*, *Compagnie des Îles d'Amérique*[60-64] *(F)*, *Compagnie de Nouvelle France*[m,65-72] *(F)*, *Compagnie de Rouen*[73-75] *(F)*, *Interlope*[76-78] *(PU)*, *Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales*[m,79-86] *(PU)*, *Marchand*[87-100] *(S)*
- **1645-1650 (4).** *Marchand de Séville*[1-13] *(E)*, *Flotte des Indes*[14-21] *(E)*, Marchand[22-34] (GB), *Bemba Company*[35-38] *(GB)*, *Company of Merchants Trading to Guinea*[39-42] *(GB)*, *Marchand*[43-55] *(F)*, *Interlope*[56-57] *(F)*, *Compagnie de Nouvelle France*[58-65] *(F)*, *Compagnie de Rouen*[66-68] *(F)*, *Compagnie des Îles d'Amérique*[69-73] *(F)*, *Compagnie des Habitants*[m,74-76] *(F)*, *Interlope*[77-78] *(PU)*, *Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales*[m,79-86] *(PU)*, *Marchand*[87-100] *(S)*
- **1651-1652 (4).** *Marchand de Séville*[1-12] *(E)*, *Flotte des Indes*[13-20] *(E)*, Marchand[21-32] (GB), *Bemba Company*[33-36] *(GB)*, *Company of Merchants Trading to Guinea*[37-40] *(GB)*, *Marchand*[41-53] *(F)*, *Interlope*[54-55] *(F)*, *Compagnie de Nouvelle France*[56-63] *(F)*, *Compagnie de Rouen*[64-65] *(F)*, *Compagnie des Îles d'Amérique*[66-70] *(F)*, *Compagnie des Habitants*[m,71-73] *(F)*, 1ère *Compagnie de la France Equinoxale*[74-77] *(F)*, *Interlope*[78-79] *(PU)*, *Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales*[m,80-87] *(PU)*, *Marchand*[88-100] *(S)*
- **1653 (4).** *Marchand de Séville*[1-12] *(E)*, *Flotte des Indes*[13-20] *(E)*, Marchand[21-33] (GB), *Bemba Company*[34-37] *(GB)*, *Company of Merchants Trading to Guinea*[38-41] *(GB)*, *Marchand*[42-54] *(F)*, *Interlope*[55-57] *(F)*, *Compagnie de Nouvelle France*[58-64] *(F)*, *Compagnie des Îles d'Amérique*[65-70] *(F)*, *Compagnie des Habitants*[m,71-72] *(F)*, 1ère *Compagnie de la France Equinoxale*[73-76] *(F)*, *Interlope*[77-79] *(PU)*, *Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales*[m,80-87] *(PU)*, *Marchand*[88-100] *(S)*
- **1654-1656 (4).** *Marchand de Séville*[1-14] *(E)*, *Flotte des Indes*[15-20] *(E)*, Marchand[21-35] (GB), *Bemba Company*[36-40] *(GB)*, *Company of Merchants Trading to Guinea*[41-44] *(GB)*, *Marchand*[45-47] *(Co)*, *Marchand*[48-62] *(F)*, *Interlope*[63-65] *(F)*, *Compagnie de Nouvelle France*[66-74] *(F)*, *Compagnie des Îles d'Amérique*[75-80] *(F)*, *Compagnie des Habitants*[m,81-83] *(F)*, *Interlope*[84-86] *(PU)*, *Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales*[m,87-95] *(PU)*, *Marchand*[96-100] *(S)*
- **1657-1660 (4).** *Marchand de Séville*[1-13] *(E)*, *Flotte des Indes*[14-19] *(E)*, Marchand[20-33] (GB), *Bemba Company*[34-37] *(GB)*, *Company of Merchants Trading to Guinea*[38-41] *(GB)*, *Marchand*[42-44] *(Co)*, *Marchand*[45-50] *(D)*, *Compagnie danoise des Indes Occidentales et Orientales*[51-55] *(D)*, *Marchand*[56-69] *(F)*, *Interlope*[70-72] *(F)*, *Compagnie de Nouvelle France*[73-80] *(F)*, *Compagnie des Îles d'Amérique*[81-86] *(F)*, *Compagnie des Habitants*[m,87-88] *(F)*, *Interlope*[89-91] *(PU)*, *Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales*[m,92-100] *(PU)*
- **1661 (4).** *Marchand de Séville*[1-14] *(E)*, *Flotte des Indes*[15-20] *(E)*, Marchand[21-34] (GB), *Bemba Company*[35-38] *(GB)*, *Company of Merchants Trading to Guinea*[39-42] *(GB)*, *Marchand*[43-48] *(D)*, *Compagnie danoise des Indes Occidentales et Orientales*[49-54] *(D)*, *Marchand*[55-68] *(F)*, *Interlope*[69-71] *(F)*, *Compagnie de Nouvelle France*[72-80] *(F)*, *Compagnie des Îles d'Amérique*[81-85] *(F)*, *Compagnie des Habitants*[m,86-88] *(F)*, *Interlope*[89-91] *(PU)*, *Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales*[m,92-100] *(PU)*
- **1662-1663 (3).** *Marchand de Séville*[1-15] *(E)*, *Flotte des Indes*[16-21] *(E)*, Marchand[22-37] (GB), *Marchand*[38-43] *(D)*, *Compagnie danoise des Indes Occidentales et Orientales*[44-50] *(D)*, *Marchand*[51-65] *(F)*, *Interlope*[66-68] *(F)*, *Compagnie de Nouvelle France*[69-78] *(F)*, *Compagnie des Îles d'Amérique*[79-84] *(F)*, *Compagnie des Habitants*[m,85-87] *(F)*, *Interlope*[88-90] *(PU)*, *Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales*[m,91-100] *(PU)*
- **1664 (3).** *Marchand de Séville*[1-14] *(E)*, *Flotte des Indes*[15-20] *(E)*, Marchand[21-34] (GB), *Marchand*[35-40] *(D)*, *Compagnie danoise des Indes Occidentales et Orientales*[41-46] *(D)*, *Marchand*[47-60] *(F)*, *Interlope*[61-63] *(F)*, *Compagnie des Îles d'Amérique*[64-69] *(F)*, **2***nde Compagnie de la France Equinoxale*[70-73] *(F)*, *Compagnie française des Indes Occidentales*[m,74-88] *(F)*, *Interlope*[89-91] *(PU)*,



Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales[m,92-100] *(PU)*

- **1665-1667 (3).** *Marchand de Séville*[1-18] *(E)*, *Flotte des Indes*[19-25] *(E)*, Marchand[26-43] (GB), *Marchand*[44-50] *(D)*, *Compagnie danoise des Indes Occidentales et Orientales*[51-58] *(D)*, *Interlope*[59-61] *(F)*, **2***nde Compagnie de la France Equinoxale*[62-67] *(F)*, *Compagnie française des Indes Occidentales*[m,68-85] *(F)*, *Interlope*[86-89] *(PU)*, *Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales*[m,90-100] *(PU)*
- **1668-1669 (3).** *Marchand de Séville*[1-18] *(E)*, *Flotte des Indes*[19-25] *(E)*, Marchand[26-44] (GB), *Marchand*[45-48] *(Co)*, *Marchand*[49-55] *(D)*, *Compagnie danoise des Indes Occidentales et Orientales*[56-62] *(D)*, *Interlope*[63-66] *(F)*, *Compagnie française des Indes Occidentales*[m,67-85] *(F)*, *Interlope*[86-88] *(PU)*, *Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales*[m,89-100] *(PU)*
- **1670-1671 (4).** *Marchand de Séville*[1-16] *(E)*, *Flotte des Indes*[17-22] *(E)*, Marchand[23-38] (GB), *Interlope*[39-41] *(GB)*, *Compagnie de la Baie d'Hudson*[m,42-48] *(GB)*, *Marchand*[49-51] *(Co)*, *Interlope*[52-54] *(D)*, *Compagnie danoise des Indes Occidentales*[m,55-61] *(D)*, *Compagnie danoise des Indes Occidentales et Orientales*[62-67] *(D)*, *Interlope*[68-70] *(F)*, *Compagnie française des Indes Occidentales*[m,71-87] *(F)*, *Interlope*[88-90] *(PU)*, *Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales*[m,91,100] *(PU)*
- **1672 (3).** *Marchand de Séville*[1-16] *(E)*, *Flotte des Indes*[17-22] *(E)*, Marchand[23-38] (GB), *Interlope*[39-41] *(GB)*, *Compagnie de la Baie d'Hudson*[m,42-48] *(GB)*, *Royal African Company*[m,49-54] *(GB)*, *Marchand*[55-58] *(Co)*, *Interlope*[59-61] *(D)*, *Compagnie danoise des Indes Occidentales*[m,62-67] *(D)*, *Interlope*[68-70] *(F)*, *Compagnie française des Indes Occidentales*[m,71-87] *(F)*, *Interlope*[88-90] *(PU)*, *Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales*[m,91-100] *(PU)*
- **1673 (4).** *Marchand de Séville*[1-15] *(E)*, *Flotte des Indes*[16-21] *(E)*, Marchand[22-37] (GB), *Interlope*[38-40] *(GB)*, *Compagnie de la Baie d'Hudson*[m,41-46] *(GB)*, *Royal African Company*[m,47-53] *(GB)*, *Interlope*[54-56] *(D)*, *Compagnie danoise des Indes Occidentales*[m,57-62] *(D)*, *Interlope*[63-65] *(F)*, *Compagnie française des Indes Occidentales*[m,66-81] *(F)*, *Compagnie du Sénégal*[82-87] *(F)*, *Interlope*[88-90] *(PU)*, *Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales*[m,91-100] *(PU)*
- **1674 (4).** *Marchand de Séville*[1-13] *(E)*, *Flotte des Indes*[14-18] *(E)*, Marchand[19-31] (GB), *Interlope*[32-34] *(GB)*, *Compagnie de la Baie d'Hudson*[m,35-39] *(GB)*, *Royal African Company*[m,40-44] *(GB)*, *Marchand*[45-47] *(Co)*, *Interlope*[48-50] *(D)*, *Compagnie danoise des Indes Occidentales*[m,51-55] *(D)*, *Marchand*[56-68] *(F)*, *Interlope*[69-71] *(F)*, *Compagnie française des Indes Occidentales*[m,72-84] *(F)*, *Compagnie du Sénégal*[85-89] *(F)*, *Interlope*[90-92] *(PU)*, *Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales*[m,93-100] *(PU)*
- **1675-1679 (3).** *Marchand de Séville*[1-15] *(E)*, *Flotte des Indes*[16-21] *(E)*, Marchand[22-37] (GB), *Interlope*[38-40] *(GB)*, *Compagnie de la Baie d'Hudson*[m,41-46] *(GB)*, *Royal African Company*[m,47-53] *(GB)*, *Marchand*[54-56] *(Co)*, *Interlope*[57-59] *(D)*, *Compagnie danoise des Indes Occidentales*[m,60-65] *(D)*, *Marchand*[66,81] *(F)*, *Compagnie du Sénégal*[82-87] *(F)*, *Interlope*[88-90] *(PU)*, *Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales*[m,91-100] *(PU)*
- **1680 (3).** *Marchand de Séville*[1-16] *(E)*, *Flotte des Indes*[17-22] *(E)*, Marchand[23-38] (GB), *Interlope*[39-41] *(GB)*, *Compagnie de la Baie d'Hudson*[m,42-48] *(GB)*, *Royal African Company*[m,49-54] *(GB)*, *Interlope*[55-58] *(D)*, *Compagnie danoise des Indes Occidentales et de Guinée*[m,59-64] *(D)*, *Marchand*[65-80] *(F)*, *Compagnie du Sénégal*[81-87] *(F)*, *Interlope*[88-90] *(PU)*, *Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales*[m,91-100] *(PU)*
- **1681 (3).** *Marchand de Séville*[1-16] *(E)*, *Flotte des Indes*[17-23] *(E)*, Marchand[24-40] (GB), *Interlope*[41-43] *(GB)*, *Compagnie de la Baie d'Hudson*[m,44-50] *(GB)*, *Royal African Company*[m,51-56] *(GB)*, *Marchand*[57-60] *(Co)*, *Interlope*[61-63] *(D)*, *Compagnie danoise des Indes Occidentales et de Guinée*[m,65-70] *(D)*, *Marchand*[71-86] *(F)*, *Compagnie du Sénégal*[87-93] *(F)*, *Marchand*[94-100] *(PU)*
- **1682-1683 (3).** *Marchand de Séville*[1-15] *(E)*, *Flotte des Indes*[16-21] *(E)*, Marchand[22-36] (GB), *Interlope*[37-40] *(GB)*, *Compagnie de la Baie d'Hudson*[m,41-46] *(GB)*, *Royal African Company*[m,47-52] *(GB)*, *Marchand*[53-55] *(Co)*, *Interlope*[56-58] *(D)*, *Compagnie danoise des Indes Occidentales et de Guinée*[m,59-64] *(D)*, *Marchand*[65-80] *(F)*, *Interlope*[81-83] *(F)*, *Compagnie de la Baie du Nord*[m,84-87] *(F)*, *Compagnie du Sénégal*[88-93] *(F)*, *Marchand*[94-100] *(PU)*
- **1684-1690 (4).** *Marchand de Séville*[1-12] *(E)*, *Flotte des Indes*[13-18] *(E)*, Marchand[19-31] (GB), *Interlope*[32-33] *(GB)*, *Compagnie de la Baie d'Hudson*[m,34-38] *(GB)*, *Royal African Company*[m,39-44] *(GB)*, *Marchand*[45-46] *(Co)*, *Interlope*[47-49] *(D)*, *Compagnie danoise des Indes Occidentales et de Guinée*[m,50-54] *(D)*, *Marchand*[55-67] *(F)*, *Interlope*[68-70] *(F)*, *Compagnie de la Baie du Nord*[m,71-74] *(F)*, *Compagnie du Sénégal*[75-79] *(F)*, *Compagnie de Guinée*[m,80-87] *(F)*, *Mississipi Company*[88-94] *(F)*, *Marchand*[95-100] *(PU)*
- **1691-1697 (4).** *Marchand de Séville*[1-13] *(E)*, *Flotte des Indes*[14-18] *(E)*, Marchand[19-32] (GB), *Interlope*[33-34] *(GB)*, *Compagnie de la Baie d'Hudson*[m,35-40] *(GB)*, *Royal African Company*[41-45] *(GB)*, *Interlope*[46-48] *(D)*, *Compagnie danoise des Indes Occidentales et de Guinée*[m,49-53] *(D)*, *Marchand*[54-66] *(F)*, *Interlope*[67-69] *(F)*, *Compagnie de la Baie du Nord*[m,70-73] *(F)*, *Compagnie du Sénégal*[74-78] *(F)*, *Compagnie de Guinée*[m,79-86] *(F)*, *Mississipi Company*[87-94] *(F)*, *Marchand*[95-100] *(PU)*
- **1698-1700 (4).** *Marchand de Séville*[1-12] *(E)*, *Flotte des Indes*[13-17] *(E)*, Marchand[18-30] (GB), *Interlope*[31-32] *(GB)*, *Compagnie de la Baie d'Hudson*[m,33-37] *(GB)*, *Royal African*

Company[38-43] *(GB)*, *Interlope*[44-45] *(D)*, *Compagnie danoise des Indes Occidentales et de Guinée*[m,46-50] *(D)*, *Compagnie d'Écosse commerçant avec l'Afrique et les Indes*[51-51] *(Ec)*, *Marchand*[52-64] *(F)*, *Interlope*[65-67] *(F)*, *Compagnie de la Baie du Nord*[m,68-70] *(F)*, *Compagnie du Sénégal*[71-75] *(F)*, *Compagnie de Guinée*[m,76-83] *(F)*, *Mississipi Company*[84-91] *(F)*, *Compagnie de Saint-Domingue*[92-94] *(F)*, *Marchand*[95-100] *(PU)*

- **1701 (4).** *Marchand de Séville*[1-12] *(E)*, *Flotte des Indes*[13-17] *(E)*, Marchand[18-29] (GB), *Interlope*[30-32] *(GB)*, *Compagnie de la Baie d'Hudson*[m,33-37] *(GB)*, *Royal African Company*[38-41] *(GB)*, *Interlope*[42-44] *(D)*, *Compagnie danoise des Indes Occidentales et de Guinée*[m,45-49] *(D)*, *Marchand*[50-61] *(F)*, *Interlope*[62-64] *(F)*, *Compagnie du Sénégal*[65-69] *(F)*, *Compagnie de Guinée*[m,70-76] *(F)*, *Mississipi Company*[77-83] *(F)*, Compagnie de l'Asiento[m,84-91] (F), *Compagnie de Saint-Domingue*[92-95] *(F)*, *Marchand*[96-100] *(PU)*
- **1702-1710 (4).** *Marchand de Séville*[1-13] *(E)*, *Flotte des Indes*[14-18] *(E)*, Marchand[19-32] (GB), *Interlope*[33-34] *(GB)*, *Compagnie de la Baie d'Hudson*[m,35-40] *(GB)*, *Royal African Company*[41-45] *(GB)*, *Interlope*[46-48] *(D)*, *Compagnie danoise des Indes Occidentales et de Guinée*[m,49-53] *(D)*, *Marchand*[54-66] *(F)*, *Interlope*[67-69] *(F)*, *Compagnie du Sénégal*[70-74] *(F)*, *Mississipi Company*[75-82] *(F)*, Compagnie de l'Asiento[m,83-90] (F), *Compagnie de Saint-Domingue*[91-94] *(F)*, *Marchand*[95-100] *(PU)*
- **1711 (4).** *Marchand de Séville*[1-13] *(E)*, *Flotte des Indes*[14-18] *(E)*, Marchand[19-32] (GB), *Interlope*[33-35] *(GB)*, *Compagnie de la Baie d'Hudson*[m,36-40] *(GB)*, *Royal African Company*[41-45] *(GB)*, *Compagnie des Mers du Sud*[46-50] *(GB)*, *Interlope*[51-52] *(D)*, *Compagnie danoise des Indes Occidentales et de Guinée*[m,53-58] *(D)*, *Marchand*[59-66] *(F)*, *Interlope*[67-68] *(F)*, *Compagnie du Sénégal*[69-74] *(F)*, *Mississipi Company*[75-82] *(F)*, Compagnie de l'Asiento[m, 83-90] (F), *Compagnie de Saint-Domingue*[91-94] *(F)*, *Marchand*[95-100] *(PU)*
- **1712-1713 (4).** *Marchand de Séville*[1-12] *(E)*, *Flotte des Indes*[13-17] *(E)*, Marchand[18-30] (GB), *Interlope*[31-33] *(GB)*, *Compagnie de la Baie d'Hudson*[m,34-38] *(GB)*, *Royal African Company*[39-43] *(GB)*, *Compagnie des Mers du Sud*[44-47] *(GB)*, *Interlope*[48-50] *(D)*, *Compagnie danoise des Indes Occidentales et de Guinée*[m,51-55] *(D)*, *Marchand*[56-62] *(F)*, *Interlope*[63-65] *(F)*, *Compagnie du Sénégal*[66-70] *(F)*, *Mississipi Company*[71-78] *(F)*, Compagnie de l'Asiento[m,79-85] (F), *Compagnie de Saint-Domingue*[86-89] *(F)*, *Compagnie de la Louisiane*[m,90-94] *(F)*, *Marchand*[95-100] *(PU)*
- **1714-1716 (4).** *Marchand de Séville*[1-13] *(E)*, *Flotte des Indes*[14-18] *(E)*, Marchand[19-32] (GB), *Interlope*[33-34] *(GB)*, *Compagnie de la Baie d'Hudson*[m,35-40] *(GB)*, *Royal African Company*[41-45] *(GB)*, *Compagnie des Mers du Sud*[46-49] *(GB)*, *Interlope*[50-52] *(D)*, *Compagnie danoise des Indes Occidentales et de Guinée*[m,53-57] *(D)*, *Marchand*[58-65] *(F)*, *Interlope*[66-68] *(F)*, *Compagnie du Sénégal*[69-73] *(F)*, *Mississipi Company*[74-81] *(F)*, Compagnie de l'Asiento[m,82-89] (F), *Compagnie de la Louisiane*[m,90-94] *(F)*, *Marchand*[95-100] *(PU)*
- **1717 (4).** *Marchand de Séville*[1-12] *(E)*, *Flotte des Indes*[13-17] *(E)*, Marchand[18-29] (GB), *Interlope*[30-32] *(GB)*, *Compagnie de la Baie d'Hudson*[m,33-37] *(GB)*, *Royal African Company*[38-41] *(GB)*, *Compagnie des Mers du Sud*[42-45] *(GB)*, *Interlope*[46-48] *(D)*, *Compagnie danoise des Indes Occidentales et de Guinée*[m,49-53] *(D)*, *Marchand*[54-60] *(F)*, *Interlope*[61-62] *(F)*, *Compagnie du Sénégal*[63-67] *(F)*, *Mississipi Company*[68-75] *(F)*, *Compagnie du Mississipi*[m,76-82] *(F)*, Compagnie de l'Asiento[m,83-90] (F), *Compagnie de la Louisiane*[m,91-95] *(F)*, *Marchand*[96-100] *(PU)*
- **1718 (4).** *Marchand de Séville*[1-13] *(E)*, *Flotte des Indes*[14-18] *(E)*, Marchand[19-32] (GB), *Interlope*[33-34] *(GB)*, *Compagnie de la Baie d'Hudson*[m,35-40] *(GB)*, *Royal African Company*[41-45] *(GB)*, *Compagnie des Mers du Sud*[46-49] *(GB)*, *Interlope*[50-52] *(D)*, *Compagnie danoise des Indes Occidentales et de Guinée*[m,53-57] *(D)*, *Marchand*[58-65] *(F)*, *Interlope*[66-68] *(F)*, *Compagnie du Sénégal*[69-73] *(F)*, *Compagnie du Mississipi*[m,74-81] *(F)*, Compagnie de l'Asiento[m,82-89] (F), *Compagnie de la Louisiane*[m,90-94] *(F)*, *Marchand*[95-100] *(PU)*
- **1719 (4).** *Marchand de Séville*[1-13] *(E)*, *Flotte des Indes*[14-18] *(E)*, Marchand[19-32] (GB), *Interlope*[33-34] *(GB)*, *Compagnie de la Baie d'Hudson*[m,35-40] *(GB)*, *Royal African Company*[41-45] *(GB)*, *Compagnie des Mers du Sud*[46-49] *(GB)*, *Interlope*[50-52] *(D)*, *Compagnie danoise des Indes Occidentales et de Guinée*[m,53-57] *(D)*, *Marchand*[58-65] *(F)*, *Interlope*[66-68] *(F)*, *Compagnie du Sénégal*[69-73] *(F)*, *Compagnie des Indes*[m,74-81] *(F)*, Compagnie de l'Asiento[m,82-89] (F), *Compagnie de la Louisiane*[m,90-94] *(F)*, *Marchand*[95-100] *(PU)*
- **1720 (4).** *Marchand de Séville*[1-14] *(E)*, *Flotte des Indes*[15-19] *(E)*, Marchand[20-33] (GB), *Interlope*[34-36] *(GB)*, *Compagnie de la Baie d'Hudson*[m,37-42] *(GB)*, *Royal African Company*[43-47] *(GB)*, *Compagnie des Mers du Sud*[48-52] *(GB)*, *Interlope*[53-54] *(D)*, *Compagnie danoise des Indes Occidentales et de Guinée*[m,55-60] *(D)*, *Marchand*[61-69] *(F)*, *Interlope*[70-71] *(F)*, *Compagnie du Sénégal*[72-77] *(F)*, Compagnie de l'Asiento[m,78-85] (F), *Compagnie des Indes*[m,86-94] *(F)*, *Marchand*[95-100] *(PU)*
- **1721-1722 (3).** *Marchand de Séville*[1-17] *(E)*, *Flotte des Indes*[18-24] *(E)*, Marchand[25-42] (GB), *Interlope*[43-45] *(GB)*, *Compagnie de la Baie d'Hudson*[m,46-52] *(GB)*, *Royal African Company*[53-59] *(GB)*, *Compagnie des Mers du Sud*[60-64] *(GB)*, *Interlope*[65-68] *(D)*, *Compagnie danoise des Indes Occidentales et de Guinée*[m,69-75] *(D)*, *Marchand*[76-85] *(F)*, *Compagnie du Sénégal*[86-92] *(F)*, *Marchand*[93-100] *(PU)*

- **1723-1747 (3).** *Marchand de Séville[1-15] (E), Flotte des Indes[16-21] (E),* Marchand[22-26] (GB), *Interlope[37-40] (GB), Compagnie de la Baie d'Hudson[m,41-46] (GB), Royal African Company[47-52] (GB), Compagnie des Mers du Sud[53-56] (GB), Interlope[57-60] (D), Compagnie danoise des Indes Occidentales et de Guinée[m,61-66] (D), Marchand[67-75] (F), Interlope[76-78] (F), Compagnie du Sénégal[79-84] (F), Compagnie des Indes[m,85-93] (F), Marchand[94-100] (PU)*
- **1748-1752 (4).** *Marchand de Séville[1-11] (E), Flotte des Indes[12-16] (E),* Marchand[17-27] (GB), *Interlope[28-30] (GB), Compagnie de la Baie d'Hudson[m,31-34] (GB), Royal African Company[35-39] (GB), Compagnie des Mers du Sud[40-43] (GB), Interlope[44-45] (D), Compagnie danoise des Indes Occidentales et de Guinée[m,46-50] (D), Marchand[51-56] (F), Interlope[57-59] (F), Compagnie Royale d'Afrique[60-63] (F), Compagnie du Sénégal[64-68] (F), Compagnie des Indes[m,69-75] (F), Compagnie de Guinée[m,76-80] (F), Société d'Angola[81-87] (F), Société Grou et Michel[92-95] (F), Marchand[96-100] (PU)*
- **1753-1754 (4).** *Marchand de Séville[1-12] (E), Flotte des Indes[13-17] (E),* Marchand[18-30] (GB), *Interlope[31-33] (GB), Compagnie de la Baie d'Hudson[m,34-38] (GB), Compagnie des Mers du Sud[39-42] (GB), Interlope[43-44] (D), Compagnie danoise des Indes Occidentales et de Guinée[m,45-50] (D), Marchand[51-57] (F), Interlope[58-60] (F), Compagnie Royale d'Afrique[61-65] (F), Compagnie du Sénégal[66-70] (F), Compagnie des Indes[m,71-78] (F), Compagnie de Guinée[m,79-85] (F), Société d'Angola[86-91] (F), Société Grou et Michel[92-94] (F), Marchand[95-100] (PU)*
- **1755-1763 (4).** *Marchand de Séville[1-13] (E), Flotte des Indes[14-18] (E),* Marchand[19-31] (GB), *Interlope[32-34] (GB), Compagnie de la Baie d'Hudson[m,35-39] (GB), Compagnie des Mers du Sud[40-43] (GB), Marchand[44-48] (D), Marchand[49-56] (F), Interlope[57-59] (F), Compagnie Royale d'Afrique[60-64] (F), Compagnie du Sénégal[65-69] (F), Compagnie des Indes[m,70-77] (F), Compagnie de Guinée[m,78-85] (F), Société d'Angola[86-90] (F), Société Grou et Michel[91-94] (F), Marchand[95-100] (PU)*
- **1764 (3).** *Marchand de Séville[1-14] (E), Flotte des Indes[15-20] (E),* Marchand[21-35] (GB), *Interlope[36-38] (GB), Compagnie de la Baie d'Hudson[m,39-44] (GB), Compagnie des Mers du Sud[45-49] (GB), Marchand[50-55] (D), Marchand[56-64] (F), Interlope[65-67] (F), Compagnie Royale d'Afrique[68-73] (F), Compagnie du Sénégal[74-79] (F), Compagnie des Indes[m,80-88] (F), Société d'Angola[89-94] (F), Marchand[95-100] (PU)*
- **1765-1776 (4).** *Marchand de Séville[1-14] (E), Flotte des Indes[15-19] (E),* Marchand[20-33] (GB), *Interlope[34-36] (GB), Compagnie de la Baie d'Hudson[m,37-42] (GB), Compagnie des Mers du Sud[43-46] (GB), Marchand[47-52] (D), Compagnie danoise des Indes Occidentales et de Guinée[53-57] (D), Marchand[58-66] (F), Interlope[67-69] (F), Compagnie Royale d'Afrique[70-74] (F), Compagnie du Sénégal[75-80] (F), Compagnie des Indes[m,81-88] (F), Société d'Angola[89-94] (F), Marchand[95-100] (PU)*
- **1777-1785 (3).** *Marchand de Séville[1-14] (E), Flotte des Indes[15-20] (E),* Marchand[21-35] (GB), *Interlope[36-38] (GB), Compagnie de la Baie d'Hudson[m,39-44] (GB), Compagnie des Mers du Sud[45-49] (GB), Marchand[50-55] (D), Marchand[56-64] (F), Interlope[65-67] (F), Compagnie Royale d'Afrique[68-73] (F), Compagnie du Sénégal[74-79] (F), Compagnie des Indes[m,80-88] (F), Société d'Angola[89-94] (F), Marchand[95-100] (PU)*
- **1786-1790 (4).** *Marchand de Séville[1-13] (E), Flotte des Indes[14-19] (E),* Marchand[20-33] (GB), *Interlope[34-36] (GB), Compagnie de la Baie d'Hudson[m,37-41] (GB), Compagnie des Mers du Sud[42-45] (GB), Marchand[46-51] (D), Marchand[52-59] (F), Interlope[60-62] (F), Compagnie Royale d'Afrique[63-68] (F), Compagnie du Sénégal[69-73] (F), Compagnie des Indes[m,74-81] (F), Société d'Angola[82-87] (F), Interlope[88-90] (S), Compagnie suédoise des Indes Occidentales[m,91-94] (S), Marchand[95-100] (PU)*
- **1791-1793 (3).** *Marchand[1-30] (E),* Marchand[31-39] (GB), *Interlope[40-42] (GB), Compagnie de la Baie d'Hudson[m,43-48] (GB), Compagnie des Mers du Sud[49-53] (GB),* Marchand[54-59] (D), *Marchand[60-65] (F), Compagnie Royale d'Afrique[66-71] (F), Compagnie du Sénégal[72-77] (F), Société d'Angola[78-83] (F), Interlope[84-86] (S), Compagnie suédoise des Indes Occidentales[m,87-90] (S), Marchand[91-100] (PU)*
- **1794-1802 (3).** *Marchand[1-19] (E),* Marchand[20-38] (GB), *Interlope[39-42] (GB), Compagnie de la Baie d'Hudson[m,43-50] (GB), Compagnie des Mers du Sud[51-55] (GB), Marchand[56-63] (D), Marchand[64-75] (F), Compagnie du Sénégal[76-82] (F), Interlope[83-86] (S), Compagnie suédoise des Indes Occidentales[m,87-92] (S), Marchand[93-100] (PU)*
- **1803-1805 (2).** *Marchand[1-20] (E),* Marchand[21-41] (GB), *Interlope[42-45] (GB), Compagnie de la Baie d'Hudson[m,46-54] (GB), Compagnie des Mers du Sud[55-60] (GB), Marchand[61-68] (D), Marchand[69-81] (F), Interlope[82-85] (S), Compagnie suédoise des Indes Occidentales[m,86-91] (S), Marchand[92-100] (PU)*
- **Depuis 1806 (2).** *Marchand[1-23] (E),* Marchand[24-46] (GB), *Interlope[47-51] (GB), Compagnie de la Baie d'Hudson[m,52-60] (GB), Compagnie des Mers du Sud[61-67] (GB), Marchand[68-76] (D), Marchand[76-90] (F), Marchand[91-100] (PU)*

Atlantique Sud

- **Avant 1615 (1).** *Marchand[1-100] (P)*
- **1615-1616 (1).** *Marchand[1-66] (P), Marchand[67-93] (PU), Compagnie australienne[94-100] (PU)*

- **1617 (1).** *Marchand[1-50] (P), Marchand[51-70] (PU), Compagnie danoise des Indes[71-100] Orientales[m] (D)*
- **1618-1656 (1).** *Marchand[1-62] (P), Marchand[63-100] (PU)*
- **1657-1660 (1).** Marchand[1-38] (GB), *Marchand[39-76] (P), Marchand[77-100] (PU)*
- **1661-1672 (1).** Marchand[1-34] (GB), *Compagnie des aventuriers d'Afrique[35-44] (GB), Marchand[45-79] (P), Marchand[80-100] (PU)*
- **1673-1683 (1).** Marchand[1-50] (GB), *Marchand[51-100] (P)*
- **1684-1697 (1).** Marchand[1-33] (GB), *Marchand[34-46] (F), Mississipi Company[47-66] (F), Marchand[67-100] (P)*
- **1698-1708 (1).** Marchand[1-37] (GB), *Marchand[38-51] (F)*, Compagnie royale de la Mer du Sud[52-62] (F), *Marchand[63-100] (P)*
- **1709-1710 (1).** Marchand[1-41] (GB), *Marchand[42-68] (F), Marchand[69-100] (P)*
- **1711-1747 (1).** Marchand[1-37] (GB), *Compagnie des Mers du Sud[38-48] (GB), Marchand[49-62] (F), Marchand[63-100] (P)*
- **1748-1763 (2).** Marchand[1-32] (GB), *Compagnie des Mers du Sud[33-41] (GB), Marchand[42-54] (F), Société d'Angola[55-67] (F), Marchand[68-100] (P)*
- **1764-1793 (2).** Marchand[1-29] (GB), *Compagnie des Mers du Sud[30-38] (GB), Marchand[39-50] (F), Société d'Angola[51-61] (F), Marchand[62-91] (P), Marchand[92-100] (S)*
- **Depuis 1794 (1).** Marchand[1-37] (GB), *Compagnie des Mers du Sud[38-48] (GB), Marchand[49-62] (F), Marchand[63-100] (P)*

Amérique du Nord

Nouvelle France, puis Canada.

- **1610-1620 (1).** Pêcheur de Terre Neuve[1-100] (GB)
- **1621-1626 (1).** Pêcheur de Terre Neuve[1-71] (GB), Compagnie de Montmorency[72-100] (F)
- **1627 (1).** Pêcheur de Terre Neuve[1-45] (GB), Interlope[46-54] (F), Compagnie de Montmorency[55-72] (F), Compagnie de Nouvelle France[m,73-100] (F)
- **1628-1644 (1).** Pêcheur de Terre Neuve[1-55] (GB), Interlope[56-66] (F), Compagnie de Nouvelle France[m,67-100] (F)
- **1645-1663 (2).** Pêcheur de Terre Neuve[1-50] (GB), Interlope[51-60] (F), Compagnie de Nouvelle France[61-90] (F), Compagnie des Habitants[m,91-100] (F)
- **1669 (1).** Pêcheur de Terre Neuve[1-55] (GB), Interlope[56-66] (F), Compagnie française des Indes Occidentales[m,67-100] (F)
- **1670-1674 (2).** Pêcheur de Terre Neuve[1-41] (GB), Interlope[42-50] (GB), Compagnie de la Baie d'Hudson[m,51-66] (GB), Interlope[67-75] (F), Compagnie française des Indes Occidentales[m,76-100] (F)
- **1675-1681 (1).** Pêcheur de Terre Neuve[1-38] (GB), Interlope[39-46] (GB), Compagnie de la Baie d'Hudson[m,47-61] (GB), Marchand[62-100] (F)
- **1682-1683 (2).** Pêcheur de Terre Neuve[1-47] (GB), Interlope[48-57] (GB), Compagnie de la



Baie d'Hudson[m,58-76] (GB), Interlope[77-85] (F), Compagnie de la Baie du Nord[m,86-100] (F)

- **1684-1700 (2).** Pêcheur de Terre Neuve[1-37] (GB), Interlope[38-44] (GB), Compagnie de la Baie d'Hudson[m,45-59] (GB), Interlope[60-66] (F), Compagnie de la Baie du Nord[m,67-77] (F), Mississipi Company[78-100] (F)
- **1701-1716 (1).** Pêcheur de Terre Neuve[1-38] (GB), Interlope[39-48] (GB), Compagnie de la Baie d'Hudson[m,49-61] (GB), Marchand[62-100] (F)
- **1717-1718 (2).** Pêcheur de Terre Neuve[1-41] (GB), Interlope[42-50] (GB), Compagnie de la Baie d'Hudson[m,51-66] (GB), Interlope[67-75] (F), Compagnie du Mississipi[m,76-100] (F)
- **1719-1763 (2).** Pêcheur de Terre Neuve[1-41] (GB), Interlope[42-50] (GB), Compagnie de la Baie d'Hudson[m,51-66] (GB), Interlope[67-75] (F), Compagnie des Indes[m,76-100] (F)
- **1764-1793 (1).** Pêcheur de Terre Neuve[1-38] (GB), Interlope[39-46] (GB), Compagnie de la Baie d'Hudson[m,47-61] (GB), Marchand[62-100] (F)
- **Depuis 1793 (1).** Pêcheur de Terre Neuve[1-62] (GB), Interlope[63-75] (GB), Compagnie de la Baie d'Hudson[m,76-100] (GB)

Colonies de la côte Est d'Amérique du Nord

- **1584-1590 (1).** Virginia[1-100] (GB)
- **1591-1606 (0).**
- **1606-1620 (1).** Virginia Company[1-100] (GB)
- **1621-1624 (1).** Marchand[1-64] (GB), Virginia Company[65-74] (GB), Interlope[75-80] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales[m,81-100] (PU)
- **1625-1634 (1).** Marchand[1-71] (GB), Interlope[72-78] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales[m,79-100] (PU)
- **1635-1646 (1).** Marchand[1-62] (GB), Interlope[63-68] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales[m,69-87] (PU), Marchand[88-100] (S)
- **1647-1654 (2).** Marchand[1-57] (GB), Biemba Company[58-65] (GB), Interlope[66-71] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales[m,72-88] (PU), Marchand[89-100] (S)
- **1655-1660 (2).** Marchand[1-58] (GB), Biemba Company[59-67] (GB), Company of Merchants Trading to Guinea[68-76] (GB), Interlope[77-82] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales[m,83-100] (PU)
- **1661 (2).** Marchand[1-54] (GB), Biemba Company[55-62] (GB), Company of Merchants Trading to Guinea[63-70] (GB), Compagnie des aventuriers d'Afrique[71-78] (GB), Interlope[79-83] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales[m,84-100] (PU)
- **1662-1671 (2).** Marchand[1-64] (GB), Compagnie des aventuriers d'Afrique[65-74] (GB), Interlope[75-80] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales[m,81-100] (PU)
- **1672 (2).** Marchand[1-54] (GB), Interlope[55-59] (GB), Compagnie des aventuriers d'Afrique[60-67] (GB), Royal African Company[m,68-78] (GB), Interlope[79-83] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales[m,84-100] (PU)
- **1673-1679 (2).** Marchand[1-58] (GB), Interlope[59-64] (GB), Royal African Company[m,65-76] (GB), Interlope[77-82] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales[m,83-100] (PU)
- **1680 (2).** Marchand[1-55] (GB), Interlope[56-61] (GB), Royal African Company[m,62-72] (GB), Interlope[73-77] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales[m,78-94] (PU), Frankfurter Gesellschaft[95-100] (SE)
- **1681-1688 (1).** Marchand[1-71] (GB), Interlope[72-78] (GB), Royal African Company[m,79-92] (GB), Frankfurter Gesellschaft[93-100] (SE)
- **1689-1752 (1).** Marchand[1-76] (GB), Royal African Company[77-92] (GB), Frankfurter Gesellschaft[93-100] (SE)
- **1753-1763 (1).** Marchand[1-90] (GB), Frankfurter Gesellschaft[91-100] (SE)
- **Depuis 1764 (1).** Marchand[1-90] (GB), Frankfurter Gesellschaft[91-100] (SE)

Amérique Centrale et Caraïbes

- *De* **1566** *à* **1597 (1).** Pacifique : Galion de Manille[1-100] (E). Caraïbes : Marchand de Séville[1-83] (E), Flotte des Indes[84-100] (E)
- **1597-1617 (2).** Pacifique : Galion de Manille[1-50] (E), Compagnie de Moucheron[51-100] (PU). Mer des Caraïbes : Marchand de Séville[1-86] (E), Flotte des Indes[87-100] (E)
- **1618-1620 (2).** Pacifique : Galion de Manille[1-100] (E). Mer des Caraïbes : Marchand de Séville[1-76] (E), Flotte des Indes[77-88] (E), Biemba Company[89-100] (GB)
- **1621-1625 (2).** Pacifique : Galion de Manille[1-100] (E). Mer des Caraïbes : Marchand de Séville[1-64] (E), Flotte des Indes[65-74] (E), Interlope[75-80] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales[m,81-100] (PU)
- **1626-1631 (3).** Pacifique : Galion de Manille[1-100] (E). Mer des Caraïbes : Marchand de Séville[1-37]

(E), Flotte des Indes[38-42] (E), Marchand[43-48] (GB), Biemba Company[49-59] (GB), Marchand[60-77] (F), Compagnie de Saint Christophe[78-85] (F), Interlope[86-88] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales[m,89-100] (PU)

- **1631-1635 (3).** Pacifique : Galion de Manille[1-100] (E). Mer des Caraïbes : Marchand de Séville[1-33] (E), Flotte des Indes[34-38] (E), Marchand[39-49] (GB), Biemba Company[50-54] (GB), Company of Merchants Trading to Guinea[55-59] (GB), Marchand[60-62] (Co), Marchand[63-79] (F), Compagnie de Saint Christophe[80-86] (F), Interlope[87-89] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales[m,90-100] (PU)
- **1635-1656 (3).** Pacifique : Galion de Manille[1-100] (E). Mer des Caraïbes : Marchand de Séville[1-33] (E), Flotte des Indes[34-38] (E), Marchand[39-49] (GB), Biemba Company[50-54] (GB), Company of Merchants Trading to Guinea[55-59] (GB), Marchand[60-62] (Co), Marchand[63-79] (F), Compagnie des Îles l'Amérique[80-86] (F), Interlope[87-89] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales[m,90-100] (PU)
- **1657-1660 (4).** Pacifique : Galion de Manille[1-100] (E). Mer des Caraïbes : Marchand de Séville[1-29] (E), Flotte des Indes[30-34] (E), Marchand[35-43] (GB), Biemba Company[44-47] (GB), Company of Merchants Trading to Guinea[48-52] (GB), Marchand[53-55] (Co), Marchand[56-61] (D), Compagnie danoise des Indes Occidentales et Orientales[62-67] (D), Marchand [68-82](F), Compagnie des Îles d'Amérique[83-88] (F), Interlope[89-91] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales[m,92-100] (PU)
- **1661 (4).** Pacifique : Galion de Manille[1-100] (E). Mer des Caraïbes : Marchand de Séville[1-29] (E), Flotte des Indes[30-33] (E), Marchand[34-42] (GB), Biemba Company[43-47] (GB), Company of Merchants Trading to Guinea[48-51] (GB), Compagnie des aventuriers d'Afrique[52-55] (GB), Marchand[56-61] (D), Compagnie danoise des Indes Occidentales et Orientales[62-67] (D), Marchand[68-82] (F), Compagnie des Îles d'Amérique[83-88] (F), Interlope[89-91] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales[m,92-100] (PU)
- **1662-1663 (3).** Pacifique : Galion de Manille[1-100] (E). Mer des Caraïbes : Marchand de Séville[1-32] (E), Flotte des Indes[33-37] (E), Marchand[38-46] (GB), Compagnie des aventuriers d'Afrique[47-51] (GB), Marchand[52-58] (D), Compagnie danoise des Indes Occidentales et Orientales[59-64] (D), Marchand[65-80] (F), Compagnie des Îles d'Amérique[81-87] (F), Interlope[88-90] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales[m,91-100] (PU)
- **1664 (4).** Pacifique : Galion de Manille[1-100] (E). Mer des Caraïbes : Marchand de Séville[1-28] (E), Flotte des Indes[29-32] (E), Marchand[33-41] (GB), Compagnie des aventuriers d'Afrique[42-45] (GB), Marchand[46-51] (D), Compagnie danoise des Indes Occidentales et Orientales[52-57] (D), Marchand[58-71] (F), Interlope[72-74] (F), Compagnie des Îles d'Amérique[75-82] (F), Compagnie française des Indes Occidentales[m,83-88] (F), Interlope[89-91] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales[m,92-100] (PU)
- **1665-1669 (4).** Pacifique : Galion de Manille[1-100] (E). Mer des Caraïbes : Marchand de Séville[1-34] (E), Flotte des Indes[35-39] (E), Marchand[40-50] (GB), Compagnie des aventuriers d'Afrique[51-55] (GB), Marchand[56-58] (Co), Marchand[59-65] (D), Compagnie danoise des Indes Occidentales et Orientales[66-72] (D), Interlope[73-75] (F), Compagnie française des Indes Occidentales[m,76-86] (F), Interlope[87-89] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales[m,90-100] (PU)
- **1670-1671 (4).** Pacifique : Galion de Manille[1-100] (E). Mer des Caraïbes : Marchand de Séville[1-35] (E), Flotte des Indes[36-41] (E), Marchand[42-51] (GB), Compagnie des aventuriers d'Afrique[52-57] (GB), Marchand[58-60] (Co), Interlope[61-64] (D), Compagnie danoise des Indes Occidentales[m,65-71] (D), Interlope[72-75] (F), Compagnie française des Indes Occidentales[m,76-85] (F), Interlope[86-89] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales[m,90-100] (PU)
- **1672 (4).** Pacifique : Galion de Manille[1-100] (E). Mer des Caraïbes : Marchand de Séville[1-33] (E), Flotte des Indes[34-38] (E), Marchand[39-48] (GB), Compagnie des aventuriers d'Afrique[49-53] (GB), Interlope[54-56] (GB), Royal African Company[m,57-63] (GB), Marchand[64-66] (Co), Marchand[67-73] (D), Interlope[74-76] (F), Compagnie française des Indes Occidentales[m,77-86] (F), Interlope[87-90] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales[m,91-100] (PU)
- **1673-1674 (4).** Pacifique : Galion de Manille[1-100] (E). Mer des Caraïbes : Marchand de Séville[1-33] (E), Flotte des Indes[34-38] (E), Marchand[39-49] (GB), Interlope[50-52] (GB), Royal African Company[m,53-58] (GB), Marchand[59-60] (Co), Interlope[61-62] (D), Compagnie danoise des Indes Occidentales[m,63-66] (D), Marchand (F)[67-72] (F), Compagnie française des Indes Occidentales[m,73-76] (F), Compagnie du Sénégal[77-86] (F), Interlope[87-89] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales[m,90-100] (PU)
- **1675-1679 (3).** Pacifique : Galion de Manille[1-100] (E). Mer des Caraïbes : Marchand de Séville[1-33] (E), Flotte des Indes[34-38] (E), Marchand[39-49] (GB), Interlope[50-52] (GB), Royal African Company[m,53-59] (GB), Marchand[60-62] (Co), Marchand[63-69] (D), Marchand[70-79] (F), Compagnie du Sénégal[80-86] (F), Interlope[87-89] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales[m,90-100] (PU)

- **1683 (4).** Pacifique : Galion de Manille[1-100] (E). Mer des Caraïbes : Marchand de Séville[1-32] (E), Flotte des Indes[33-37] (E), Marchand[38-47] (GB), Interlope[48-50] (GB), Royal African Company[m,71-57] (GB), Marchand[58-60] (Co), Interlope[61-63] (D), Compagnie danoise des Indes Occidentales et de Guinée[m,64-70] (D), Marchand[71-80] (F), Compagnie du Sénégal[81-87] (F), Interlope[88-90] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales[m,91-100] (PU)
- **1684-1688 (4).** Pacifique : Galion de Manille[1-100] (E). Mer des Caraïbes : Marchand de Séville[1-27] (E), Flotte des Indes[28-31] (E), Marchand[32-39] (GB), Interlope[40-42] (GB), Royal African Company[m,47-47] (GB), Marchand[48-50] (Co), Interlope[51-53] (D), Compagnie danoise des Indes Occidentales et de Guinée[m,54-58] (D), Marchand[59-67] (F), Interlope[68-69] (F), Compagnie du Sénégal[70-78] (F), Compagnie de Guinée[m,79-83] (F), Mississipi Company[84-91] (F), Marchand[92-100] (PU)
- **1689-1690 (3).** Pacifique : Galion de Manille[1-100] (E). Mer des Caraïbes : Marchand de Séville[1-28] (E), Flotte des Indes[39-32] (E), Marchand[33-40] (GB), Royal African Company[41-46] (GB), Marchand[47-49] (Co), Interlope[50-57] (D), Compagnie danoise des Indes Occidentales et de Guinée[m] (D), Marchand[58-66] (F), Interlope[67-69] (F), Compagnie du Sénégal[70-74] (F), Compagnie de Guinée[m,75-83] (F), Mississipi Company[84-91] (F), Marchand[92-100] (PU)
- **1691-1697 (3).** Pacifique : Galion de Manille[1-100] (E). Mer des Caraïbes : Marchand de Séville[1-28] (E), Flotte des Indes[29-33] (E), Marchand[34-42] (GB), Royal African Company[43-47] (GB), Interlope[48-50] (D), Compagnie danoise des Indes Occidentales et de Guinée[m,51-56] (D), Marchand[57-65] (F), Interlope[66-68] (F), Compagnie du Sénégal[69-73] (F), Compagnie de Guinée[m,74-82] (F), Mississipi Company[83-91] (F), Marchand[92-100] (PU)
- **1698-1700 (4).** Pacifique : Galion de Manille[1-100] (E). Mer des Caraïbes : Marchand de Séville[1-27] (E), Flotte des Indes[28-31] (E), Marchand[32-39] (GB), Royal African Company[40-45] (GB), Interlope[46-47] (D), Compagnie danoise des Indes Occidentales et de Guinée[m,48-53] (D), *Compagnie d'Écosse commerçant avec l'Afrique et les Indes[54-54] (Ec)*, Marchand[55-63] (F), Interlope[64-65] (F), Compagnie du Sénégal[66-71] (F), Compagnie de Guinée[m,72-79] (F), Mississipi Company[80-87] (F), Compagnie de Saint-Domingue[88-91] (F), Marchand[92-100] (PU)
- **1701-1710 (4).** Pacifique : Galion de Manille[1-100] (E). Mer des Caraïbes : Marchand de Séville[1-27] (E), Flotte des Indes[28-31] (E), Marchand[32-40] (GB), Royal African Company[41-45] (GB), Interlope[46-48] (D), Compagnie danoise des Indes Occidentales et de Guinée[m,49-54] (D), Marchand[55-62] (F), Interlope[63-65] (F), Compagnie du Sénégal[66-70] (F), Compagnie de l'Asiento[m,71-79] (F), Mississipi Company[80-87] (F), Compagnie de Saint-Domingue[88-91] (F), Marchand[92-100] (PU)
- **1711 (4).** Pacifique : Galion de Manille[1-100] (E). Mer des Caraïbes : Marchand de Séville[1-26] (E), Flotte des Indes[27-30] (E), Marchand[31-38] (GB), Royal African Company[39-44] (GB), Compagnie des Mers du Sud[45-48] (GB), Interlope[49-50] (D), Compagnie danoise des Indes Occidentales et de Guinée[m,51-56] (D), Marchand[57-64] (F), Interlope[65-66] (F), Compagnie du Sénégal[67-72] (F), Mississipi Company[73-80] (F), Compagnie de l'Asiento[m,81-88] (F), Compagnie de Saint-Domingue[89-92] (F), Marchand[93-100] (PU)
- **1712-1713 (4).** Pacifique : Galion de Manille[1-100] (E). Mer des Caraïbes : Marchand de Séville[1-25] (E), Flotte des Indes[26-29] (E), Marchand[30-36] (GB), Royal African Company[37-41] (GB), Compagnie des Mers du Sud[42-45] (GB), Interlope[46-48] (D), Compagnie danoise des Indes Occidentales et de Guinée[m,49-53] (D), Marchand[54-60] (F), Interlope[61-63] (F), Compagnie du Sénégal[64-68] (F), Mississipi Company[69-75] (F), Compagnie de l'Asiento[m,76-83] (F), Compagnie de Saint-Domingue[84-87] (F), Compagnie de la Louisiane[m,88-92] (F), Marchand[93-100] (PU)
- **1714-1717 (4).** Pacifique : Galion de Manille[1-100] (E). Mer des Caraïbes : Marchand de Séville[1-26] (E), Flotte des Indes[27-30] (E), Marchand[31-38] (GB), Royal African Company[39-43] (GB), Compagnie des Mers du Sud[44-47] (GB), Interlope[48-50] (D), Compagnie danoise des Indes Occidentales et de Guinée[m,51-55] (D), Marchand[56-63] (F), Interlope[64-65] (F), Compagnie du Sénégal[66-71] (F), Compagnie de l'Asiento[m,72-78] (F), Mississipi Company[79-86] (F), Compagnie de la Louisiane[m,87-92] (F), Marchand[93-100] (PU)
- **1718 (4).** Pacifique : Galion de Manille[1-100] (E). Mer des Caraïbes : Marchand de Séville[1-26] (E), Flotte des Indes[27-30] (E), Marchand[31-38] (GB), Royal African Company[39-43] (GB), Compagnie des Mers du Sud[44-47] (GB), Interlope[48-50] (D), Compagnie danoise des Indes Occidentales et de Guinée[m,51-55] (D), Marchand[56-63] (F), Interlope[64-65] (F), Compagnie du Sénégal[66-71] (F), Compagnie de l'Asiento[m,72-78] (F), Compagnie du Mississipi[79-86] (F), Compagnie de la Louisiane[m,87-92] (F), Marchand[93-100] (PU)
- **1719-1720 (4).** Pacifique : Galion de Manille[1-100] (E). Mer des Caraïbes : Marchand de Séville[1-27] (E), Flotte des Indes[28-31] (E), Marchand[32-40] (GB), Royal African Company[41-45] (GB), Compagnie des Mers du Sud[46-50] (GB), Interlope[51-52] (D), Compagnie danoise des Indes Occidentales et de Guinée[m,53-58] (D), Marchand[59-66] (F), Interlope[67-69] (F), Compagnie

du Sénégal[70-75] (F), Compagnie de l'Asiento[m,76-83] (F), Compagnie des Indes[m,84-91] (F), Marchand[92-100] (PU)

- **1721-1722 (3).** Pacifique : Galion de Manille[1-100] (E). Mer des Caraïbes : Marchand de Séville (E), Flotte des Indes (E), Marchand (GB), Royal African Company (GB), Compagnie des Mers du Sud (GB), Interlope (D), Compagnie danoise des Indes Occidentales et de Guinée[m] (D), Interlope (F), Compagnie du Sénégal (F), Compagnie des Indes[m] (F), Marchand (PU)
- **1723-1729 (3).** Pacifique : Galion de Manille[1-100] (E). Mer des Caraïbes : Marchand de Séville[1-31] (E), Flotte des Indes[32-36] (E), Marchand[37-46] (GB), Royal African Company[47-52] (GB), Interlope[53-55] (D), Compagnie danoise des Indes Occidentales et de Guinée[m,56-61] (D), Marchand[62-71] (F), Interlope[72-74] (F), Compagnie du Sénégal[75-80] (F), Compagnie des Indes[m,81-90] (F), Marchand[91-100] (PU)
- **1730 (4).** Pacifique : Galion de Manille[1-100] (E). Mer des Caraïbes : Marchand de Séville[1-30] (E), Flotte des Indes[31-34] (E), Marchand[35-43] (GB), Royal African Company[44-50] (GB), Compagnie des Mers du Sud[51-54] (GB), Interlope[55-57] (D), Compagnie danoise des Indes Occidentales et de Guinée[m,58-63] (D), Compagnie des Mers du Sud[64-72] (GB), Interlope[73-75] (F), Compagnie du Sénégal[76-81] (F), Compagnie des Indes[m,82-90] (F), Marchand[91-100] (PU)
- **1731-1740 (3).** Pacifique : Galion de Manille[1-100] (E). Mer des Caraïbes : Marchand de Séville[1-32] (E), Flotte des Indes[33-37] (E), Marchand[38-46] (GB), Royal African Company[47-53] (GB), Compagnie des Mers du Sud[54-58] (GB), Interlope[59-61] (D), Compagnie danoise des Indes Occidentales et de Guinée[m,62-67] (D), Marchand[68-70] (F), Interlope[71-74] (F), Compagnie du Sénégal[75-80] (F), Compagnie des Indes[m,81-90] (F), Marchand[91-100] (PU)
- **1741-1747 (4).** Pacifique : Galion de Manille[1-100] (E). Mer des Caraïbes : Marchand de Séville[1-30] (E), Flotte des Indes[31-34] (E), Marchand[35-43] (GB), Royal African Company[44-50] (GB), Compagnie des Mers du Sud[51-54] (GB), Interlope[55-57] (D), Compagnie danoise des Indes Occidentales et de Guinée[m,58-63] (D), Marchand[58-63] (F), Interlope[64-66] (F), Compagnie Royale d'Afrique[70-75] (F), Compagnie du Sénégal[76-81] (F), Compagnie des Indes[m,82-90] (F), Marchand[91-100] (PU)
- **1748-1752 (4).** Pacifique : Galion de Manille[1-100] (E). Mer des Caraïbes : Marchand de Séville[1-25] (E), Flotte des Indes[26-28] (E), Marchand[29-36] (GB), Royal African Company[37-41] (GB), Compagnie des Mers du Sud[42-45] (GB), Interlope[46-47] (D), Compagnie danoise des Indes Occidentales et de Guinée[m,48-52] (D), Marchand[53-56] (F), Interlope[57-58] (F), Compagnie Royale d'Afrique[59-63] (F), Compagnie du Sénégal[64-68] (F), Compagnie des Indes[m,69-76] (F), Compagnie de Guinée[m,77-83] (F), Société d'Angola[84-88] (F), Société Grou et Michel[89-92] (F), Marchand[93-100] (PU)
- **1753-1754 (4).** Pacifique : Galion de Manille[1-100] (E). Mer des Caraïbes : Marchand de Séville[1-26] (E), Flotte des Indes[27-30] (E), Marchand[31-38] (GB), Compagnie des Mers du Sud[39-42] (GB), Interlope[43-44] (D), Compagnie danoise des Indes Occidentales et de Guinée[m,45-50] (D), Marchand[51-53] (F), Interlope[54-56] (F), Compagnie Royale d'Afrique[57-61] (F), Compagnie du Sénégal[62-67] (F), Compagnie des Indes[m,68-75] (F), Compagnie de Guinée[m,76-82] (F), Société d'Angola[83-88] (F), Société Grou et Michel[89-92] (F), Marchand[93-100] (PU)
- **1755-1763 (3).** Pacifique : Galion de Manille[1-100] (E). Mer des Caraïbes : Marchand de Séville[1-27] (E), Flotte des Indes[28-31] (E), Marchand[32-39] (GB), Compagnie des Mers du Sud[40-43] (GB), Marchand[44-48] (D), Marchand[49-52] (F), Interlope[53-55] (F), Compagnie Royale d'Afrique[56-60] (F), Compagnie du Sénégal[61-66] (F), Compagnie des Indes[m,67-74] (F), Compagnie de Guinée[m,75-82] (F), Société d'Angola[83-87] (F), Société Grou et Michel[88-91] (F), Marchand[92-100] (PU)
- **1764 (3).** Pacifique : Galion de Manille[1-100] (E). Mer des Caraïbes : Marchand de Séville[1-30] (E), Flotte des Indes[31-35] (E), Marchand[36-44] (GB), Compagnie des Mers du Sud[45-49] (GB), Marchand[50-55] (D), Marchand[56-60] (F), Interlope[61-63] (F), Compagnie Royale d'Afrique[64-69] (F), Compagnie du Sénégal[70-75] (F), Compagnie des Indes[m,76-84] (F), Société d'Angola[85-90] (F), Marchand[91-100] (PU)
- **1765-1776 (4).** Pacifique : Galion de Manille[1-100] (E). Mer des Caraïbes : Marchand de Séville[1-28] (E), Flotte des Indes[1-33] (E), Marchand[34-42] (GB), Compagnie des Mers du Sud[43-46] (GB), Marchand[47-52] (D), Compagnie danoise des Indes Occidentales et de Guinée[53-57] (D), Marchand[58-62] (F), Interlope[63-65] (F), Compagnie Royale d'Afrique[66-71] (F), Compagnie du Sénégal[72-76] (F), Compagnie des Indes[m,77-85] (F), Société d'Angola[86-91] (F), Marchand[92-100] (PU)
- **1777-1785 (3).** Pacifique : Galion de Manille[1-100] (E). Mer des Caraïbes : Marchand de Séville[1-30] (E), Flotte des Indes[31-35] (E), Marchand[36-44] (GB), Compagnie des Mers du Sud[45-49] (GB), Marchand[50-55] (D), Marchand[56-60] (F), Interlope[61-63] (F), Compagnie Royale d'Afrique[64-69] (F), Compagnie du Sénégal[70-75] (F), Compagnie des Indes[m,76-84] (F), Société d'Angola[85-90] (F), Marchand[91-100] (PU)
- **1786-1790 (4).** Pacifique : Galion de Manille[1-100] (E). Mer des Caraïbes : Marchand de Séville[1-28] (E), Flotte des Indes[29-32] (E), Marchand[33-40] (GB), Compagnie des Mers du Sud[41-45] (GB), Marchand[46-50] (D), Marchand[51-56] (F), Interlope[57-59] (F),

Compagnie Royale d'Afrique[60-64] (F), Compagnie du Sénégal[65-70] (F), Compagnie des Indes[m,71-78] (F), Société d'Angola[79-84] (F), Interlope[85-87] (S), Compagnie suédoise des Indes Occidentales[m,88-91] (S), Marchand[92-100] (PU)

- **1791-1793 (3).** Pacifique : Galion de Manille[1-100] (E). Mer des Caraïbes : Marchand[1-32] (E), Marchand[33-41] (GB), Compagnie des Mers du Sud[42-46] (GB), Marchand[47-53] (D), Marchand[54-59] (F), Interlope[60-62] (F), Compagnie Royale d'Afrique[63-69] (F), Compagnie du Sénégal[70-75] (F), Société d'Angola[76-82] (F), Interlope[83-85] (S), Compagnie suédoise des Indes Occidentales[m,86-90] (S), Marchand[91-100] (PU)
- **1794-1805 (3).** Pacifique : Galion de Manille[1-100] (E). Mer des Caraïbes : Marchand[1-38] (E), Marchand[39-50] (GB), Compagnie des Mers du Sud[51-55] (GB), Marchand[56-63] (D), Marchand[64-71] (F), Compagnie du Sénégal[72-78] (F), Interlope[79-82] (S), Compagnie suédoise des Indes Occidentales[m,83-88] (S), Marchand[89-100] (PU)
- **Depuis 1806 (2).** Pacifique : Galion de Manille[1-100] (E). Mer des Caraïbes : Marchand[1-42] (E), Marchand[43-55] (GB), Compagnie des Mers du Sud[56-61] (GB), Marchand[62-70] (D), Marchand[71-78] (F), Marchand[79-87] (S), Marchand[88-100] (PU)

Amérique du Sud

Pour les navires de commerce naviguant près de la côte Nord de l'Amérique du Sud à l'Ouest de Trinidad, référez vous à la section précédente « Amérique Centrale et Caraïbes ».

- *De* **1566** *à* **1596 (1).** Côte Atlantique : Marchand[1-30] (E), Marchand[31-100] (P). Côte Pacifique : Marchand[1-76] (E), Flotte de l'argent[77-100] (E)
- **1597-1602 (2).** Côte Atlantique : Marchand[1-30] (E), Marchand[31-100] (P). Côte Pacifique : Marchand[1-71] (E), Flotte de l'argent[72-92] (E), Compagnie de Moucheron[93-100] (PU)
- **1603-1620 (1).** Côte Atlantique : Marchand[1-30] (E), Marchand[31-100] (P). Côte Pacifique : Marchand[1-76] (E), Flotte de l'argent[77-100] (E)
- **1621-1632 (2).** Côte Atlantique : Marchand[1-20] (E), Marchand[31-60] (P), Interlope[61-62] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales[m,63-100] (PU). Côte Pacifique : Marchand[1-76] (E), Flotte de l'argent[77-100] (E)
- **1633-1650 (2).** Côte Atlantique : Marchand[1-9] (F), Compagnie de Rouen[10-16] (F), Marchand[17-24] (E), Marchand[25-60] (P), Interlope[61-67] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales[m,68-100] (PU). Côte Pacifique : Marchand[1-76] (E), Flotte de l'argent[77-100] (E)
- **1651-1652 (3).** Côte Atlantique : Marchand[1-8] (F), Compagnie de Rouen[9-14] (F), 1ère Compagnie de la France Equinoxale[15-33] (F), Marchand[34-42] (E), Marchand[42-62] (P), Interlope[63-65] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales[m,66-100] (PU). Côte Pacifique : Marchand[1-76] (E), Flotte de l'argent[77-100] (E)
- **1653-1654 (2).** Côte Atlantique : Marchand[1-9] (F), 1ère Compagnie de la France Equinoxale[10-16] (F), Marchand[27] (E), Marchand[28-60] (P), Interlope[61-62] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales[m,63-100] (PU). Côte Pacifique : Marchand[1-76] (E), Flotte de l'argent[77-100] (E)
- **1655-1663 (2).** Côte Atlantique : Marchand[1-25] (E), Marchand[26-76] (P), Interlope[77-84] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales[m,85-100] (PU). Côte Pacifique : Marchand[1-76] (E), Flotte de l'argent[77-100] (E)
- **1664-1667 (3).** Côte Atlantique : Marchand[1-7] (F), Interlope[8-13] (F), **2***nde* **C**ompagnie de la France Equinoxale[14-21] (F), Compagnie française des Indes Occidentales[m,22-31] (F), Marchand[32-45] (E), Marchand[46-74] (P), Interlope[75-79] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales[m,80-100] (PU). Côte Pacifique : Marchand[1-76] (E), Flotte de l'argent[77-100] (E)
- **1668-1672 (2).** Côte Atlantique : Interlope[1-6] (F), Compagnie française des Indes Occidentales[m,7-18] (F), Marchand[19-39] (E), Marchand[40-81] (P), Interlope[82-87] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales[m,88-100] (PU). Côte Pacifique : Marchand[1-76] (E), Flotte de l'argent[77-100] (E)
- **1673-1680 (2).** Côte Atlantique : Marchand[1-9] (F), Compagnie du Sénégal[10-16] (F), Marchand[17-37] (E), Marchand[38-80] (P), Interlope[81-87] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales[m,88-100] (PU). Côte Pacifique : Marchand[1-76] (E), Flotte de l'argent[77-100] (E)
- **1681-1683 (2).** Côte Atlantique : Marchand[1-9] (F), Compagnie du Sénégal[10-21] (F), Marchand[22-42] (E), Marchand[43-81] (P), Marchand[82-100] (PU). Côte Pacifique : Marchand[1-76] (E), Flotte de l'argent[77-100] (E)
- **1684-1697 (2).** Côte Atlantique : Marchand[1-8] (F), Compagnie du Sénégal[9-18] (F), Compagnie de Guinée[m,19-29] (F), Marchand[30-46] (E), Marchand[47-83] (P), Marchand[84-100] (PU). Côte Pacifique : Marchand[1-76] (E), Flotte de l'argent[77-100] (E)
- **1698-1700 (2).** Côte Atlantique : Marchand[1-8] (F), Compagnie du Sénégal[9-19] (F), Compagnie royale de la Mer du Sud[20-27] (F), Marchand[28-44] (E), Marchand[45-83] (P), Marchand[84-100] (PU). Côte Pacifique : Marchand[1-76] (E), Flotte de l'argent[77-100] (E)

- **1701-1708 (2).** Côte Atlantique : Marchand[1-7] (F), Compagnie du Sénégal[8-17] (F), Compagnie de l'Asiento[m,18-27] (F), Compagnie royale de la Mer du Sud[28-35] (F), Marchand[36-42] (E), Marchand[43-85] (P), Marchand[86-100] (PU). Côte Pacifique : Marchand[1-76] (E), Flotte de l'argent[77-100] (E)
- **1709-1710 (2).** Côte Atlantique : Marchand[1-8] (F), Compagnie du Sénégal[9-18] (F), Compagnie de l'Asiento[m,19-29] (F), Marchand[30-46] (E), Marchand[47-83] (P), Marchand[84-100] (PU). Côte Pacifique : Marchand[1-76] (E), Flotte de l'argent[77-100] (E)
- **1711-1716 (3).** Côte Atlantique : Compagnie des Mers du Sud[1-6] (GB), Marchand[7-13] (GB), Marchand[14-20] (F), Compagnie du Sénégal[21-30] (F), Compagnie de l'Asiento[m,31-39] (F), Marchand[40-55] (E), Marchand[56-86] (P), Marchand[87-100] (PU). Côte Pacifique : Compagnie des Mers du Sud[1-10] (GB), Marchand[1-79] (E), Flotte de l'argent[80-100] (E)
- **1717-1718 (3).** Côte Atlantique : Compagnie des Mers du Sud[1-6] (GB), Marchand[7-12] (F), Interlope[13-18] (F), Compagnie du Sénégal[19-26] (F), Compagnie du Mississipi[m,27-38] (F), Compagnie de l'Asiento[m,39-46] (F), Marchand[47-62] (E), Marchand[63-87] (P), Marchand[88-100] (PU). Côte Pacifique : Compagnie des Mers du Sud[1-10] (GB), Marchand[1-79] (E), Flotte de l'argent[80-100] (E)
- **1719-1720 (3).** Côte Atlantique : Compagnie des Mers du Sud[1-6] (GB), Marchand[7-12] (F), Interlope[13-18] (F), Compagnie du Sénégal[19-26] (F), Compagnie des Indes[m,27-38] (F), Compagnie de l'Asiento[m,39-46] (F), Marchand[47-62] (E), Marchand[63-87] (P), Marchand[88-100] (PU). Côte Pacifique : Compagnie des Mers du Sud[1-10] (GB), Marchand[1-79] (E), Flotte de l'argent[80-100] (E)
- **1721-1722 (3).** Côte Atlantique : Marchand[1-7] (GB), Compagnie des Mers du Sud[8-15] (GB), Marchand[16-23] (F), Compagnie du Sénégal[24-33] (F), Marchand[34-50] (E), Marchand[51-84] (P), Marchand[85-100] (PU). Côte Pacifique : Compagnie des Mers du Sud[1-10] (GB), Marchand[1-79] (E), Flotte de l'argent[80-100] (E)
- **1723-1747 (3).** Côte Atlantique : Marchand[1-6] (GB), Compagnie des Mers du Sud[7-13] (GB), Marchand[14-20] (F), Interlope[21-24] (F), Compagnie du Sénégal[25-33] (F), Compagnie des Indes[m,34-42] (F), Marchand[43-58] (E), Marchand[59-86] (P), Marchand[87-100] (PU). Côte Pacifique : Compagnie des Mers du Sud[1-10] (GB), Marchand[1-79] (E), Flotte de l'argent[80-100] (E)
- **1748-1763 (3).** Côte Atlantique : Marchand[1-6] (GB), Compagnie des Mers du Sud[7-12] (GB), Marchand[13-18] (F), Interlope[19-22] (F), Compagnie du Sénégal[23-30] (F), Compagnie des Indes[m,31-38] (F), Société d'Angola[39-44] (F), Société Grou et Michel[45-48](F), Marchand[49-64] (E), Marchand[65-88] (P), Marchand[89-100] (PU). Côte Pacifique : Compagnie des Mers du Sud[1-10] (GB), Marchand[1-79] (E), Flotte de l'argent[80-100] (E)
- **1764-1790 (3).** Côte Atlantique : Marchand[1-6] (GB), Compagnie des Mers du Sud[7-12] (GB), Marchand[13-18] (F), Interlope[19-22] (F), Compagnie du Sénégal[23-31] (F), Compagnie des Indes[m,32-39] (F), Société d'Angola[40-45] (F), Marchand[46-61] (E), Marchand[62-87] (P), Marchand[88-100] (PU). Côte Pacifique : Compagnie des Mers du Sud[1-10] (GB), Marchand[1-79] (E), Flotte de l'argent[80-100] (E)
- **1791-1793 (3).** Côte Atlantique : Marchand[1-7] (GB), Compagnie des Mers du Sud[8-14] (GB), Marchand[15-21] (F), Compagnie du Sénégal[22-30] (F), Société d'Angola[31-38] (F), Marchand[39-55] (E), Marchand[56-85] (P), Marchand[86-100] (PU). Côte Pacifique : Compagnie des Mers du Sud[1-10] (GB), Marchand[1-79] (E), Flotte de l'argent[80-100] (E)
- **1794-1802 (2).** Côte Atlantique : Marchand[1-6] (GB), Compagnie des Mers du Sud[7-12] (GB), Marchand[13-18] (F), Compagnie du Sénégal[19-26] (F), Marchand[27-46] (E), Marchand[47-87] (P), Marchand[88-100] (PU). Côte Pacifique : Compagnie des Mers du Sud[1-10] (GB), Marchand[1-79] (E), Flotte de l'argent[80-100] (E)
- **Depuis 1803 (2).** Côte Atlantique : Marchand[1-6] (GB), Compagnie des Mers du Sud[7-13] (GB), Marchand[14-20] (F), Marchand[21-42] (E), Marchand[43-86] (P), Marchand[87-100] (PU). Côte Pacifique : Compagnie des Mers du Sud[1-10] (GB), Marchand[1-79] (E), Flotte de l'argent[80-100] (E)

Méditerranée

- **1560-1663 (2).** Marchand[1-10] (Au), Marchand[11-35] (EO), Marchand[36-50] (E), Marchand[51-65] (F), Compagnie Royale d'Afrique[66-75] (F), Marchand[76-90] (I), Marchand[91-100] (P)
- **1664-1669 (2).** Marchand[1-9] (Au), Marchand[10-33] (EO), Marchand[34-47] (E), Marchand[48-61] (F), Compagnie Royale d'Afrique[62-71] (F), Compagnie française des Indes Orientales[72-85] (F), Marchand[86-100] (I)
- **1670-1683 (2).** Marchand[1-9] (Au), Marchand[10-31] (EO), Marchand[32-45] (E), Marchand[46-59] (F), Compagnie Royale d'Afrique[60-68] (F), Compagnie française des Indes Orientales[69-81] (F), Compagnie du Levant[82-86] (F), Marchand[87-100] (I)
- **1684 (2).** Marchand[1-8] (Au), Marchand[9-29] (EO), Marchand[30-41] (E), Marchand[42-54] (F), Compagnie Royale d'Afrique[55-62] (F), Compagnie française des Indes Orientales[63-75] (F), Compagnie du Levant[76-79] (F), *Mississipi Company[80-87] (F)*, Marchand[88-100] (I)
- **1685-1703 (2).** Marchand[1-8] (Au), Marchand[9-29] (EO), Marchand[30-41] (E), Marchand[42-54] (F), Compagnie Royale d'Afrique[55-62] (F), Compagnie française des Indes Orientales[63-75] (F), Compagnie

de la Méditerranée[76-79] (F), *Mississipi Company*[80-87] *(F)*, Marchand[88-100] (I)

- **1701-1703 (2).** Marchand (Au), Marchand (EO), Marchand (E), Marchand (F), Compagnie Royale d'Afrique (F), Compagnie française des Indes Orientales (F), Compagnie de la Méditerranée (F), Marchand (I)
- **1704-1710 (2).** Marchand[1-9] (Au), Marchand[10-33] (EO), Marchand[34-47] (E), Marchand[48-61] (F), Compagnie Royale d'Afrique[62-71] (F), Compagnie française des Indes Orientales[72-85] (F), Marchand[86-100] (I)
- **1711-1716 (2).** Marchand[1-8] (Au), Marchand[9-29] (EO), Marchand[30-41] (GB), Marchand[42-54] (E), Marchand[55-66] (F), Compagnie française des Indes Orientales[67-75] (F), Marchand[88-100] (I)
- **1717-1718 (2).** Marchand[1-8] (Au), Marchand[9-28] (EO), Marchand[29-40] (GB), Marchand[41-52] (E), Marchand[53-63] (F), Interlope[64-65] (F), Compagnie française des Indes Orientales[66-76] (F), Compagnie du Mississipi[m,77-88] (F), Marchand[89-100] (I)
- **1719-1740 (2).** Marchand[1-8] (Au), Marchand[9-28] (EO), Marchand[29-40] (GB), Marchand[41-52] (E), Marchand[53-63] (F), Interlope[64-65] (F), Compagnie française des Indes Orientales[66-76] (F), Compagnie des Indes[m,77-88] (F), Marchand[89-100] (I)
- **1741-1747 (2).** Marchand[1-7] (Au), Marchand[8-25] (EO), Marchand[26-35] (GB), Marchand[36-46] (E), Interlope[47-57] (F), Marchand[58-60] (F), Compagnie Royale d'Afrique[61-67] (F), Compagnie française des Indes Orientales[68-78] (F), Compagnie des Indes[m,79-89] (F), Marchand[90-100] (I)
- **1748-1763 (3).** Marchand[1-6] (Au), Marchand[7-22] (EO), Marchand[23-32] (GB), Marchand[33-41] (E), Marchand[42-51] (F), Interlope[52-54] (F), Compagnie Royale d'Afrique[55-61] (F), Compagnie française des Indes Orientales[62-70] (F), Compagnie des Indes[m,71-80] (F), Compagnie de Guinée[m,81-90] (F), Marchand[91-100] (I)
- **1764-1790 (2).** Marchand[1-7] (Au), Marchand[8-25] (EO), Marchand[26-35] (GB), Marchand[36-46] (E), Interlope[47-57] (F), Marchand[58-60] (F), Compagnie Royale d'Afrique[61-67] (F), Compagnie française des Indes Orientales[68-78] (F), Compagnie des Indes[m,79-89] (F), Marchand[90-100] (I)
- **1791-1793 (2).** Marchand[1-8] (Au), Marchand[9-29] (EO), Marchand[30-41] (GB), Marchand[42-54] (E), Marchand[55-66] (F), Compagnie Royale d'Afrique[67-75] (F), Compagnie française des Indes Orientales[76-87] (F), Marchand[88-100] (I)
- **1794-1795 (2).** Marchand[1-9] (Au), Marchand[10-31] (EO), Marchand[32-45] (GB), Marchand[46-59] (E), Marchand[60-72] (F), Compagnie française des Indes Orientales[73-86] (F), Marchand[87-100] (I)
- **Depuis 1796 (1).** Marchand[1-10] (Au), Marchand[11-36] (EO), Marchand[37-52] (GB), Marchand[53-68] (E), Marchand[69-84] (F), Marchand[85-100] (I)



Afrique

Afrique du Nord

- **1560-1663 (1).** Marchand[1-27] (EO), Marchand[28-43] (E), Marchand[44-59] (F), Compagnie Royale d'Afrique[60-67] (F), Marchand[68-83] (I), Marchand[84-100] (P)
- **1564-1669 (1).** Marchand[1-32] (EO), Marchand[33-51] (E), Marchand[52-70] (F), Compagnie Royale d'Afrique[71-80] (F), Marchand[81-100] (I)
- **1670-1683 (2).** Marchand[1-30] (EO), Marchand[31-48] (E), Marchand[49-66] (F), Compagnie Royale d'Afrique[67-75] (F), Compagnie du Levant[76-81] (F), Marchand[82-100] (I)
- **1684 (2).** Marchand[1-25] (EO), Marchand[26-41] (E), Marchand[42-56] (F), Compagnie Royale d'Afrique[57-64] (F), Compagnie du Levant[65-69] (F), *Mississipi Company[70-84] (F)*, Marchand[85-100] (I)
- **1685-1700 (2).** Marchand[1-25] (EO), Marchand[26-41] (E), Marchand[42-56] (F), Compagnie Royale d'Afrique[57-64] (F), Compagnie de la Méditerranée[65-69] (F), *Mississipi Company[70-84] (F)*, Marchand[85-100] (I)
- **1701-1703 (2).** Marchand[1-30] (EO), Marchand[31-48] (E), Marchand[49-66] (F), Compagnie Royale d'Afrique[67-75] (F), Compagnie de la Méditerranée[76-81] (F), Marchand[82-100] (I)
- **1704-1710 (1).** Marchand[1-32] (EO), Marchand[33-51] (E), Marchand[52-70] (F), Compagnie Royale d'Afrique[71-80] (F), Marchand[81-100] (I)
- **1711-1740 (1).** Marchand[1-35] (EO), Marchand[36-67] (E), Marchand[68-78] (F), Marchand[79-100] (I)
- **1741-1793 (1).** Marchand[1-32] (EO), Marchand[33-51] (E), Marchand[52-70] (F), Compagnie Royale d'Afrique[71-80] (F), Marchand[81-100] (I)
- **Depuis 1794 (1).** Marchand[1-35] (EO), Marchand[36-67] (E), Marchand[68-78] (F), Marchand[79-100] (I)

Afrique Occidentale

- **Avant 1596 (1).** Marchand[1-100] (P)
- **1597-1598 (1).** Marchand[1-95] (P), *Compagnie de Moucheron[96-100]* (PU)
- **1599 (1).** Marchand[1-93] (P), *Compagnie de Moucheron[94-97] (PU)*, *Compagnie du Brabant[98-100] (PU)*
- **1600-1601 (2).** *Interlope[1-3] (GB)*, *Compagnie anglaise des Indes Orientales[m,21] (GB)*, Marchand[22-94] (P), *Compagnie de Moucheron[95-98]* (PU), *Compagnie du Brabant[99-100] (PU)*
- **1602 (2).** *Interlope[1-2] (GB)*, *Compagnie anglaise des Indes Orientales[m,3-17] (GB)*, Marchand[18-77] (P), *Compagnie de Moucheron[78-80]* (PU), *Compagnie du Brabant[81-82] (PU)*, *Interlope[83-85] (PU)*, *Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,86-100] (PU)*
- **1603 (2).** *Interlope[1-3] (GB)*, *Compagnie anglaise des Indes Orientales[m,4-18] (GB)*, Marchand[19-81] (P), *Interlope[82-84] (PU)*, *Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,85-100] (PU)*
- **1604-1610 (2).** *Interlope[1-2] (GB)*, *Compagnie anglaise des Indes Orientales[m,3-16] (GB)*, *Marchand[17-25] (F)*, *Compagnie Le Roy et Godefroy[26-27] (F)*, Marchand[28-83] (P), *Interlope[84-86] (PU)*, *Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,87-100] (PU)*
- **1611-1614 (3).** *Interlope[1-2] (GB)*, *Compagnie anglaise des Indes Orientales[m,3-16] (GB)*, *Marchand[17-24] (F)*, *Compagnie Le Roy et Godefroy[25-27] (F)*, *Compagnie de Montmorency pour les Indes Orientales[28-29] (F)*, Marchand[30-83] (P), *Interlope[84-86] (PU)*, *Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,87-100] (PU)*
- **1615 (3).** *Interlope[1-2] (GB)*, *Compagnie anglaise des Indes Orientales[m,3-16] (GB)*, *Marchand[17-24] (F)*, *Compagnie des Moluques[25-27] (F)*, *Compagnie de Montmorency pour les Indes Orientales[28-29] (F)*, Marchand[30-83] (P), *Interlope[84-86] (PU)*, *Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,87-100] (PU)*
- **1616-1617 (3).** *Interlope[1-2] (D)*, *Compagnie danoise des Indes Orientales[m,3-9] (D)*, *Interlope[10-12] (GB)*, *Compagnie anglaise des Indes Orientales[m,13-24] (GB)*, *Marchand[25-31] (F)*, *Compagnie des Moluques[32-34] (F)*, *Compagnie de Montmorency pour les Indes Orientales[35-36] (F)*, Marchand[37-85] (P), *Interlope[86-87] (PU)*, *Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,88-100] (PU)*
- **1618-1620 (4).** *Interlope[1] (D)*, *Compagnie danoise des Indes Orientales[m,2-7] (D)*, Marchand[8-18] (GB), *Interlope[19-20] (GB)*, *Compagnie anglaise des Indes Orientales[m,21-29] (GB)*, Guinea Company[30-37] (GB), Biemba Company[38-42] (GB), *Marchand[43-48] (F)*, *Compagnie des Moluques[49-50] (F)*, *Compagnie de Montmorency pour les Indes Orientales[51-51] (F)*, Marchand[52-88] (P), *Interlope[89-90] (PU)*, *Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,91-100] (PU)*
- **1621-1625 (3).** *Interlope[1] (D), danoise des Indes Orientales[m,2-6] (D)*, Marchand[7-16] (GB), *Interlope[17-18] (GB)*, *Compagnie anglaise des Indes Orientales[m,19-26] (GB)*, Guinea Company[27-33] (GB), Biemba Company[34-38] (GB), *Marchand[39-43] (F)*, *Compagnie des Moluques[44-45] (F)*, Marchand[46-78] (P), Interlope[79-81] (PU), *Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,82-90] (PU)*, Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales[m,91-100] (PU)
- **1626-1631 (4).** *Interlope[1] (D), Compagnie danoise des Indes Orientales[m,2-6] (D)*, Marchand[7-16] (GB),

Interlope[17-17] *(GB)*, *Compagnie anglaise des Indes Orientales*[m,18-25] *(GB)*, Guinea Company[26-32] (GB), Biemba Company[33-37] (GB), Interlope[38-40] (F), Compagnie normande[m,41-46] (F), Marchand[47-79] (P), Interlope[80-82] (PU), *Compagnie néerlandaise des Indes Orientales*[m,83-90] *(PU)*, Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales[m,91-100] (PU)

- **1631-1641 (4).** *Interlope*[1] *(D), Compagnie danoise des Indes Orientales*[m,2-6] *(D)*, Marchand[7-16] (GB), *Interlope*[17-18] *(GB)*, *Compagnie anglaise des Indes Orientales*[m,19-26] *(GB)*, Biemba Company[27-31] (GB), Company of Merchants Trading to Guinea[32-36] (GB), Interlope[37-39] (F), Compagnie normande[m,40-45] (F), Marchand[46-78] (P), Interlope[79-81] (PU), *Compagnie néerlandaise des Indes Orientales*[m,82-91] *(PU)*, Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales[m,91-100] (PU)
- **1642-1646 (4).** *Interlope*[1-2] *(D), Compagnie danoise des Indes Orientales*[m,3-8] *(D)*, Marchand[9-21] (GB), *Interlope*[22-24] *(GB)*, *Compagnie anglaise des Indes Orientales*[m,23-35] *(GB)*, Biemba Company[36-41] (GB), Company of Merchants Trading to Guinea[42-48] (GB), Interlope[49-52] (F), Compagnie normande[m,53-61] (F), *Compagnie d'Orient*[m,62-64] *(F)*, Marchand[65-71] (P), Interlope[72-75] (PU), *Compagnie néerlandaise des Indes Orientales*[m,76-86] *(PU)*, Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales[m,86-100] (PU)
- **1647-1649 (4).** *Interlope*[1] *(D), Compagnie danoise des Indes Orientales*[m,2-7] *(D)*, Marchand[8-18] (GB), *Interlope*[19-20] *(GB)*, *Compagnie anglaise des Indes Orientales*[m,21-29] *(GB)*, Biemba Company[30-34] (GB), Company of Merchants Trading to Guinea[35-40] (GB), *Marchand*[41-44] *(F)*, Interlope[45-51] (F), Compagnie normande[m,52-54] (F), *Compagnie d'Orient*[m,55-63] *(F)*, Marchand (P), Interlope[64-66] (PU), *Compagnie néerlandaise des Indes Orientales*[m,67-76] *(PU)*, Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales[m,77-87] (PU), Marchand[88-94] (S), Compagnie suédoise d'Afrique[95-100] (S)
- **1650-1656 (5).** *Interlope*[1] *(D), Compagnie danoise des Indes Orientales*[m,2-6] *(D)*, Marchand[7-16] (GB), *Interlope*[17-18] *(GB)*, *Compagnie anglaise des Indes Orientales*[m,19-26] *(GB)*, Biemba Company[27-31] (GB), Company of Merchants Trading to Guinea[32-36] (GB), Marchand[37-40] (Co), *Marchand*[41-45] *(F)*, Interlope[46-48] (F), Compagnie normande[m,49-55] (F), *Compagnie d'Orient*[m,56-57] *(F)*, Marchand[58-66] (P), Interlope[67-69] (PU), *Compagnie néerlandaise des Indes Orientales*[m,70-78] *(PU)*, Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales[m,79-88] (PU), Marchand[89-94] (S), Compagnie suédoise d'Afrique[95-100] (S)
- **1657-1658 (5).** *Interlope*[1] *(D), Compagnie danoise des Indes Orientales*[m,2-6] *(D)*, Marchand[7-15] (GB), *Interlope*[16-17] *(GB)*, *Compagnie anglaise des Indes Orientales*[m,18-24] *(GB)*, Biemba Company[25-29] (GB), Company of Merchants Trading to Guinea[30-34] (GB), Marchand[35-37] (Co), Marchand[38-43] (D), Compagnie danoise des Indes Occidentales et Orientales[44-49] (D), Interlope[50-52] (F), Compagnie normande[m,53-58] (F), *Compagnie d'Orient*[m,59-61] *(F)*, Marchand[62-68] (P), Interlope[69-72] (PU), *Compagnie néerlandaise des Indes Orientales*[m,73-79] *(PU)*, Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales[m,80-89] (PU), Marchand[90-95] (S), Compagnie suédoise d'Afrique[96-100] (S)
- **1659 (5).** *Interlope*[1] *(D), Compagnie danoise des Indes Orientales*[m,2-6] *(D)*, Marchand[7-15] (GB), *Interlope*[16] *(GB)*, *Compagnie anglaise des Indes Orientales*[m,17-24] *(GB)*, Biemba Company[25-28] (GB), Company of Merchants Trading to Guinea[29-33] (GB), Marchand[34-36] (Co), Marchand[37-42] (D), Compagnie danoise des Indes Occidentales et Orientales[43-48] (D), Marchand[49-57] (F), Compagnie du Cap-Vert et du Sénégal[58-62] (F), Marchand[63-69] (P), Interlope[70-72] (PU), *Compagnie néerlandaise des Indes Orientales*[m,73-80] *(PU)*, Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales[m,81-89] (PU), Marchand[90-95] (S), Compagnie suédoise d'Afrique[96-100] (S)
- **1660-1661 (5).** *Interlope*[1] *(D), Compagnie danoise des Indes Orientales*[m,2-5] *(D)*, Marchand[6-14] (GB), *Interlope*[15-16] *(GB)*, *Compagnie anglaise des Indes Orientales*[m,17-23] *(GB)*, Biemba Company[24-27] (GB), Company of Merchants Trading to Guinea[28-32] (GB), Marchand[33-35] (Co), Marchand[36-41] (D), Compagnie danoise des Indes Occidentales et Orientales[42-47] (D), Marchand[48-55] (F), Compagnie du Cap-Vert et du Sénégal[56-60] (F), *Compagnie de Chine*[61-63] *(F)*, Marchand[64-70] (P), Interlope[71-73] (PU), *Compagnie néerlandaise des Indes Orientales*[m,74-80] *(PU)*, Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales[m,81-89] (PU), Marchand[90-95] (S), Compagnie suédoise d'Afrique[96-100] (S)
- **1662-1663 (4).** *Interlope*[1] *(D), Compagnie danoise des Indes Orientales*[m,2-6] *(D)*, Marchand[7-16] (GB), *Interlope*[17-18] *(GB)*, *Compagnie anglaise des Indes Orientales*[m,19-26] *(GB)*, Marchand[27-33] (D), Compagnie danoise des Indes Occidentales et Orientales[34-40] (D), Marchand[41-50] (F), Compagnie du Cap-Vert et du Sénégal[51-55] (F), *Compagnie de Chine*[56-58] *(F)*, Marchand[59-66] (P), Interlope[67-70] (PU), *Compagnie néerlandaise des Indes Orientales*[m,71-78] *(PU)*, Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales[m,79-88] (PU), Marchand[89-95] (S), Compagnie suédoise d'Afrique[96-100] (S)
- **1664-1671 (5).** *Interlope*[1] *(D), Compagnie danoise des Indes Orientales*[m,2-6] *(D)*, Marchand[7-15] (GB), *Interlope*[16-17] *(GB)*, *Compagnie anglaise des Indes Orientales*[m,18-25] *(GB)*, Marchand[26-31] (D), Compagnie danoise des Indes Occidentales et Orientales[32-38]

(D), Marchand[39-47] (F), *Interlope[48-49] (F), Compagnie française des Indes Orientales[m,50-53] (F)*, Compagnie du Cap-Vert et du Sénégal[54-58] (F), *Compagnie de Chine[69-61] (F)*, Compagnie française des Indes Occidentales[m,62-71] (F), Marchand[72-79] (P), Interlope[80-82] (PU), *Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,83-90] (PU)*, Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales[m,91-100] (PU)

- **1672-1674 (4).** *Interlope[1] (D), Compagnie danoise des Indes Orientales[m,2-7] (D)*, Interlope[8-10] (GB), *Compagnie anglaise des Indes Orientales[m,11-28] (GB)*, Royal African Company[m,29-35] (GB), *Marchand[36-46] (F)*, Interlope[47-48] (F), *Compagnie française des Indes Orientales[m,49-53] (F)*, *Compagnie de Chine[54-57] (F)*, Compagnie française des Indes Occidentales[m,58-67] (F), Marchand[68-76] (P), Interlope[77-80] (PU), *Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,81-89] (PU)*, Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales[m,90-100] (PU)
- **1675-1679 (4).** *Interlope[1] (D), Compagnie danoise des Indes Orientales[m,2-7] (D)*, Interlope[8-11] (GB), *Compagnie anglaise des Indes Orientales[m,12-29] (GB)*, Royal African Company[m,30-37] (GB) Marchand[38-48] (F), *Interlope[49-50] (F)*, *Compagnie française des Indes Orientales[m,51-55] (F)*, *Compagnie de Chine[56-59] (F)*, Compagnie du Sénégal[60-66] (F), Marchand[67-75] (P), Interlope[76-79] (PU), *Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,80-88] (PU)*, Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales[m,89-100] (PU)
- **1680-1683 (4).** Interlope[1] (D), *Compagnie danoise des Indes Orientales[m,2-6] (D)*, Compagnie danoise des Indes Occidentales et de Guinée[m,7-13] (D), Interlope[14-17] (GB), *Compagnie anglaise des Indes Orientales[m,18-34] (GB)*, Royal African Company[m,35-41] (GB), Marchand[42-52] (F), *Interlope[52-53] (F)*, *Compagnie française des Indes Orientales[m,54-58] (F)*, *Compagnie de Chine[59-62] (F)*, Compagnie du Sénégal[63-68] (F), Marchand[69-77] (P), Interlope[78-81] (PU), *Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,82-89] (PU)*, Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales[m,90-100] (PU)
- **1684-1694 (5).** Interlope[1] (D), *Compagnie danoise des Indes Orientales[m,2-6] (D)*, Compagnie danoise des Indes Occidentales et de Guinée[m,7-12] (D), Interlope[13-15] (GB), *Compagnie anglaise des Indes Orientales[m,16-31] (GB)*, Royal African Company[m,32-37] (GB), Marchand[38-46] (F), Interlope[47-48] (F), *Compagnie française des Indes Orientales[49-53] (F)*, *Compagnie de Chine[54-56] (F)*, Compagnie du Sénégal[57-62] (F), Compagnie de Guinée[m,63-71] (F), *Marchand[72-79] (P)*, *Interlope[80-82] (PU)*, *Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,83-90] (PU)*, Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales[m,91-100] (PU)
- **1695-1700 (5).** Interlope[1] (D), *Compagnie danoise des Indes Orientales[m,2-5] (D)*, Compagnie danoise des Indes Occidentales et de Guinée[m,6-11] (D), Marchand[12-19] (GB), *Compagnie anglaise des Indes Orientales[20-33] (GB)*, Royal African Company[34-39] (GB), *Marchand[40-48] (F)*, Interlope[49-51] (F), *Compagnie française des Indes Orientales[52-55] (F)*, *Compagnie de Chine[56-58] (F)*, Compagnie du Sénégal[59-64] (F), Compagnie de Guinée[m,65-73] (F), *Marchand[74-80] (P)*, *Interlope[81-83] (PU)*, *Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,84-91] (PU)*, Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales[m,92-100] (PU)
- **1701-1716 (5).** Interlope[1] (D), *Compagnie danoise des Indes Orientales[m,2-5] (D)*, Compagnie danoise des Indes Occidentales et de Guinée[m,6-11] (D), Marchand[12-19] (GB), *Compagnie anglaise des Indes Orientales[20-33] (GB)*, Royal African Company[34-39] (GB), *Marchand[40-48] (F)*, Interlope[49-51] (F), *Compagnie française des Indes Orientales[52-55] (F)*, *Compagnie de Chine[56-58] (F)*, Compagnie du Sénégal[59-64] (F), Compagnie de l'Asiento[m,65-73] (F), *Marchand[74-80] (P)*, *Interlope[81-83] (PU)*, *Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,84-91] (PU)*, Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales[m,92-100] (PU)
- **1717-1718 (5).** Interlope[1] (D), *Compagnie danoise des Indes Orientales[m,2-5] (D)*, Compagnie danoise des Indes Occidentales et de Guinée[m,6-10] (D), Marchand[11-16] (GB), *Compagnie anglaise des Indes Orientales[17-29] (GB)*, Royal African Company[30-35] (GB), Marchand[36-42] (F), Interlope[43-45] (F), *Compagnie française des Indes Orientales[m,46-49] (F)*, *Compagnie de Chine[50-51] (F)*, Compagnie du Sénégal[52-57] (F), Compagnie du Mississipi[m,58-62] (F), Compagnie de l'Asiento[m,63-68] (F), *Marchand[69-81] (P)*, *Interlope[82-83] (PU)*, *Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,84-96] (PU)*, Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales[m,97-100] (PU)
- **1719 (5).** Interlope[1] (D), *Compagnie danoise des Indes Orientales[m,2-5] (D)*, Compagnie danoise des Indes Occidentales et de Guinée[m,6-10] (D), Marchand[11-16] (GB), *Compagnie anglaise des Indes Orientales[17-29] (GB)*, Royal African Company[30-35] (GB), Marchand[36-42] (F), Interlope[43-45] (F), *Compagnie française des Indes Orientales[m,46-49] (F)*, *Compagnie de Chine[50-51] (F)*, Compagnie du Sénégal[52-57] (F), Compagnie des Indes[m,58-62] (F), Compagnie de l'Asiento[m,63-68] (F), *Marchand[69-81] (P)*, *Interlope[82-83] (PU)*, *Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,84-96] (PU)*, Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales[m,97-100] (PU)
- **1720 (5).** Interlope[1] (D), *Compagnie danoise des Indes Orientales[m,2-5] (D)*, Compagnie danoise des Indes Occidentales et de Guinée[m,6-11] (D), Marchand[12-19] (GB), *Compagnie anglaise des Indes Orientales[20-26] (GB)*, Royal African Company[27-32] (GB), Marchand[33-41] (F), Interlope[42-44] (F), *Compagnie*

française des Indes Orientales[m,45-49] *(F)*, Compagnie du Sénégal[50-55] (F), Compagnie de l'Asiento[m,56-64] (F), Compagnie des Indes[m,65-73] (F), *Marchand*[74-82] *(P)*, *Interlope*[83-83] *(PU)*, *Compagnie néerlandaise des Indes Orientales*[m,84-91] *(PU)*, Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales[m,92-100] (PU)

- **1721-1722 (4).** Interlope[1] (D), *Compagnie danoise des Indes Orientales*[m,2-7] *(D)*, Compagnie danoise des Indes Occidentales et de Guinée[m,8-14] (D), Marchand[15-23] (GB), *Compagnie anglaise des Indes Orientales*[24-32] *(GB)*, Royal African Company[33-40] (GB), Marchand[41-50] (F), *Interlope*[51-54] *(F)*, *Compagnie française des Indes Orientales*[m,55-60] *(F)*, Compagnie du Sénégal[61-67] (F), *Marchand*[68-78] *(P)*, *Interlope*[79-80] *(PU)*, *Compagnie néerlandaise des Indes Orientales*[m,81-89] *(PU)*, Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales[m,90-100] (PU)
- **1723-1730 (4).** *Marchand*[t] *(Au)*, Interlope[2-3] (D), Compagnie danoise des Indes Occidentales et de Guinée[m,4-9] (D), Marchand[10-18] (GB), *Compagnie anglaise des Indes Orientales*[19-26] *(GB)*, Royal African Company[27-32] (GB), Marchand[33-42] (F), Interlope[43-45] (F), *Compagnie française des Indes Orientales*[m,46-50] *(F)*, *Compagnie de Chine*[51-57] *(F)*, Compagnie du Sénégal[58-60] (F), Compagnie des Indes[m,61-70] (F), *Marchand*[71-80] *(P)*, *Interlope*[81] *(PU)*, *Compagnie néerlandaise des Indes Orientales*[m,82-90] *(PU)*, Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales[m,91-100] (PU)
- **1731 (5).** *Marchand*[t] *(Au)*, Interlope[2-3] (D), Compagnie danoise des Indes Occidentales et de Guinée[m,4-9] (D), Marchand[10-16] (GB), *Compagnie anglaise des Indes Orientales*[17-24] *(GB)*, Royal African Company[25-30] (GB), Marchand[31-39] (F), Interlope[40-42] (F), *Compagnie française des Indes Orientales*[m,43-46] *(F)*, *Compagnie de Chine*[47-53] *(F)*, Compagnie du Sénégal[54-56] (F), Compagnie des Indes[m,57-65] (F), *Marchand*[66-74] *(P)*, *Interlope*[75] *(PU)*, *Compagnie néerlandaise des Indes Orientales*[m,76-83] *(PU)*, Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales[m,84-92] (PU), *Marchand*[93-95] *(S)*, *Compagnie suédoise des Indes Orientales*[96-100] *(S)*
- **1732-1733 (5).** *Marchand*[t] *(Au)*, Interlope[2] (D), Compagnie danoise des Indes Occidentales et de Guinée[m,3-8] (D), *Compagnie asiatique*[m,9-11] *(D)*, Marchand[12-19] (GB), *Compagnie anglaise des Indes Orientales*[20-26] *(GB)*, Royal African Company[27-32] (GB), Marchand[33-41] (F), Interlope[42-44] (F), *Compagnie française des Indes Orientales*[m,45-48] *(F)*, *Compagnie de Chine*[49-54] *(F)*, Compagnie du Sénégal[55-57] (F), Compagnie des Indes[m,58-66] (F), *Marchand*[67-75] *(P)*, *Interlope*[76] *(PU)*, *Compagnie néerlandaise des Indes Orientales*[m,77-83] *(PU)*, Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales[m,84-92] (PU), *Marchand*[93-95] *(S)*, *Compagnie suédoise des Indes Orientales*[96-100] *(S)*
- **1734-1740 (5).** Interlope[1] (D), Compagnie danoise des Indes Occidentales et de Guinée[m,2-7] (D), *Compagnie asiatique*[m,8-10] *(D)*, Marchand[11-17] (GB), *Compagnie anglaise des Indes Orientales*[18-25] *(GB)*, Royal African Company[26-31] (GB), Marchand[32-40] (F), Interlope[41-43] (F), *Compagnie française des Indes Orientales*[m,44-47] *(F)*, *Compagnie de Chine*[48-53] *(F)*, Compagnie du Sénégal[54-56] (F), Compagnie des Indes[m,57-65] (F), *Marchand*[66-74] *(P)*, *Interlope*[75-76] *(PU)*, *Compagnie néerlandaise des Indes Orientales*[m,77-83] *(PU)*, Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales[m,84-92] (PU), *Marchand*[93-95] *(S)*, *Compagnie suédoise des Indes Orientales*[96-100] *(S)*
- **1741 (5).** Interlope[1] (D), Compagnie danoise des Indes Occidentales et de Guinée[m,2-7] (D), *Compagnie asiatique*[m,8-9] *(D)*, Marchand[10-16] (GB), *Compagnie anglaise des Indes Orientales*[17-23] *(GB)*, Royal African Company[24-29] (GB), Marchand[30-40] (F), Compagnie Royale d'Afrique[41-46] (F), *Compagnie française des Indes Orientales*[47-50] *(F)*, *Compagnie de Chine*[51-56] *(F)*, Compagnie du Sénégal[57-59] (F), Compagnie des Indes[m,60-67] (F), *Marchand*[68-76] *(P)*, *Interlope*[77] *(PU)*, *Compagnie néerlandaise des Indes Orientales*[m,78-84] *(PU)*, Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales[m,85-92] (PU), *Marchand*[93-95] *(S)*, *Compagnie suédoise des Indes Orientales*[96-100] *(S)*
- **1742-1747 (5).** Interlope[1] (D), Compagnie danoise des Indes Occidentales et de Guinée[m,2-7] (D), *Compagnie asiatique*[m,8-9] *(D)*, Marchand[10-14] (GB), *Interlope*[15-16] *(GB)*, *Compagnie anglaise des Indes Orientales*[m,17-23] *(GB)*, Royal African Company[24-29] (GB), Marchand[30-40] (F), Compagnie Royale d'Afrique[41-46] (F), *Compagnie française des Indes Orientales*[47-50] *(F)*, *Compagnie de Chine*[51-56] *(F)*, Compagnie du Sénégal[57-59] (F), Compagnie des Indes[m,60-67] (F), *Marchand*[68-76] *(P)*, *Interlope*[77] *(PU)*, *Compagnie néerlandaise des Indes Orientales*[m,78-84] *(PU)*, Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales[m,85-92] (PU), *Marchand*[93-95] *(S)*, *Compagnie suédoise des Indes Orientales*[96-100] *(S)*
- **1748-1752 (5).** Interlope[1] (D), Compagnie danoise des Indes Occidentales et de Guinée[m,2-5] (D), *Compagnie asiatique*[m,6-8] *(D)*, Marchand[9-15] (GB), *Interlope*[16] *(GB)*, *Compagnie anglaise des Indes Orientales*[m,17-22] *(GB)*, Royal African Company[23-26] (GB), Marchand[27-33] (F), Interlope[34-36] (F), Compagnie Royale d'Afrique[37-40] (F), *Compagnie française des Indes Orientales*[m,41-44] *(F)*, *Compagnie de Chine*[45-46] *(F)*, Compagnie du Sénégal[47-51] (F), Compagnie des Indes[m,52-58] (F), Compagnie de Guinée[m,59-65] (F), *Société d'Angola*[66-69] *(F)*, Société Grou et Michel[70-73] (F), *Marchand*[74-80] *(P)*, *Interlope*[81] *(PU)*, *Compagnie néerlandaise des Indes Orientales*[m,82-87] *(PU)*, Compagnie néerlandaise des

Indes Occidentales[m,88-94] (PU), *Marchand[95-96] (S)*, *Compagnie suédoise des Indes Orientales[97-100] (S)*

- **1753-1754 (5).** Interlope[1] (D), Compagnie danoise des Indes Occidentales et de Guinée[m,2-6] (D), *Compagnie asiatique[m,7-8] (D)*, Marchand[9-15] (GB), *Interlope[16-17] (GB)*, *Compagnie anglaise des Indes Orientales[m,18-23] (GB)*, Marchand[24-30] (F), Interlope[31-32] (F), Compagnie Royale d'Afrique[33-37] (F), *Compagnie française des Indes Orientales[m,38-41] (F)*, *Compagnie de Chine[42-43] (F)*, Compagnie du Sénégal[44-48] (F), Compagnie des Indes[m,49-56] (F), Compagnie de Guinée[m,57-63] (F), *Société d'Angola[64-68] (F)*, Société Grou et Michel[69-71] (F), *Marchand[72-79] (P)*, *Interlope[80] (PU)*, *Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,81-86] (PU)*, Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales[m,87-93] (PU), *Marchand[96-94] (S)*, *Compagnie suédoise des Indes Orientales[97-100] (S)*
- **1755-1763 (5).** Marchand[1-5] (D), *Interlope[6] (D)*, *Compagnie asiatique[m,7-9] (D)*, *Interlope[10] (GB)*, *Compagnie anglaise des Indes Orientales[11-17] (GB)*, Marchand[18-25] (F), Interlope[26-27] (F), Compagnie Royale d'Afrique[28-32] (F), *Compagnie française des Indes Orientales[m,33-36] (F)*, *Compagnie de Chine[37-39] (F)*, Compagnie du Sénégal[40-44] (F), Compagnie des Indes[m,45-52] (F), Compagnie de Guinée[m,53-60] (F), *Société d'Angola[61-65] (F)*, Société Grou et Michel[66-69] (F), *Marchand[70-77] (P)*, *Interlope[78] (PU)*, *Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m79-85,] (PU)*, Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales[m,86-93] (PU), *Marchand[94-96] (S)*, *Compagnie suédoise des Indes Orientales[97-100] (S)*
- **1764 (5).** Marchand[1-5] (D), *Interlope[6-7] (D)*, *Compagnie asiatique[m,8-10] (D)*, Interlope[11] (GB), *Compagnie anglaise des Indes Orientales[m,12-19] (GB)*, Marchand[20-28] (F), Interlope[29-31] (F), Compagnie Royale d'Afrique[32-37] (F), *Compagnie française des Indes Orientales[m,38-41] (F)*, *Compagnie de Chine[42-44] (F)*, Compagnie du Sénégal[45-50] (F), Compagnie des Indes[m,51-59] (F), *Société d'Angola[60-65] (F)*, *Marchand[66-74] (P)*, *Interlope[75] (PU)*, *Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,76-83] (PU)*, Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales[m,84-92] (PU), *Marchand[93-95] (S)*, *Compagnie suédoise des Indes Orientales[96-100] (S)*
- **1765-1772 (5).** Marchand[1-5] (D), Compagnie danoise des Indes Occidentales et de Guinée[6-11] (D), *Interlope[12] (D)*, *Compagnie asiatique[m,13-15] (D)*, Interlope[16] (GB), *Compagnie anglaise des Indes Orientales[m,17-25] (GB)*, Marchand[26-33] (F), Interlope[34-35] (F), Compagnie Royale d'Afrique[36-40] (F), *Compagnie française des Indes Orientales[m,41-45] (F)*, *Compagnie de Chine[46-47] (F)*, Compagnie du Sénégal[48-53] (F), Compagnie des Indes[m,54-61] (F), *Société d'Angola[62-67] (F)*, *Marchand[68-76] (P)*, *Interlope[77] (PU)*, *Compagnie néerlandaise des*



Indes Orientales[m,78-84] *(PU)*, Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales[m,85-92] (PU), *Marchand*[93-95] *(S)*, *Compagnie suédoise des Indes Orientales*[96-100] *(S)*

- **1773-1777 (5).** Marchand[1-5] (D), Compagnie danoise des Indes Occidentales et de Guinée[6-11] (D), Interlope[12-13] (GB), *Compagnie anglaise des Indes Orientales*[m,14-20] *(GB)*, Marchand[21-29] (F), Interlope[30-32] (F), Compagnie Royale d'Afrique[33-38] (F), *Compagnie française des Indes Orientales*[m,39-42] *(F)*, *Compagnie de Chine*[43-45] *(F)*, Compagnie du Sénégal[46-51] (F), Compagnie des Indes[m,52-60] (F), *Société d'Angola*[61-66] *(F)*, *Marchand*[67-75] *(P)*, *Interlope*[76] *(PU)*, *Compagnie néerlandaise des Indes Orientales*[m,77-83] *(PU)*, Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales[m,84-92] (PU), *Marchand*[93-95] *(S)*, *Compagnie suédoise des Indes Orientales*[96-100] *(S)*
- **1778-1780 (5).** *Marchand*[1-2] *(Au)*, Marchand[3-8] (D), Compagnie danoise des Indes Occidentales et de Guinée[9-13] (D), Interlope[14-15] (GB), *Compagnie anglaise des Indes Orientales*[m,16-21] *(GB)*, Marchand[22-26] (E), Marchand[27-34] (F), Interlope[35-36] (F), Compagnie Royale d'Afrique[37-42] (F), *Compagnie française des Indes Orientales*[m,43-46] *(F)*, *Compagnie de Chine*[47-49] *(F)*, Compagnie du Sénégal[50-54] (F), Compagnie des Indes[m,55-63] (F), *Société d'Angola*[64-68] *(F)*, *Marchand*[69-76] *(P)*, *Interlope*[77-78] *(PU)*, *Compagnie néerlandaise des Indes Orientales*[m,79-84] *(PU)*, Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales[m,85-93] (PU), *Marchand*[94-95] *(S)*, *Compagnie suédoise des Indes Orientales*[96-100] *(S)*
- **1781-1785 (5).** *Marchand*[1-2] *(Au)*, Marchand[3-8] (D), Compagnie danoise des Indes Occidentales et de Guinée[9-13] (D), Interlope[14-15] (GB), *Compagnie anglaise des Indes Orientales*[m,16-21] *(GB)*, Marchand[22-26] (E), Marchand[27-34] (F), Interlope[35-36] (F), Compagnie Royale d'Afrique[37-42] (F), *Compagnie française des Indes Orientales*[m,43-46] *(F)*, *Compagnie de Chine*[47-49] *(F)*, Compagnie du Sénégal[50-54] (F), Compagnie des Indes[m,55-63] (F), *Société d'Angola*[64-68] *(F)*, *Marchand*[69-76] *(P)*, *Interlope*[77-79] *(PU)*, *Compagnie néerlandaise des Indes Orientales*[m,80-93] *(PU)*, *Marchand*[94-95] *(S)*, *Compagnie suédoise des Indes Orientales*[96-100] *(S)*
- **1786-1790 (5).** Marchand[1-5] (D), Compagnie danoise des Indes Occidentales et de Guinée[6-10] (D), Interlope[11-12] (GB), *Compagnie anglaise des Indes Orientales*[m,13-18] *(GB)*, Marchand[29-22] (E), Marchand[23-31] (F), Interlope[32-33] (F), Compagnie Royale d'Afrique[34-39] (F), *Compagnie française des Indes Orientales*[m,40-43] *(F)*, *Compagnie de Chine*[44-45] *(F)*, Compagnie du Sénégal[46-51] (F), Compagnie des Indes[m,52-59] (F), *Société d'Angola*[60-64] *(F)*, *Compagnie des Indes Orientales et de la Chine*[m,65-69] *(F)*, *Marchand*[70-77] *(P)*, *Interlope*[78-79] *(PU)*, *Compagnie néerlandaise des Indes Orientales*[m,80-93] *(PU)*, *Marchand*[94-95] *(S)*, *Compagnie suédoise des Indes Orientales*[96-100] *(S)*
- **1791-1793 (4).** Marchand[1-6] (D), Interlope[7] (GB), *Compagnie anglaise des Indes Orientales*[m,8-15] *(GB)*, Marchand[16-20] (E), Marchand[21-29] (F), *Interlope*[30-32] *(F)*, Compagnie Royale d'Afrique[33-39] (F), *Compagnie française des Indes Orientales*[m,40-43] *(F)*, *Compagnie de Chine*[44-46] *(F)*, Compagnie du Sénégal[47-53] (F), *Société d'Angola*[54-59] *(F)*, *Compagnie des Indes Orientales et de la Chine*[60-64] *(F)*, *Marchand*[65-73] *(P)*, *Interlope*[74-76] *(PU)*, *Compagnie néerlandaise des Indes Orientales*[m,77-92] *(PU)*, *Marchand*[93-95] *(S)*, *Compagnie suédoise des Indes Orientales*[96-100] *(S)*
- **1794-1795 (3).** Marchand[1-7] (D), *Interlope*[8-9] *(GB)*, *Compagnie anglaise des Indes Orientales*[m,10-18] *(GB)*, Marchand[19-24] (E), Marchand[25-35] (F), *Interlope*[36-39] *(F)*, *Compagnie française des Indes Orientales*[m,40-45] *(F)*, *Compagnie de Chine*[46-49] *(F)*, Compagnie du Sénégal[50-56] (F), *Marchand*[57-67] *(P)*, *Interlope*[68-71] *(PU)*, *Compagnie néerlandaise des Indes Orientales*[m,72-90] *(PU)*, *Marchand*[91-94] *(S)*, *Compagnie suédoise des Indes Orientales*[95-100] *(S)*
- **1796-1799 (3).** Marchand[1-8] (D), *Interlope*[9-10] *(GB)*, *Compagnie anglaise des Indes Orientales*[m,11-20] *(GB)*, Marchand[21-26] (E), Marchand[27-38] (F), *Interlope*[39-42] *(F)*, *Compagnie de Chine*[43-46] *(F)*, Compagnie du Sénégal[47-54] (F), Marchand[55-66] (P), *Interlope*[67-70] *(PU)*, *Compagnie néerlandaise des Indes Orientales*[m,71-90] *(PU)*, *Marchand*[91-94] *(S)*, *Compagnie suédoise des Indes Orientales*[95-100] *(S)*
- **1800-1802 (2).** Marchand[1-12] (D), *Interlope*[13-16] *(GB)*, *Compagnie anglaise des Indes Orientales*[m,17-32] *(GB)*, Marchand[33-41] (E), Marchand[42-61] (F), *Interlope*[62-67] *(F)*, *Compagnie de Chine*[68-74] *(F)*, Compagnie du Sénégal[75-87] (F), Marchand[88-100] (P)
- **1803-1813 (2).** Marchand[1-12] (D), *Interlope*[13-15] *(GB)*, *Compagnie anglaise des Indes Orientales*[m,16-31] *(GB)*, Marchand[32-40] (E), Marchand[41-59] (F), *Interlope*[60-65] *(F)*, *Compagnie de Chine*[66-71] *(F)*, Marchand[72-84] (P), *Marchand*[85-90] *(S)*, *Compagnie suédoise des Indes Orientales*[91-100] *(S)*
- **Depuis 1813 (2).** Marchand[1-14] (D), *Interlope*[15-18] *(GB)*, *Compagnie anglaise des Indes Orientales*[m,19-37] *(GB)*, Marchand[38-48] (E), Marchand[49-70] (F), *Interlope*[71-77] *(F)*, *Compagnie de Chine*[78-85] *(F)*, Marchand[86-100] (P)

Afrique du Sud (Angola compris)

- **Avant 1597 (1).** *Marchand*[1-100] *(P)*
- **1597-1598 (1).** *Marchand*[1-90] *(P)*, *Compagnie de Moucheron*[91-100] (PU)
- **1599 (1).** *Marchand*[1-86] *(P)*, *Compagnie de Moucheron*[87-95] (PU), *Compagnie du Brabant*[96-100] *(PU)*
- **1601 (2).** *Interlope*[1-5] *(GB)*, *Compagnie anglaise des Indes Orientales*[m,6-24] *(GB)*, *Marchand*[25-91] *(P)*,

Compagnie de Moucheron[92-97] (PU), *Compagnie du Brabant*[98-100] *(PU)*

- **1602 (2).** *Interlope*[1-4] *(GB)*, *Compagnie anglaise des Indes Orientales*[m,5-25] *(GB)*, *Marchand*[26-68] *(P)*, *Compagnie de Moucheron*[69-72] (PU), *Compagnie du Brabant*[73-74] *(PU)*, *Interlope*[75-78] *(PU)*, *Compagnie néerlandaise des Indes Orientales*[m,79-100] *(PU)*
- **1603 (2).** *Interlope*[1-4] *(GB)*, *Compagnie anglaise des Indes Orientales*[m,5-27] *(GB)*, *Marchand*[28-72] *(P)*, *Interlope*[73-77] *(PU)*, *Compagnie néerlandaise des Indes Orientales*[m,78-100] *(PU)*
- **1604-1610 (2).** *Interlope*[1-4] *(GB)*, *Compagnie anglaise des Indes Orientales*[m,5-25] *(GB)*, *Marchand*[26-29] *(F)*, *Compagnie Le Roy et Godefroy*[30-33] *(F)*, *Marchand*[34-75] *(P)*, *Interlope*[76-79] *(PU)*, *Compagnie néerlandaise des Indes Orientales*[m,80-100] *(PU)*
- **1611-1614 (3).** *Interlope*[1-4] *(GB)*, *Compagnie anglaise des Indes Orientales*[m,5-24] *(GB)*, *Marchand*[25-28] *(F)*, *Compagnie Le Roy et Godefroy*[29-32] *(F)*, *Compagnie de Montmorency pour les Indes Orientales*[33-36] *(F)*, *Marchand*[37-76] *(P)*, *Interlope*[77-80] *(PU)*, *Compagnie néerlandaise des Indes Orientales*[m,81-100] *(PU)*
- **1615 (3).** *Interlope*[1-4] *(GB)*, *Compagnie anglaise des Indes Orientales*[m,5-24] *(GB)*, *Marchand*[25-28] *(F)*, *Compagnie des Moluques*[29-32] *(F)*, *Compagnie de Montmorency pour les Indes Orientales*[33-36] *(F)*, *Marchand*[37-76] *(P)*, *Interlope*[77-80] *(PU)*, *Compagnie néerlandaise des Indes Orientales*[m,81-100] *(PU)*
- **1616-1620 (3).** *Compagnie danoise des Indes Orientales*[m,1-10] *(D)*, *Interlope*[11-14] *(GB)*, *Compagnie anglaise des Indes Orientales*[m,15-32] *(GB)*, *Marchand*[33-35] *(F)*, *Compagnie des Moluques*[36-39] *(F)*, *Compagnie de Montmorency pour les Indes Orientales*[40-42] *(F)*, *Marchand*[43-78] *(P)*, *Interlope*[79-82] *(PU)*, *Compagnie néerlandaise des Indes Orientales*[m,83-100] *(PU)*
- **1621-1625 (3).** *Compagnie danoise des Indes Orientales*[m,1-11] *(D)*, *Interlope*[12-14] *(GB)*, *Compagnie anglaise des Indes Orientales*[m,15-33] *(GB)*, *Marchand*[34-37] *(F)*, *Compagnie des Moluques*[38-40] *(F)*, *Marchand*[41-77] *(P)*, *Interlope*[78-81] *(PU)*, *Compagnie néerlandaise des Indes Orientales*[m,82-100] *(PU)*
- **1626-1641 (2).** *Compagnie danoise des Indes Orientales*[m,1-11] *(D)*, *Interlope*[12-15] *(GB)*, *Compagnie anglaise des Indes Orientales*[m,16-34] *(GB)*, *Marchand*[35-38] *(F)*, *Marchand*[39-76] *(P)*, *Interlope*[77-80] *(PU)*, *Compagnie néerlandaise des Indes Orientales*[m,81-100] *(PU)*
- **1642-1657 (3).** *Compagnie danoise des Indes Orientales*[m,1-10] *(D)*, *Interlope*[11-14] *(GB)*, *Compagnie anglaise des Indes Orientales*[m,15-32] *(GB)*, *Marchand*[33-36] *(F)*, *Compagnie d'Orient*[m,37-41] *(F)*, *Marchand*[42-68] *(P)*, Interlope[69-71] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,82-100] (PU)
- **1658-1659 (2).** *Compagnie danoise des Indes Orientales*[m,1-11] *(D)*, *Interlope*[12-15] *(GB)*, *Compagnie anglaise des Indes Orientales*[m,16-34] *(GB)*, *Marchand*[35-38] *(F)*, *Marchand*[39-76] *(P)*, Interlope[77-80] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,81-100] (PU)
- **1660-1663 (3).** *Compagnie danoise des Indes Orientales*[m,1-10] *(D)*, *Interlope*[11-14] *(GB)*, *Compagnie anglaise des Indes Orientales*[m, 15-32] *(GB)*, *Marchand*[33-35] *(F)*, *Compagnie de Chine*[36-42] *(F)*, *Marchand*[43-78] *(P)*, Interlope[79-82] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,83-100] (PU)
- **1664-1683 (3).** *Compagnie danoise des Indes Orientales*[m,1-12] *(D)*, *Interlope*[13-16] *(GB)*, *Compagnie anglaise des Indes Orientales*[m,17-36] *(GB)*, *Marchand*[37-40] *(F)*, *Interlope*[41-44] *(F)*, *Compagnie française des Indes Orientales*[m,45-56] *(F)*, *Compagnie de Chine*[57-64] *(F)*, *Marchand*[65-76] *(P)*, Interlope[77-80] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,81-100] (PU)
- **1684-1694 (3).** *Interlope*[1] *(D)*, *Compagnie danoise des Indes Orientales*[m,2-12] *(D)*, *Interlope*[13-16] *(GB)*, *Compagnie anglaise des Indes Orientales*[m,17-36] *(GB)*, *Marchand*[37-40] *(F)*, *Interlope*[41-44] *(F)*, *Compagnie française des Indes Orientales*[m,45-56] *(F)*, *Compagnie de Chine*[57-64] *(F)*, *Marchand*[65-76] *(P)*, Interlope[77-80] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,81-100] (PU)
- **1695-1718 (3).** *Interlope*[1] *(D)*, *Compagnie danoise des Indes Orientales*[m,2-11] *(D)*, *Marchand*[13-16] *(GB)*, *Compagnie anglaise des Indes Orientales*[17-36] *(GB)*, *Marchand*[39-43] *(F)*, *Interlope*[44] *(F)*, *Compagnie française des Indes Orientales*[m,45-56] *(F)*, *Compagnie de Chine*[57-64] *(F)*, *Marchand*[65-76] *(P)*, Interlope[77-80] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,81-100] (PU)
- **1719 (3).** *Interlope*[1-2] *(D)*, *Compagnie danoise des Indes Orientales*[m,3-10] *(D)*, *Marchand*[11-18] *(GB)*, *Compagnie anglaise des Indes Orientales*[19-32] *(GB)*, *Marchand*[33-35] *(F)*, *Interlope*[36-37] *(F)*, *Compagnie française des Indes Orientales*[m,38-45] *(F)*, *Compagnie de Chine*[46-51] *(F)*, *Compagnie des Indes*[m,52-59] *(F)*, *Marchand*[60-67] *(P)*, Interlope[68-72] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,73-100] (PU)
- **1720-1722 (3).** *Interlope*[1-4] *(D)*, *Compagnie danoise des Indes Orientales*[m,5-16] *(D)*, *Marchand*[17-28] *(GB)*, *Compagnie anglaise des Indes Orientales*[29-48] *(GB)*, *Interlope*[59-52] *(F)*, *Compagnie des Indes*[m,53-64] *(F)*, *Marchand*[65-76] *(P)*, Interlope[77-80] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,81-100](PU)
- **1723-1730 (3).** *Marchand*[1-2] *(Au)*, *Interlope*[3-5] *(D)*, *Compagnie danoise des Indes Orientales*[m,6-12] *(D)*, *Marchand*[13-20] *(GB)*, *Compagnie anglaise des Indes Orientales*[21-32] *(GB)*, *Marchand*[33-40] *(F)*, *Interlope*[41-42] *(F)*, *Compagnie française des Indes Orientales*[m,43-50] *(F)*, *Compagnie de Chine*[51-55] *(F)*, *Compagnie des Indes*[m,56-62]

(F), *Marchand*[63-70] *(P)*, Interlope[71-75] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,76-100] (PU)

- **1731 (3).** *Marchand*[1-2] *(Au)*, *Marchand*[3-9] *(GB)*, *Compagnie anglaise des Indes Orientales*[10-21] *(GB)*, *Marchand*[22-29] *(F)*, *Interlope*[30-31] *(F)*, *Compagnie française des Indes Orientales*[m,32-39] *(F)*, *Compagnie de Chine*[40-43] *(F)*, *Compagnie des Indes*[m,44-51] *(F)*, *Marchand*[52-58] *(P)*, Interlope[59-63] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,64-87] (PU), *Marchand*[88-92] *(S)*, *Compagnie suédoise des Indes Orientales*[93-100] *(S)*
- **1732-1733 (3).** *Marchand*[1-2] *(Au)*, *Marchand*[3-9] *(GB)*, *Compagnie anglaise des Indes Orientales*[10-20] *(GB)*, *Interlope*[21-22] *(D)*, *Compagnie asiatique*[m,23-27] *(D)*, *Marchand*[28-34] *(F)*, *Interlope*[35-36] *(F)*, *Compagnie française des Indes Orientales*[m,73-43] *(F)*, *Compagnie de Chine*[44,47] *(F)*, *Compagnie des Indes*[m,48-54] *(F)*, *Marchand*[55-61] *(P)*, Interlope[62-65] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,66-88] (PU), *Marchand*[89-93] *(S)*, *Compagnie suédoise des Indes Orientales*[94-100] *(S)*
- **1734-1747 (4).** *Marchand*[1-6] *(GB)*, *Compagnie anglaise des Indes Orientales*[7-18] *(GB)*, *Interlope*[19-20] *(D)*, *Compagnie asiatique*[m,21-25] *(D)*, *Marchand*[26-32] *(F)*, *Interlope*[33-34] *(F)*, *Compagnie française des Indes Orientales*[m,35-41] *(F)*, *Compagnie de Chine*[42-46] *(F)*, *Compagnie des Indes*[m,47-53] *(F)*, *Marchand*[54-60] *(P)*, Interlope[61-65] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,66-88] (PU), *Marchand*[89-93] *(S)*, *Compagnie suédoise des Indes Orientales*[94-100] *(S)*
- **1748-1772 (4)**. *Interlope*[1-2] *(GB)*, *Compagnie anglaise des Indes Orientales*[m,3-13] *(GB)*, *Interlope*[14-16] *(D)*, *Compagnie asiatique*[m,17-20] *(D)*, *Marchand*[21-27] *(F)*, *Interlope*[28-30] *(F)*, *Compagnie française des Indes Orientales*[m,31-37] *(F)*, *Compagnie de Chine*[38-41] *(F)*, *Compagnie des Indes*[m,42-48] *(F)*, Société d'Angola[49-53] (F), *Marchand*[54-60] *(P)*, Interlope[61-65] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,66-88] (PU), *Marchand*[89-93] *(S)*, *Compagnie suédoise des Indes Orientales*[94-100] *(S)*
- **1773-1778 (4).** *Interlope*[1-2] *(GB)*, *Compagnie anglaise des Indes Orientales*[m,3-14] *(GB)*, *Marchand*[15-19] *(D)*, *Marchand*[20-26] *(F)*, *Interlope*[27-28] *(F)*, *Compagnie française des Indes Orientales*[m,29-35] *(F)*, *Compagnie de Chine*[36-40] *(F)*, *Compagnie des Indes*[m,41-47] *(F)*, Société d'Angola[48-52] (F), *Marchand*[43-59] *(P)*, Interlope[60-64] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,65-88] (PU), *Marchand*[89-92] *(S)*, *Compagnie suédoise des Indes Orientales*[93-100] *(S)*
- **1778-1785 (4).** *Marchand*[1-2] *(Au)*, *Interlope*[3-4] *(GB)*, *Compagnie anglaise des Indes Orientales*[m,5-16] *(GB)*, *Marchand*[17-20] *(D)*, *Marchand*[21-27] *(F)*, *Interlope*[28-30] *(F)*, *Compagnie française des Indes Orientales*[m,37-37] *(F)*, *Compagnie de Chine*[28-41] *(F)*, *Compagnie des Indes*[m,42-48] *(F)*, Société d'Angola[49-53] (F), *Marchand*[54-60] *(P)*, Interlope[61-65] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,66-88] (PU), *Marchand*[89-93] *(S)*, *Compagnie suédoise des Indes Orientales*[94-100] *(S)*
- **1785-1790 (4).** *Interlope*[1-2] *(GB)*, *Compagnie anglaise des Indes Orientales*[m,3-14] *(GB)*, *Marchand*[15-21] *(F)*, *Interlope*[22-24] *(F)*, *Compagnie française des Indes Orientales*[m25-31] *(F)*, *Compagnie de Chine*[32-36] *(F)*, *Compagnie des Indes*[m,37-43] *(F)*, Société d'Angola[44-48] (F), *Compagnie des Indes Orientales et de la Chine*[m,49-56] *(F)*, *Marchand*[57-70] *(P)*, Interlope[71-72] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,73-87] (PU), *Marchand*[88-92] *(S)*, *Compagnie suédoise des Indes Orientales*[93-100] *(S)*
- **1791-1793 (4).** *Interlope*[1-2] *(GB)*, *Compagnie anglaise des Indes Orientales*[m,3-14] *(GB)*, *Marchand*[15-21] *(F)*, *Interlope*[22-23] *(F)*, *Compagnie française des Indes Orientales*[m,24-30] *(F)*, *Compagnie de Chine*[31-35] *(F)*, Société d'Angola[36-45] (F), *Compagnie des Indes Orientales et de la Chine*[46-52] *(F)*, *Marchand*[53-61] *(P)*, Interlope[62-64] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,65-88] (PU), *Marchand*[89-92] *(S)*, *Compagnie suédoise des Indes Orientales*[93-100] *(S)*
- **1794-1795 (3).** *Interlope*[1-2] *(GB)*, *Compagnie anglaise des Indes Orientales*[m,3-17] *(GB)*, *Marchand*[18-25] *(F)*, *Interlope*[26-28] *(F)*, *Compagnie française des Indes Orientales*[m,29-37] *(F)*, *Compagnie de Chine*[38-42] *(F)*, *Marchand*[43-51] *(P)*, Interlope[52-57] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,58-85] (PU), *Marchand*[86-91] *(S)*, *Compagnie suédoise des Indes Orientales*[92-100] *(S)*
- **1796-1799 (3).** *Interlope*[1-3] *(GB)*, *Compagnie anglaise des Indes Orientales*[m,4-29] *(GB)*, *Marchand*[30-39] *(F)*, *Compagnie de Chine*[40-45] *(F)*, *Marchand*[46-47] *(P)*, Interlope[48-51] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,52-83] (PU), *Marchand*[84-90] *(S)*, *Compagnie suédoise des Indes Orientales*[91-100] *(S)*
- **Depuis 1800 (2)**. Interlope[1-5] (GB), Compagnie anglaise des Indes Orientales[m,6-43] (GB), *Marchand*[44-50] *(F)*, *Compagnie de Chine*[51-61] *(F)*, *Marchand*[62-67] *(P)*, *Marchand*[68-88] *(PU)*, *Marchand*[89-100] *(S)*

Afrique Orientale

- **Jusqu'à 1641 (1).** Marchand[1-20] (Ar), Marchand[21-35] (EM), Marchand[36-61] (EO), Marchand[62-100] (P)
- **1642-1657 (1).** Marchand[1-19] (Ar), Marchand[20-30] (EO), Marchand[31-58] (EO), *Compagnie d'Orient*[m,59-63] *(F)*, Marchand[64-100] (P)
- **1658-1659 (1).** Marchand[1-20] (Ar), Marchand[21-35] (EM), Marchand[36-61] (EO), Marchand[62-100] (P)

- **1660-1663 (1).** Marchand[1-19] (Ar), Marchand[20-32] (EM), Marchand[33-57] (EO), *Compagnie de Chine[58-64] (F)*, Marchand[65-100] (P)
- **1664-1683 (2).** Marchand[1-12] (Ar), Marchand[13-22] (EM), Marchand[23-47] (EO), *Compagnie de Chine[48-62] (F)*, Compagnie française des Indes Orientales[m,63-70] (F), Marchand[71-100] (P)
- **1684-1700 (2).** Marchand[1-9] (Ar), Marchand[10-22] (EM), Marchand[23-37] (EO), Marchand[38-51] (F), *Compagnie de Chine[52-55] (F)*, Compagnie française des Indes Orientales[56-69] (F), *Mississipi Company[70-76] (F)*, Marchand[77-100] (P)
- **1701-1717 (2).** Marchand[1-12] (Ar), Marchand[13-22] (EM), Marchand[23-47] (EO), *Compagnie de Chine[48-62] (F)*, Compagnie française des Indes Orientales[m,63-70] (F), Marchand[71-100] (P)
- **1718 (2).** Marchand[1-12] (Ar), Marchand[13-32] (EM), Marchand[33-53] (EO), *Marchand[54-59] (F)*, Interlope[60-63] (F), *Compagnie de Chine[64-67] (F)*, Compagnie française des Indes Orientales[m,68-79] (F), Marchand[80-100] (P)
- **1719 (2).** Marchand[1-11] (Ar), Marchand[12-30] (EM), Marchand[31-50] (EO), *Marchand[56-59] (F)*, Interlope[60-63] (F), *Compagnie de Chine[64-75] (F)*, Compagnie française des Indes Orientales[m,64-75] (F), *Compagnie des Indes[m,76-80] (F)*, Marchand[81-100] (P)
- **1720 (2).** Marchand[1-12] (Ar), Marchand[13-34] (EM), Marchand[35-55] (EO), Interlope[56-59] (F), Compagnie française des Indes Orientales[m,60-72] (F), *Compagnie des Indes[m,73-78] (F)*, Marchand[79-100] (P)
- **1721-1722 (2).** Marchand[1-13] (Ar), Marchand[14-36] (EM), Marchand[37-59] (EO), Interlope[60-63] (F), Compagnie française des Indes Orientales[m,64-77] (F), Marchand[78-100] (P)
- **1723-1747 (2).** Marchand[1-12] (Ar), Marchand[13-19] (EM), Marchand[20-37] (EO), Marchand[38-51] (F), *Compagnie de Chine[52-55] (F)*, Compagnie française des Indes Orientales[56-69] (F), *Compagnie des Indes[70-76] (F)*, Marchand[77-100] (P)
- **1748-1790 (2).** Marchand[1-12] (Ar), Marchand[13-19] (EM), Marchand[20-37] (EO), Marchand[38-51] (F), *Compagnie de Chine[52-55] (F)*, Compagnie française des Indes Orientales[56-69] (F), *Compagnie des Indes[70-76] (F)*, Marchand[77-100] (P)
- **1791-1795 (2).** Marchand[1-13] (Ar), Marchand[14-26] (EM), Marchand[27-48] (EO), *Marchand[49-55] (F)*, Interlope[56-60] (F), *Compagnie de Chine[61-64] (F)*, Compagnie française des Indes Orientales[m,65-77] (F), Marchand[78-100] (P)
- **Depuis 1796 (1).** Marchand[1-16] (Ar), Marchand[17-32] (EM), Marchand[33-59] (EO), Marchand[60-67] (F), *Compagnie de Chine[69-72] (F)*, Marchand[73-100] (P)



Proche-Orient

Le Proche-Orient comprend également la Mer Rouge.

- **Depuis 1601 (1).** Marchand[1-20] (Ar), Marchand[21-35] (EM), Marchand[36-61] (EO), Marchand[62-100] (P)
- **1602-1621 (2).** Marchand[1-10] (Ar), Marchand[11-20] (EM), Marchand[21-37] (EO), Marchand[38-55] (GB), Marchand[56-62] (D), Marchand[63-79] (P), Interlope[80-82] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,83-100] (PU)
- **1622-1641 (2).** Marchand[1-12] (Ar), Marchand[13-25] (EM), Marchand[26-45] (EO), Marchand[46-66] (GB), Marchand[67-75] (D), Interlope[76-79] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,80-100] (PU)
- **1642-1657 (2).** Marchand[1-11] (Ar), Marchand[12-22] (EM), Marchand[23-41] (EO), Marchand[42-60] (GB), Marchand[61-67] (D), *Compagnie d'Orient*[m,68-71] *(F)*, Marchand[72-77] (P), Interlope[78-81] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,82-100] (PU)
- **1658-1659 (2).** Marchand[1-12] (Ar), Marchand[13-25] (EM), Marchand[26-45] (EO), Marchand[46-66] (GB), Marchand[67-75] (D), Interlope[76-79] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,80-100] (PU)
- **1660-1663 (2).** Marchand[1-11] (Ar), Marchand[12-22] (EM), Marchand[23-41] (EO), Marchand[42-60] (GB), Marchand[61-67] (D), *Marchand*[68-73] *(F)*, *Compagnie de Chine*[74-77] *(F)*, Interlope[78-81] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,82-100] (PU)
- **1664-1719 (2).** Marchand[1-10] (Ar), Marchand[11-20] (EM), Marchand[21-36] (EO), Marchand[37-53] (GB), Marchand[54-60] (D), *Marchand*[61-65] *(F)*, Interlope[66-68] (F), *Compagnie de Chine*[69-75] *(F)*, Compagnie française des Indes Orientales[m,76-80] (F), Interlope[81-83] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,84-100] (PU)
- **1720-1722 (2).** Marchand[1-10] (Ar), Marchand[11-20] (EM), Marchand[21-37] (EO), Marchand[38-55] (GB), Marchand[56-62] (D), Interlope[63-68] (F), Compagnie française des Indes Orientales[m,69-79] (F), Interlope[80-82] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,83-100] (PU)
- **1723-1795 (3).** Marchand[1-9] (Ar), Marchand[10-19] (EM), Marchand[20-35] (EO), Marchand[36-51] (GB), Marchand[52-58] (D), *Marchand*[59-67] (F), *Compagnie de Chine*[68-70] *(F)*, Compagnie française des Indes Orientales[m,71-80] (F), Interlope[81-83] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,84-100] (PU)
- **1796-1799 (2).** Marchand[1-10] (Ar), Marchand[11-21] (EM), Marchand[22-39] (EO), Marchand[40-57] (GB), Marchand[58-64] (D), *Marchand*[65-75] *(F)*, *Compagnie de Chine*[76-78] *(F)*, Interlope[79-82] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,83-100] (PU)



- **Depuis 1800 (2).** Marchand[1-14] (Ar), Marchand[15-29] (EM), Marchand[30-53] (EO), Marchand[54-78] (GB), Marchand[79-87] (D), *Marchand[88-95] (F)*, *Compagnie de Chine[96-100] (F)*

Océan Indien

- **Jusqu'à 1596 (1).** *Marchand[1-14] (Ar)*, *Marchand[15-28] (EM)*, *Marchand[29-52] (EO)*, Marchand[53-100] (P)
- **1597-1598 (1).** *Marchand[1-13] (Ar)*, *Marchand[14-27] (EM)*, *Marchand[28-50] (EO)*, Marchand[51-95] (P), *Compagnie de Moucheron[96-100]* (PU)
- **1599 (2).** *Marchand[1-13] (Ar)*, *Marchand[14-26] (EM)*, *Marchand[27-47] (EO)*, Marchand[49-91] (P), *Compagnie de Moucheron[92-95]* (PU), Compagnie du Brabant[96-100] (PU)
- **1600-1601 (2).** *Marchand[1-10] (Ar)*, *Marchand[11-20] (EM)*, *Marchand[21-37] (EO)*, *Interlope[38-41] (GB)*, *Compagnie anglaise des Indes Orientales[m,42-58] (GB)*, Marchand[59-93] (P), *Compagnie de Moucheron[94-96]* (PU), Compagnie du Brabant[97-100] (PU)
- **1602 (3).** *Marchand[1-8] (Ar)*, *Marchand[9-17] (EM)*, *Marchand[18-31] (EO)*, *Interlope[32-34] (GB)*, *Compagnie anglaise des Indes Orientales[m,35-48] (GB)*, Marchand[49-77] (P), *Compagnie de Moucheron[78-80]* (PU), Compagnie du Brabant[81-82] (PU), *Interlope[83-85] (PU)*, *Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,86-100] (PU)*
- **1603 (2).** *Marchand[1-9] (Ar)*, *Marchand[10-18] (EM)*, *Marchand[19-33] (EO)*, *Interlope[34-36] (GB)*, *Compagnie anglaise des Indes Orientales[m,37-51] (GB)*, Marchand[52-81] (P), *Interlope[82-84] (PU)*, *Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,85-100] (PU)*
- **1604-1610 (3).** *Marchand[1-8] (Ar)*, *Marchand[9-16] (EM)*, *Marchand[17-29] (EO)*, *Interlope[30-32] (GB)*, *Compagnie anglaise des Indes Orientales[m,33-45] (GB)*, *Marchand[46-54] (F)*, *Compagnie Le Roy et Godefroy[55-56] (F)*, Marchand[57-83] (P), *Interlope[84-86] (PU)*, *Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,87-100] (PU)*
- **1611-1614 (3).** *Marchand[1-7] (Ar)*, *Marchand[8-15] (EM)*, *Marchand[16-28] (EO)*, *Interlope[29-31] (GB)*, *Compagnie anglaise des Indes Orientales[m,32-44] (GB)*, *Marchand[45-52] (F)*, *Compagnie Le Roy et Godefroy[53-55] (F)*, *Compagnie de Montmorency pour les Indes Orientales[56-57] (F)*, Marchand[58-84] (P), *Interlope[85-86] (PU)*, *Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,87-100] (PU)*
- **1615 (3).** *Marchand[1-7] (Ar)*, *Marchand[8-15] (EM)*, *Marchand[16-28] (EO)*, *Interlope[29-31] (GB)*, *Compagnie anglaise des Indes Orientales[m,32-44] (GB)*, *Marchand[45-52] (F)*, *Compagnie des Moluques[53-55] (F)*, *Compagnie de Montmorency pour les Indes Orientales[56-57] (F)*, Marchand[58-84] (P), *Interlope[85-86] (PU)*, *Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,87-100] (PU)*
- **1616-1620 (3).** *Marchand[1-7] (Ar)*, *Marchand[8-14] (EM)*, *Marchand[15-26] (EO)*, *Interlope[27-28] (GB)*, *Compagnie anglaise des Indes Orientales[m,29-40] (GB)*, *Interlope[41-42] (D)*, *Compagnie danoise des Indes Orientales[m,43-50] (D)*, *Marchand[51-57] (F)*, *Compagnie des Moluques[58-59] (F)*, *Compagnie de Montmorency pour les Indes Orientales[60-61] (F)*, Marchand[62-85] (P), *Interlope[86-88] (PU)*, *Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,89-100] (PU)*
- **1621-1641 (3).** *Marchand[1-7] (Ar)*, *Marchand[8-14] (EM)*, *Marchand[15-26] (EO)*, *Interlope[27-29] (GB)*, *Compagnie anglaise des Indes Orientales[m,30-41] (GB)*, *Interlope[42-43] (D)*, *Compagnie danoise des Indes Orientales[m,33-51] (D)*, *Marchand[52-58] (F)*, *Compagnie des Moluques[59-60] (F)*, Marchand[61-85] (P), *Interlope[86-87] (PU)*, *Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,88-100] (PU)*
- **1642-1657 (3).** *Marchand[1-5] (Ar)*, *Marchand[6-11] (EM)*, *Marchand[12-20] (EO)*, *Interlope[21-22] (GB)*, *Compagnie anglaise des Indes Orientales[m,23-32] (GB)*, *Interlope[33-34] (D)*, *Compagnie danoise des Indes Orientales[m,35-40] (D)*, *Marchand[41-45] (F)*, Interlope[46-47] (F), Compagnie d'Orient[m,48-66] (F), *Compagnie des Moluques[67-69] (F)*, Marchand[70-88] (P), *Interlope[89-90] (PU)*, *Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,91-100] (PU)*
- **1658-1659 (3).** *Marchand[1-7] (Ar)*, *Marchand[8-15] (EM)*, *Marchand[16-27] (EO)*, *Interlope[28-30] (GB)*, *Compagnie anglaise des Indes Orientales[m,31-42] (GB)*, *Interlope[43-45] (D)*, *Compagnie danoise des Indes Orientales[m,46-52] (D)*, Marchand[53-60] (F), Marchand[61-85] (P), *Interlope[86-87] (PU)*, *Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,88-100] (PU)*
- **1660 (3).** *Marchand (Ar)*, *Marchand (EM)*, *Marchand (EO)*, *Interlope (GB)*, *Compagnie anglaise des Indes Orientales[m] (GB)*, *Interlope (D)*, *Compagnie danoise des Indes Orientales[m] (D)*, Marchand (F), *Compagnie de Chine (F)*, Marchand (P), *Interlope (PU)*, *Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m] (PU)*
- **1661-1663 (3).** *Marchand[1-6] (Ar)*, *Marchand[7-12] (EM)*, *Marchand[13-22] (EO)*, Marchand[23-35] (GB), *Interlope[36-37] (GB)*, *Compagnie anglaise des Indes Orientales[m,38-47] (GB)*, *Interlope[48-50] (D)*, *Compagnie danoise des Indes Orientales[m,51-56] (D)*, Marchand[57-62] (F), *Compagnie de Chine[63-66] (F)*, Marchand[67-87] (P), *Interlope[88-89] (PU)*, *Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,90-100] (PU)*
- **1664-1700 (4).** *Marchand[1-5] (Ar)*, *Marchand[6-10] (EM)*, *Marchand[11-20] (EO)*, Marchand[21-30] (GB), *Interlope[31-32] (GB)*, *Compagnie anglaise des Indes Orientales[m,33-41] (GB)*, *Interlope[42-43] (D)*, *Compagnie danoise des Indes Orientales[m,44-49] (D)*, *Marchand[50-54] (F)*, Interlope[55-56] (F), *Compagnie de Chine[57-60] (F)*, Compagnie française des Indes Orientales[m,61-70] (F), Marchand[71-89] (P), *Interlope[90] (PU)*, *Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,91-100] (PU)*

- **1701 (3).** *Marchand[1-6] (Ar)*, *Marchand[7-12] (EM)*, *Marchand[13-22] (EO)*, Marchand[23-35] (GB), *Compagnie anglaise des Indes Orientales[36-45] (GB)*, *Interlope[46-47] (D)*, *Compagnie danoise des Indes Orientales[m,48-54] (D)*, *Marchand[55-61] (F)*, *Compagnie de Chine[62-66] (F)*, Compagnie française des Indes Orientales[67-79] (F), *Marchand[80-87] (P)*, *Interlope[88-89] (PU)*, *Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,90-100] (PU)*
- **1702-1718 (3).** *Marchand[1-6] (Ar)*, *Marchand[7-12] (EM)*, *Marchand[13-23] (EO)*, Marchand[24-36] (GB), *Compagnie anglaise des Indes Orientales[37-46] (GB)*, *Interlope[47-48] (D)*, *Compagnie danoise des Indes Orientales[m,49-55] (D)*, Marchand[56-61] (F), *Compagnie de Chine[62-65] (F)*, Compagnie française des Indes Orientales[66-78] (F), *Marchand[79-87] (P)*, *Interlope[88-89] (PU)*, *Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,90-100] (PU)*
- **1719-1722 (4).** *Marchand[1-5] (Ar)*, *Marchand[6-11] (EM)*, *Marchand[12-20] (EO)*, Marchand[21-32] (GB), *Compagnie anglaise des Indes Orientales[33-41] (GB)*, *Interlope[42-43] (D)*, *Compagnie danoise des Indes Orientales[m,44-49] (D)*, *Marchand[50-54] (F)*, Interlope[55-58] (F), *Compagnie de Chine[59-62] (F)*, Compagnie française des Indes Orientales[m,63-73] (F), Compagnie des Indes[m,74-84] (F), *Marchand[85-88] (P)*, *Interlope[89-90] (PU)*, *Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,91-100] (PU)*
- **1723-1729 (4).** *Marchand[1-5] (Ar)*, *Marchand[6-7] (Au)*, *Marchand[8-12] (EM)*, *Marchand[13-22] (EO)*, *Marchand[23-33] (GB)*, *Compagnie anglaise des Indes Orientales[34-42] (GB)*, *Interlope[43-44] (D)*, *Compagnie danoise des Indes Orientales[m,45-50] (D)*, *Marchand[51-55] (F)*, Interlope[56-59] (F), *Compagnie de Chine[60-62] (F)*, Compagnie française des Indes Orientales[m,63-74] (F), Compagnie des Indes[m,75-85] (F), *Marchand[86-88] (P)*, *Interlope[89-90] (PU)*, *Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,91-100] (PU)*
- **1730-1731 (3).** *Marchand[1-6] (Ar)*, *Marchand[7-8] (Au)*, *Marchand[9-14] (EM)*, *Marchand[15-24] (EO)*, *Marchand[25-36] (GB)*, *Compagnie anglaise des Indes Orientales[37-46] (GB)*, *Marchand[47-52] (F)*, Interlope[53-56] (F), *Compagnie de Chine[57-60] (F)*, Compagnie française des Indes Orientales[m,61-72] (F), Compagnie des Indes[m,73-84] (F), *Marchand[85-88] (P)*, *Interlope[89-90] (PU)*, *Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,91-100] (PU)*
- **1732-1733 (4).** *Marchand[1-5] (Ar)*, *Marchand[6-7] (Au)*, *Marchand[8-13] (EM)*, *Marchand[14-22] (EO)*, *Marchand[23-33] (GB)*, *Compagnie anglaise des Indes Orientales[34-43] (GB)*, *Interlope[44-45] (D)*, *Compagnie asiatique[m,46-49] (D)*, *Marchand[50-54] (F)*, Interlope[55-58] (F), *Compagnie de Chine[59-62] (F)*, Compagnie française des Indes Orientales[m,63-73] (F), Compagnie des Indes[m,74-84] (F), *Marchand[85-89] (P)*, *Interlope[90] (PU)*, *Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,91-100] (PU)*
- **1734-1763 (4).** *Marchand[1-5] (Ar)*, *Marchand[6-11] (EM)*, *Marchand[12-21] (EO)*, *Marchand[22-32] (GB)*, *Compagnie anglaise des Indes Orientales[33-42] (GB)*, *Interlope[43-44] (D)*, *Compagnie asiatique[m,45-48] (D)*, *Marchand[49-53] (F)*, Interlope[54-57] (F), *Compagnie de Chine[58-61] (F)*, Compagnie française des Indes Orientales[m,58-61] (F), Compagnie des Indes[m,62-73] (F), *Marchand[74-84] (P)*, *Interlope[85-88] (PU)*, *Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,91-100] (PU)*
- **1764-1672 (4).** *Marchand[1-5] (Ar)*, *Marchand[6-11] (EM)*, *Marchand[12-21] (EO)*, *Interlope[22-24] (GB)*, *Compagnie anglaise des Indes Orientales[25-42] (GB)*, *Interlope[43-44] (D)*, *Compagnie asiatique[m,45-48] (D)*, *Marchand[49-53] (F)*, Interlope[54-57] (F), *Compagnie de Chine[58-61] (F)*, Compagnie française des Indes Orientales[m,58-61] (F), Compagnie des Indes[m,62-71] (F), *Marchand[72-80] (P)*, *Interlope[81-82] (PU)*, *Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,83-93] (PU)*, *Marchand[94-95] (S)*, *Compagnie suédoise des Indes Orientales[96-100] (S)*
- **1773-1784 (4).** *Marchand[1-6] (Ar)*, Marchand[7-11] (Au), *Marchand[12-17] (EM)*, *Marchand[18-28] (EO)*, *Marchand (D)*, *Interlope[29-33] (GB)*, *Compagnie anglaise des Indes Orientales[m,34-44] (GB)*, *Marchand[45-51] (F)*, Interlope[52-55] (F), *Compagnie de Chine[56-60] (F)*, Compagnie française des Indes Orientales[m,61-72] (F), Compagnie des Indes[m,73-81] (F), *Interlope[82] (PU)*, *Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,83-93] (PU)*, *Marchand[94-95] (S)*, *Compagnie suédoise des Indes Orientales[96-100] (S)*
- **1785-1790 (4).** *Marchand[1-5] (Ar)*, *Marchand[6-11] (EM)*, *Marchand[12-21] (EO)*, *Marchand (D)*, Interlope[22-25] (GB), Compagnie anglaise des Indes Orientales[m,26-45] (GB), *Marchand[46-50] (F)*, Interlope (F), *Compagnie de Chine[55-58] (F)*, Compagnie française des Indes Orientales[m,59-69] (F), Compagnie des Indes[m,70-79] (F), *Compagnie des Indes Orientales et de la Chine[m,80-82] (F)*, *Interlope[81] (PU)*, *Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,82-93] (PU)*, *Marchand[94-95] (S)*, *Compagnie suédoise des Indes Orientales[96-100] (S)*
- **1791-1793 (4).** *Marchand[1-5] (Ar)*, *Marchand[6-11] (EM)*, *Marchand[12-21] (EO)*, *Marchand[22-25] (D)*, *Interlope[26] (GB)*, *Compagnie anglaise des Indes Orientales[m,27-36] (GB)*, *Marchand[37-42] (F)*, Interlope[43-46] (F), *Compagnie de Chine[57-50] (F)*, Compagnie française des Indes Orientales[m,51-61] (F), *Compagnie des Indes Orientales et de la Chine[62-67] (F)*, *Interlope[68-71] (PU)*, *Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,72-90] (PU)*, *Marchand[91-94] (S)*, *Compagnie suédoise des Indes Orientales[95-100] (S)*
- **1794-1795 (3).** *Marchand[1-7] (Ar)*, *Marchand[8-14] (EM)*, *Marchand[15-23] (EO)*, *Marchand[24-27] (D)*, *Interlope[28-30] (GB)*, *Compagnie anglaise des Indes Orientales[m,31-54] (GB)*, *Marchand[55-61] (F)*, Interlope[62-66]

(F), *Compagnie de Chine*[67-69] *(F)*, Compagnie française des Indes Orientales[m,70-81] (F), *Interlope*[82] *(PU)*, *Compagnie néerlandaise des Indes Orientales*[m,83-93] *(PU)*, *Marchand*[94-95] *(S)*, *Compagnie suédoise des Indes Orientales*[96-100] *(S)*

- **1796-1799 (3).** *Marchand*[1-9] *(Ar)*, *Marchand*[10-19] *(EM)*, *Marchand*[20-31] *(EO)*, *Marchand*[32-36] *(D)*, *Interlope*[37-38] *(GB)*, *Compagnie anglaise des Indes Orientales*[m,39-54] *(GB)*, Marchand[55-73] (F), *Compagnie de Chine*[74-79] *(F)*, *Interlope*[80] *(PU)*, *Compagnie néerlandaise des Indes Orientales*[m,81-93] *(PU)*, *Marchand*[94-95] *(S)*, *Compagnie suédoise des Indes Orientales*[96-100] *(S)*
- **1800-1808 (2).** *Marchand*[1-12] *(Ar)*, *Marchand*[13-24] *(EM)*, *Marchand*[25-41] *(EO)*, *Marchand*[42-46] *(D)*, *Interlope*[47-48] *(GB)*, *Compagnie anglaise des Indes Orientales*[m,49-68] *(GB)*, Marchand[69-85] (F), *Compagnie de Chine*[86-93] *(F)*, *Marchand*[94-95] *(S)*, *Compagnie suédoise des Indes Orientales*[96-100] *(S)*
- **Depuis 1809 (2).** *Marchand*[1-12] *(Ar)*, *Marchand*[13-24] *(EM)*, *Marchand*[25-41] *(EO)*, *Marchand*[42-46] *(D)*, Interlope[47-48] (GB), Compagnie anglaise des Indes Orientales[m,49-68] (GB), Marchand[69-85] (F), *Compagnie de Chine*[86-93] *(F)*, *Marchand*[94-95] *(S)*, *Compagnie suédoise des Indes Orientales*[96-100] *(S)*

Empire Mogol (Inde)

- **Jusqu'à 1560-1584 (1).** Marchand[1-20] (Ar), Marchand[21-35] (EM), Marchand[36-61] (EO), Marchand[62-100] (P)
- **1599 (1).** Marchand[1-18] (Ar), Marchand[19-36] (EM), Marchand[37-66] (EO), Marchand[67-96] (P), Compagnie du Brabant[97-100] (PU)
- **1600-1601 (2).** Marchand[1-13] (Ar), Marchand[14-26] (EM), Marchand[27-48] (EO), Interlope[49-53] (GB), Compagnie anglaise des Indes Orientales[m,54-75] (GB), Marchand[76-97] (P), Compagnie du Brabant[98-100] (PU)
- **1602 (2).** Marchand[1-10] (Ar), Marchand[11-21] (EM), Marchand[22-38] (EO), Interlope[39-42] (GB), Compagnie anglaise des Indes Orientales[m,43-59] (GB), Marchand[60-77] (P), Compagnie du Brabant[78] (PU), Interlope[79-82] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,83-100] (PU)
- **1603 (2).** Marchand[1-10] (Ar), Marchand[11-21] (EM), Marchand[22-39] (EO), Interlope[40-42] (GB), Compagnie anglaise des Indes Orientales[m,43-60] (GB), Marchand[61-78] (P), Interlope[79-82] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,83-100] (PU)
- **1604-1610 (3).** Marchand[1-10] (Ar), Marchand[11-20] (EM), Marchand[21-36] (EO), Interlope[37-40] (GB), Compagnie anglaise des Indes Orientales[m,41-56] (GB), *Marchand*[57-60] *(F)*, *Compagnie Le Roy et Godefroy*[61-63] *(F)*, Marchand[64-80] (P), Interlope[81-83] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,94-100] (PU)
- **1611-1614 (3).** Marchand[1-9] (Ar), Marchand[10-19] (EM), Marchand[20-36] (EO), Interlope[37-39] (GB), Compagnie anglaise des Indes Orientales[m,40-55] (GB), *Marchand*[56-60] *(F)*, *Compagnie Le Roy et Godefroy*[61-62] *(F)*, *Compagnie de Montmorency pour les Indes Orientales*[63] *(F)*, Marchand[64-80] (P), Interlope[81-83] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,84-100] (PU)
- **1615 (3).** Marchand[1-9] (Ar), Marchand[10-19] (EM), Marchand[20-36] (EO), Interlope[37-39] (GB), Compagnie anglaise des Indes Orientales[m,40-55] (GB), *Marchand*[56-60] *(F)*, *Compagnie des Moluques*[61-62] *(F)*, *Compagnie de Montmorency pour les Indes Orientales*[63] *(F)*, Marchand[64-80] (P), Interlope[81-83] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,84-100] (PU)
- **1616-1620 (4).** Marchand[1-8] (Ar), Marchand[9-17] (EM), Marchand[18-31] (EO), Interlope[32-34] (D), Compagnie danoise des Indes Orientales[m,35-43] (D), Interlope[44-46] (GB), Compagnie anglaise des Indes Orientales[m,47-60] (GB), *Marchand*[61-65] *(F)*, *Compagnie des Moluques*[66] *(F)*, *Compagnie de Montmorency pour les Indes Orientales*[67-68] *(F)*, Marchand[69-82] (P), Interlope[83-85] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,86-100] (PU)
- **1621-1625 (3).** Marchand[1-8] (Ar), Marchand[9-17] (EM), Marchand[18-32] (EO), Interlope[33-35] (D), Compagnie danoise des Indes Orientales[m,36-44] (D), Interlope[45-47] (GB), Compagnie anglaise des Indes Orientales[m,48-61] (GB), *Marchand*[62-66] *(F)*, *Compagnie des Moluques*[66] *(F)*, Marchand[68-82] (P), Interlope[83-85] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,86-100] (PU)
- **1626-1659 (3).** Marchand[1-8] (Ar), Marchand[9-17] (EM), Marchand[18-32] (EO), Interlope[33-35] (D), Compagnie danoise des Indes Orientales[m,36-44] (D), Interlope[45-47] (GB), Compagnie anglaise des Indes Orientales[m,48-62] (GB), *Marchand*[63-67] *(F)*, Marchand[68-82] (P), Interlope[83-85] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,86-100] (PU)
- **1660-1663 (3).** Marchand[1-8] (Ar), Marchand[9-16] (EM), Marchand[17-30] (EO), Interlope[31-33] (D), Compagnie danoise des Indes Orientales[m,34-41] (D), Interlope[42-44] (GB), Compagnie anglaise des Indes Orientales[m,45-58] (GB), *Marchand*[59-66] *(F)*, *Compagnie de Chine*[67-69] *(F)*, Marchand[70-83] (P), Interlope[84-86] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,87-100] (PU)
- **1664-1683 (4).** Marchand[1-7] (Ar), Marchand[8-15] (EM), Marchand[16-27] (EO), Interlope[28-30] (D),

Compagnie danoise des Indes Orientales[m,31-37] (D), Interlope[38-40] (GB), Compagnie anglaise des Indes Orientales[m,41-52] (GB), *Marchand[53-60] (F)*, Interlope[61-62] (F), *Compagnie de Chine[63-65] (F)*, Compagnie française des Indes Orientales[m,66-72] (F), Marchand[73-85] (P), Interlope (PU)[86-87], Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,88-100] (PU)

- **1684-1700 (3)**. Marchand[1-7] (Ar), Marchand[8-15] (EM), Marchand[16-28] (EO), Interlope[29-30] (D), Compagnie danoise des Indes Orientales[m,31-38] (D), Interlope[39-41] (GB), Compagnie anglaise des Indes Orientales[m,42-53] (GB), Marchand[54-61] (F), *Compagnie de Chine[62-64] (F)*, Compagnie française des Indes Orientales[65-71] (F), Marchand[72-84] (P), Interlope[85-87] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,88-100] (PU)
- **1701-1718 (3).** Marchand[1-6] (Ar), Marchand[7-13] (EM), Marchand[14-25] (EO), Interlope[26-27] (D), Compagnie danoise des Indes Orientales[m,28-34] (D), Marchand[35-46] (GB), Compagnie anglaise des Indes Orientales[47-58] (GB), Marchand[59-65] (F), *Compagnie de Chine[66-67] (F)*, Compagnie française des Indes Orientales[68-74] (F), Marchand[75-86] (P), Interlope[87-88] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,89-100] (PU)
- **1719 (4).** Marchand[1-6] (Ar), Marchand[7-13] (EM), Marchand[14-23] (EO), Interlope[24-26] (D), Compagnie danoise des Indes Orientales[m,27-32] (D), Marchand[33-43] (GB), Compagnie anglaise des Indes Orientales[44-54] (GB), *Marchand[55-59] (F)*, Interlope[60-61] (F), *Compagnie de Chine[62-63] (F)*, Compagnie française des Indes Orientales[m,64-69] (F), Compagnie des Indes[m,70-76] (F), Marchand[77-86] (P), Interlope[87-89] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,90-100] (PU)
- **1720 (3).** Marchand[1-6] (Ar), Marchand[7-13] (EM), Marchand[14-25] (EO), Interlope[26-27] (D), Compagnie danoise des Indes Orientales[m,28-34] (D), Marchand[35-46] (GB), Compagnie anglaise des Indes Orientales[47-58] (GB), Interlope[58-60] (F), Compagnie française des Indes Orientales[m,61-67] (F), Compagnie des Indes[m,68-74] (F), Marchand[75-86] (P), Interlope[87-88] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,89-90] (PU)
- **1721-1722 (3).** Marchand[1-7] (Ar), Marchand[8-15] (EM), Marchand[16-27] (EO), Interlope[28-30] (D), Compagnie danoise des Indes Orientales[m,31-37] (D), Marchand[38-50] (GB), Compagnie anglaise des Indes Orientales[51-62] (GB), Interlope[63-65] (F), Compagnie française des Indes Orientales[m,66-72] (F), Marchand[73-85] (P), Interlope[86-87] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,88-100] (PU)
- **1723-1729 (4).** Marchand[1-6] (Ar), Marchand[7-8] (Au), Marchand[9-15] (EM), Marchand[16-25] (EO), Interlope[26-27] (D), Compagnie danoise des Indes Orientales[m,28-34] (D), Marchand[35-35] (GB), Compagnie anglaise des Indes Orientales[46-55] (GB), *Marchand[56-59] (F)*, Interlope[60-62] (F), *Compagnie de Chine[62-63] (F)*, Compagnie française des Indes Orientales[m,64-69] (F), Compagnie des Indes[m,70-76] (F), Marchand[77-87] (P), Interlope[88-89] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,90-100] (PU)
- **1730-1731 (4).** Marchand[1-6] (Ar), Marchand[7-8] (Au), Marchand[9-15] (EM), Marchand[16-26] (EO), Marchand[27-31] (D), Marchand[32-42] (GB), Compagnie



anglaise des Indes Orientales[43-53] (GB), *Marchand[54-57] (F)*, Interlope[58-59] (F), *Compagnie de Chine[60-61] (F)*, Compagnie française des Indes Orientales[m,62-68] (F), Compagnie des Indes[m,69-75] (F), Marchand[76-86] (P), Interlope[87-88] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,89-100] (PU)

- **1732-1733 (4).** Marchand[1-6] (Ar), Marchand[7-8] (Au), Marchand[9-15] (EM), Marchand[16-26] (EO), Interlope[27-28] (D), Compagnie asiatique[m,29-32] (D), Marchand[33-43] (GB), Compagnie anglaise des Indes Orientales[44-54] (GB), *Marchand[55-58] (F)*, Interlope[59-60] (F), *Compagnie de Chine[61-62] (F)*, Compagnie française des Indes Orientales[m,63-69] (F), Compagnie des Indes[m,70-75] (F), Marchand[76-86] (P), Interlope[87-89] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,90-100] (PU)
- **1734-1772 (4).** Marchand[1-6] (Ar), Marchand[7-13] (EM), Marchand[14-24] (EO), Interlope[25-56] (D), Compagnie asiatique[m,27-31] (D), Marchand[32-42] (GB), Compagnie anglaise des Indes Orientales[43-53] (GB), *Marchand[54-57] (F)*, Interlope[58-59] (F), *Compagnie de Chine[60-61] (F)*, Compagnie française des Indes Orientales[m,62-68] (F), Compagnie des Indes[m,69-75] (F), Marchand[76-86] (P), Interlope[87-88] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,89-100] (PU)
- **1773-1784 (3).** Marchand[1-7] (Ar), Marchand[8-15] (EM), Marchand[16-27] (EO), Marchand[28-32] (D), Interlope[33-35] (GB), Compagnie anglaise des Indes Orientales[m,36-48] (GB), *Marchand[49-51] (F)*, Interlope[52-54] (F), *Compagnie de Chine[55-56] (F)*, Compagnie française des Indes Orientales[m,57-64] (F), Compagnie des Indes[m,65-72] (F), Marchand[73-84] (P), Interlope[85-87] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,88-100] (PU)
- **1785-1790 (4).** Marchand[1-8] (Ar), Marchand[9-16] (EM), Marchand[17-24] (EO), Marchand[25-29] (D), Interlope[30-32] (GB), Compagnie anglaise des Indes Orientales[m,33-45] (GB), *Marchand[46-50] (F)*, Interlope[51-52] (F), *Compagnie de Chine[53-55] (F)*, Compagnie française des Indes Orientales[m,56-63] (F), Compagnie des Indes[m,64-71] (F), *Compagnie des Indes Orientales et de la Chine[m,72-75] (F)*, Marchand[76-83] (P), Interlope[84-86] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,87-100] (PU)
- **1791-1793 (4).** Marchand[1-8] (Ar), Marchand[9-17] (EM), Marchand[18-26] (EO), Marchand[27-32] (D), Interlope[33-35] (GB), Compagnie anglaise des Indes Orientales[m,36-50] (GB), *Marchand[51-54] (F)*, Interlope[55-57] (F), *Compagnie de Chine[58-60] (F)*, Compagnie française des Indes Orientales[m,61-69] (F), *Compagnie des Indes Orientales et de la Chine[70-73] (F)*, Marchand[74-82] (P), Interlope[83-85] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,86-100] (PU)
- **1794-1795 (3).** Marchand[1-9] (Ar), Marchand[10-18] (EM), Marchand[19-27] (EO), Marchand[28-33] (D), Interlope[34-46] (GB), Compagnie anglaise des Indes Orientales[m,37-52] (GB), *Marchand[53-56] (F)*, Interlope[57-60] (F), *Compagnie de Chine[61-63] (F)*, Compagnie française des Indes Orientales[m,64-72] (F), Marchand[73-81] (P), Interlope[82-84] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,85-100] (PU)
- **1796-1799 (3).** Marchand[1-10] (Ar), Marchand[11-20] (EM), Marchand[21-30] (EO), Marchand[31-37] (D), Interlope[38-40] (GB), Compagnie anglaise des Indes Orientales[m,41-57] (GB), *Marchand[58-62] (F)*, Interlope[63-66] (F), *Compagnie de Chine[67-69] (F)*, Marchand[70-79] (P), Interlope[80-83] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,84-100] (PU)
- **Depuis 1800 (2).** Marchand[1-12] (Ar), Marchand[13-15] (EM), Marchand[26-38] (EO), Marchand[39-46] (D), Interlope[47-51] (GB), Compagnie anglaise des Indes Orientales[m,52-72] (GB), *Marchand[73-78] (F)*, Interlope[79-82] (F), *Compagnie de Chine[83-87] (F)*, Marchand[88-100] (P)

Ceylan

- **Jusqu'à 1599 (1).** Marchand[1-100] (P)
- **1600-1601 (1).** *Interlope[1-6] (GB)*, *Compagnie anglaise des Indes Orientales[m,7-37] (GB)*, Marchand[38-100] (P)
- **1602-1603 (2).** *Interlope[1-2] (GB)*, *Compagnie anglaise des Indes Orientales[m,3-15] (GB)*, Marchand[16-68] (P), Interlope[69-73] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,74-100] (PU)
- **1604-1610 (2).** *Interlope[1-2] (GB)*, *Compagnie anglaise des Indes Orientales[m,3-15] (GB)*, *Compagnie Le Roy et Godefroy[16-17] (F)*, Marchand[18-69] (P), Interlope[70-74] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,75-100] (PU)
- **1611-1614 (3).** *Interlope[1-2] (GB)*, *Compagnie anglaise des Indes Orientales[m,3-13] (GB)*, *Marchand[14-20] (F)*, *Compagnie Le Roy et Godefroy[21-23] (F)*, *Compagnie de Montmorency pour les Indes Orientales[24-25] (F)*, Marchand[26-72] (P), Interlope[73-76] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,77-100] (PU)
- **1615-1620 (3).** *Interlope[1-2] (GB)*, *Compagnie anglaise des Indes Orientales[m,3-13] (GB)*, *Marchand[14-20] (F)*, *Compagnie des Moluques[21-23] (F)*, *Compagnie de Montmorency pour les Indes Orientales[24-25] (F)*, Marchand[26-72] (P), Interlope[73-76] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,77-100] (PU)
- **1621-1625 (2).** *Marchand[1-4] (D)*, *Interlope[5-6] (GB)*, *Compagnie anglaise des Indes Orientales[m,7-18] (GB)*, *Marchand[19-25] (F)*, *Compagnie des Moluques[26-27] (F)*,

Marchand[28-72] (P), Interlope[73-77] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,78-100] (PU)

- **1626-1657 (2).** *Marchand[1-6] (D), Interlope[7-9] (GB), Compagnie anglaise des Indes Orientales[m,10-24] (GB), Marchand[25-33] (F)*, Marchand[34-63] (P), Interlope[64-65] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,66-100] (PU)
- **1658-1659 (2).** *Marchand[1-9] (D), Interlope[10-13] (GB), Compagnie anglaise des Indes Orientales[m,14-36] (GB), Marchand[37-50] (F)*, Interlope[51-54] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,55-100] (PU)
- **1660-1663 (2).** *Marchand[1-8] (D), Interlope[9-12] (GB), Compagnie anglaise des Indes Orientales[m,13-33] (GB), Marchand[34-45] (F), Compagnie de Chine[46-54] (F)*, Interlope[55-56] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,57-100] (PU)
- **1664-1694 (3).** *Marchand[1-7] (D), Interlope[8-10] (GB), Compagnie anglaise des Indes Orientales[m,11-28] (GB), Marchand[29-39] (F), Interlope[40-42] (F), Compagnie de Chine[43-50] (F), Compagnie française des Indes Orientales[m,51-60] (F)*, Interlope[61-64] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,65-100] (PU)
- **1695-1718 (3).** *Marchand[1-6] (D), Marchand[7-21] (GB), Compagnie anglaise des Indes Orientales[22-37] (GB), Marchand[38-46] (F), Interlope[47-50] (F), Compagnie de Chine[51-56] (F), Compagnie française des Indes Orientales[57-65] (F)*, Interlope[66-68] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,69-100] (PU)
- **1719 (3).** *Marchand[1-5] (D), Marchand[6-20] (GB), Compagnie anglaise des Indes Orientales[21-34] (GB), Marchand[35-42] (F), Interlope[43-45] (F), Compagnie de Chine[46-51] (F), Compagnie française des Indes Orientales[m,52-60] (F), Compagnie des Indes[m,61-68] (F)*, Interlope[69-71] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,72-100] (PU)
- **1720 (2).** *Marchand[1-6] (D), Marchand[7-23] (GB), Compagnie anglaise des Indes Orientales[24-40] (GB), Interlope[41-43] (F), Compagnie française des Indes Orientales[m,44-53] (F), Compagnie des Indes[m,54-63] (F)*, Interlope[64-66] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,67-100] (PU)
- **1721-1722 (2).** *Marchand[1-7] (D), Marchand[8-25] (GB), Compagnie anglaise des Indes Orientales[26-44] (GB), Interlope[45-46] (F), Compagnie française des Indes Orientales[m,47-57] (F)*, Interlope[58-59] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,60-100] (PU)
- **1723-1729 (3).** *Marchand[1-5] (D), Marchand[6-20] (GB), Compagnie anglaise des Indes Orientales[21-34] (GB), Marchand[35-42] (F), Interlope[43-45] (F), Compagnie de Chine[46-51] (F), Compagnie française des Indes Orientales[m,52-60] (F), Compagnie des Indes[m,61-68] (F)*, Interlope[69-71] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,72-100] (PU)
- **1730-1731 (3).** *Marchand[1-15] (GB), Compagnie anglaise des Indes Orientales[16-30] (GB), Marchand[31-39] (F), Interlope[40-42] (F), Compagnie de Chine[43-48] (F), Compagnie française des Indes Orientales[m,49-57] (F), Compagnie des Indes[m,58-66] (F)*, Interlope[67-69] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,70-100] (PU)
- **1732-1772 (3).** *Interlope[1] (D), Compagnie asiatique[m,4-8] (D), Marchand[9-22] (GB), Compagnie anglaise des Indes Orientales[23-36] (GB), Marchand[37-44] (F), Interlope[45-47] (F), Compagnie de Chine[48-52] (F), Compagnie française des Indes Orientales[m,53-61] (F), Compagnie des Indes[m,62-69] (F)*, Interlope[70-72] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,73-100] (PU)
- **1773-1784 (3).** *Marchand[1-6] (D), Interlope[7-9] (GB), Compagnie anglaise des Indes Orientales[m,10-25] (GB), Marchand[26-35] (F), Interlope[36-38] (F), Compagnie de Chine[39-45] (F), Compagnie française des Indes Orientales[m,46-54] (F), Compagnie des Indes[m,55-64] (F)*, Interlope[65-67] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,68-100] (PU)
- **1785-1790 (3).** *Marchand[1-5] (D), Interlope[6-8] (GB), Compagnie anglaise des Indes Orientales[m,9-23] (GB), Marchand[24-32] (F), Interlope[33-35] (F), Compagnie de Chine[36-41] (F), Compagnie française des Indes Orientales[m,42-50] (F), Compagnie des Indes[m,51-58] (F), Compagnie des Indes Orientales et de la Chine[m,59-67] (F)*, Interlope[68-70] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,71-100] (PU)
- **1791-1793 (3).** *Marchand[1-6] (D), Interlope[7-9] (GB), Compagnie anglaise des Indes Orientales[m,10-25] (GB), Marchand[26-35] (F), Interlope[36-38] (F), Compagnie de Chine[39-45] (F), Compagnie française des Indes Orientales[m,46-54] (F), Compagnie des Indes Orientales et de la Chine[55-64] (F)*, Interlope[65-67] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,68-100] (PU)
- **1794-1795 (3).** *Marchand[1-7] (D), Interlope[8-10] (GB), Compagnie anglaise des Indes Orientales[m,11-28] (GB), Marchand[29-39] (F), Interlope[40-42] (F), Compagnie de Chine[43-50] (F), Compagnie française des Indes Orientales[m,51-60] (F)*, Interlope[61-64] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,65-100] (PU)
- **1796-1799 (2).** *Marchand[1-8] (D), Interlope[9-12] (GB), Compagnie anglaise des Indes Orientales[m,13-33] (GB), Marchand[24-45] (F), Compagnie de Chine[46-54] (F)*, Interlope[55-58] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,59-100] (PU)
- **Depuis 1800 (2).** *Marchand[1-15] (D), Interlope[16-23] (GB), Compagnie anglaise des Indes Orientales[m,24-61] (GB), Marchand[62-84] (F), Compagnie de Chine[85-100] (F)*

Indonésie

- **Jusqu'à 1601 (1).** Marchand[1-100] (P)
- **1602-1603 (1).** Marchand[1-80] (P), Interlope[81-88] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,89-100] (PU)
- **1604-1614 (2).** Marchand[1-6] (F), Compagnie Le Roy et Godefroy[7-13] (F), Marchand[14-80] (P), Interlope[81-86] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,87-100] (PU)
- **1615 (2).** Marchand[1-6] (F), Compagnie des Moluques[7-13] (F), Marchand[14-80] (P), Interlope[81-86] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,87-100] (PU)
- **1616 (2).** Marchand[1-8] (F), Compagnie des Moluques[9-17] (F), Marchand[18-60] (P), Interlope[61-69] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,70-95] (PU), Compagnie australienne[96-100] (PU)
- **1617-1625 (2).** Marchand[1-8] (F), Compagnie des Moluques[9-17] (F), Marchand[18-60] (P), Interlope[61-69] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,70-100] (PU)
- **1626-1700 (1).** Marchand[1-26] (P), Interlope[27-33] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,34-100] (PU)
- **1701-1785 (1).** Interlope[1-16] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,17-100] (PU)
- **1786-1799 (2).** Interlope[1-11] (GB), Compagnie anglaise des Indes Orientales[m,12-29] (GB), Interlope[30-41] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,42-100] (PU)
- **1800-1813 (1).** Interlope[1-9] (GB), Compagnie anglaise des Indes Orientales[m,10-100] (GB)
- **Depuis 1813 (1).** Interlope[1-7] (GB), Compagnie anglaise des Indes Orientales[m,8-84] (GB), *Compagnie de Chine[85-100] (F)*

Mer de Chine

- *De* **1565** *à* **1596 (1).** Marchand[1-45] (E), Galion de Manille[46-54] (E), Marchand[55-100] (P)
- **1597-1599 (1).** Marchand[1-41] (E), Galion de Manille[42-50] (E), Marchand[51-91] (P), Compagnie de Moucheron[92-100] (PU)
- **1600-1601 (2).** Marchand[1-33] (E), Galion de Manille[34-40] (E), Interlope[41-53] (GB), Compagnie anglaise des Indes Orientales[m,54-60] (GB), Marchand[61-93] (P), Compagnie de Moucheron[94-100] (PU)
- **1602 (2).** Marchand[1-25] (E), Galion de Manille[26-30] (E), Interlope[31-45] (GB), Compagnie anglaise des Indes Orientales[m,46-65] (GB), Marchand[66-75] (P), Interlope[76-80] (PU), Compagnie de Moucheron[81-85] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,86-100] (PU)
- **1603-1659 (2).** Marchand[1-21] (E), Galion de Manille[22-26] (E), Interlope[27-30] (GB), Compagnie anglaise des Indes Orientales[m,31-52] (GB), Marchand[53-73] (P), Interlope[74-78] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,79-100] (PU)
- **1660-1694 (2).** Marchand[1-18] (E), Galion de Manille[19-22] (E), Interlope[23-26] (GB), Compagnie anglaise des Indes Orientales[m,27-45] (GB), Marchand[46-50] (F), Compagnie de Chine[51-58] (F), Marchand[59-77] (P), Interlope[78-81] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,81-100] (PU)
- **1695-1719 (2).** Marchand[1-18] (E), Galion de Manille[19-22] (E), Marchand[23-28] (GB), Compagnie anglaise des Indes Orientales[29-45] (GB), Marchand[46-50] (F), Compagnie de Chine[51-58] (F), Marchand[59-77] (P), Interlope[78-81] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,81-100] (PU)
- **1720-1722 (2).** Marchand[1-14] (E), Galion de Manille[15-17] (E), Marchand[18-32] (GB), Compagnie anglaise des Indes Orientales[33-47] (GB), Marchand[48-52] (F), Marchand[53-67] (P), Interlope[68-70] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,71-100] (PU)
- **1723-1730 (2).** Marchand[1-14] (E), Galion de Manille[15-16] (E), Marchand[17-30] (GB), Compagnie anglaise des Indes Orientales[31-45] (GB), Marchand[46-49] (F), Compagnie de Chine[50-54] (F), Marchand[55-69] (P), Interlope[70-71] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,71-100] (PU)
- **1731-1741 (3).** Marchand[1-12] (E), Galion de Manille[13-14] (E), Marchand[15-27] (GB), Compagnie anglaise des Indes Orientales[28-39] (GB), Marchand[40-43] (F), Compagnie de Chine[44-48] (F), Marchand[49-60] (P), Interlope[61-62] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,63-87] (PU), Marchand[88-92] (S), Compagnie suédoise des Indes Orientales[93-100] (S)
- **1742-1784 (3).** Marchand[1-6] (E), Galion de Manille[7-10] (E), Interlope[11-13] (GB), Compagnie anglaise des Indes Orientales[m,14-30] (GB), Marchand[31-35] (F), Compagnie de Chine[36-42] (F), Marchand[43-52] (P), Interlope[63-66] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,67-83] (PU), Marchand[84-89] (S), Compagnie suédoise des Indes Orientales[90-100] (S)
- **1785-1793 (3).** Marchand[1-6] (E), Galion de Manille[7-9] (E), Interlope[10-13] (GB), Compagnie anglaise des Indes Orientales[m,14-29] (GB), Marchand[30-34] (F), Interlope[35-37] (F), Compagnie de Chine[38-44] (F), Compagnie des Indes Orientales et de la Chine[m,45-54]

(F), Marchand[55-63] (P), Interlope[64-67] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,68-83] (PU), Marchand[84-90] (S), Compagnie suédoise des Indes Orientales[91-100] (S)

- **1794-1799 (3).** Marchand[1-7] (E), Galion de Manille[8-11] (E), Interlope[12-15] (GB), Compagnie anglaise des Indes Orientales[m,16-35] (GB), Marchand[36-41] (F), Compagnie de Chine[42-49] (F), Marchand[50-56] (P), Interlope[57-60] (PU), Compagnie néerlandaise des Indes Orientales[m,61-80] (PU), Marchand[81-88] (S), Compagnie suédoise des Indes Orientales[89-100] (S)
- **1800-1802 (2)**. Marchand[1-13] (E), Galion de Manille[14-20] (E), Interlope[21-27] (GB), Compagnie anglaise des Indes Orientales[m,28-62] (GB), Marchand[63-72] (F), Compagnie de Chine[73-86] (F), Marchand[87-100] (P)
- **1803-1813 (2)**. Marchand[1-10] (E), Galion de Manille[11-15] (E), Interlope[16-20] (GB), Compagnie anglaise des Indes Orientales[m,21-46] (GB), Marchand[47-53] (F), Compagnie de Chine[54-64] (F), Marchand[65-74] (P), Marchand[75-84] (S), Compagnie suédoise des Indes Orientales[85-100] (S)
- **Depuis 1813 (2)**. Marchand[1-13] (E), Galion de Manille[14-20] (E), Interlope[21-27] (GB), Compagnie anglaise des Indes Orientales[m,28-62] (GB), Marchand[63-72] (F), Compagnie de Chine[73-86] (F), Marchand[87-100] (P)

Pacifique

- *De* **1565** *à* **1614 (1)**. *Marchand[I-83] (E)*, *Galion de Manille[84-100] (E)*
- **1615-1616 (1).** *Marchand[I-71] (E)*, *Galion de Manille[72-85] (E)*, Compagnie australienne[86-100] (PU)
- **1617-1697 (1).** *Marchand[I-83] (E)*, *Galion de Manille[84-100] (E)*
- **1698-1708 (1).** *Marchand[I-38] (E)*, *Galion de Manille[39-48] (E)*, Marchand[49-76] (F), Compagnie royale de la Mer du Sud[77-100] (F)
- **1709-1710 (1).** *Marchand[I-50] (E)*, *Galion de Manille[51-60] (E)*, Marchand[61-100] (F)
- **1711-1730 (1).** *Marchand[I-31] (E)*, *Galion de Manille[32-37] (E)*, Marchand[38-62] (GB), Compagnie des Mers du Sud[63-81] (GB), Marchand[82-100] (F)
- **1731-1813 (2)**. *Marchand[I-21] (E)*, *Galion de Manille[22-26] (E)*, Marchand[27-43] (GB), Compagnie des Mers du Sud[44-56] (GB), Marchand[57-59] (F), Marchand (S), Compagnie suédoise des Indes Orientales[87-100] (S)
- **Depuis 1813 (1)**. *Marchand[I-31] (E)*, *Galion de Manille[32-37] (E)*, Marchand[38-62] (GB), Compagnie des Mers du Sud[63-81] (GB), Marchand[82-100] (F)



Type de navire

Vous trouverez page 391 une liste de plus de 300 navires différents. Tous ne naviguent pas sur toutes les mers du globe. Les noms des navires donnés pour une région ne sont pas répétés pour une sous-région qui en fait partie. Ainsi par exemple, la *barque longue* peut naviguer près des côtes d'Amérique du Nord, ce qui implique qu'on peut également la trouver sur les côtes des colonies anglaises de la côte est et dans la Baie de Chesapeake. À l'inverse, on peut rencontrer le *pongo* à Maracaibo, mais pas partout en Nouvelle-Grenade, en Amérique Centrale ou dans les Indes Occidentales.

Vous pourrez ainsi aisément choisir le type de gréement des navires rencontrés par vos joueurs quelle que soit la région où ils croisent.

Les types d'usage de chaque navire sont donnés en exposant et en préfixe des navires : A pour utilisation en annexe des navires (ex : chaloupe), C pour commerce, CC pour toute compagnie commerciale, F pour « forban » (aventurier, corsaire, flibustier, pirate, trafiquant), G pour navire de guerre ou des autorités, chasseur de pirate ou aux couleurs d'une compagnie commerciale lourdement armée (Compagnies des Indes anglaises et néerlandaises), L pour usage local, N pour négrier, P pour pêche, T pour Tribal, TP pour transport de passagers, U pour utilitaire (allège, chargement, carénage, transport d'information ou relai d'information dans les escadres, etc.).

Les navires dont le nom est en italique ne sont pas des navires employés par les européens. Ces navires peuvent être employés par les grandes compagnies commerciales à monopole. Les navires dont le nom est souligné sont des navires construits par des compagnies des Indes Orientales néerlandaise et anglaise. Les navires en gras sont potentiellement des navires de guerre, tandis que les navires en gras et soulignés sont impérativement des navires de guerre, à moins qu'ils n'appartiennent aux plus grandes compagnies commerciales.

Atlantique (D100[1])

[TP,U]Bac[1], [P]Baleinier[2], [A,P]Baleinière[3], [C,CC,G,P,TP,U]Barque[4-6], [G,TP]Barque longue[5-7], [G]Bombarde[8], [C,CC,F,G,N]Brick[9-12], [C,CC,F,G]Brigantin[13-15], [P]Buche[16], [A]Canot[17], [A,P,TP]Canot-chaloupe[18], [C,CC,P,TP]Chaie[19], [C,U]Chaland[20], [A]Chaloupe[21], [CC,G,U]Corvette[23-26], [C,CC,F,G,P,TP,U]Cotre[27-28], [G]Deux-ponts trois-mâts barque[29-30], [G]Deux-ponts trois-mâts carré[31-32], [C,CC,F,G,P,TP,U]Double chaloupe[33], [CC]East Indianman[34], [C,F,G,TP,U]Fauvette[35] (fin du XVIII[e] siècle, XIX[e]), [A,C,CC,F,P,TP]Flibot[36], [C,CC,F,G,N,TP,U]Flûte[37-40], [F,G,CC]Frégate trois-mâts barque[40], [F,G,CC]Frégate trois-mâts carré[41-43], [C,U]Gabare[44], [C,F,G,TP]Galère[45], [G]Galère royale[46], [G,CC]Galion[47-48], [CC,F,G]Galiote[49], [G]Galiote[50] (galère), [C,CC,F,G,TP,U]Goélette Balaou[51] (XVIII[e] et XIX[e] siècles), [C,CC,F,G,N]Goélette Brick[52] (depuis la fin du XVIII[e] siècle), [C,CC,F,G,TP,U]Goélette Franche[53-54], [CC,F,G,U]Goélette de guerre[55], [C,CC,F,G,TP,U]Goélette à Hunier[56-57] (depuis la fin du XVII[e] siècle), [A]Guigne[58], [C,CC,F,G,TP,U]Houari[59-60], [C,CC,F]Ketch[61], [C,CC,F,G]Langard[62], [CC,F,G,TP,U]Lougre[63], [C,CC,F,N,TP,U]Marchand[64-68], [F,N]Négrier[69-70], [CC]Oostindiëvaarder[71], [TP,U]Paquebot[72], [CC,F,TP,U]Pilote[73], [A,C,CC,F,G,P,TP,U]Pinasse[74], [C,CC,F,G,N,TP,U]Pingre[75], [A,F,G]Pinnasse[76], [C,CC,G,P,TP,U]Pinque[77-78], [C,CC,G,P,TP,U]Pinque

1. Relancez le D100 si vous tombez sur un résultat impossible.

Déterminer le navire rencontré

On ne rencontre pas sur mer que des sloops, des goélettes et des brigantins, loin de là. Les listes qui suivent vous indiquent les navires que l'on peut trouver dans la région exacte où croise les PJ.

Vous pouvez également déterminer au hasard le navire rencontré. Pour ce faire, commencez par repérer la liste correspondant à la zone géographique (la sous-région) la plus précise où croisent les PJ. Par exemple, si les PJ croisent près de Merida dans le Yucatan, la liste correspondant à la sous-région la plus précise est « Nouvelle-Espagne », dans « Amérique centrale », elle-même dans « Indes Occidentales ».

Partez de la région la plus précise en allant vers la plus vaste (exemple : de « Nouvelle-Espagne » vers « Indes Occidentales »). Lancez le D100. Si le résultat correspond à un des types de navires listés dans cette région (les navires les plus fréquents dans la région correspondent à plusieurs résultats de dé, comme « 12-14 » pour un résultat de dé entre 12 et 14), c'est ce type de navire qui est rencontré par les PJ. Sinon, effectuez le jet de dé pour la région tout juste plus large, et ainsi de suite jusqu'à ce qu'un navire soit déterminé. Si le résultat du dé correspond à un navire n'existant pas dans la région à l'époque de l'aventure, relancez le D100 pour cette zone géographique.

Connaissance des navires

À la rencontre d'un navire, un Test de Connaissance des navires peut être réalisé. Le Test est Facile (+2) pour les navires les plus répandus et Difficile pour les navires locaux (noté par L en préfixe du nom de navire).

- 1 Succès. Le personnage connaît le nom du navire.
- 2 Succès. Il connaît les fonctions de ce type de navire.
- 3 Succès. Il devine la fonction du navire rencontré.
- 4 Succès et plus. Il sait comment est construit le navire et quels en sont ses points faibles.

anglaise[79], [C,CC,F]Plut[80], [C,CC,F,TP]Polacre[81], [C,TR]Polacron[82], [C,CC,F]Ramberge[83], [C,L,P]Sandale[84], [C,CC,F,G,TP,U]Schooner[85], [C,CC,F,G,N,TP]Senau[86], [C,CC,F,G,P,TP,U]Sloop[87-88], [CC,G,U]Sloop-of-war[89-91], [C,CC,F,G,TP,U]Tartane[92-93], [C,CC,F,G,TP,U]Tartane à hunier[94], [P]Terre-neuvier[95], [C,F,P,TP,U]Traversier[96], [C,CC,P]Trois-mâts goélette[97], [G]Trois-ponts[98], [C,CC,F,P,TP]Yacht[99], [A,U]Youyou[100]

Indes Occidentales

[TP,U]Bac[1], [P]Baleinier[2], [A,P]Baleinière[3], [C,TP,U]Barge[4], [C,CC,G,P,TP,U]Barque[5-6], [C,CC,F,G,L]Barque caraïbe[7-8], [U]Bigues[9] (port seulement), [C,CC,F,G,L]Both[10], [C,CC,F,G,N]Brick[11-13], [C,CC,F,G]Brigantin[14-17], [A]Canot[18], [A,P,TP]Canot-chaloupe[19], [C,CC,P,TP]Chaie[20], [C,U]Chaland[21], [A,G,P,TP]Chaloupe[22], [U]Citerne[23], [CC,G,U]Corvette[24-26], [C,CC,F,G,P,TP,U]Cotre[27-30], Deux-ponts trois-mâts barque[31], [G]Deux-ponts trois-mâts carré[32], [C,CC,F,G,P,TP,U]Double chaloupe[33], [U]Bâtiment écurie[34], [C,F,G,T,UP]Fauvette[35] (fin XVIII[e], XIX[e]), [A,C,CC,F,P,TP]Flibot[36], [C,CC,F,G,N,TP,U]Flûte[37-40], [F,G,CC]Frégate trois-mâts barque[40], [F,G,CC]Frégate trois-mâts carré[41-42], [C,U]Gabare[43],



[C,F,G,TP]Galère[44], [G,CC]Galion[45-46] (en flotte), [CC,F,G]Galiote[47], [G]Galiote[48] (galère), [G]Garde-côte[49-50], [C,CC,F,G,TP,U]Goélette Balaou[51] (XVIIIe et XIXe), [C,CC,F,G,N]Goélette Brick[52] (depuis la fin du XVIIIe siècle), Goélette Franche[53-54], [CC,F,G,U]Goélette de guerre[55] (depuis la fin du XVIIe siècle), [CC,F,G,U]Goélette de guerre[55] (depuis la fin du XVIIe siècle), [C,CC,F,G,TP,U]Goélette à Hunier[56-57] (depuis la fin du XVIIe siècle), [A]Guigne[58], [C,CC,F,G,TP,U]Houari[59-60], [C,CC,F]Ketch[61], [C,CC,F,G]Langard[62], [U]Lesteur[63], [CC,F,G,TP,U]Lougre[64] (XVIIIe et XIXe), [U]Machine à mâter (port seulement), [C,CC,F,N,TP,U]Marchand[65-68], [F,N]Négrier[69], [TP,U]Paquebot[70], [F,G]Patache[71], [CC,F,TP,U]Pilote[72], [A,C,CC,F,G,P,TP,U]Pinasse[73], [C,CC,F,G,N,TP,U]Pingre[74], [A,F,G]Pinnasse[75], [C,CC,G,P,TP,U]Pinque[76], [C,CC,G,P,TP,U]Pinque anglaise[77], Pirogue[78], Pirogue à balancier[79], [C,CC,F]Plut[80], [C,CC,F,TP]Polacre[81], [C,TP]Polacron[82], [A,U]Poste aux choux[83], [G]Prame[84], [C,CC,F]Ramberge[85], [U]Ras de carène[86] (port seulement), [C,CC,F,G,TP,U]Schooner[87], [C,CC,F,G,N,TP]Senau[88], [C,CC,F,G,P,TP,U]Sloop[89-93], [CC,G,U]Sloop-of-war[94-96], [TP,U]Toue[97] (rivières seulement), [C,F,P,TP,U]Traversier[98], [C,CC,P]Trois-mâts goélette[97], [G]Trois-ponts[98], [C,CC,F,P,TP]Yacht[99], [A,U]Youyou[100]

- **Amérique du Nord**. [G,TP]Barque longue[1-2], [CC,F,G]Galiote[3-4], [C,CC,F,G,TP,U]Pilote-both[5-7], [P,U]Semaque[8]
  - *Colonies anglaises de la côte Est*. [C,F,P,TP]Bermudien[1-2], [C,F,P,TP]Jamaïcain[3-4]
    - Baie de Chesapeake. [L,P]Brogan[1]
    - Carolines du Nord et du Sud. [P]Pilot-skiff[1-2]
    - Massachusetts. [P]No man's land[1-2]
    - New York. [C,U]Barge à voile[1-3]
  - *Nouvelle Écosse*. [C,F]Mahonne[1-2], Pirogue[3-6]
  - *Québec*. [F,G]Carcassière[1], [F,TP,U]Gig[2], Pirogue[3-6]
    - Fleuve Saint-Laurent. [C,L,P]Baidar[1-4]
  - *Terre-Neuve*. [P]Ressac[1-3], [P]Terre-neuvier[4-20]
- **Amérique centrale**. [G,TP]Barque longue[1-2], [P]Ching[3-4], [CC,F,G]Galiote[5], [C,CC,P,TP,U]Hourque[6-7], [G]Piragua[7-8], Pirogue[9-10], [C,CC,F,G,TP,U]Tartane[11-13], [C,F,P,TP]Jamaïcain[14]
  - *Antilles*. [U]Accon[1] (ports seulement), [C,CC]Azoga[2], [F,P,TP]Jamaïcain[3-4]
    - Petites Antilles. [C,L,P,TP]Gros-bois[1], [C,F,G,P,T,TP,U]Grand prao[2-5]
  - *Nouvelle-Espagne*. [C,CC]Azoga[1-2], [C,F,L,P,TP]Bungay[3-4]
    - Floride. [C,G,L,P,T,TP]Pich-li[1-5]
  - *Nouvelle-Grenade*. [C,F,G,P,T,TP,U]Grand prao[1-5]
    - Maracaïbo. [C,G,L,P,T,TP]Pongo[1-5]
    - Panama. [C,F,G,L,P,T,TP,U]Ulu[1-5]
- **Amérique du Sud**. [A,C,CC,F,G,L,P,TP,U]Lanche[1-2]
  - *Buenos-Aires*. [TP]Pelota[1-2] (lac ou rivière)
  - *Brésil*. [C,CC,G]Bélandre[1-2], [C,CC,G]Caraque[3-4], [C,CC]Caravelle[5-7], [CC,F,G]Galiote[8-9], [C,CC,P,TP,U]Hourque[10-11]
  - *Guyane et Surinam*. [C,G,L,P,T,TP,U]Arosutahu[1-4], [CC,F,G]Galiote[5-6], [C,CC,P,TP,U]Hourque[7], [C,F,G,P,T,TP,U]Grand prao[8-11]
  - *Pérou*. [C,L]Balandra[1-4], [A,C,L,P,T,TP,U]Balse[5-8], [CC,F,G]Galiote[9]
  - *Terre de feu*. [C, G,L,P,T]Anan[1-5]

Europe

[U]Accon[1], [TP,U]Bac[2], [C,G,P,TP]Bacasas[3], [A,TP,U]Bachot[4], [P]Baleinier[5], [A,P]Baleinière[6], [C,TP,U]Barge[7], [C,CC,G,P,TP,U]Barque[8-9], [G]Batteries flottantes[10] (port seulement), [U]Bigues[11] (port seulement), Bombarde[12], [C,CC,F,G,L]Both[13], [C,CC,F,G,N]Brick[14-15], [C,CC,F,G]Brigantin[16-17], [P]Buche[18], [G]Canonnière[19], [A]Canot[20], [A,P,TP]Canot-chaloupe[21], [C,CC,P,TP]Chaie[22], [C,U]Chaland[23-24], [A,G,P,TP]Chaloupe[25-26], [C]Charbonnier[27], [U]Citerne[28], [CC,G,U]Corvette[29-30], [C,CC,F,G,P,TP,U]Cotre[31-33], [U]Curemolle[34], [C,CC,F,G,P,TP,U]Cutter[35], [G]Deux-ponts trois-mâts barque[36], [G]Deux-ponts trois-mâts carré[37], [C,CC,F,G,P,TP,U]Double chaloupe[38], [U]Bâtiment écurie[39], [C,F,G,TP,U]Fauvette[40] (fin du XVIIIe siècle, XIXe), [C,F,P,TP,U]Flette[41], [A,C,CC,F,P,TP]Flibot[42], [C,CC,F,G,N,TP,U]Flûte[43-44], [F,G,CC]Frégate trois-mâts barque[45], [F,G,CC]Frégate trois-mâts carré[46], [C,P,TP,U]Fuste[47], [C,U]Gabare[48], [C,F,G,TP]Galère[49], [G]Galère royale[50], [G,CC]Galion[51], [G]Galiote[52] (galère), [G]Garde-côte[53], [C,CC,F,G,N]Goélette Brick[54] (depuis la fin du XVIIIe siècle), Goélette Franche[55], [CC,F,G,U]Goélette de guerre[56] (depuis la fin du XVIIe siècle), [C,CC,F,G,TP,U]Goélette à Hunier[57] (depuis la fin du XVIIe siècle), [A]Guigne[58], [C,CC,F,G,TP,U]Houari[59], [C,CC,F]Ketch[60], [C,CC,F,G]Langard[61], [CC,F,G,TP,U]Lougre[62], [U]Machine à mâter[63] (port seulement), [C,CC,F,N,TP,U]Marchand[64-656], [U]Marie-salope[66], [TP,U]Paquebot[67], [F,G]Patache[68], [F,G,TP,U]Péniche[69], [U]Pigoulière[70], [CC,F,TP,U]Pilote[71], [A,C,CC,F,G,P,TP,U]Pinasse[72], [C,CC,F,G,N,TP,U]Pingre[73], [A,F,G]Pinnasse[74], [C,CC,G,P,TP,U]Pinque[75], [C,CC,G,P,TP,U]Pinque anglaise[76], [C,CC,F]Plut, [C,CC,F,TP]Polacre[77], [C,TP]Polacron[78], [G,U]Ponton[79], [A,U]Poste aux choux[80], [G]Prame[81], [A,L,P,U]Rafiau[82], [C,CC,F]Ramberge[83], [U]Ras de carène[84] (port seulement), [C,CC,F,G,TP,U]Schooner[85], [C,CC,F,G,N,TP]Senau[86], [C,U]Sentine[87], [C,CC,F,G,P,TP,U]Sloop[88-90], [CC,G,U]Sloop-of-war[91-92], [TP]Tortue[93], [TP,U]Toue[94], [C,F,P,TP,U]Traversier[95], [C,CC,P]Trois-mâts goélette[96], [G]Trois-ponts[97], [C,CC,F,P,TP]Yacht[98], [A,TP]Yole[99], [A,U]Youyou[100]

- ***Manche***. [G]Actuaire[1], [G,TP]Barque longue[2-3], [P]Cat[4-5], [C,F]Dogre[6-7], [CC]East Indianman[8-9], [CC,F,G]Galiote[10], [C,F,G,L,P]Gribane[11], [C,P]Heu[12-13], [P]Houri[14], [C,CC,P,TP,U]Hourque[15-16], [C,U]Hoy[17], [F,N]Négrier[18-20], [CC]Oostindiëvaarder[21-23], [C,F,P,TP]Picoteux[24], [P]Pinkjes[25], [P]Plate[26], [P]Ressac[27-28], [P,U]Semaque[29], [C,P]Shallop[30], [P]Smack[31], [C,P,TP,U]Taureau[32], [C,F,P,TP,U]Traversier[33]
- ***Mer Baltique***. [L,P]Bateau norvégien[1-3], [C,P]Clincar[4-5], [C]Craïer[6-7], [P]Pinkjes[8-9], [P,U]Semaque[10], [P]Slabre[11-13]
- ***Mer du Nord***. [L,P]Baldie[1-3], [C]Chat[4-5], [C,F]Dogre[6-7], [CC,F,G]Galiote[8], [C,P]Heu[9-10], [C,CC,P,TP,U]Hourque[11-12], [C,U]Hoy[13], [F,N]Négrier[14-16], [CC]Oostindiëvaarder[17-18],

[P]Pinkjes[19], [P]Ressac[20-21], [L,P]Scute[22], [P,U]Semaque[23], [C,P]Shallop[24], [P]Slabre[25], [P]Smack[26]

- **Espagne**. [G]Actuaire[1], [C,CC]Azoga[2], [C,L,P]Balancelle[3-4], [L,P]Battela[5], [C,F,L,P,TP]Bécasse[6-7], [A]Buso[8], [A,U]Chinchorro[9-10], [U]Lesteur[11] (port seulement), [C,CC,F,G,TP,U]Tartane[12-14], [C,CC,F,G,TP,U]Tartane à hunier[15-16], [A,C,F,P,TP,U]Trincadoure[17]
  - *Côte atlantique*. [C,F,G]Chebec[1], [C,G]Chebec à voiles carrées[2], [C,F,G,TP,U]Felouque[3-4], [CC,F,G]Galiote[5], [C,F,P,TP,U]Mulet[6-7], [F,N]Négrier[8], [A,C,F,P,TP,U]Trincadoure[9]
  - *Côte méditerranéenne*. [G,TP]Barque longue[1], [C,F,G]Chebec[2-3], [C,G]Chebec à voiles carrées[3-4], [F,G]Dhau[5], [C,F]Djerme[6], [A]Caïque[7], [C]Caramousal[8], [C,F,P,TP]Castadelle[9-10], [L,P]Catalane[11-12], [C,F,G]Chitiha[13], [P]Coraline[14], [C,F,G,TP,U]Felouque[15-16], [G,U]Frégaton[17], [G]Galéasse[18], [TP]Kiosque[19], [A,C,F,L,P,TP,U]Liburne[20], [C,F,TP]Loud[21], [G]Mahonne[22], [C,CC,F,N,TP,U]Marsillanne[23], [C,F,P,TP,U]Mistique[24], [C,F,G,L,P,TP]Sacolève[25], [C,F,G,L,P,TP]Saïque[26], [C,F,P,TP,U]Samequin[27], [C,L,P]Sandale[28], [P]Saugue[29], [C,F,P,TP,U]Spéronare[30], [C,F,P,TP,U]Trabac[31]
- **France**. [G]Actuaire[1], [U]Lesteur[2] (port seulement), [G]Péniche[3-4]
  - *Bretagne*. [P]Bisquine[1-2], [C,G,L,TP]Bugalet[3], [C,L,P]Cague[4], Cartel[5], [P]Chasse-marée[6-7], [C]Chat[8-9], [C,F]Dogre[6], [C,F,P,TP]Dundee[7-8], [C,CC,U]Gabasse[9], [CC,F,G]Galiote[10], [C,CC,F,G,TP,U]Goélette Balaou[11] (XVIII[e] et XIX[e] siècles), [C,F,G,L,P]Gribane[12], [C,P]Heu[13], [P]Houri[14], [C,CC,P,TP,U]Hourque[15], [C,U]Hoy[16], [C,P,TP,U]Koff[17], [F,N]Négrier[18-19], [C,F,P,TP]Picoteux[20], [P]Plate[21], [P,U]Semaque[22], [C,P,TP,U]Taureau[23], [P]Terre-neuvier[24], [C,F,P,TP,U]Traversier[25]
    - Brest. PPlougastel[1-2]
  - *Garonne*. [L,P]Aiguille[1], [A,C,L,P,TP,U]Filadière[2], [F,N]Négrier[3-6]
  - *Charente*. [U]Commode[1-2], [U]Pousse-pied[3]
  - *Côte méditerranéenne*. [G,TP]Barque longue[1-2], [F,G]Chebec[3-4], [C,F,G]Chebec à voiles carrées[5-6], [C,F]Djerme[7], [A]Caïque[8], [C]Caramousal[9], [C,F,P,TP]Castadelle[10], [C,F,G]Chitiha[11], [P]Coraline[12], [F,G]Dhau[13], [C,F,G,TP,U]Felouque[14], [G,U]Frégaton[15], [G]Galéasse[16], [TP]Kiosque[17], [A,C,F,L,P,TP,U]Liburne[18], [C,F,TP]Loud[19], [G]Mahonne[20], [C,CC,F,N,TP,U]Marsillanne[21], [C,F,P,TP,U]Mistique[22], [C,F,G,L,P,TP]Sacolève[23], [C,F,G,L,P,TP]Saïque[24], [C,F,P,TP,U]Samequin[25], [P]Saugue[26], [C,F,P,TP,U]Spéronare[27], [C,CC,F,G,TP,U]Tartane[28], [C,CC,F,G,TP,U]Tartane à hunier[29], [C,F,P,TP,U]Trabac[30]
    - Agde. [L,P]Aissaugue[1-3]
    - Provence. [L,U]Bete[1-2]
    - Rhône. [C,U]Coche[1-2]
  - *Normandie*. [P]Bisquine[1-3], [C,L,P]Cague[4], Cartel[5], [P]Cat[6], [C]Chat[7-8], [C,F]Dogre[9-10], [C,F,P,TP]Dundee[11-12], [C,CC,U]Gabasse[13], [CC,F,G]Galiote[14], [C,CC,F,G,TP,U]Goélette Balaou[15] (XVIII[e] et XIX[e] siècles), [C,F,G,L,P]Gribane[16], [C,P]Heu[17], [P]Houri[18], [C,CC,P,TP,U]Hourque[19], [C,U]Hoy[20], [C,P,TP,U]Koff[21], [F,N]Négrier[22], [C,F,P,TP]Picoteux[23], [P]Plate[24], [P,L]Quenouille[25], [P,U]Semaque[26], [C,P,TP,U]Taureau[27], [P]Terre-neuvier[28-29], [C,F,P,TP,U]Traversier[30]
    - Le Havre. PFlambart[1-2]
    - Fécamp. [A,C,F,L,P,TP,U]Sifflotin[1-2]
  - *Pas-de-Calais*. [L,P]Berckois[1-2], [C,L,P]Cague[3], Cartel[4], [P]Cat[5], [C]Chat[6], [C,F]Dogre[7-8], [C,CC,U]Gabasse[9], [CC,F,G]Galiote[10], [C,CC,F,G,TP,U]Goélette Balaou[11] (XVIII[e] et XIX[e] siècles), [C,F,G,L,P]Gribane[11], [C,P]Heu[12], [P]Houri[13], [C,CC,P,TP,U]Hourque[14], [C,U]Hoy[15], [C,P,TP,U]Koff[16], [F,N]Négrier[17], [C,F,P,TP]Picoteux[18], [P]Plate[19], [P,L]Quenouille[20], [P,U]Semaque[21], [C,P,TP,U]Taureau[22], [P]Terre-neuvier[23], [C,F,P,TP,U]Traversier[24]
  - *Morbihan*. [P]Chasse-marée[1-4], [C,U]Gabarot[1-2], [CC,F,G]Galiote[3], [P]Sinagot[4-6]
  - *Navarre*. [C,CC,G]Bélandre[1-2], [L,P]Battela[3-4], [C,L,P]Biscayenne[5-6], [C,CC,G]Caraque[7], [C,CC]Caravelle[8], [C,U]Gabarot[9], [CC,F,G]Galiote[20], [C,F,P,TP,U]Mulet[21], [F,N]Négrier[22]
  - *Saintonge*. [C,U]Gabarot[1], [CC,F,G]Galiote[2], [F,N]Négrier[3], [P]Pousse-pied[4] (port seulement), [C,F,P,TP,U]Traversier[5]
  - *Vendée*. [L,P]Aiguille[1-2], [P]Chasse-marée[3-4], [C,L,P]Chatte[5-9], [C,U]Gabarot[10], [CC,F,G]Galiote[11], [F,N]Négrier[12-15], [U]Simouge[16-17]
  - *Golfe de Gascogne*. [G]Actuaire[1], [L,P]Battela[2-3], [CC,F,G]Galiote[4], [C,F,P,TP,U]Mulet[5-6], [A,C,F,P,TP,U]Trincadoure[7-8]
- **Nord de l'Europe**. [G]Actuaire[1], [C,G,TP,B]alinger[2], [C,CC,G]Bélandre[3], [C,L,P]Cague[4], [C,CC,G]Caraque[5], [C,CC]Caravelle[6], Cartel[7], [P]Cat[8-9], [C]Chat[10], [C,F]Dogre[11], [C,F,P,TP]Dundee[12], [C,CC,U]Gabasse[13], [C,CC,F,G,TP,U]Goélette Balaou[14] (XVIII[e] et XIX[e] siècles), [C,P]Heu[15], [C,CC,P,TP,U]Hourque[16], [C,U]Hoy[17], [C,P,TP,U]Koff[18], [U]Lesteur[19], [P]Pinkjes[20], [C,P,U]Poon[21], [P]Ressac[22], [P,U]Semaque[23], [P]Slabre[24], [P]Terre-neuvier[25]
  - *Angleterre*. [G,TP]Barque longue[1-2], [P]Bawley boat[3-4], [P]Cat[5-6], [P]Cat schooner[7], [F,TP,U]Gig[8], [C,F,G,L,P]Gribane[9], [P]Houri[10], [C,L,U]Mersey flat[11-12], [F,N]Négrier[13-14], [C,F,P,TP]Picoteux[15], [P]Plate[16], [C,L,P]Ramberge[17], [C,P]Shallop[18-19], [P]Smack[20-21], [C,P,TP,U]Taureau[22], [P]Tosher[23-24], [C,TP]Wherry[25-26], [CC]East Indianman[27]
  - Écosse. Baldie[1-2], [F,N]Négrier[3], [P]Sgoth[4-6], [C,P,TP,U]Taureau[7]
  - *Irlande*. [F,N]Négrier[1], [P]Plate[2], [P]Pookhaun[3-6], [C,P,TP,U]Taureau[7]
  - *Norvège*. Bateau norvégien[1-3], [P]Sixern[4-6]
  - *Provinces-Unies*. [C]Aak[1-2], [U]Bumboat[3-4], [U]Chameau[5], [C]Damelopre[6-7], [C,F,G,L,P]Gribane[8], [F,N]Négrier[9-10], [CC]Oostindiëvaarder[11-14], [C,F,P,TP]Picoteux[15], [P]Plate[16], [C,U]Samoreux[17-18], [L,P]Scute[19-20], [C,P,TP,U]Taureau[21]

- Flandre. [C,L]Boyer[1-3], [C,L,U]Ponne[4-7]
- Hollande. [C,L,U]Aque[1-2], [C,L]Boyer[3-4], ULichier[5-6], [C,L,U]Ponne[7-8], [C,U]Vlote-scute[9-11]

- *Rhin*. [C]Aak[1-2], [C,L,U]Aque[3-4]

- **Portugal**. [C,CC,G]Bélandre[1-2], [C,CC,G]Caraque[3-5], [C,CC]Caravelle[6-7], [A,U]Chinchorro[8], [CC,F,G]Galiote[9], [U]Lesteur[10] (port seulement), [C,F,P,TP,U]Mistique[11-12], [C,F,P,TP,U]Mulet[12-14], [P]Moulète[15-16], [F,N]Négrier[17], [C,CC,F,G,TP,U]Tartane[18-19]

- **République de Venise**. [G,TP]Barque longue[1], [A,TP]Barquerole[2-3], [L,P]Battana[4-5], [L,TP]Bucentaure[6], [C,F]Djerme[7], [A]Caïque[8], [C]Caramousal[9], [C,F,P,TP]Castadelle[10], [C,F,G]Chitiha[11], [P]Coraline[12], [F,G]Dhau[13], [C,TP,U]Feluguone[14], [A,P,TP,U]Fisolier[15], [G,U]Frégaton[16], [G]Galéasse[17], [TP]Gondole[18-19], [A,C,L,P,TP]Gousse[20-21], [TP]Kiosque[22], [U]Lesteur[23] (port seulement), [A,C,F,L,P,TP,U]Liburne[24], [C,F,TP]Loud[25], [G]Mahonne[26], [C,CC,F,N,TP,U]Marsillanne[27], [C,F,P,TP,U]Mistique[28], [TP,U]Péote[29], [C,F,G,L,P,TP]Saïque[30], [C,F,P,TP,U]Samequin[31], [P]Saugue[32], [C,F,P,TP,U]Spéronare[33-34], [C,CC,F,G,TP,U]Tartane[35], [C,CC,F,G,TP,U]Tartane à hunier[36], [C,F,P,TP,U]Trabac[37]

- **Sardaigne**. [G,TP]Barque longue[1], [L,P]Carlofortino[2-3], [C,F]Djerme[4], [A]Caïque[5], [C]Caramousal[6], [C,F,P,TP]Castadelle[7], [C,F,G]Chitiha[8], [P]Coraline[9], [F,G]Dhau[10], [C,TP,U]Feluguone[11], [G,U]Frégaton[12], [G]Galéasse[13], [TP]Kiosque[14], [U]Lesteur[15] (port seulement), [A,C,F,L,P,TP,U]Liburne[16], [C,F,TP]Loud[17], [G]Mahonne[18], [C,CC,F,N,TP,U]Marsillanne[19], [C,F,P,TP,U]Mistique[20], [C,F,G,L,P,TP]Saïque[21], [C,F,P,TP,U]Samequin[22], [C,L,P]Sandale[23], [P]Saugue[24], [C,F,P,TP,U]Spéronare[25], [C,CC,F,G,TP,U]Tartane[26], [C,CC,F,G,TP,U]Tartane à hunier[27], [C,F,P,TP,U]Trabac[28]

Méditerranée

[TP,U]Bac[1], [P]Baleinier[2], [A,P]Baleinière[3], [C,TP,U]Barge[4], [C,CC,G,P,TP,U]Barque[5], [G,TP]Barque longue[6], Bombarde[7], [C,CC,F,G,N]Brick[8], [F,G]Brigantin[9], [A]Caïque[10], [A]Canot[11], [A,P,TP]Canot-chaloupe[12], [C]Caramousal[13], [C,F,P,TP]Castadelle[14], [C,CC,P,TP]Chaie[15], [C,U]Chaland[16], [A,G,P,TP]Chaloupe[17], [C,F,G]Chebec[18-19], [C,G]Chebec à voiles carrées[20-21], [C,F,G]Chitiha[22], [U]Citerne[23], [P]Coraline[24], [CC,G,U]Corvette[25-26], [C,CC,F,G,P,TP,U]Cotre[27], [C,F,G,TP,U]Cutter[28], [G]Deux-ponts trois-mâts barque[29], [G]Deux-ponts trois-mâts carré[30], [F,G]Dhau[31], [C,F]Djerme[32], [C,CC,F,G,P,TP,U]Double chaloupe[33], [C,F,G,U]Fauvette[34] (fin du XVIII[e] siècle, XIX[e]), [C,F,G,TP,U]Felouque[35-36], [C,CC,F,G,N,TP,U]Flûte[37], [F,G,CC]Frégate trois-mâts barque[38], [F,G,CC]trois-mâts carré[39], [G,U]Frégaton[40], [C,U]Gabare[41], [G]Galéasse[42], [C,F,G,TP]Galère[43], [G]Galère royale[44], [G,CC]Galion[45], [G]Galiote[46] (galère), [G]Garde-côte[47], [C,CC,F,G,N]Goélette Brick[48] (depuis la fin du XVIII[e] siècle), Goélette Franche[49], [CC,F,G,U]Goélette de guerre[50] (depuis la fin du XVII[e] siècle), [C,CC,F,G,TP,U]Goélette à Hunier[51] (depuis la fin du XVII[e] siècle), [A]Guigne[52], [C,CC,F,G,TP,U]Houari[53], [C,CC,F]Ketch[54], Kiosque[55], [C,CC,F,G]Langard[56], [U]Lesteur[57] (port seulement), [A,C,F,L,P,TP,U]Liburne[58], [C,F,TP]Loud[59],



[CC,F,G,TP,U]Lougre[60], [U]Machine à mâter[61] (port seulement), [G]Mahonne[62], [C,CC,F,N,TP,U]Marchand[63], [C,CC,F,N,TP,U]Marsillanne[64], [C,F,P,TP,U]Mistique[65], [TP,U]Paquebot[66], [F,G]Patache[67], [F,G,TP,U]Péniche[68], [CC,F,TP,U]Pilote[69], [A,C,CC,F,G,P,TP,U]Pinasse[70], [C,CC,F,G,N,TP,U]Pingre[71], [A,F,G]Pinnasse[72], [C,CC,G,P,TP,U]Pinque[73], [C,CC,G,P,TP,U]Pinque anglaise[74], [C,CC,F]Plut[75], [C,CC,F,TP]Polacre[76-77], [C,TP]Polacron[78], [A,U]Poste aux choux[79], [G]Prame[80], [C,CC,F]Ramberge[81], [U]Ras de carène[82] (port seulement), [C,F,G,L,P,TP]Saïque[83], [C,F,P,TP,U]Samequin[84], [C,L,P]Sandale[85], [P]Saugue[86], [C,CC,F,G,TP,U]Schooner[87], [C,CC,F,G,N,TP]Senau[88], [C,CC,F,G,P,TP,U]Sloop[89], [CC,G,U]Sloop-of-war[90], [C,F,P,TP,U]Spéronare[91], [F,G]Sultane[92], [C,CC,F,G,TP,U]Tartane[94], [C,CC,F,G,TP,U]Tartane à hunier[95], [TP,U]Toue[93], [C,F,P,TP,U]Trabac[96], [C,F,P,TP,U]Traversier[97], [C,CC,P]Trois-mâts goélette[98], [G]Trois-ponts[99], [A,U]Youyou[100]

- **Est**. [C,TP]Perme[1-2]
- **Gibraltar**. [C,F,P,TP,U]Mulet[1-2], [A,L,P,U]Rafiau[3-4]
- ***Golfe de Gênes***. Barquerole[1-2], [L,P]Battana[3-4], [A,C,L,P,TP]Gousse[5-6], [A,L,P,U]Rafiau[7-8]
- ***Mer Adriatique***. Barquerole[1-2], [L,P]Battana[3-4], [TP,U]Péote[5-6], [A,L,P,U]Rafiau[7-8], [A,C,F,L,P,TP,U]Scoridor[9-10]
- ***Mer Tyrrhénienne***. [A,L,P,U]Rafiau[1-2], [A,C,F,L,P,TP,U]Scoridor[3-4]
- ***Mer Ionnienne***. [A,L,P,U]Rafiau[1-2], [A,C,F,L,P,TP,U]Scoridor[3-4]
- **Royaume de Naples**. [C,L,P]Balancelle[1-3]
- **Sud**.
  - *Alexandrie*. [A,C,L,P,U]Germe[1-3]

Afrique

[TP,U]Bac[1], [P]Baleinier[2], [A,P]Baleinière[3], [C,TP,U]Barge[4-5], [C,CC,G,P,TP,U]Barque[6-7], [C,CC,F,G,N]Brick[8-9], [C,CC,F,G]Brigantin[10-11], [A,P,TP]Canot-chaloupe[12], [C,CC,P,TP]Chaie[13], [C,U]Chaland[14-15], [A,G,P,TP]Chaloupe[16-17], [A]Canot[18], [U]Citerne[19], [CC,G,U]Corvette[20-21], [C,CC,F,G,P,TP,U]Cotre[22-24], [C,CC,F,G,P,TP,U]Cutter[25], [G]Deux-ponts trois-mâts barque[26], [G]Deux-ponts trois-mâts carré[27], [C,CC,F,G,P,TP,U]Double chaloupe[28], [C,F,G,TP,U]Fauvette[29] (fin du XVIIIe siècle, XIXe), [A,C,CC,F,P,TP]Flibot[30], [C,CC,F,G,N,TP,U]Flûte[31-35], [F,G,CC]Frégate trois-mâts barque[36], [F,G,CC]Frégate trois-mâts carré[37-38], [C,U]Gabare[39], [G]Galère royale[40], [G,CC]Galion[41], [G]Galiote[42] (galère), [G]Garde-côte[43-45], [C,CC,F,G,N]Goélette Brick[46] (depuis la fin du XVIIIe siècle), Goélette Franche[47-48], [CC,F,G,U]Goélette de guerre[49-50] (depuis la fin du XVIIe siècle), [C,CC,F,G,TP,U]Goélette à Hunier[51-52] (depuis la fin du XVIIe siècle), [A]Guigne[53], [C,CC,F,G,TP,U]Houari[54-56], [C,CC,F]Ketch[57], [C,CC,F,G]Langard[58], [U]Lesteur[59] (port seulement), [CC,F,G,TP,U]Lougre[60-62] (XVIIIe et XIXe siècles), [U]Machine à mâter[63] (port seulement), [C,CC,F,N,TP,U]Marchand[64-72], Paquebot[73], [F,G]Patache[74], [CC,F,TP,U]Pilote[75-76], [A,C,CC,F,G,P,TP,U]Pinasse[77], [C,CC,F,G,N,TP,U]Pingre[78], [A,F,G]Pinnasse[79], [C,CC,G,P,TP,U]Pinque[80-81], [C,CC,G,P,TP,U]Pinque anglaise[81], [C,CC,F]Plut[82], [C,CC,F,TP]Polacre[83-85], [C,TP]85, [A,U]Poste aux choux[86], [G]Prame[87], [U]Ras de carène[88] (port seulement), [C,CC,F,G,TP,U]Schooner[89], [C,CC,F,G,N,TP]Senau[90], [C,CC,F,G,P,TP,U]Sloop[91-93], [C,CC,F,G,TP,U]Tartane[94], [C,CC,F,G,TP,U]Tartane à hunier[95], [TP,U]Toue[96], [C,F,P,TP,U]Traversier[97], [C,CC,P]Trois-mâts goélette[98], [G]Trois-ponts[99], [A,U]Youyou[100]

- ***Océan Indien***. [C,F,G]Baggala[1-2], [C,CC,G]Bélandre[3], [C,F,P,TP]Bhum[4-5], [C,F]Boutre[6-8], [C,CC,G]Caraque[9], [C,CC]Caravelle[10], [F,G]Dhau[11-12], [CC]East Indianman[13-15], [G]Galéasse[16], [C,F]Ghanja[17-18], [C,F,G]Grab[19], [CC]Oostindiëvaarder[20-22], [C,F]Sambouk[23-24], [CC,G,U]Sloop-of-war[25], [C,F,U]Somme[26]
  - **Ouest**. [C,CC,L,TP,U]Almadie[1-2], [U]Bâtiment écurie[3], [CC]East Indianman[4-5], [C,CC,F,G,TP,U]Goélette Balaou[6] (XVIIIe et XIXe siècles), [F,N]Négrier[7-25], [CC]Oostindiëvaarder[26-27], [C,F,G,P,T,TP,U]Pipris[28-29], [C,CC,F]Ramberge[30], [C,CC,F,P,TP]Yacht[31]
  - *Gabon*. [C,F,G,L,P,T,TP,U]Uaro[1-5]



- *Togo*. [C,L,P,T]Adewu[1-5]

- **Est**. [C,F,G]Baggala[1-3], [C,F,P,TP]Bhum[4-6], [C,F]Boutre[7-10], [C,F,G]Chebec[11-13], [C,G]Chebec à voiles carrées[14], [C,F,G,TP,U]Felouque[15-17], [C,F]Ghanja[18-20], [C,F]Sambouk[21-23]
  - *Kenya*. [C,G,L,P,T,TP]Baganda[1-4], [P]Ngalawa[5-8]
  - *Mozambique*. [C,G,L,P,T,TP]Baganda[1-4]
  - *Tanzanie*. [C,G,L,P,T,TP]Baganda[1-4]
  - *Comores*. [C,L,P,T,TP]Daos[1-5], [C,F,G,TP]Gourabe[6-7]
  - *Madagascar*. [C,F,G,TP]Gourabe[1-2]
  - *Seychelles*. [C,F,G,TP]Gourabe[1-3]
- **Nord**. [U]Bâtiment écurie[1], [C,F,G]Chebec[2-6], [C,G]Chebec à voiles carrées[7], [C,F,G,TP,U]Felouque[8-10], [C,F,TP]Loud[11-13], [C,L,P]Sandale[14-15]
  - Égypte. [C,TP]Gaiassa[1-3]
- **Sud**. [CC]East Indianman[1-2], [CC]Oostindiëvaarder[1-4]

Proche-Orient

[TP,U]Bac[1-2], [P]Baleinier[3], [A,P]Baleinière[4], [C,TP,U]Barge[5-7], [C,CC,G,P,TP,U]Barque[8-10], [C,CC,F,G,N]Brick[11-12], [C,CC,F,G]Brigantin[13-15], [A]Canot[16], [A,P,TP]Canot-chaloupe[17], [C,CC,P,TP]Chaie[18], [A,G,P,TP]Chaloupe[19-20], [U]Citerne[21], [CC,G,U]Corvette[22-23], [C,CC,F,G,P,TP,U]Cotre[24-26], [C,CC,F,G,P,TP,U]Cutter[27-28], [G]Deux-ponts trois-mâts barque[29-30], [G]Deux-ponts trois-mâts carré[31-32], [F,G]Dhau[33-35], [C,CC,F,G,P,TP,U]Double chaloupe[36], [C,F,G,TP,U]Fauvette[37-38] (fin du XVIII[e], XIX[e]), [A,C,CC,F,P,TP]Flibot[39], [C,CC,F,G,N,TP,U]Flûte[40-41], [F,G,CC]Frégate trois-mâts barque[42], [F,G,CC]Frégate trois-mâts carré[43-45], [C,U]Gabare[46], [C,F,G,TP]Galère[47], [G]Galère royale[48], [G,CC]Galion[49], [G]Garde-côte[50-53], [C,CC,F,G,N]Goélette Brick[54] (depuis la fin du XVIII[e] siècle), Goélette Franche[55], [CC,F,G,U]Goélette de guerre[56] (depuis la fin du XVII[e]), [C,CC,F,G,TP,U]Goélette à Hunier[57-58] (depuis la fin du XVII[e]), [A]Guigne[59], [C,CC,F,G,TP,U]Houari[60-61], [C,CC,F]Ketch[62], [C,CC,F,G]Langard[63], [U]Lesteur[64] (port seulement), [CC,F,G,TP,U]Lougre[65] (XVIII[e] et XIX[e]), [C,CC,F,N,TP,U]Marchand[66-69], [TP,U]Paquebot[70], [F,G]Patache[71], [A,C,CC,F,G,P,TP,U]Pinasse[72], [C,CC,F,G,N,TP,U]Pingre[73], [A,F,G]Pinnasse[74], [CC,F,TP,U]Pilote[75], [C,CC,G,P,TP,U]Pinque[76], [C,CC,G,P,TP,U]Pinque anglaise[77-78], [C,CC,F]Plut[79], [C,CC,F,TP]Polacre[80-82], [C,TP]Polacron[83-84], [G]Prame[85], [C,CC,F]Ramberge[86], [U]Ras de carène[87] (port seulement), [C,CC,F,G,TP,U]Schooner[88-89], [C,CC,F,G,N,TP]Senau[90], [C,CC,F,G,P,TP,U]Sloop[91-93], [CC,G,U]Sloop-of-war[94-95], [TP,U]Toue[96], [C,F,P,TP,U]Traversier[97], [C,CC,P]Trois-mâts goélette[98], [G]Trois-ponts[99], [A,U]Youyou[100]

- ***Mer Caspienne***. Strouk[1-4]
- ***Mer Noire* et *Mer de Marmara***. [A]Caïque[1-3], [C]Caramousal[4-6], [C,F,G]Chebec[7-8], [C,G]Chebec à voiles carrées[9], [C,F,G,TP,U]Felouque[10-11], [C,TP]Gagali[12-16], [G]Galéasse[17-18], Kiosque[19-20], [F,G]Sultane[21-23], [C,U]Tchickirné[24-25], [C,F,P,TP,U]Trébisonde[26-27]

- ***Mer Rouge***. [C,F,G]Baggala[1-3], [C,F,TP]Bédan safar[4-6], [C,F,P,TP]Bhum[7-8], [C,F]Boutre[9-11], [C,F,G]Chebec[12-13], [C,CC,G]Chebec à voiles carrées[14], [C,F,G,TP,U]Felouque[15-16], [G]Galiote[17] (galère), [C,F]Ghanja[18-19], [C,F,G]Grab[20-21], [G]Mahonne[22-23] (galère), [CC]Oostindiëvaarder[24-26], [C,F]Sambouk[26-27], [F,G]Sultane[28-29]
- ***Golfe Persique***. [C,F,G,L,TP]Balam[1-3], [C,F,TP]Bédan safar[4-6], [C,CC,G]Bélandre[7], [C,F]Boutre[8-10], [U]Bâtiment écurie[11], [C,CC,G]Caraque[12-13], [C,CC]Caravelle[14], [G]Galiote[15] (galère), [C,F,G]Grab[16-17], [CC]Oostindiëvaarder[18-20], [C,CC,F,G,TP,U]Tartane[21-22]
  - *Tigre et Euphrate*. [C,L,P,U]Kelleck[1-2]
- **Péninsule arabique**. [C,F,TP]Bédan safar[1-3], [C,CC,G]Bélandre[4], [C,F]Boutre[5-8], [C,CC,G]Caraque[9], [C,CC]Caravelle[10], [C,CC,F,G]Chebec[11-12], [C,CC,G]Chebec à voiles carrées[13], [C,F,G,TP,U]Felouque[14-15], [G]Galéasse[16], [G]Galiote[17] (galère), [C,F,G]Grab[18-19], [CC]Oostindiëvaarder[20], [C,CC,F,G,TP,U]Tartane[21-22]
- **Turquie**. [C]Caramousal[1-3], [C,F,G]Chebec[4-5], [C,G]Chebec à voiles carrées[6], [U]Bâtiment écurie[7], [C,F,G,TP,U]Felouque[8-10], [G]Galéasse[11], [G]Galiote[12] (galère), [C,TP]Perme[13-14], [F,G]Sultane[15-16]
  - *Constantinople*. [L,TP]Biadé[1-2], [C,L]Réchifté[3-5], [C,F,P,TP,U]Trébisonde[6-7]

Indes Orientales

[P]Baleinier[1], [A,P]Baleinière[2], [C,TP,U]Barge[3-4], [C,CC,G,P,TP,U]Barque[5-6], [C,CC,F,G,N]Brick[7-8], [C,CC,F,G]Brigantin[9], [A]Canot[10], [A,P,TP]Canot-chaloupe[11], [P,U]Catimaron[12], [C,CC,P,TP]Chaie[13], [C,U]Chaland[13-15], [A,P,TP]Chaloupe[16-17], [CC,G,U]Corvette[18-22], [C,CC,F,G,P,TP,U]Cotre[23], [C,CC,F,G,P,TP,U]Cutter[34], [G]Deux-ponts trois-mâts barque[25], [G]Deux-ponts trois-mâts carré[26-28], [C,CC,F,G,P,TP,U]Double chaloupe[29], [C,F,P,TP]Figale[30-32], [A,C,CC,F,P,TP]Flibot[33], [C,CC,F,G,N,TP,U]Flûte[34-38], [C,F,G,TP,U]Fauvette[39-40] (fin XVIII[e], XIX[e]), [F,G,CC]Frégate trois-mâts barque[41-42], [F,G,CC]Frégate trois-mâts carré[43-45], [C,U]Gabare[46-47], [C,F,G,TP]Galère[48], [G,CC]Galion[49], [G]Garde-côte[50-51], [C,CC,F,G,N]Goélette Brick[52] (depuis la fin du XVIII[e] siècle), Goélette Franche[52], [CC,F,G,U]Goélette de guerre[53] (depuis fin XVII[e]), [C,CC,F,G,TP,U]Goélette à Hunier[53] (depuis fin XVII[e]), [C,CC,F,G,TP,U]Houari[54-55], [C,CC,F]Ketch[56], [C,CC,F,G]Langard[57], [CC,F,G,TP,U]Lougre[58] (XVIII[e] et XIX[e]), [U]Machine à mâter[59] (port seulement), [C,CC,F,N,TP,U]Marchand[60-63], [C,CC,F,G]Palme[64-65], [TP,U]Paquebot[67], [F,G]Patache[68], [A,C,CC,F,G,P,TP,U]Pinasse[69], [C,CC,F,G,N,TP,U]Pingre[70], [A,F,G]Pinnasse[71], [C,CC,G,P,TP,U]Pinque[72], [CC,F,TP,U]Pilote, Pirogue[73-74], Pirogue à balancier[75-76], [C,CC,F]Plut[77-78], [C,CC,F,TP]Polacre[79-80], [C,TP]Polacron[81], [A,U]Poste aux choux[82], [F,G]Prame[83], [C,CC,F]Ramberge[84], [U]Ras de carène[85] (port seulement, [C,CC,F,G,TP,U]Schooner[86], [C,CC,F,G,N,TP]Senau[87-88], [C,CC,F,G,P,TP,U]Sloop[89-90], [CC,G,U]Sloop-of-war[91-95], [TP,U]Toue[96],

[C,F,P,TP,U]Traversier[97], [C,CC,P]Trois-mâts goélette[98], [G]Trois-ponts[99], [A,U]Youyou[100]

- **Empire Moghol**. [L,TP]Bazara[1] (Gange seulement), [C,CC,G]Bélandre[2], [C,F]Boutre[3], [C,F,P]Bunder[4-5], [C,CC,G]Caraque[6], [C,CC,C,P,TP]Champan[8-9], [C,G,L,P,TP]Dhoni[10-12], Dinguy[13] (Gange seulement), [CC]East Indianman[14-17], [U]Lesteur[18], [A,C,L,P,TP,U]Navette[19], [CC]Oostindiëvaarder[20-23], [TP,U]Patmar[24-25], [C,CC,TP,U]Shibbar[26-27], [C,CC,F,G,TP,U]Tartane[28]
  - *Côte de Malabar*. [C,F,TP]Bédan safar[1], [C,L,P,T,TP]Daos[2], Dinga[3-5], [F,L,TP]Galvette[6-8], [C,F,G]Gourabe[9-11], [C,F,G]Grab[12-15], [P]Shoe doni[16-18]
    - Calicut. [C,CC,L,T,P,U]Cathuri[1-3]
    - Bombay. [C,CC,F,G,L,TP]Batelá[1-3]
    - Surate. [TP]Balon[1-3]
  - *Côte de Coromandel*. [C,L,P]Chelingue[1-3], [C,L,P,T,TP]Daos[4-5]
  - *Golfe du Bengale*. [CC,F,TP,U]Schoner[1-3]
    - Gange. [TP]Bajara[1-3], [C,L,P,TP,U]Bauléa[4-6], [C,L,TP]Bouri[7-9]
- **Ceylan**. [L,TP]Anjeela[1-3], [C,CC,G]Bélandre[4], [C,CC,G]Caraque[5], [C,CC]Caravelle[6], Dhoni[7-9], [U]Lesteur[10] (port seulement), [CC]Oostindiëvaarder[11-13]
- ***Mers du Sud***. [C,F,U]Somme[1-5]
  - *Australie*. [C,G,L,P,T,TP,U]Badra[1-5]
  - *Galápagos*. [C,L]Balandra[1-10]
  - *Indonésie*. [A,L,P,T,TP]Balelang[1-5], [L,P,TP]Bero[6-10], [CC]East Indianman[11-15], [A,TP,U]Ghe tung chai[16-17], [C,F,G,P,TP,U]Jonque[18-19], [C,F,G,P,TP,U]Jonque japonaise[20], [CC]Oostindiëvaarder[21-25], [G,P,T,TP,U]Petit prao[26-28], [G]Lantione[29-30], [C]Toup[31-32]
    - Bali. CBugis[1-4]
    - Bornéo. [C,G,L,P,T,TP,U]Arut[1-5], FBalor[6-10]
    - Célèbes. CBugis[1-4]
    - Île de Java. FBalor[1-4], [C,CC,G]Bélandre5, [C,CC,G]Caraque6, [C,C]CCaravelle7, [G,L]Catur[7-9], Champan[10-12], [TP]Orang-bahé[13-15]
    - Îles de la Sonde. FBalor[1-4], [C,CC,G]Bélandre5, GCaracorat[6-10], [C,CC,G]Caraque11, [C,C]CCaravelle12, GPadouacaan[13-17], FPiahiap[18-21], CSala-sala[22-25]
    - Nouvelle Guinée. [C,G,L,P,T]Aiyebu[1-10], [C,G,L,P,T]Akona[11-20], [C,P,G,L,T,TP]Lakatoi[21-30], [C,F,G,L,P,T,TP]Masawa[31-40]
    - Îles des Moluques. FBalor[1-5], [C,CC,G]Bélandre6, [C,G,L,T,TP]Caracorat[7-11], [C,CC,G]Caraque12, [C,C]CCaravelle13, [A,C,L,P,T,TP]Niyon[14-18], Padouacaan[19-22], FPiahiap[23-28], CSala-sala[29-33]
  - Îles Fidji. [C,F,G,L,P,T,TP,U]Thamaku[1-20]
  - *Nouvelle Calédonie*. [C,F,G,L,P,T,TP]Buliona[1-10], [C,F,G,L,P,T,TP]Niu[11-20]
  - *Nouvelle Zélande*. [CC]Oostindiëvaarder[1-10], [C,F,G,L,P,T,TP,U]Tongiaki[11-20]
  - *Polynésie*. [C,F,G,L,P,T,TP,U]Tongiaki[1-50]
- **Orient**.
  - *Mer de Chine*. [C,CC,G]Bélandre[1], [C,CC,G]Caraque[2], [C,CC]Caravelle[3], [C,F,G,P,TP,U]Jonque[4-20], [C,F,G,P,TP,U]Jonque japonaise[21-30], [G]Lantione[31-34], [CC]Oostindiëvaarder[35-38], [C]Paraos[39-40], [C,F,U]Somme[41-50]
  - *Chine*. Ao-tseng[1-4], [C,CC,G]Bélandre[5], [C,CC,G]Caraque[6], [C,CC]Caravelle[7], Champan[8-12], [C,F,G,P,TP,U]Jonque[13-25], [C,F,G,P,TP,U]Jonque japonaise[26], [A,C,CC,L,TP,U]Lantéas[27-28], [G]Lantione[29-30], [U]Lesteur[31] (port seulement), [P]Niao-wang[32-34], [F,G]Panoure[35-38], [C]Paraos[39-45], [TP,U]Pi-faztu[46-47], [A,C,P,TP,U]Sampan[48-53], [C,F,G,P,TP,U]Shaosing[54-59], [C,F,U]Somme[60-75], [A,P,TP]Youyou
  - *Cochinchine*. [C,CC,G]Bélandre[1], [C,CC,G]Caraque[2], [C,CC]Caravelle[3], [C,F,G,P,TP,U]Jonque[4-15], [C,F,G,P,TP,U]Jonque japonaise[16-17], Lantéas[18-22], [G]Lantione[23], [U]Lesteur[24] (port seulement), [C]Paraos[25-26], [G,P,T,TP,U]Petit prao[27-30], [A,C,P,TP,U]Sampan[31-36], [C,F,U]Somme[37-45]
  - *Indochine*. [C,CC,G]Bélandre[1], [C,L,P]Bermat[2-6], [C,CC,G]Caraque[7], [C,CC]Caravelle[8], [C,F,G,L,P,TP,U]Ghe bâu[9-12], [C,F,G,L,P,TP,U]Ghe giã[13-16], [C,F,G,L,P,TP,U]Ghe manh[17-20], [C,F,G,L,P,TP,U]Ghe siã[21-24], [C,F,G,P,TP,U]Jonque[25-32], [C,F,G,P,TP,U]Jonque japonaise[33], [G]Lantione[34], [U]Lesteur[35] (port seulement), [CC]Oostindiëvaarder[36-39], Padouacaan[40-45], Petit prao[46-50], [C]Sala-sala[51-55], [A,C,P,TP,U]Sampan[56-58], [C,F,U]Somme[59-63], [P]Song vanh[64-66], [C,P]Thuyen thung[67-69], [C]Toup[70-73]
    - Siam. [G,L,P,T,TP]Balon[1-4]
  - *Japon*. Champan[1-4], [C,P]Coubais[5-8], [P]Cuseforne[9-12], [C,TP,U]Fné[13-18], [P]Fukanawa[19-24], [P]Fune[25-30], [C,F,G,P,TP,U]Jonque japonaise[31-40], [G]Lantione[41], [U]Lesteur[42] (port seulement), [P]Maru ku bune[43-46], [CC]Oostindiëvaarder[47-48], [TP]Phajofnée[49-52], [A,C,P,TP,U]Sampan[53-56], [C,F,U]Somme[57-66]
  - *Philippines*. [C,G,L,P,T,TP,U]Balandra[1-4], [C,CC,G]Bélandre[5-7], [C,CC,G]Caraque[8-10], [C,CC]Caravelle[11-13], [C,U]Casco[14-17], [C,F,G,L,T,TP,U]Chinchorohan[18-20], [C,F,G,P,TP,U]Jonque[21-22], [C,F,G,P,TP,U]Jonque japonaise[23-24], [G]Lantione[25], [U]Lesteur[26] (port seulement), [CC]Oostindiëvaarder[27-30], [G,P,T,TP,U]Petit prao[31-35], [C,CC,U]Pontin[36-37], [C,F,U]Somme[38-42], [C,CC,F,G,TP,U]Tartane[43-44], [C,CC,F,G,TP,U]Tartane à hunier[45], [C]Vinta[46-52]
  - *Russie*. [G]Canonnière[1-3], [U]Lesteur[4] (port seulement), [C,P,U]Martyga[5-10] (mer intérieure seulement)
    - Nord. [C,L,P,TP]Baydarque[1-5]
    - Kamtchatka. [C,L,P]Baidar[1-4], Baydarque[5-8]
    - Sibérie. [C,L,P]Baidar[1-4]
    - Volga. Strouk[1-8]

Aventurier

Je vous concède qu'il est difficile de retrouver dans cette liste interminable de noms (pages 78 à 155) les confrères que vous avez des chances de rencontrer sur votre route à une date bien précise. Voici donc la liste des aventuriers que vous avez une chance de trouver dans chaque grande zone géographique au moment où vous vous y trouvez. Pour plus de clarté de lecture, une typographie spécifique est associée à chaque type d'aventurier : *aventuriers et flibustiers*, **pirate**, corsaire ayant chassé des pirates, *corsaire n'ayant jamais chassé de pirates*. N'est considéré comme corsaire qu'un aventurier mandaté par le Roy ou disposant d'une lettre de course et respectant strictement celle-ci. Les flibustiers ayant fait l'objet de procès justifié de piraterie ou ayant été chassés en tant que pirates sont considérés comme des pirates.

Certains aventuriers ont connu différents modes de vie : lors d'une même période, la typographie correspondant au mode de vie le plus hors-la-loi (pirate plus que flibustier, et flibustier plus que corsaire) est retenue pour cette période. Si en revanche le mode de vie de l'aventurier a changé entre deux périodes, une typographie différente est adoptée pour chaque période.

Aide de jeu

Cette aide de jeu a pour but d'aider le maître de jeu à choisir les aventuriers que les PJ vont rencontrer au cours de leurs aventures.

La densité de noms est ici représentative de la densité d'aventuriers dans la zone géographique citée. Vous remarquerez en particulier l'affluence, dans les Indes Occidentales, des flibustiers de 1650 à 1690, et des pirates entre 1710 et 1726. L'Afrique connaît un pic du nombre de pirates au moment de la soumission de Nassau à Woodes Rogers en 1718. La piraterie dans les Indes Orientales connaît un âge d'or à la fin du XVII[e] siècle avec une forte concentration de pirates à Madagascar, qui n'est pas alors occupée par les nations Européennes.

Vous noterez également que les pirates ne sont pas absents d'Europe, même si les corsaires y sont très présents. Seuls ceux qui ont connu le plus de succès sont reportés ici.

Afrique Occidentale

- **1500-1549 (1)**. *Sylvestre Billes*, **John Callice**, *Cardin d'Esqueville-Bléville*, *Guyon d'Estimauville*, *Jean Fleury de Vatteville*, *William Hawkins* (le père), *William Hawkins* (le fils), *Pierre de Mondragon*, *Giovanni da Verrazano*
- **1550-1575 (1)**. *Robert Bolton*, **John Callice**, *Sir Martin Frobisher*, *James Hampton*, *John Hawkins*, *John Lovell*, *James Raunse*
- **1576-1599 (1)**. **John Callice**, *Thomas Cavendish*, *Francis Drake*, *John Hawkins*, *Sir Martin Frobisher*, *James Lancaster*, *Sir Anthony Shirley*, *Joris Van Spielbergen*
- **1600-1624 (1)**. **Qandil Aouad**, **Ali Campos**, *Daniel Elfrith*, *James Lancaster*, *Jacques l'Hermite*, **Ali Maâninou**, **Ahmed Oham**, **corsaires de Salé**, *Vice-Amiral Gheen Huygen Schapenham*, *Olivier Van Noort*, *Joris Van Spielbergen*, *Contre-Amiral Julius Wilhelm Van Verschoor*, **Ivan Dirkie de Veenboer (Soliman Reis)**
- **1625-1649 (1)**. **Qandil Aouad**, **Abdelkader Berbich**, **Ali Campos**, **Mohammed el-Hâdj Candil**, **Claes Gerritszoon Compaen**, *Daniel Elfrith*, **Ahmed el-Inglizi**, **Ahmed Oham**, **Sidi Ahmed Hajji**, *Cornelis Corneliszoon Jol « Jambe de bois »*, **Ahmed Linquillo**, **Ali Maâninou**, **corsaires de Salé**, **Mohammed Semmar**, *Johannes Van Walbeeck*
- **1650-1659 (1)**. **Qandil Aouad**, **Abdelkader Berbich**, **Charlotte de Berry**, **Ali Campos**, **Mohammed el-Hâdj Candil**, **Ahmed el-Inglizi**, **Sidi Ahmed Hajji**, **Ahmed Linquillo**, **Ahmed Oham**, **Abdelkader Perez**, **corsaires de Salé**, **Mohammed Semmar**
- **1660-1669 (1)**. **Mohamed Aouad**, **Qandil Aouad**, **Abdelkader Berbich**, **Ali Campos**, **Mohammed el-Hâdj Candil**, **Nathaniel Gordon**, **Sidi Ahmed Hajji**, **François Le Sage**, **Ahmed Linquillo**, **Abdelkader Maâninou**, **Ahmed Oham**, **Abdelkader Perez**, **corsaires de Salé**, **Mohammed Semmar**
- **1670-1679 (1)**. **Abdallah ben Aïcha « Benache »**, **Qandil Aouad**, **Ali Baudry**, Chevalier François-Annibal de Béthune, **Mohammed el-Hâdj Candil**, Chevalier Alain Emmanuel de Coëtlogon de Méjusseaume, **'Ali el-Hâkem**, **Sidi Ahmed Hajji**, Joseph Andrault, marquis de Langeron, **François Le Sage**, **Ahmed Oham**, **Abdelkader Perez**, **corsaires de Salé**

- **1680-1689 (2). Abdallah ben Aïcha « Benache », Qandil Aouad, Michiel Andriessen, Ali Baudry,** Chevalier François-Annibal de Béthune, *Jean Baptiste du Casse*, Chevalier Alain Emmanuel de Coëtlogon de Méjusseaume, **James Cowley, Mohammed el-Hâdj Candil, ʻAli el-Hâkem, Mohammed et-Tadj, Jean Fantin, Sidi Ahmed Hajji, Ali Hakam, Jean Hamelin,** *Nicolas Kieken*, **François Le Sage,** Joseph Andrault, marquis de Langeron, **Richard Morton, Ahmed Oham, Abdelkader Perez, George Peterson, corsaires de Salé,** *Nicolaes Van Hoorn*, **Isaac Veyret « Desmaert »**
- **1690-1694 (1). Abdallah ben Aïcha « Benache », Abd er-Rahmân ben Aïcha, Mohammed ben Aïcha,** Chevalier François-Annibal de Béthune, Chevalier Alain Emmanuel de Coëtlogon de Méjusseaume, *William Dampier*, **ʻAli el-Hâkem, Jean Fantin, Abdallah Fennich, Mohammed el-Hâdj Candil, Sidi Ahmed Hajji, Ali Hakam,** *Nicolas Kieken*, Joseph Andrault, marquis de Langeron, **Meïze « le Brave », Abdelkader Perez, Roussay Reis, corsaires de Salé, Isaac Veyret « Desmaert »**
- **1695-1699 (1). Abdallah ben Aïcha « Benache », Abd er-Rahmân ben Aïcha, Mohammed ben Aïcha, Henry Avery,** Chevalier François-Annibal de Béthune, Chevalier Alain Emmanuel de Coëtlogon de Méjusseaume, *William Dampier*, **Mohammed el-Hâdj Candil, ʻAli el-Hâkem, Abdallah Fennich,** *René Fouquet de la Fontaine « Lacouille »*, **Robert Glover, Ali Hakam,** Joseph Andrault, marquis de Langeron, **Jacques Léger, Abdelkader Perez, Roussay Reis, corsaires de Salé, Isaac Veyret « Desmaert »**
- **1700-1704 (1). Abdallah ben Aïcha « Benache », Abd er-Rahmân ben Aïcha, Mohammed ben Aïcha, Chevalier Robert de Beauchêne,** Chevalier François-Annibal de Béthune, **Mohammed el-Hâdj Candil,** Chevalier Alain Emmanuel de Coëtlogon de Méjusseaume, **John Cornelius,** John Cranby, *William Dampier*, **Ali Hakam, ʻAli el-Hâkem,** *René Fouquet de la Fontaine « Lacouille »*, **John James,** Joseph Andrault, marquis de Langeron, **corsaires de Salé, Emmanuel Wynne**
- **1705-1709 (1). Abdallah ben Aïcha « Benache », Abd er-Rahmân ben Aïcha, Mohammed ben Aïcha,** Chevalier François-Annibal de Béthune, **Black Caesar,** Chevalier Alain Emmanuel de Coëtlogon de Méjusseaume, *William Dampier*, **Mohammed el-Hâdj Candil, Ali Hakam, ʻAli el-Hâkem,** Joseph Andrault, marquis de Langeron, Woodes Rogers, **corsaires de Salé**
- **1710-1714 (1). Abdallah ben Aïcha « Benache », Abd er-Rahmân ben Aïcha, Mohammed ben Aïcha,** Chevalier François-Annibal de Béthune, **Black Caesar,** *Jacques Cassard*, Chevalier Alain Emmanuel de Coëtlogon de Méjusseaume, *Stephen Courtney*, *Thomas Dover*, **Mohammed el-Hâdj Candil, Ali Hakam, ʻAli el-Hâkem,** Woodes Rogers, **corsaires de Salé**
- **1715-1717 (1). Abdallah ben Aïcha « Benache », Abd er-Rahmân ben Aïcha, Mohammed ben Aïcha,** Chevalier François-Annibal de Béthune, **Ali Hakam, ʻAli el-Hâkem, Abdeslam Fennic**
- **1718-1720 (3). Charles Bellamy,** Chevalier François-Annibal de Béthune, **John Bonnerman, David Chatmers, John Chatmers, Thomas Cocklyn, Christopher Condent, Davis, Howell Davis, England, Edward England, John England, Robert Glynn, Abdeslam Fennich, Ali Hakam, Harry,** Herdman, **Lane, John Leadstone, Olivier Le Vasseur « La Bouche », Alexandre Middleton, Mitchell, Norton,** Chaloner Ogle, **John Pierce, William Presgrove, Richard Richardson, Bartholomew Roberts, Roberts, corsaires de Salé, Robert Sample, Paulsgrave Williams, William Waits, Richard Warren**
- **1721-1722 (2). Thomas Anstis, Charles Bellamy,** Chevalier François-Annibal de Béthune, **John Bonnerman, David Chatmers, John Chatmers, Crackers, Davis, Abdeslam Fennich, Robert Glynn, Ali Hakam, Harry,** Herdman, **John Leadstone, Olivier Le Vasseur « La Bouche », Edward Low, George Lowther, John Massey, Alexandre Middleton, Mitchell, Norton,** Chaloner Ogle, **John Pierce, William Presgrove, Richard Richardson, Bartholomew Roberts, corsaires de Salé, Robert Sample, James Skyrme, William Waits, Richard Warren**
- **1723-1724 (1).** Chevalier François-Annibal de Béthune, **John Bonnerman, David Chatmers, John Chatmers, Crackers, Abdeslam Fennich, Robert Glynn, Ali Hakam, John Leadstone, Harry, El Hachemi Mestari, Alexandre Middleton, Mitchell, Norton, John Pierce, William Presgrove, Richard Richardson, corsaires de Salé, Ali Sabounji, Robert Sample, Francis Farrington Spriggs, William Waits, Richard Warren**
- **1725-1726 (1).** Chevalier François-Annibal de Béthune, **John Bonnerman, David Chatmers, John Chatmers, Crackers, Abdeslam Fennich, Robert Glynn, Harry, John Leadstone, El Hachemi Mestari, Alexandre Middleton, Mitchell, Norton, John Pierce, William Presgrove, Richard Richardson, Ali Sabounji, corsaires de Salé, Robert Sample, William Waits, Richard Warren**

- **1727-1739 (1). Mansel Alcantra**, Chevalier François-Annibal de Béthune, **John Bonnerman, David Chatmers, John Chatmers, Abdelhaq Fennich, Abdeslam Fennich, Robert Glynn, Ali Hakam, Harry, John Leadstone, El Hachemi Mestari, Alexandre Middleton, Mitchell, Ahmed ben Hajj Ibrahim Nejjar, Norton, John Pierce, William Presgrove, Richard Richardson, Ali Sabounji, corsaires de Salé, Robert Sample, William Waits, Richard Warren**
- **1740-1759 (1). Abdelhaq Fennich, El Hachemi Mestari, corsaires de Salé, Ali Sabounji**
- **1760-1779 (1). Hajj Al-Hashmi ben Hajj Ahmed Aouad, John Power, corsaires de Salé, Ali Sabounji**, *Jean Gaspard de Vence*
- **1780-1799 (1). Corsaires de Salé**
- **Après 1800 (1). John Williams**

Europe

(côtes de l'Océan Atlantique,
de la Mer du Nord et de la Mer Baltique)

- **Avant 1400 (1)**. *Eustache « le moine »*, **John Hawley**, *Jean Marant*, **Gottfried Michaelsen, Harry Pay**
- **1400-1499 (3). William Aleyn**, *Samson Bart « la Pinte »*, *Bataille*, *Capitaine*, *Jean de Coatanlem*, **Heinrich Corte**, *Guillaume de Casenove « Coulon »*, *Gilbert de Frethun*, **Nicholas Frychowe, Georges le Grec, John Hawley, John Hawley Jr**, *Hector*, **Herman Howeupe**, *Hurtibiliaut*, **William Kyd, Gottfried Michaelsen, Mark et John Mixtow**, *Dom Pero Niño*, **Harry Pay**, *Maurice, Henry et Guillaume Plusquelec*, **Ohte Rover**, *Waleran de Saint-Pol*, *Charles de Savoisy*, **John Seelander, Johan Stortebeker**, *Jean Tuin*, **Jan Velhove**
- **1500-1549 (3)**. *James Aldey*, *Jean Ango*, **Antoile d'Auton, Nicolas Barbe**, *Sylvestre Billes*, **Edward Blount, John Callice, Jean Chapperon**, *Jean Croesere*, **Pier Gerlofs Donia**, *Cardin d'Esqueville-Bléville*, *Guyon d'Estimauville*, *Jean Fain*, *Jean Fleury de Vatteville*, *François Le Clerc « Jambe-de-bois »*, **James Logan, Calum Garbh MacLeod**, *Pierre de Mondragon*, *Hervé de Portz-Moguer ou de Primauguet*, *Robert Reneger*, *Philippe Roussel*, **Jacques de Sores, Kristoffer Throndsen,** Anthonius van den Houte, seigneur de Vleteren, *Giovanni da Verrazano*, *Sir William Wynter*
- **1550-1575 (3)**. *James Aldey*, *Robert Blondel*, *Vincent Bocquet*, *Robert Bolton*, *Budock*, **John Callice, Peter**



Carew, *Jean Croesere*, *Francis Drake*, *Sir Martin Frobisher*, *James Hampton*, *John Hawkins*, *Richard Hawkins*, **Heidon**, *Magnus Heinason*, **Klein Henszlein**, *Michel Jacobsen « Renard de la mer »*, *Jacques Jacpier « le Dernier Viking »*, *François Le Clerc « Jambe-de-bois »*, *John Lovell*, **Lushigham**, **Grace O'Malley**, *James Raunse*, **Jacques de Sores**, *Sir William Wynter*

- **1576-1599 (3)**. Thomas Cavendish, Jacob Collaart, Eloi Colaert, Baltazar de Cordes, Daniel Cornelissen « de Koster », Zieter Cornelissen, *John Davis*, *Francis Drake*, *Sir Martin Frobisher*, Alonso García, *Sir Richard Grenville*, *John Hawkins*, *Richard Hawkins*, *Justinus of Nassau*, Magnus Heinason, **Stephen Heynes**, Willem Pietersen Hoppesack, Michel Jacobsen « Renard de la mer », **Neil MacLeod**, **Ruari Og MacNeil** « Le Tatar », Olivier Van Noort, **Grace O'Malley**, William Parker, Walter Raleigh, Jean Roelofsen, Vincent Roff, Medina Sidonia, *John Ward*, *John Wynter*, *Sir William Wynter*
- **1600-1624 (4)**. **Qandil Aouad**, **Torquil Blair**, *Jan de Bouff*, *Jacob Collaart*, **Claes Gerritszoon Compaen**, **Claes Gerritszoon Compaen**, *Siemen Danziger*, **Peter Easton**, *Cornelis Evertsen*, *Evert et Pieter Evertsen*, *Geleyn Evertsen*, *Johan Evertsen* (le père), *Johan Evertsen* (le fils), *Juan García*, *Richard Hawkins*, *Michel Jacobsen « Renard de la mer »*, *Jacques l'Hermite*, **Peter Love**, **Ali Maâninou**, **Neil MacLeod**, **Henry Mainwaring**, **John Nutt**, **Ahmed Oham**, *William Parker*, *Pedro de la Plesa*, *Philippe du Plessis*, *Walter Raleigh*, *Jean Roelofsen*, *Vincent Roff*, *Pieter Ruskin*, *Vice-Amiral Gheen Huygen Schapenham*, **Jan Janszoon van Haarlem (Murat Reis Le Jeune)**, *Olivier Van Noort*, *Joris Van Spielbergen*, **Ivan Dirkie de Veenboer (Soliman Reis)**, *Contre-Amiral Julius Wilhelm Van Verschoor*, *Francis Verney*, **Villa Rise**, **John Ward**
- **1625-1649 (2)**. **Qandil Aouad**, **Francis Beme**, **Abdelkader Berbich**, **Browne Bushell**, **Ali Campos**, **Mohammed el-Hâdj Candil**, *Jacob Collaart*, **Claes Gerritszoon Compaen**, **Sir William Courteen**, **Ahmed el-Inglizi**, *Cornelis Evertsen*, *Evert et Pieter Evertsen*, *Geleyn Evertsen*, *Johan Evertsen* (le fils), *Mathurin Gabaret*, *Nicolas Garcot de la Rochette « Jambe-de-bois »*, **Sidi Ahmed Hajji**, *Piet Heyn*, **Ahmed Linquillo**, **Ali Maâninou**, **Ahmed Oham**, **corsaires de Salé**, **Mohammed Semmar**, **Hans Van Meghlyn**, *Johannes Van Walbeeck*
- **1650-1659 (2)**. **Qandil Aouad**, *Cornil Bart*, *Gaspard Bart*, *Jacques Bart*, **Abdelkader Berbich**, *Bartel Brandt*, **Browne Bushell**, **Ali Campos**, **Mohammed el-Hâdj Candil**, **Ahmed el-Inglizi**, *Cornelis Evertsen*, *Johan Evertsen* (le fils), *Mathurin Gabaret*, *Nicolas Garcot de la Rochette « Jambe-de-bois »*, **Sidi Ahmed Hajji**, **Ahmed Linquillo**, **Ahmed Oham**, **Abdelkader Perez**, **corsaires de Salé**, **Mohammed Semmar**, **Gustav Adolf Skytte de Duderhoff**, **Thibault**
- **1660-1669 (2)**. **Mohamed Aouad**, **Qandil Aouad**, *Cornil Bart*, *Gaspard Bart*, *Jacques Bart*, Jean Bart, **Abdelkader Berbich**, *Bartel Brandt*, **Ali Campos**, **Mohammed el-Hâdj Candil**, **Bernard Claesen « Spierdijck »**, *Cornelis Evertsen*, *Johan Evertsen* (le fils), **Herbert de Graves**, **Sidi Ahmed Hajji**, *Bernard Lemoigne*, **Ahmed Linquillo**, **Abdelkader Maâninou**, **Guillaume II de la Marck**, *Christopher Myngs*, **Ahmed Oham**, **Abdelkader Perez**, **corsaires de Salé**, **Mohammed Semmar**, **Gustav Adolf Skytte de Duderhoff**, **Thibault**, *Henri Laurent de Vrieze*
- **1670-1679 (4)**. **Abdallah ben Aïcha « Benache »**, **Qandil Aouad**, *Cornil Bart*, *Gaspard Bart*, *Jacques Bart*, Jean Bart, **Ali Baudry**, Chevalier François-Annibal de Béthune, *Willem Bouwens*, Chevalier Alain Emmanuel de Coëtlogon de Méjusseaume, *Pieter Constant*, *Pierre Copman*, *Jacques Decroix*, **Mohammed el-Hâdj Candil**, **'Ali el-Hâkem**, *Claude de Forbin*, **Herbert de Graves**, **Sidi Ahmed Hajji**, *Alexandre Jacobsen*, *Pierre Jallot Sieur de Rantot*, *Gérard Jaspart*, *Charles de Keyser*, Joseph Andrault, marquis de Langeron, *Pierre Lassy*, *Pierre Le Goux de La Fontaine*, *Bernard Lemoigne*, Charles François d'Angennes, marquis de Maintenon, **Guillaume II de la Marck**, *Nicolas Noets*, **Ahmed Oham**, **Abdelkader Perez**, **corsaires de Salé**, **Charles Swan**, *Anne Hilarion de Costentin, comte de Tourville*, *Luc Trouin de la Bardinais*, Jean Baptiste Chevalier de Valbelle « le Tigre », *Jean Van Cattendyck*, *Mathieu Van Acker*, *Nicolaes Van Hoorn*, *Cornil Wackernie*
- **1680-1689 (9)**. **Abdallah ben Aïcha « Benache »**, **Qandil Aouad**, *Jean Baillon du Theil*, *Jean Bameson*, *Cornil II Bart*, *François Cornil Bart*, Jean Bart, **Ali Baudry**, *Le Fer de Beauvais*, Chevalier François-Annibal de Béthune, *Jacques Boscher, Sieur des Aunays*, John Benbow, Chevalier François-Annibal de Béthune, *Gaspard Bommelaer*, *Louis Bommelaer*, *Jean de Brauwer*, Chevalier Alain Emmanuel de Coëtlogon de Méjusseaume, *Jacob Cosyn*, **James Cowley**, *Louis Paul Danycan de la Cité*, *Jacques Decroix*, **Mohammed el-Hâdj Candil**, **'Ali el-Hâkem**, **Mohammed et-Tadj**, *Bernard Renau d'Eligarçay « Petit Renau »*, *Jean Doublet*, *Thomas Flurisson*, *Claude de Forbin*, *Pierre Frérard*, *Josselin Gardin de la Chesnaie*, *Raymond Géraldin*, *Gerrit Gerritsen « Roc le Brésilien »*, *Jacques Glasson*, *Pierre Glasson*, **Sidi Ahmed Hajji**, **Ali Hakam**, *Vincent d'Irrumberry de Salaberry de Béneville*, *Alexandre Jacobsen*, *Charles Jacobsen*, *Charles de Keyser*, *Nicolas Kieken*, *Patrick Lambert de la Motte*,

Joseph Andrault, marquis de Langeron, *François Le Fer du Pin*, *Pierre Le Goux de La Fontaine*, Charles François d'Angennes, marquis de Maintenon, *Jean Margollet*, *Thomas Auguste Miniac de la Moinerie*, *Etienne de Montauban « Le Courageux »*, *Richard Morton*, *Nicolas Noets*, **Ahmed Oham**, **Abdelkader Perez**, *Pierre Perrée du Coudray Sieur de la Villestreux*, *Gilles Petit*, *Jean-Bernard Louis de Saint Jean, baron de Pointis*, *Claude Raoul*, *Marc-Antoine de Saint-Pol Hécourt*, **corsaires de Salé**, **Bartholomew Sharpe**, *Robert Surcouf (l'ancêtre) de la Maisonneuve*, **Charles Swan**, *Anne Hilarion de Costentin, comte de Tourville*, *Luc Trouin de la Bardinais*, *Jean Van Cattendyck*, *Joris Van Crombrugghe « Terreur flessinguois »*, *Nicolaes Van Hoorn*, *Jean Vié*, *Pierre Guillaume de la Vigne Buisson*, *Cornil Wackernie*

- **1690-1694 (12)**. **Abdallah ben Aïcha « Benache »**, **Abd er-Rahmân ben Aïcha**, **Mohammed ben Aïcha**, *René Arnaud*, *Henri Arson de la Ronsais*, *Chevalier d'Augier*, *Pierre Avice de la Lande*, *Pierre Avice de Vaujoyeux*, *Nicolas Baeteman*, *Jean Baillon du Theil*, *Jean Bameson*, *André Bart*, *Cornil II Bart*, *François Cornil Bart*, Jean Bart, *Gouin de Beauchêne*, *Le Fer de Beauvais*, John Benbow, Chevalier François-Annibal de Béthune, *Jacques Boscher Sieur des Aunays*, *Gaspard Bommelaer*, *William Louis Bommelaer*, *Etienne Joseph de la Bouëxière*, *Jean de Brauwer*, Chevalier Alain Emmanuel de Coëtlogon de Méjusseaume, *Jean Coffyn*, *Yvon Collet du Portail*, *Jacob Cosyn*, *Michel Creton de la Maison Neuve*, *William Dampier*, *Louis Paul Danycan de la Cité*, **Edvardt David**, *Jacques Decroix*, *Jean Doublet*, René Duguay-Trouin « Barbinet », **Mohammed el-Hâdj Candil**, **'Ali el-Hâkem**, *Bernard Renau d'Eligarçay « Petit Renau »*, *Pierre Eon de Ponthaye*, **Abdallah Fennich**, *Thomas Flurisson*, *Jacques Cresti de La Fontaine*, *Claude de Forbin*, *François Fossard de la Villauglamatz Sieur des Marets*, *Pierre Frérard*, *Josselin Gardin de la Chesnaie*, *Antoine de Géraldin*, *Jacques Glasson*, *Pierre Glasson*, *Alain Gris du Val*, *Jean Grout de Bellesme*, **Ali Hakam**, *Vincent d'Irrumberry de Salaberry de Béneville*, *Charles Jacobsen*, *Jacques Jamain*, *Hervé de Kersauzon*, *Charles de Keyser*, *Nicolas Kieken*, *Patrick Lambert de la Motte*, Joseph Andrault, marquis de Langeron, *François Le Fer du Pin*, *Pierre Le Goux de La Fontaine*, Charles François d'Angennes, marquis de Maintenon, *Jean Margollet*, **Meïze « le Brave »**, *Auguste Miniac de la Moinerie*, *Etienne de Montauban « Le Courageux »*, **Abdelkader Perez**, *Pierre Perrée du Coudray Sieur de la Villestreux*, *Claude Raoul*, **Roussay Reis**, *Marc-Antoine de Saint-Pol Hécourt*, **corsaires de Salé**, *Cornil Saus*, *Pieter Segaert*, *Jean Simoens*, *Gaspard Stafford*, *Johannès de Suhigaraychipi « Coursic »*, *Robert Surcouf (l'ancêtre) de la Maisonneuve*, *Daniel René du Tertre*, *René Torant des Lauriers*, *Norbert Tormein*, *Anne Hilarion de Costentin, comte de Tourville*, *Nicolas Tréhouart de la Jannais*, *M de la Vallée*, *Jean Van Cattendyck*, *Joris Van Crombrugghe « Terreur flessinguois »*, *Thomas Vaughan*, *Jean Vié*, *Pierre Guillaume de la Vigne Buisson*, *Cornil Wackernie*, *Jean Winnaert*, *Paul Winnaert*
- **1695-1699 (12)**. **Abdallah ben Aïcha « Benache »**, **Abd er-Rahmân ben Aïcha**, **Mohammed ben Aïcha**, **Abdallah Fennich**, *Nicolas Baeteman*, *Jean Baillon du Theil*, *Jean Bameson*, *François Cornil Bart*, *Cornil II Bart*, Jean Bart, *Le Fer de Beauvais*, Chevalier François-Annibal de Béthune, *Gédéon Bloquel*, *Jacques Boscher, Sieur des Aunays*, *Gaspard Bommelaer*, *Louis Bommelaer*, *Etienne Joseph de la Bouëxière*, *Jean de Brauwer*, *Jean Buddaert*, Chevalier Alain Emmanuel de Coëtlogon de Méjusseaume, *Yvon Collet du Portail*, *Jacob Cosyn*, *Sauveur Couture*, *Guillaume Creton du Pignonvert*, *William Dampier*, *Louis Paul Danycan de la Cité*, *Jean Doublet*, *Bertrand Dufresne du Demaine*, René Duguay-Trouin « Barbinet », **Mohammed el-Hâdj Candil**, **'Ali el-Hâkem**, *Bernard Renau d'Eligarçay « Petit Renau »*, *Jacques Esnoul de la Livandais*, *M. d'Eyran de la Motte*, *Thomas Flurisson*, *Thomas Foramby*, *Claude de Forbin*, *François Fossard de la Villauglamatz Sieur des Marets*, *René Fouquet de la Fontaine « Lacouille »*, *Pierre Frérard*, *Josselin Gardin de la Chesnaie*, *Antoine de Géraldin*, *Jacques Glasson*, *Pierre Glasson*, *Pierre Gris du Colombier*, **Ali Hakam**, *Jacques des Hays*, **Thomas Hollingsworth**, *Vincent d'Irrumberry de Salaberry de Béneville*, *Jacques Jamain*, *Hervé de Kersauzon*, *Jean Baptiste Labat*, *Jacques Cresti de La Fontaine*, *Jean François de La Fontaine*, *Patrick Lambert de la Motte*, Joseph Andrault, marquis de Langeron, *Louis Le Mel*, *Jean Margollet*, **François Massertie**, *Auguste Miniac de la Moinerie*, *Thomas Miniac de la Monnerie*, *Etienne de Montauban « Le Courageux »*, **Abdelkader Perez**, *Pierre Perrée du Coudray Sieur de la Villestreux*, *Gilles Petit*, *Alain Porée du Breil*, *Charles Porée de la Touche*, *Claude Raoul*, *Nicolas Rehault du Mauvrais*, **Roussay Reis**, *Marc-Antoine de Saint-Pol Hécourt*, **corsaires de Salé**, *Hervé des Saudrais du Fresne*, *Cornil Saus*, *Pieter Segaert*, *Jean Simoens*, *Robert Surcouf (l'ancêtre) de la Maisonneuve*, *Daniel René du Tertre*, *Norbert Tormein*, *Jean Van Cattendyck*, *Joris Van Crombrugghe « Terreur flessinguois »*, *Philip Walsh*, *Jean Vié*, *Pierre Guillaume de la Vigne Buisson*, *Pierre Voisin de la Vigne*, *Cornil Wackernie*, *François Wackernie*, *Thomas White*, *Paul Winnaert*
- **1700-1704 (12)**. **Abdallah ben Aïcha « Benache »**, **Abd er-Rahmân ben Aïcha**, **Mohammed ben Aïcha**, **Henry Avery**, *Nicolas Baeteman*, *Jean Bameson*, *François Cornil Bart*, *Cornil II Bart*, Jean Bart, *Charles*

Baudran, **Chevalier Robert de Beauchêne**, *M de Beaujeu*, *Jean François, avocat de Beauregard*, *Le Fer de Beauvais*, Chevalier François-Annibal de Béthune, *François Bézart du Demaine*, *Nicolas Blanchet de la Villorieux*, *Gédéon Bloquel*, *Jacques Boscher, Sieur des Aunays*, *Jean Buddaert*, *Nicolas Caillet du Verger*, *Jacques Cassard*, Chevalier Alain Emmanuel de Coëtlogon de Méjusseaume, *Yvon Collet du Portail*, *Antoine Cornelissen*, *Derrick Cornelissen « le Beau Derrick »*, *Pierre Perrée du Coudray de la Villestreux*, *Guillaume Crouin*, *William Dampier*, *Louis Paul Danycan de la Cité*, *François Danckaert*, *Jean Doublet*, *Bertrand Dufresne du Demaine*, René Duguay-Trouin « Barbinet », **Mohammed el-Hâdj Candil**, **'Ali el-Hâkem**, *Bernard Renau d'Eligarçay « Petit Renau »*, *Claude de Forbin*, *René Fouquet de la Fontaine « Lacouille »*, *Pierre Frérard*, *Josselin Gardin de la Chesnaie*, *Antoine de Géraldin*, *Jacques Glasson*, *Pierre Glasson*, *Nicolas Graton de Villogé*, *Etienne Grave de Boutteville*, *Joseph Guimont*, *Jacques Habel*, **Ali Hakam**, *Jacques des Hays*, *Vincent d'Irrumberry de Salaberry de Béneville*, *Jacques Jamain*, *Hervé de Kersauzon*, Joseph Andrault, marquis de Langeron, *François La Luzerne de Bricqueville*, *Jacques Le Guay de l'Isle de Champlore*, *Louis Le Mel*, *Thomas Miniac de la Monnerie*, *Pierre Perrée du Coudray Sieur de la Villestreux*, *Jean-Bernard Louis de Saint Jean, baron de Pointis*, *John Pulling*, *Claude Raoul*, *Nicolas Rehault du Mauvrais*, *Jacques Aymard de Roquefeuil*, *Marc-Antoine de Saint-Pol Hécourt*, **corsaires de Salé**, *Hervé des Saudrais du Fresne*, *Cornil Saus*, *Jean Simoens*, *Jacques Stafford*, **John Steel**, *Robert Surcouf (l'ancêtre) de la Maisonneuve*, *Pierre Surville*, *Daniel René du Tertre*, *Jean Tilly*, *Barthélémy Torant de Lepinay*, *Norbert Tormein*, *Joris Van Crombrugghe « Terreur flessinguois »*, *François Van Reischotte*, *Michel Van Stable*, *Antoine Vanderheyke*, *Philip Walsh*, *Jean Vié*, *Pierre Guillaume de la Vigne Buisson*, *George Guillaume de la Villehuchet*, *Pierre Voisin de la Vigne*, *Cornil Wackernie*, *François Wackernie*, *Pierre Wormhoudt*, *Mathieu de Wulf*

- **1705-1709 (11)**. **Abdallah ben Aïcha « Benache »**, **Abd er-Rahmân ben Aïcha**, **Mohammed ben Aïcha**, *Jacques Annekaert*, *Nicolas Baeteman*, *Jean Bameson*, *Cornil II Bart*, *François Cornil Bart*, *Le Fer de Beauvais*, *Jean Berliquet*, *Olivier Berthelot de la Jannais*, Chevalier François-Annibal de Béthune, *Pierre Blare*, *Pierre Blart*, *Jacques Boscher, Sieur des Aunays*, *Jacques Cassard*, *Jean Baptiste du Casse*, *Joseph Chauchard de la Vicomté*, *Elias Christiansen*, *Charles de la Claverie*, Chevalier Alain Emmanuel de Coëtlogon de Méjusseaume, *Pierre Perrée du Coudray de la Villestreux*, *Stephen Courtney*, *Thomas Cronin du Val*, *William Dampier*, *Louis Paul Danycan de la Cité*, *Delbreil*, *Jean Doublet*, *Thomas Dover*, *Bertrand Dufresne du Demaine*, **Thady Doyle**, René Duguay-Trouin « Barbinet », **Mohammed el-Hâdj Candil**, **'Ali el-Hâkem**, *Bernard Renau d'Eligarçay « Petit Renau »*, *Jean Fitzgerald*, *Claude de Forbin*, *Louis Fouquet*, *Pierre Frérard*, *Josselin Gardin de la Chesnaie*, *Antoine de Géraldin*, *Jacques Glasson*, *Pierre Glasson*, *Nicolas Graton de Villogé*, *Etienne Grave de Boutteville*, *Alexandre Grave du Château*, **Ali Hakam**, *Pierre le Bonhomme de Hazais*, *Comte d'Hennequin*, *François d'Isque*, *Vincent d'Irrumberry de Salaberry de Béneville*, *Chevalier de la Jaille*, *Jacques Jamain*, Joseph Andrault, marquis de Langeron, *François La Luzerne de Bricqueville*, *Francis Lawrance*, *Louis Le Mel*, *Eustache Limbert*, *Thomas Miniac de la Monnerie*, *Pierre Perrée du Coudray Sieur de la Villestreux*, *Charles Pickering*, *Jean-Bernard Louis de Saint Jean, baron de Pointis*, *Jean Pour*, *Claude Raoul*, *Nicolas Rehault du Mauvrais*, Woodes Rogers, *Marc-Antoine de Saint-Pol Hécourt*, **corsaires de Salé**, *Cornil Saus*, *Auguste le Muet de la Saugavère*, *Jean Simoens*, *Jacques Stafford*, *Robert Surcouf (l'ancêtre) de la Maisonneuve*, *Pierre Surville*, *Daniel René du Tertre*, *Jean Tilly*, *Barthélémy Torant de Lepinay*, *Joris Van Crombrugghe « Terreur flessinguois »*, *François Van Reischotte*, *Michel Van Stable*, *Antoine Vanderheyke*, *Philip Walsh*, *Jean Vié*, *Pierre Guillaume de la Vigne Buisson*, *Pierre Voisin de la Vigne*, *François Wackernie*, *Pierre Wormhoudt*, *Mathieu de Wulf*
- **1710-1714 (8)**. **Abdallah ben Aïcha « Benache »**, **Abd er-Rahmân ben Aïcha**, **Mohammed ben Aïcha**, *Nicolas Baeteman*, *Jean Bameson*, *Cornil II Bart*, *François Cornil Bart*, *Baugrand*, *Le Fer de Beauvais*, *Jean Berliquet*, *Olivier Bird*, *Pierre Blare*, *Jacques Boscher, Sieur des Aunays*, *Jacques Boscher, Sieur des Aunays*, *Jacques Cassard*, *Jean Baptiste du Casse*, *Henry Lesne de la Chesnaye*, *Elias Christiansen*, Chevalier Alain Emmanuel de Coëtlogon de Méjusseaume, *Stephen Courtney*, *William Dampier*, *Louis Paul Danycan de la Cité*, **John Derdrake**, *Jean Doublet*, *Thomas Dover*, René Duguay-Trouin « Barbinet », **Mohammed el-Hâdj Candil**, **'Ali el-Hâkem**, *Bernard Renau d'Eligarçay « Petit Renau »*, *Jean Fitzgerald*, *Claude de Forbin*, *Pierre Frérard*, **Ingela & Lars Gathenhielm**, *Antoine de Géraldin*, *Jacques Girard*, **Thomas Goldsmith**, **Ali Hakam**, *Marsan de Harnadère*, *Pierre le Bonhomme de Hazais*, *François d'Isque*, *Vincent d'Irrumberry de Salaberry de Béneville*, *Chevalier de la Jaille*, *Jacques Jamain*, *Charles Jure*, *André Kernolles*, *Francis Lawrance*, *Henry Lesne de la Chesnaye*, *Eustache Limbert*, *Claude Raoul*, Woodes Rogers, **corsaires de Salé**, *Cornil Saus*, *Auguste le Muet de la Saugavère*, *Robert Surcouf (l'ancêtre) de la Maisonneuve*, *Jean Tanquerel*, *Daniel*

René du Tertre, *Jean Tilly*, *Joris Van Crombrugghe « Terreur flessinguois »*, *François Van Reischotte*, *Michel Van Stable*, *Antoine Vanderheyke*, *Jean Vermerec*, *Bernard Veyres*, *Jean Vié*, *Pierre Guillaume de la Vigne Buisson*, *Pierre Wormhoudt*, *Mathieu de Wulf*

- **1715-1717 (2)**. **Abdallah ben Aïcha « Benache »**, **Abd er-Rahmân ben Aïcha**, **Mohammed ben Aïcha**, *Cornil II Bart*, *François Cornil Bart*, Chevalier François-Annibal de Béthune, *Jacques Cassard*, **John Derdrake**, *Jean Doublet*, René Duguay-Trouin « Barbinet », *Jonchéry Dubois*, **Ali Hakam**, *François d'Isque*, **'Ali el-Hâkem**, **Ingela & Lars Gathenhielm**, Capitaine Leftock, Woodes Rogers, **Saint-Léger**, **corsaires de Salé**, *Bernard Veyres*
- **1718-1720 (2)**. Chevalier François-Annibal de Béthune, *Jacques Cassard*, *Jacques Clément des Nos*, **Eric Cobham**, **John Derdrake**, *Jean Doublet*, *Jean Dufourcq*, René Duguay-Trouin « Barbinet », **Ali Hakam**, *François d'Isque*, **Ingela & Lars Gathenhielm**, **corsaires de Salé**, *Bernard Veyres*
- **1721-1722 (2)**. Chevalier François-Annibal de Béthune, *Jacques Cassard*, *Jacques Clément des Nos*, *Jean Doublet*, René Duguay-Trouin « Barbinet », *Ingela Gathenhielm*, **Ali Hakam**, **Charles Harris**, *François d'Isque*, **Phillip Roche**, Woodes Rogers, **corsaires de Salé**
- **1723-1724 (2)**. Chevalier François-Annibal de Béthune, *Jacques Cassard*, *Jacques Clément des Nos*, *Jean Doublet*, René Duguay-Trouin « Barbinet », **Jean Dulaien**, **Abdeslam Fennich**, **Ali Hakam**, *François d'Isque*, **El Hachemi Mestari**, **John Phillips**, **Phillip Roche**, Woodes Rogers, **Ali Sabounji**, **corsaires de Salé**, **John Smith (ou Gow)**, *Bernard Veyres*
- **1725-1726 (2)**. Chevalier François-Annibal de Béthune, *Jacques Cassard*, *Jacques Clément des Nos*, *Jean Doublet*, René Duguay-Trouin « Barbinet », **Jean Dulaien**, **Abdeslam Fennich**, **Ali Hakam**, *François d'Isque*, **El Hachemi Mestari**, Woodes Rogers, **Ali Sabounji**, **corsaires de Salé**, **John Smith (ou Gow)**, Peter Solgard, *Bernard Veyres*
- **1727-1739 (2)**. *Jacques Yves Blondela de Taisy*, *Jacques Cassard*, *Jacques Clément des Nos*, *Jean Doublet*, René Duguay-Trouin « Barbinet », **Jean Dulaien**, **Abdelhaq Fennich**, **Abdeslam Fennich**, *René Flahaut*, **Ali Hakam**, *François d'Isque*, **El Hachemi Mestari**, **Ahmed ben Hajj Ibrahim Nejjar**, **Ali Sabounji**, **corsaires de Salé**, *Bernard Veyres*
- **1740-1759 (10)**. *Pierre Altazin*, *Pierre Anguier*, *Nicolas Anthon*, *Godefroi Bachelier*, *Pierre Bart*, *Pierre-Jean Bart*, *Jean-Baptiste Beaufils*, *Pierre Adrien Berlamont*, *Jacques Yves Blondela de Taisy*, *Louis Braye*, *Pierre Brier-Artus « Artus »*, *Bernard Briez « Arthus »*, *Jean René Budan de Boislaurens*, *Pierre Jean Buddaert*, *Charles Cary*, *Jacques Clément des Nos*, **Eric Cobham**, *Jean-Baptiste de Cock*, *Jean Baptiste Coilliot*, *Jacques Coillot*, *Charles Cornic du Chesne*, *François Crouzon*,



Jean Léon Danglade, *Jacques François Delacre*, *Mathieu Delarüe*, *Sieur de Vaudoulin « Face d'Argent »*, *Adrien Delille*, *Julien Deshayes*, *Jacques René Destouches de la Fresnaye*, *Pierre Dolhonde*, *François Ducoroy*, *Louis Dutertre*, *Jean Antoine Faillant*, **Abdelhaq Fennich**, **Abdeslam Fennich**, *Antoine Figoli*, *René Flahaut*, *George Mathieu Forestier*, *Antoine Fuet*, *Nicolas Gaillard de la Cour*, *Pierre Garelon*, *Guillaume Gaultier de la Lande*, *Gervais de la Marbonnais*, *François Chenard de la Giraudais*, *Thomas Hamel Grandpré*, *Pierre Nicolas Guyot du Clos*, *Pierre Etienne Harismendy*, *Laurent de Hirigoyen*, *François Hugon du Prey*, *François d'Isque*, *Jean Louis Jean*, *Jacques Kanon*, *Martin Lafargue*, *Antoine Lamy*, *Jacob Laroche*, *Antoine de Laruë*, *Guillaume Lavernis*, *Louis Lebray*, *Robert Leclercq*, *Pierre Le Crosnier*, *Antoine Lefebvre*, *Pierre Lefebvre « Juin »*, *Pierre Lefebvre (fils)*, *Louis Libert*, *Gaspard Lion*, *Mathieu Loyson de La Rondinière*, **El Hachemi Mestari**, *Jean Jacques Perré*, *George-René Pléville le Pelley*, *Charles Francois Robert*, **Ali Sabounji**, **corsaires de Salé**, *Jean Salle*, *Pierre Sauvé*, *Guillaume Sohier de Vaucouleurs*, *Jacques Antoine Soubitez*, *Rolland Thiercelin Sieur de la Jaredière*, *François Thurot*, *Jean Verges*, *Bernard Veyres*

- **1760-1779 (10)**. *Jean d'Albarade*, *Pierre Anguier*, *Nicolas Anthon*, **Hajj Al-Hashmi ben Hajj Ahmed Aouad**, *Godefroi Bachelier*, *Cornil-Jacques Bart*, *Pierre Bart*, *Pierre-Jean Bart*, *Jacques Yves Blondela de Taisy*, *Bonne*, **Hiram Breakes**, *Louis Braye*, *Pierre Brier-Artus « Artus »*, *Bernard Briez « Arthus »*, *Pierre Jean Buddaert*, *Jean Baptiste Candeau*, *Charles Cary*, *Jean Castagnier*, *John Chitty*, *Jean-Baptiste de Cock*, *Jean Baptiste Coilliot*, *Charles Cornic du Chesne*, *Louis Claude du Couëdic de Kergoualer*, *Jean Léon Danglade*, *Jacques François Delacre*, *Adrien Delille*, *Patrick Dowlin*, *François Ducoroy*, *Pierre Jean Dupont*, *William Fall*, *Jean Louis Favre*, **Abdeslam Fennich**, *Antoine Figoli*, *René Flahaut*, *George Mathieu Forestier*, *Pierre Garelon*, *Guillaume Gaultier de la Lande*, *Alexis Girard*, *François Chenard de la Giraudais*, *Pierre Louis Godde*, *Barthélémy Gramont*, *Thomas Hamel Grandpré*, *Jacques Guillaumier*, *Augustin Harismendy*, *Pierre Etienne Harismendy*, *Jacques Héraud*, *Antoine Lamy*, *Jacob Laroche*, **John Paul Jones**, *Yves Joseph de Kerguelen de Trémarec*, *Antoine de Laruë*, *Guillaume Lavernis*, *Jacques François Leclerc*, *Robert Leclercq*, *Jacques Ledos*, *Antoine Lefebvre*, *Pierre Lefebvre « Juin »*, **Pierre Lhermitte**, *Louis Libert*, *Gaspard Lion*, *Mathieu Loyson de La Rondinière*, **Peter M'Kinlie**, *Jean François*, *Chevalier de Montazeau*, *Benett Negus*, *George-René Pléville le Pelley*, *William Ripner*, *Charles Francois Robert*, *Jean-Baptiste Royer*, *Luc Ryan*, **corsaires de Salé**, *Jean Salle*, *Pierre Sauvé*, *Jean Sepé*, *Guillaume Sohier de Vaucouleurs*, *Jacques Antoine Soubitez*, *Pierre Jean Van Stabel*, *Rolland Thiercelin Sieur de la Jaredière*, *François Thurot*
- **1780-1789 (5)**. *Jean d'Albarade*, *Claude Hilarion Anquetil*, *Nicolas Anthon*, *Jean Noël des Antons*, *Mathurin Barbaron*, *Cornil-Jacques Bart*, *Jacques Yves Blondela de Taisy*, *Richard Boorn*, *Neville Bucan*, *Pierre Jean Buddaert*, *Jean Baptiste Candeau*, *Charles Cary*, *Jean Castagnier*, *John Chitty*, *Christophe Codner*, *Charles Cornic du Chesne*, *Patrick Dowlin*, *François Ducoroy*, *Pierre Jean Dupont*, *William Fall*, *Jean Louis Favre*, *Pierre Louis Godde*, *Augustin Harismendy*, *Pierre Etienne Harismendy*, *Jacques Héraud*, *John Kelly*, *Yves Joseph de Kerguelen de Trémarec*, *Michel Larréguy*, *Jacques François Leclerc*, **Pierre Lhermitte**, *John Moultson*, *Benett Negus*, *William Ripner*, *Charles Francois Robert*, *Roche*, *Jean-Baptiste Royer*, *Luc Ryan*, **corsaires de Salé**, *Jacques Antoine Soubitez*, *Pierre Jean Van Stabel*, *Jean Gaspard de Vence*
- **1790-1799 (23)**. *Nicolas Adam*, *Jean d'Albarade*, *Nicolas Alix*, *Joseph Jean Allemes*, *Jacques Antoine Altazin*, *Altazin fils*, *Guillaume Marie Angenard*, *Jean Noël des Antons*, *François Aregnaudeau*, *Pierre Arnoux*, *Firmin Aucoing*, *Jacques Auger*, *Louis Bailly*, *Giuseppe Balaglini*, *Barthe*, *Joseph-Michel Bart*, *Alexis Basset*, *Michel Baudran de la Lande Cadiou*, *Pierre François Beauvois*, *Jacques Claude Bénard-Margolle*, *Pierre François Benoit*, *Alexandre William Black*, *François Auguste Blanchard*, *Etienne Jean Blanckeman*, *Bouchet*, *Joseph Boutruche*, *Pierre François Bouvet*, *Augustin Brée*, *Jacques Broquant*, *André Bryan*, *Pierre Jean Buddaert*, *Job Bunker*, *Jean Baptiste Candeau*, *Julien Henry François Capel*, *François Julien Cardon*, *Charles Cary*, *Jean Baptiste Cavez*, *Joseph Esprit Chaniel*, *François Clémence*, *Jacques Comeux*, *Jean Baptiste Corenwinder*, *Charles Cornic du Chesne*, *Charles Robert Cornu de Lasalle*, *Courson*, *Cousin*, *Jacques-François Couteux « Beauvais »*, *Jean Hervé Daguenet de Hautelande*, *Léon Darribeau*, *Etienne Daubas*, *Jacques De Bon*, *Jacques Dechaille*, *Cornil Charles Louis Delattre*, *Jean François Nicolas Delpierre*, *Pierre Augustin Delpierre*, *François Dermit*, *Nicolas Despiet*, *Bernard Dihins*, *Jean Baptiste Dihins*, *David Drouault*, *Pierre Dupont*, *Jacques Dupuy Fromy*, *Alexandre Estienne*, *Martin Etchebaster*, *F. Eude*, *Pierre David Fauqueux*, *Anseline Feptan*, *Esprit Flouest*, *Denis Nicolas Fourmentin « Bucaille »*, *Jacques Oudart Fourmentin*, *Jean Fourmentin « Dejean »*, *Nicolas Fourmentin*, *Pierre François Marie Fourny*, *Jean Fresson*, *Froment*, *Benoît Giron de la Masière*, *Pierre Louis Godde*, *Adrien Grandidier*, *Alexis Grassin*, *Nicolas Guidelou*, *Jean Guillebeau*, *Jean Baptiste Guillemin*, *Nathan Haley*, *Augustin Harismendy*, *Pierre Etienne Harismendy*, *Joseph-François Hénon*, *Thomas Henry*, *Jacques Héraud*, *Jean Hiriard*, *Nicolas Hugon des Demaines*,

Guillaume Huret, Jean Augustin Huret « Paquette », Jean Gabriel Huret, Joseph Huret, Instrope, Dominique Joly, John Kelly, Yves Joseph de Kerguelen de Trémarec, Pierre Simon Malo Joseph de Kerpoisson, Gatien Lafont, Félix Louis Lallemand, Eugène Langlois, Louis Pierre François Hercule Lantonne, Michel Larréguy, Pierre Laugerac, François Lauzuc, Toussaint Denis Lebeau, Antoine Jean Lebedel, Thomas Leblanc, Pierre Marie Lebozec, Jacques Lebreton, Auguste Le Chosel, Jacques François Leclerc, François Leconte, Alexandre Leduc, Jean Michel Lefebvre, François Lefort, Nicolas Legonidec, Nicolas Julien Legué, Lemaire, Henri Pierre Michel Lemaître, François Thomas Le Même, Basilique Leray, Luc Julien Le Redde, Pierre Louis Lhermitte, François Lugeol, Jean François Malroux, François Fidel Ripeau de Montaudevert, John Moultson, François Guillaume Néel, Tobie Nosten, Michel François René Pagelet, Etienne Pellot « le Renard Basque », Jacques François Perroud, Louis Picquendaire, Antoine Sébastien Plassiard, M Poupeville de Boudeville, Léonard Julien Quirouard « Courtequeue », Frédéric Joseph Quoniam, Louis-Joseph Quoniam, Pierre Honoré Raguideau, Louis François Renaudeau, Bernard Gratien Rigal, François Fidèle Ripaud de Montaudevert, William Ripner, Charles Francois Robert, John Robinson, Charles Rogerie, A. Rosier, Charles Rosse, René Noël Rosse, Nicolas Saillard, **corsaires de Salé**, Sansot, Jacques Sauvage, Robert Surcouf, Pierre Antoine Joseph Sauvage « Hardouin », Joseph Sauvestre, Henri Alexis Scorssery, Augustin Séminel, Jacques Antoine Soubitez, Thomas Souville « Tom », Thomas Swain, Pierre Thomas Tierce, Julien Tréhouart des Chesnais, François Noël Trupin, Tucker, Jean Baptiste Léonard Vandezande, Jean Gaspard de Vence, Gaud-Olivier Verbois, Jean François Verron, Jean Baptiste Videau, Pierre Villenave, Pierre Marie Wasselin, Jean Zépert

- **1800-1814 (24)**. Nicolas Adam, Jean d'Albarade, Nicolas Alix, Joseph Jean Allemes, Jacques Antoine Altazin, Altazin fils, Guillaume Marie Angenard, François Aregnaudeau, Pierre Arnoux, Firmin Aucoing, Jean François Baclin, Louis Bailly, Giuseppe Balaglini, Joseph-Michel Bart, Alexis Basset, Pierre François Beauvois, Jacques Claude Bénard-Margolle, Pierre François Benoit, Alexandre William Black, François Auguste Blanchard, Etienne Jean Blanckeman, Jacques Blondin, Jean Baptiste Botterelle, Bouchet, Jacques Bourgain, Jean Louis Bouteiller, Joseph Boutruche, Pierre François Bouvet, Jacques Broquant, André Bryan, Job Bunker, Julien Henry François Capel, François Julien Cardon, Jean Baptiste Cavez, Joseph Esprit Chaniel, François Clémence, Jean Marie Cochet, Jacques Comeux, Jean Baptiste Corenwinder, Philippe Cornu, Charles Robert Cornu de Lasalle, Courson, Cousin, Jacques-François Couteux « Beauvais », Jean Hervé Daguenet de Hautelande, Florent Dambourges, Léon Darribeau, Etienne Daubas, Jacques De Bon, Dejeaux, Cornil Charles Louis Delattre, Jean François Nicolas Delpierre, Pierre Augustin Delpierre, François Dermit, David Drouault, Pierre Dupont, Jacques Dupuy Fromy, Alexandre Estienne, Martin Etchebaster, F. Eude, Pierre David Fauqueux, Esprit Flouest, Denis Nicolas Fourmentin « Bucaille », Jacques Oudart Fourmentin, Jean Fourmentin « Dejean », Nicolas Fourmentin, Nicolas Mathieu Fourny, Pierre François Marie Fourny, Jean Fresson, Benoît Giron de la Masière, Alexis Grassin, Jean Guillebeau, Jean Baptiste Guillemin, Nathan Haley, George Hammond, Joseph-François Hénon, Thomas Henry, Jean Hiriard, Guillaume Huret, Jean Augustin Huret « Paquette », Jean Gabriel Huret, Joseph Huret, Instrope, Jules Jacobs, Dominique Joly, **Edward Jordan**, **Jørgen Jørgensen**, Jean Daniel Klimrth, Jacques Henry Lagarigue, Jean Marie Lagarigue, Félix Louis Lallemand, Eugène Langlois, Louis Pierre François Hercule Lantonne, Denis Guillaume Cornu de Lasalle, François Thomas Jean Godefroy Latruitte, François Lauzuc, Toussaint Denis Lebeau, Antoine Jean Lebedel, Thomas Leblanc, François Leconte, Alexandre Leduc, Jean Michel Lefebvre, François Lefort, Nicolas Legonidec, Nicolas Julien Legué, Lemaire, Henri Pierre Michel Lemaître, François Thomas Le Même, Luc Julien Le Redde, Jean Leroux, Pierre Leroy, Pierre Louis Lhermitte, François Lugeol, François Fidel Ripeau de Montaudevert, John Moultson, François Guillaume Néel, Tobie Nosten, Benjamin l'Olivier, Michel François René Pagelet, Etienne Pellot « le Renard Basque », Jacques François Perroud, Louis Picquendaire, Antoine Sébastien Plassiard, M Poupeville de Boudeville, Joseph Prader-Niquet, Antonio Joseph Preira Valadare Balidar, Frédéric Joseph Quoniam, Louis-Joseph Quoniam, François Fidèle Ripaud de Montaudevert, William Ripner, John Robinson, Charles Rogerie, Charles Rosse, René Noël Rosse, Nicolas Saillard, Jean Saint-Faust, **corsaires de Salé**, Sansot, Jacques Sauvage, Pierre Antoine Joseph Sauvage « Hardouin », Joseph Sauvestre, Jean Baptiste Sauveur, Parfait Aimable Sauveur, Henri Alexis Scorssery, Jacques Antoine Soubitez, Thomas Souville « Tom », Nicolas Surcouf, Robert Surcouf, Thomas Swain, François Xavier Swardroff, Pierre Thomas Tierce, Julien Tréhouart des Chesnais, Tregomain, Trucquet, Tucker, Jean Gaspard de Vence, Jean François Verron, Pierre Marie Wasselin
- **1815-1829 (8)**. Jean d'Albarade, Joseph-Michel Bart, Joseph Boutruche, Julien Henry François Capel, François Julien Cardon, François Clémence, Jacques Comeux, Charles Robert Cornu de Lasalle, Cousin, Jacques-François Couteux « Beauvais », Jean François Nicolas Delpierre, Pierre Augustin Delpierre, François Dermit,

David Drouault, *Pierre Dupont*, *Jacques Dupuy Fromy*, *Martin Etchebaster*, *E. Eude*, *Esprit Flouest*, *Denis Nicolas Fourmentin « Bucaille »*, *Jean Fourmentin « Dejean »*, *Nicolas Fourmentin*, *Pierre François Marie Fourny*, *Jean Fresson*, **François Gautier**, *Alexis Grassin*, *Jean Baptiste Guillemin*, *Nathan Haley*, *Joseph-François Hénon*, *Jean Hiriard*, *Guillaume Huret*, *Jean Augustin Huret « Paquette »*, *Instrope*, *Antoine Jean Lebedel*, *Alexandre Leduc*, *Jean Michel Lefebvre*, *Nicolas Legonidec*, *Lemaire*, *Pierre Louis Lhermitte*, *François Fidel Ripeau de Montaudevert*, *François Guillaume Néel*, *Louis Picquendaire*, *M Poupeville de Boudeville*, *Joseph Prader-Niquet*, *Frédéric Joseph Quoniam*, *Louis-Joseph Quoniam*, *Charles Rogerie*, *René Noël Rosse*, **corsaires de Salé**, *Sansot*, *Jacques Sauvage*, *Thomas Souville « Tom »*, *Thomas Swain*, *Pierre Thomas Tierce*, *Tucker*, *Jean François Verron*, *Pierre Marie Wasselin*

- **Après 1830 (1)**. **Don Miguel** (aux Açores)

Méditerranée

- **1400-1499 (1)**. *Guillaume de Casenove « Coulon »*
- **1500-1549 (3)**. *James Aldey*, **Aruj Reis « Barberousse »**, Baldassarre di Biassa, Giovanni et Antonio di Biassa, Prégent de Bidoux, Antonio Calbo, **John Callice**, *Giovanni Dionigi Galeni (Uluç Ali Pasha)*, Giambattista Dovizi, Dragut, *Formillon*, Federigo Fregoso, archevêque de Salerne, **Khayr ad-Din « Barberousse »**, *Murat Reis l'Ancien*, Bernardino d'Ornesan, Francesco Pasqualigo, Antoine des Escalins des Aimars, dit « Paulin de la Garde », Giacomo Pesaro, *Piri Reis*, Charles Quint, *Salih Reis*, Fra' Claude de la Sengle, *Sinanüddin Yusuf Pasha*, Paolo Vettori, Giovanni Ximenes
- **1550-1575 (3)**. *James Aldey*, *Basha Ali*, **John Callice**, *Delizuff*, *Giovanni Dionigi Galeni (Uluç Ali Pasha)*, **Dragut**, *Sir Martin Frobisher*, **Khayr ad-Din « Barberousse »**, *Moustapha*, *Murat Reis l'Ancien*, *Piri Reis*, *Salih Reis*, Sinanüddin Yusuf Pasha
- **1576-1599 (2)**. **John Callice**, *Sir Martin Frobisher*, *Murat Reis l'Ancien*, *Sir Anthony Shirley*
- **1600-1624 (3)**. **Nicholas Alvel**, **Qandil Aouad**, Philippe Prévost de Beaulieu-Persac, *John Browne*, Cleijnsorgh, **Siemen Danziger**, *Simon Dauzan « Diable »*, **Peter Easton**, **Ahmed el-Inglizi**, Don Luis Fajardo de Córdoba, Fra' Fresine, *Richard Hawkins*, Hoen, **Ali Maâninou**, **Henry Mainwaring**, *David Middleton*, *Murat Reis l'Ancien*, **Ahmed Oham**, *Jacques Pierre*, *Simon de Saint-Pierre*, **corsaires de Salé**, Schaeff, Sir Thomas Shoreley, **Jan Janszoon van Haarlem (Murat Reis Le Jeune)**, **Ivan Dirkie de Veenboer (Soliman Reis)**, *Francis Verney*, **Villa Rise**, *Sir Anthony Shirley*, **John Ward**
- **1625-1649 (2)**. **Qandil Aouad**, **Abdelkader Berbich**, *John Browne*, **Ali Campos**, **Mohammed el-Hâdj Candil**, **Claes Gerritszoon Compaen**, **Ahmed el-Inglizi**, *John Goodale*, **Sidi Ahmed Hajji**, **Ahmed Linquillo**, **Ali Maâninou**, **Ahmed Oham**, *Chevalier Paul*, **corsaires de Salé**, **Mohammed Semmar**, Jean Baptiste Chevalier de Valbelle « le



Tigre », **Jan Janszoon van Haarlem (Murat Reis Le Jeune)**

- **1650-1659 (1)**. **Qandil Aouad**, **Abdelkader Berbich**, **Ali Campos**, **Mohammed el-Hâdj Candil**, **Sidi Ahmed Hajji**, **Ahmed Linquillo**, *Chevalier Paul*, **corsaires de Salé**, **Mohammed Semmar**, *Anne Hilarion de Costentin, comte de Tourville*, Jean Baptiste Chevalier de Valbelle « le Tigre »
- **1660-1669 (2)**. **Mohamed Aouad**, **Qandil Aouad**, **Abdelkader Berbich**, *Brémont*, **Ali Campos**, **Mohammed el-Hâdj Candil**, *Chevalier d'Étampes d'Hocquincourt*, *Honoré de Monchy d'Hocquincourt*, **Sidi Ahmed Hajji**, *Chevalier de La Verrüe*, **Ahmed Linquillo**, **Abdelkader Maâninou**, *Chevalier Paul*, **corsaires de Salé**, **Mohammed Semmar**, *Gabriel d'Abos de Théméricourt*, *Anne Hilarion de Costentin, comte de Tourville*, Jean Baptiste Chevalier de Valbelle « le Tigre »
- **1670-1679 (2)**. **Abdallah ben Aïcha « Benache »**, **Qandil Aouad**, Jean Bart, **Ali Baudry**, Chevalier François-Annibal de Béthune, **Mohammed el-Hâdj Candil**, Chevalier Alain Emmanuel de Coëtlogon de Méjusseaume, **'Ali el-Hâkem**, **Sidi Ahmed Hajji**, Joseph Andrault, marquis de Langeron, **corsaires de Salé**, *Anne Hilarion de Costentin, comte de Tourville*, Jean Baptiste Chevalier de Valbelle « le Tigre »
- **1680-1689 (2)**. **Abdallah ben Aïcha « Benache »**, **Qandil Aouad**, **Ali Baudry**, Chevalier François-Annibal de Béthune, Chevalier Alain Emmanuel de Coëtlogon de Méjusseaume, **Mohammed el-Hâdj Candil**, **'Ali el-Hâkem**, **Mohammed et-Tadj**, *Claude de Forbin*, **Sidi Ahmed Hajji**, **Ali Hakam**, Joseph Andrault, marquis de Langeron, *Jean-Bernard Louis de Saint Jean, baron de Pointis*, *Marc-Antoine de Saint-Pol Hécourt*, **corsaires de Salé**, *Anne Hilarion de Costentin, comte de Tourville*
- **1690-1694 (2)**. **Abdallah ben Aïcha « Benache »**, **Abd er-Rahmân ben Aïcha**, **Mohammed ben Aïcha**, Chevalier François-Annibal de Béthune, **Mohammed el-Hâdj Candil**, Chevalier Alain Emmanuel de Coëtlogon de Méjusseaume, **'Ali el-Hâkem**, **Abdallah Fennich**, *Claude de Forbin*, **Ali Hakam**, Joseph Andrault, marquis de Langeron, **Meïze « le Brave »**, *Jean-Bernard Louis de Saint Jean, baron de Pointis*, *Marc-Antoine de Saint-Pol Hécourt*, **Roussay Reis**, **corsaires de Salé**
- **1695-1699 (1)**. **Abdallah ben Aïcha « Benache »**, **Abd er-Rahmân ben Aïcha**, **Mohammed ben Aïcha**, Chevalier François-Annibal de Béthune, **Mohammed el-Hâdj Candil**, Chevalier Alain Emmanuel de Coëtlogon de Méjusseaume, **'Ali el-Hâkem**, **Abdallah Fennich**, *Claude de Forbin*, **Ali Hakam**, Joseph Andrault, marquis de Langeron, Monsieur de Montauzin, **Roussay Reis**, *Marc-Antoine de Saint-Pol Hécourt*, **corsaires de Salé**
- **1700-1704 (1)**. **Abdallah ben Aïcha « Benache »**, **Abd er-Rahmân ben Aïcha**, **Mohammed ben Aïcha**, Chevalier François-Annibal de Béthune, **Mohammed el-Hâdj Candil**, Chevalier Alain Emmanuel de Coëtlogon de Méjusseaume, **'Ali el-Hâkem**, **Ali Hakam**, Joseph Andrault, marquis de Langeron, *Marc-Antoine de Saint-Pol Hécourt*, **corsaires de Salé**
- **1705-1709 (2)**. **Abdallah ben Aïcha « Benache »**, **Abd er-Rahmân ben Aïcha**, **Mohammed ben Aïcha**, Chevalier François-Annibal de Béthune, *Jacques Cassard*, *Jean Baptiste du Casse*, Chevalier Alain Emmanuel de Coëtlogon de Méjusseaume, **Mohammed el-Hâdj Candil**, **'Ali el-Hâkem**, **Ali Hakam**, Joseph Andrault, marquis de Langeron, *Toussaint Denis Lebeau*, *Marc-Antoine de Saint-Pol Hécourt*, **corsaires de Salé**
- **1710-1714 (2)**. **Abdallah ben Aïcha « Benache »**, **Abd er-Rahmân ben Aïcha**, **Mohammed ben Aïcha**, Chevalier François-Annibal de Béthune, *Jacques Cassard*, *Jean Baptiste du Casse*, Chevalier Alain Emmanuel de Coëtlogon de Méjusseaume, **Alexander Dalzeel**, *Toussaint Denis Lebeau*, **Mohammed el-Hâdj Candil**, **Ali Hakam**, **corsaires de Salé**
- **1715-1717 (1)**. **Abdallah ben Aïcha « Benache »**, **Abd er-Rahmân ben Aïcha**, **Mohammed ben Aïcha**, Chevalier François-Annibal de Béthune, **Alexander Dalzeel**, **'Ali el-Hâkem**, **Ali Hakam**, **corsaires de Salé**
- **1727-1739 (1)**. Chevalier François-Annibal de Béthune, **Richard Coyle**, René Duguay-Trouin « Barbinet », **Abdelhaq Fennich**, **Abdeslam Fennich**, **Ali Hakam**, **El Hachemi Mestari**, **Ahmed ben Hajj Ibrahim Nejjar**, **John Richardson**, **Ali Sabounji**, **corsaires de Salé**
- **1740-1759 (1)**. **Hajj Ali ben Mohamed Aouad**, **Abdelhaq Fennich**, **Abdeslam Fennich**, *Michel Giraudel*, **El Hachemi Mestari**, *George-René Pléville le Pelley*, *Pierre Pilloquin*, **Ali Sabounji**, **corsaires de Salé**
- **1760-1779 (1)**. **Hajj Al-Hashmi ben Hajj Ahmed Aouad**, **Hajj Ali ben Mohamed Aouad**, **Abdeslam Fennich**, *George-René Pléville le Pelley*, *Jean-Baptiste Royer*, **Ali Sabounji**, **corsaires de Salé**, *Louis Simon*, **Joseph Thwaites**
- **1780-1789 (1)**. *Jean-Baptiste Royer*, **Joseph Thwaites**, *Jean Gaspard de Vence*
- **1790-1799 (2)**. *Giuseppe Balaglini*, *Joseph Esprit Chaniel*, *Charabot*, *Hypolite Mordeille « Courte main*,

court bras », Daniel Todd Patterson, *Antoine Sébastien Plassiard*, *Félix Podesta*, *Roumier*, **corsaires de Salé**, **Joseph Thwaites**, *Jean Gaspard de Vence*

- **1800-1814 (2)**. *Giuseppe Balaglini*, *Joseph Bavastro*, *Michel Bavastro*, *Joseph Esprit Chaniel*, *Charabot*, *Josse Coots*, *Michèle Copello*, *De Mutti*, *Escoffier*, *Michel Figuri*, *Michel Garat*, *Hypolite Mordeille « Courte main, court bras »*, Daniel Todd Patterson, *Antoine Sébastien Plassiard*, *Charles Lucien de Boissi Prevost*, *Rafetti*, *Roumier*, **corsaires de Salé**
- **1815-1829 (1)**. *Charabot*, **Benito de Soto**, *Hypolite Mordeille « Courte main, court bras »*, *Félix Podesta*, *Roumier*, **corsaires de Salé**,
- **Après 1830 (1)**. **Corsaires de Salé**, **Benito de Soto**

Indes Occidentales

- **1400-1499 (1)**. *John Cabot*
- **1500-1549 (1)**. *James Aldey*, *Thomas Auber*, *Sylvestre Billes*, *Cardin d'Esqueville-Bléville*, *Guyon d'Estimauville*, *William Hawkins (le père)*, *William Hawkins (le fils)*, *Giovanni da Verrazano*
- **1550-1575 (2)**. *James Aldey*, Pedro Menéndez de Avilés, *Robert Blondel*, *Vincent Bocquet*, *Robert Bolton*, *Francis Drake*, *Sir Martin Frobisher*, *James Hampton*, *John Hawkins*, *François Le Clerc « Jambe-de-bois »*, *Guillaume Le Testu*, *John Lovell*, *John Oxenham*, *James Raunse*, **Jacques de Sores**
- **1576-1599 (2)**. *Willem Barrentz*, *John Burough*, *Thomas Cavendish*, *William Craston*, *John Davis*, *Bernard Drake*, *Francis Drake*, *John Drake*, *Thomas Drake*, *Sir Martin Frobisher*, *Sir Michael Geare*, *Sir Richard Grenville*, *John Hawkins*, *Richard Hawkins*, *William Irish*, *William Lane*, *Ralph Lee*, *Nicholas Lisle*, *Stephen Michell*, *Christopher Newport*, *John Oxenham*, *William Parker*, *Walter Raleigh*, *John Thomas*, *Olivier Van Noort*, *Edward Wynter*, *John Wynter*
- **1600-1624 (3)**. *Nathaniel Butler*, **Sussex Camoc**, Don Luis Fajardo de Córdoba, **Peter Easton**, *Daniel Elfrith*, *Michael Geare*, *Piet Heyn*, *Henry Hudson*, *Jan Jacobsen*, *Willem Jacobszoon*, *Hillebrandt Janszoon*, *Cornelis Corneliszoon Jol « Jambe de bois »*, **John Jupe**, *François Levasseur*, *Jacques l'Hermite*, *Diego de Los Reyes « El Mulato »*, **Henry Mainwaring**, *David Middleton*, **John Nutt**, *William Parker*, *Walter Raleigh*, *Pieter Shouten*, *Vice-Amiral Gheen Huygen Schapenham*, *Contre-Amiral Julius Wilhelm Van Verschoor*, *Jacob Willekens*, *Hendrick Worst*
- **1625-1649 (4)**. *Samuel Axe*, *Abraham et Willem Albertszoon Blauvelt*, **Dixey Bull**, *Nathaniel Butler*, **William Claiborne**, Thomas Cornwaleys, *Daniel Elfrith*, Cuthbert Fenwick, **Moses Cohen Henriques**, *Piet Heyn*, *Pieter Andriaanszoon Ita*, *William Jackson*, *Willem Jacobszoon*, *Hillebrandt Janszoon*, *Cornelis Corneliszoon Jol « Jambe de bois »*, *Pierre Le Grand*, *François Levasseur*, *Diego de Los Reyes « El Mulato »*, **Hendrick Jacobszoon Lucifer**, Antonio Maldonado de Texeda, **Robert Martin**, **Prince Maurice du Rhin**, **Lewis Morris**, *Petit*, *Pierre Le Grand*, **James Reiskimmer**, *William Rous*, *Pieter Shouten*, *Kempo Sebada*, **Thomas Smith**, **Hans Van Meghlyn**, *Johannes Van Walbeeck*, *Peter Wallace*, *Jacob Willekens*, *Hendrick Worst*
- **1650-1659 (4)**. *Adam*, **Pierre Bart « Bréat »**, **Charlotte de Berry**, *Abraham et Willem Albertszoon Blauvelt*, **Sussex Camoc**, **William Claiborne**, *Delisle*, *Pierre Franc*, *Gerrit Gerritsen « Roc le Brésilien »*, *Thomas Gregge*, *Richard Guy*, **Moses Cohen Henriques**, **Edward Hull**, *William James*, *Daniel Johnson*, *Pierre Le Grand*, *Anne Le Roux*, *François Levasseur*, *Lormel*, *Diego de Los Reyes « El Mulato »*, **David Jan Marteen**, **Robert Martin**, **Prince Maurice du Rhin**, **Henry Morgan**, *Christopher Myngs*, *Jan Petersen*, *Jean Picart « Champagne »*, *Pierre Le Grand*, **Prince Rupert du Rhin**, *Kempo Sebada*, **Thomas Veale**, *Elias Watts*, **Morris Williams**
- **1660-1669 (11)**. *Adam*, *Allen*, *Michel d'Artigny « le Basque »*, *John Aylett*, **Pierre Bart « Bréat »**, *John Bennett*, *Abraham et Willem Albertszoon Blauvelt*, *Joseph Bradley*, **Alexandre Bras-de-fer**, *Bartel Brandt*, *Coon De Brauns*, **Brenningham**, *Adam Brewer*, *George Brimacain*, *John Bull*, **Bernard Claesen « Spierdijck »**, **William Claiborne**, *Nathaliel Cobham*, **John Cole**, *Edward Collier*, *Henry Costing*, *Rudolph Court*, **John Coxon**, *Delisle*, *Zachariah Delmcourt*, *Edward Dempster*, *Jean Duglas*, *Dumangle*, *Dumoulin*, *Antoine Dupuis*, *Patrick Dunbar*, *Jacob Fackman*, *Pierre Franc*, Jacques de Pardieu, sieur de Franquesnay, *George Freebourne*, *Gerrit Gerritsen « Roc le Brésilien »*, *William Goodlad*, *Goodly*, **Nathaniel Gordon**, *Thomas Gregge*, *Richard Guy*, *Charles Hadsell*, *Hansel*, Contre-amiral John Harman, **Jan Harmensen**, *Herdue*, *Jackman*, *William James*, *Daniel Johnson*, *Minor Johnson*, *Robert Jordan*, *Roger Kelly*, *Laques*, *Sieur de La Ronde*, **Jean Le Gascon**, *Pierre Le Grand*, *Jean Lemaire*, **François Le Sage**, *Jean Linaux*, *Lormel*, *Diego de Los Reyes « El Mulato »*, *Louis*, *Richard Ludbury*, *Malherbe*, *Edvardt Mansveldt*, **David Jan Marteen**, *Adrian Mitchell*, *Daniel Monbars « l'Exterminateur »*, **Jean Moreau**, **Henry Morgan**, **John Morris**, **Milner Mugford**, *Robert Munden*, *Christopher Myngs*, *Richard Norman*, *Bertrand Denis d'Ogeron, sieur de la Brouëre*, *Nau L'Olonnais*, Capitaine Peralta, *Jan Petersen*, *Pierre Le Grand*, *Pierre Hantot « le Picard »*, *Philippe du Plessis*, *Richard Powell*, *Lawrence Prince*, *John Purdue*, *John*

Pyne, *Jonas Reekes*, **Jan Erasmus Reyning**, Manuel Ribeiro Pardal, *Nicolas Riou*, *Thomas Rogers*, *Thomas Salter*, **Robert Searle**, *John Shepherd*, *Selnove*, **Stedman**, *Adrian Swaert*, **Charles Swan**, *Clement Symons*, **Charles Tavernier « Le Lyonnais »**, *Richard Taylor*, **Roger Taylor**, *Humphrey Thurston*, **François Trébutor « Le Gascon »**, *Moïse Vauquelin*, *Vent-en-Panne*, René de Gousabats, sieur de Villepars, **La Vivon**, *Wade*, *Henry Wells*, **John Waitling**, *Thomas Whetstone*, **William Whiting**, *Maurice Wili*, **Morris Williams**, **Gillis Delicaet « Yallahs »**

- **1670-1679 (12)**. *Jurriaen Aernouts*, **Nicolas Amon « Grenezé »**, **Cornelis Andriessen**, **Michiel Andriessen**, **Archambaud**, *Michel d'Artigny « le Basque »*, *William Barnes*, **Pierre Bart « Bréat »**, Sir William Beeston, **John Bennett**, **Jean Bernanos**, **Jean Blot**, **Joseph Bradley**, **Coon De Brauns**, *Adam Brewer*, **Nicolas Brigaut**, *George Brimacain*, **James Browne**, **Charles**, **Bernard Claesen « Spierdijck »**, **Edward Collier**, *Pieter Constant*, **John Cook**, *John Coxon*, **William Curson**, *William Dampier*, *Daniel*, *John Deane*, *Edward Dempster*, *Delander*, *Marie-Anne « Dieuleveult »*, **Richard Dobson**, **Dumangle**, *Dumoulin*, **Patrick Dunbar**, *Claude de Forbin*, Jacques de Pardieu, sieur de Franquesnay, *Gerrit Gerritsen « Roc le Brésilien »*, *Pierre Gouin*, **Laurens de Graaf**, **Michel de Grammont**, **Greaves « Red Leg »**, *William Griffin*, **Diego Grillo**, *Richard Guy*, *Charles Hadsell*, *Pierre Hantot « le Picard »*, **Jan Harmensen**, **Peter Harris** (l'oncle), **Peter Harris** (le neveu), **Thomas Harris**, *Hewet*, Peter Heywood, **Pieter Jansen**, **Johnson**, *Daniel Johnson*, **Peter Johnson**, **Joseph**, **Roger Kelly**, *Lassonde*, *Nicolas Le Fée*, **Jean Le Gascon**, **Pierre Lelong**, *Charles Lemaire*, *Bernard Lemoigne*, **François Le Sage**, **Jean Linaux**, **Diego de Los Reyes « El Mulato »**, **Richard Ludbury**, **Thomas Macket**, **David Jan Marteen**, *David Marten*, *Mathieu*, *Adrian Mitchell*, *Daniel Monbars « l'Exterminateur »*, **Henry Morgan**, **John Morris**, Samuel Mosely, *John Neville*, **Richard Norman**, *Bertrand Denis d'Ogeron, sieur de la Brouërre*, **Thomas Paine**, Capitaine Peralta, *Jean Picart « Champagne »*, *Bartolomé de La Cueva « Le Portugais »*, **Richard Powell**, *Lawrence Prince*, **John Pyne**, **Jacques Raveneau de Lussan**, *George Reaves*, **Jonas Reekes**, **Jan Erasmus Reyning**, **John Rhoades**, *André Ribault*, Manuel Ribeiro Pardal, **Peter Roderigo**, **Thomas Rogers**, **Richard Sawkins**, **Robert Searle**, **Bartholomew Sharpe**, **John Shepherd**, **John Springer**, **George Spurre**, *John Stel*, **Charles Swan**, **Clement Symons**, **Charles Tavernier « Le Lyonnais »**, **Richard Taylor**, **Roger Taylor**, **Humphrey Thurston**, **Jean Tocard**, **François Trébutor « Le Gascon »**, *Moïse Vauquelin*, *Vent-en-Panne*, René de Gousabats, sieur de Villepars, **John Waitling**, **Francis Weatherborn**, **Henry Wells**, *John Wentworth*, **Francis Witherborn**, **William Whiting**, **William Wright**, **Gillis Delicaet « Yallahs »**
- **1680-1689 (10)**. **Robert Allison**, **Nicolas Amon « Grenezé »**, **Michiel Andriessen**, **Archambaud**, *Michel d'Artigny « le Basque »*, **Joseph Bannister**, **Pierre Bart « Bréat »**, **John Beare**, **Jean Bernanos**, **Jean Blot**, **George Bond**, **Nicolas Brigaut**, **Brouage**, *Jean Baptiste du Casse*, *Jeremiah Conway*, **John Cook**, *Jan Cornelissen*, *Guy Coustard*, *John Cox*, **John Coxon**, **William Coward**, **James Cowley**, **William Dampier**, **Daniel**, **Edvardt David**, *Dedran*, **Philippe Demesoile**, *Marie-Anne « Dieuleveult »*, *Jean Doublet*, **Duchesne**, *Sieur Dumesnil*, **John Eaton**, **Cornelius Essex**, **Jacob Evertsen**, **Jean Fantin**, *Claude de Forbin*, Jacques de Pardieu, sieur de Franquesnay, *Gerrit Gerritsen « Roc le Brésilien »*, *Pierre Godefroy*, **Christopher Goffe**, *Pierre Gouin*, **Laurens de Graaf**, **Graham**, **Michel de Grammont**, **Greaves « Red Leg »**, **François Grogniet « Cachemarée »**, Mateo Guarín, **Thomas Handley**, *Jacob Hall*, **Jean Hamelin**, **Pierre Hantot « le Picard »**, Peter Heywood, Charles Howard de Carlisle, *Jocard*, **Cornelius Kelly**, **William Knight**, **Pierre Lagarde**, *Lassonde*, *François Le Fer du Pin*, **Pierre Lelong**, *Charles Lemaire*, *Bernard Lemoigne*, **François Le Sage**, **William Lewis**, **Thomas Macket**, *John Markham*, **François Massertie**, Biagio Michele, Giovanni Michele, Capitaine Mitchell, *Etienne de Montauban « Le Courageux »*, Henry Morgan, **Richard Morton**, *Nathaniel North*, **Peter Pain**, **Thomas Paine**, *Jacques Pednau*, Capitaine Peralta, *Pierre Perrée du Coudray Sieur de la Villestreux*, **George Peterson**, *Petit*, *Jean Picart « Champagne »*, **Thomas Pound**, *Lawrence Prince*, **Jacques Raveneau de Lussan**, *Cornelis Reers*, **Jan Erasmus Reyning**, *André Ribault*, Willem Riet, **Jean Rose**, George Saint Lo, **Richard Sawkins**, **Bartholomew Sharpe**, Capitaine Thomas Spragg, **John Springer**, **George Spurre**, Capitaine Stanley, **Charles Swan**, Charles Talbot, **Jean Tocard**, **Jean Tristan**, *Nicolaes Van Hoorn*, *Jean Jaham de Vertpré*, **Vigneron**, **John Waitling**, **Jan Willems « Yankey »**, **William Wright**, **John Williams**
- **1690-1694 (5)**. John Aldred, **Robert Allison**, **Archambaud**, **Pierre Bart « Bréat »**, **John Beare**, **Jean Bernanos**, **Père Caraccioli d'Aubigny**, *Jean Baptiste du Casse*, *Guy Coustard*, *John Coxon*, **William Coward**, **Robert Culliford**, **Edvardt David**, *François Daviot*, **Philippe Demesoile**, *Marie-Anne « Dieuleveult »*, *Jean Doublet*, *Sieur Dumesnil*, **Jacob Evertsen**, **Jean Fantin**, **James Gilliam**, **Robert Glover**, *Pierre Godefroy*, Christopher Goffe, **Laurens**

de Graaf, Mateo Guarín, **Jean Hamelin**, *John Hoar*, *Benjamin Hornigold*, **Cornelius Kelly**, *William Kidd*, *François Le Fer du Pin*, *Lawrence*, **Jacques Léger**, **Pierre Lelong**, *Charles Lemaire*, **William Lewis**, **William Masson**, **William May**, **Frederic Misson**, *Moïse*, *Etienne de Montauban « Le Courageux »*, *Nathaniel North*, **Thomas Paine**, *Pierre Perrée du Coudray Sieur de la Villestreux*, *Petit*, **Frederick Phillips**, **Pierre Hantot « le Picard »**, **Thomas Pound**, Capitaine Pudnor, *Reesby*, *André Ribault*, Woodes Rogers (père), **Thomas Tew**, Capitaine Tudor Trevor, **Isaac Veyret « Desmaert »**, **Vigneron**

- **1695-1699 (5)**. John Aldred, **Robert Allison**, **Archambaud**, **Pierre Bart dit « Bréat »**, **John Beare**, **Chevalier Robert de Beauchêne**, John Benbow, **Jean Bernanos**, **Joseph Bradish**, *Jean Baptiste du Casse*, *Guy Coustard*, *John Coxon*, *William Dampier*, **George Dew**, *Marie-Anne « Dieuleveult »*, *Jean Doublet*, *Bertrand Dufresne du Demaine*, *Pierre Godefroy*, **Laurens de Graaf**, Mateo Guarín, **Lewis Guittar**, **Jean Hamelin**, **Hind**, **Thomas Hollingsworth**, *Benjamin Hornigold*, **John James**, *Henry Jennings*, **Cornelius Kelly**, **William Kidd**, *Jean Baptiste Labat*, **Pierre Lelong**, **William Lewis**, *Lowering*, **François Massertie**, **William Masson**, *Etienne de Montauban « Le Courageux »*, *Nathaniel North*, **Thomas Paine**, *Pierre Perrée du Coudray Sieur de la Villestreux*, *Petit*, **Frederick Phillips**, *Jean-Bernard Louis de Saint Jean, baron de Pointis*, Woodes Rogers (père), **Thomas Tew**, **Isaac Veyret « Desmaert »**, *Gaspard With « le Blanc »*, **Emmanuel Wynne**
- **1700-1704 (4)**. John Aldred, **Henry Avery**, **Chevalier Robert de Beauchêne**, John Benbow, **Augustino Blanco**, **Joseph Bradish**, *Jean Baptiste du Casse*, *Antoine Cornelissen*, *Derrick Cornelissen « le Beau Derrick »*, **Edvardt David**, **Delaunay**, *Marie-Anne « Dieuleveult »*, *Jean Doublet*, *Bertrand Dufresne du Demaine*, René Duguay-Trouin « Barbinet », **Miguel Enríquez**, **Laurens de Graaf**, **Lewis Guittar**, *Jacques Habel*, **John Halsey**, *Benjamin Hornigold*, **John James**, *Henry Jennings*, **James Kelley**, **Cornelius Kelly**, **William Kidd**, **Thomas Larimore**, **William Lewis**, **Thomas Paine**, William Passenger, *Pierre Perrée du Coudray Sieur de la Villestreux*, *Pickentham*, *Charles Pickering*, *John Pulling*, **John Quelch**, Woodes Rogers (père), Thomas Walker, **Emmanuel Wynne**
- **1705-1709 (3)**. **Augustino Blanco**, **Black Caesar**, *Jean Baptiste du Casse*, *Stephen Courtney*, *William Dampier*, *Marie-Anne « Dieuleveult »*, *Jean Doublet*, *Thomas Dover*, *Bertrand Dufresne du Demaine*, **Miguel Enríquez**, *Antony Ferry*, *Benjamin Hornigold*, *Henri Robert Jallot*, *Henry Jennings*, **William Lewis** (?), Pierre Morpain, **Thomas Paine**, William Passenger, *Pierre Perrée du Coudray Sieur de la Villestreux*, *Pickentham*, Woodes Rogers (père), Woodes Rogers, **Rowe**, Thomas Walker
- **1710-1714 (3)**. *Leigh Ashworth*, **Augustino Blanco**, **Black Caesar**, *James Carnegie*, *Jacques Cassard*, *Jean Baptiste du Casse*, **John Cockram**, **Alexander Dalzeel**, **Jonathan Darwell**, *Jean Doublet*, René Duguay-Trouin « Barbinet », **Miguel Enríquez**, **Thomas Goldsmith**, **Benjamin Hornigold**, *Henri Robert Jallot*, *Henry Jennings*, **William Lewis** (?), **Matthew Low**, **John Martel**, **Montigny la Palisse**, William Passenger, *Pickentham*, **Daniel Stillwell**, **Thomas Terril**, Thomas Walker, **John West**, *John Wills*
- **1715-1717 (7)**. **Leigh Ashworth**, **John Auger**, Jonathan Barnet, **Thomas Barrow**, **Charles Bellamy**, **Samuel Bellamy**, **Augustino Blanco**, **Jean Bondavais**, **Major Stede Bonnet**, **Louis de Bourre**, Nathaniel Brooker, **John Brown**, **Nicholas Brown**, **Phileas Bunce**, **Thomas (ou Joseph ou Josiah) Burgess**, **Black Caesar**, **James Carnegie**, **John Carter**, **Thomas Carter**, **Thomas Carter**, **Thomas Cocklyn**, **John Cockram**, **Joseph et Philip Cockram**, **Christopher Condent**, **Stephen James de Cossey**, **Arthur Davis**, *Jean Doublet*, **Edward England**, **Miguel Enríquez**, **George Fetherston**, **James Fife**, John Harrisson, **Benjamin Hornigold**, **Henry Jennings**, **Walter Kennedy (celui de l'équipage de Martel)**, **Francis Lesley**, **Louis Le Bour**, **Olivier Le Vasseur « La Bouche »**, **William Lewis** (?), *Samuel Liddel*, **William Ling**, **Lithgow**, **Matthew Low**, **Dennis Macarty**, **John Martel**, **William Moody**, **Thomas Morris**, **Thomas Nichols**, **Richard Noland**, **Montigny la Palisse**, William Passenger, **Major Penner**, *Pickentham*, **Richards**, **Francis Rossoe**, **George Roundsivel**, **Richard Sample**, **Daniel Stillwell**, **Edward Teach**, **Thomas Terril**, **Joseph Thomson** (?), **Charles Vane**, **Simon Van Vorst**, Thomas Walker, **Paulsgrave Williams**, **John Wills**, **Christopher Winter**, **Charles Yeats**
- **1718-1720 (8)**. Leigh Ashworth, **John Auger**, Jonathan Barnet, **Thomas Barrow**, **Charles Bellamy**, **Augustino Blanco**, Jean Bondavais, **Major Stede Bonnet**, **Nicholas Brown**, **Phileas Bunce**, **Thomas (ou Joseph ou Josiah) Burgess**, **Black Caesar**, **James Carnegie**, **Thomas Carter**, **Eric Cobham**, **Thomas Cocklyn**, **John Cockram**, **Joseph et Philip Cockram**, **John Cole**, **Christopher Condent**, **Joseph Cooper**, **Arthur Davis**, **Howell Davis**, **Robert Deal**, *Jean Doublet*, *Jean Dufourcq*, **Edward England**, **Miguel Enríquez**, **George Fetherston**, **James Fife**, **Harry Glasby**, Capitaine Graves, *John Haman*, Fayrer Hall, **Israel Hands**, Benjamin Hornigold, **Walter Kennedy (celui de l'équipage**

de Roberts), Lane, Louis Le Bour, Francis Lesley, Olivier Le Vasseur « La Bouche », William Lewis (?), **William Ling, Lithgow**, Arthur Loan, **Matthew Low**, Matthew Luke, **Dennis Macarty**, Lieutenant Robert Maynard, John Masters, **William Moody, Thomas Morris, Thomas Nichols, Richard Noland, Montigny la Palisse**, William Passenger, **Major Penner**, Pickentham, **Porter, John Rackham**, Colonel William Rhett, **Richards, Bartholomew Roberts**, Capitaine Rogers, Woodes Rogers, **Richard Sample, Robert Sample, Daniel Stillwell, Edward Teach, Thomas Terril, Joseph Thomson, Tuckerman, Charles Vane**, Thomas Walker, John Watkinson, **Paulsgrave Williams, Christopher Winter, Nicholas Woodall, Richard Worley, Charles Yeats**

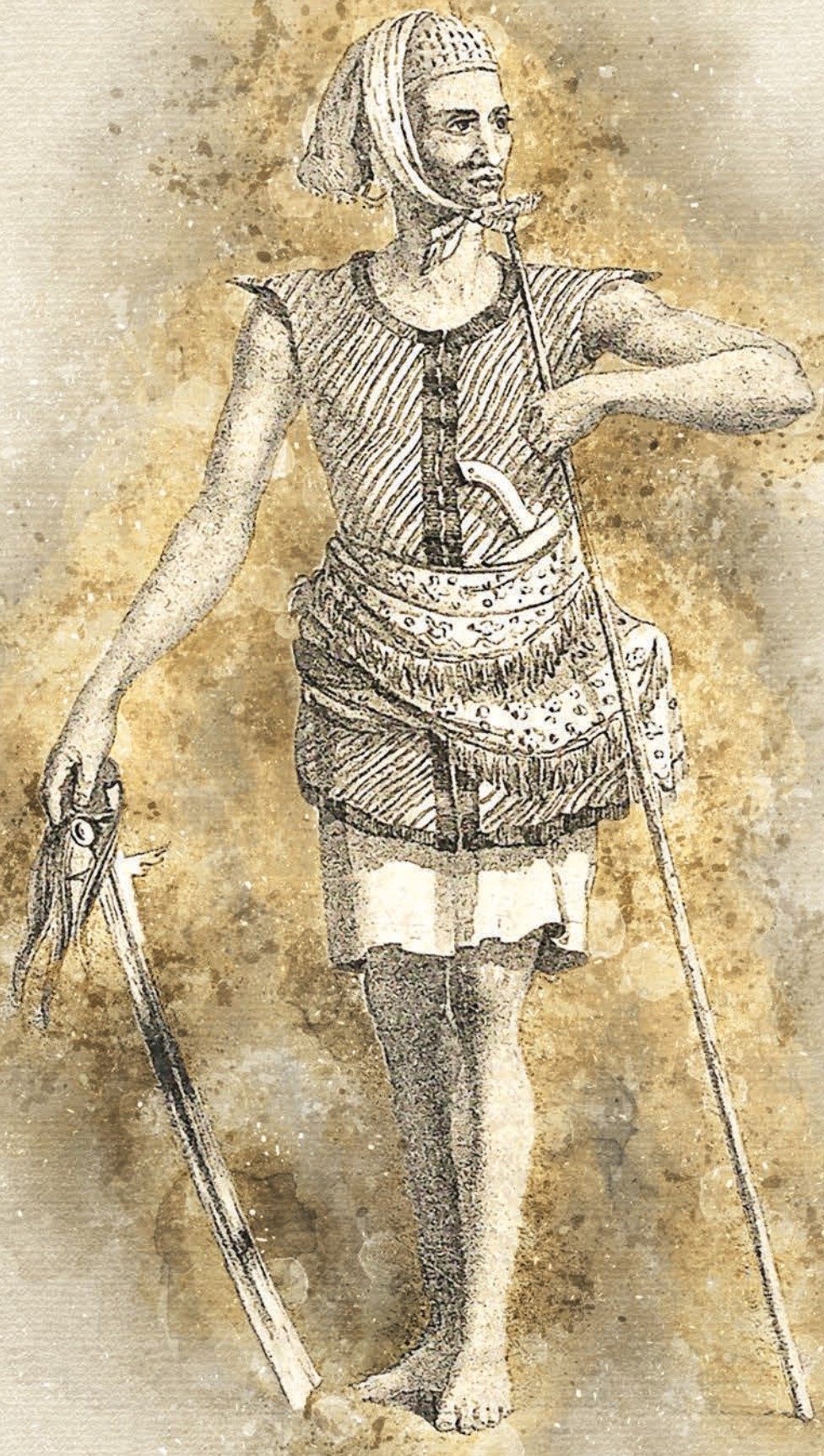
- **1721-1722 (2). Thomas Anstis, Augustino Blanco**, John Brown, **Nicholas Brown, Black Caesar**, Candler, **James Carnegie, Chemineau, Eric Cobham, Joseph Cooper**, *Jean Doublet*, **Miguel Enríquez, John Evans, John Fenn**, Commodore Flowers, Capitaine Gwatkins, **Charles Harris**, John Headland, Humphrey Horme, **Laubé**, *Laws*, **William Lewis** (?), **Edward Low, George Lowther, Matthew Luke, Philip Lyne**, John Massey, **Richard Noland**, Orme, **Phillip Roche**, Woodes Rogers, *John Taylor*, **Brigstock Weaver, Christopher Winter**
- **1723-1724 (3). Thomas Anstis, Augustino Blanco, Nicholas Brown, Black Caesar**, Candler, **James Carnegie, Eric Cobham, John Cockram, Joseph et Philip Cockram, Joseph Cooper**, *Jean Doublet*, **Miguel Enríquez, John Evans, John Fenn**, Commodore Flowers, **Charles Harris, Richard Holland, Laubé, William Lewis** (?), **Edward Low, George Lowther, Philip Lyne**, John Massey, Walter Moore, Orme, William Passenger, **John Phillips, Phillip Roche**, Woodes Rogers, Peter Solgard, *John Taylor*, **Brigstock Weaver, Christopher Winter**
- **1725-1726 (2). Augustino Blanco, Nicholas Brown, Black Caesar, James Carnegie, Eric Cobham, Joseph Cooper, Santiago Dedwanies**, *Jean Doublet*, **Miguel Enríquez, William Fly, Thomas et Mary Harvey, William Lewis** (?), **Philip Lyne**, William Passenger, Woodes Rogers, **Shipton**, Peter Solgard, **Francis Farrington Spriggs**, *John Taylor*, **Christopher Winter**
- **1727-1739 (2).** *Jacques Yves Blondela de Taisy*, **Eric Cobham, Mary Crickett**, *Jean Doublet*, **Miguel Enríquez, Henry Johnson « Henriques l'Anglais », William Lewis** (?), **Maria Lindsey, Pedro Poleas**, Woodes Rogers, **Edmund Williams**
- **1740-1759 (2). Hajj Ali ben Mohamed Aouad**, *Jacques Yves Blondela de Taisy*, *Charles Cary*, **Eric Cobham**, *Mathieu Delarüe, Sieur de Vaudoulin « Face d'Argent »*, *Thomas Hamel Grandpré*, *Pierre Nicolas Guyot du Clos*, *Pierre Etienne Harismendy*, *Martin Lafargue*, *Mathieu Loyson de La Rondinière*, *George-René Pléville le Pelley*
- **1760-1779 (4).** *Jean d'Albarade*, **Hajj Ali ben Mohamed Aouad**, *Jacques Yves Blondela de Taisy*, **Hiram Breakes**, *Charles Cary*, *John Chitty*, *François Cottin*, *Patrick Dowlin*, *Pierre Jean Dupont*, *William Fall*, *Jean Louis Favre*, *Thomas Hamel Grandpré*, *Augustin Harismendy*, *Pierre Etienne Harismendy*, **John Paul Jones**, *Yves Joseph de Kerguelen de Trémarec*, *Jacques Ledos*, **Pierre Lhermitte**, *Mathieu Loyson de La Rondinière*, *Benett Negus*, *George-René Pléville le Pelley*, **John Power**, *William Ripner*, *Jean-Baptiste Royer*, *Pierre Jean Van Stabel*, **Joseph Thwaites**, *Jean Gaspard de Vence*, *P. Tenguy*, **Rachel Wall**
- **1780-1789 (4).** *Jean d'Albarade*, *Jacques Yves Blondela de Taisy*, *Richard Boorn*, *Neville Bucan*, *Charles Cary*, *John Chitty*, *Christophe Codner*, *François Cottin*, *Patrick Dowlin*, *Pierre Jean Dupont*, *William Fall*, *Jean Louis Favre*, **Jose Gaspar**, *Vincent Gauthier*, *Augustin Harismendy*, *Pierre Etienne Harismendy*, *Yves Joseph de Kerguelen de Trémarec*, **Pierre Lhermitte**, *John Moultson*, *Benett Negus*, *William Ripner*, *Jean-Baptiste Royer*, *Pierre Jean Van Stabel*, **Joseph Thwaites, Rachel Wall**
- **1790-1799 (4).** *Jean d'Albarade*, *Joseph-Michel Bart*, *Alexandre William Black*, *François Auguste Blanchard*, *Jean Bouteille*, *Job Bunker*, *Charles Cary*, *Courson*, *Jacques Dechaille*, **Jose Gaspar**, *Vincent Gauthier*, *Alexis Grassin*, *Nathan Haley*, *Augustin Harismendy*, *Pierre Etienne Harismendy*, **Jean Laffite, Samuel Mason**, *John Moultson*, *Michel François René Pagelet*, *Jacques François Perroud*, *Jean Rabel*, *François Fidèle Ripaud de Montaudevert*, *William Ripner*, *J. C. Rivière*, *John Robinson*, **Joseph Thwaites**, *Jean Tessier*, *Jean Gaspard de Vence*
- **1800-1814 (5).** *Allègre*, *Louis Michel Aury*, **Joseph Baker**, *Joseph-Michel Bart*, *Alexandre William Black*, *François Auguste Blanchard*, *Job Bunker*, **Henri Caesar**, *Jean Pierre Chazal*, **Trey Cook**, *Courson*, *Nicolas Facio*, **Vincenzo Gambi, Jose Gaspar**, *Vincent Gauthier*, *Alexandre Godfrey*, Bennett Grahame, *Alexis Grassin*, *Nathan Haley*, *Johany « Giani Barbe »*, **Bill Johnston, Edward Jordan**, *Frédéric Laffitte « Dominique »*, **Jean Laffite, Pierre Laffite**, *Gérard Lapointe*, *Le Prieur*, **Samuel Hall Lord, Samuel Mason**, *John Moultson*, John Mullowny, *Michel François René Pagelet*, Daniel Todd Patterson, *Jacques François Perroud*, *François Fidèle Ripaud de Montaudevert*, *William Ripner*, *J. C.*

Rivière, *John Robinson*, *Saunier*, *Victor Sparrow*, *Jean Tessier*, *Vidal*

- **1815-1830 (3)**. *Louis Michel Aury*, *Joseph-Michel Bart*, Commodore James Biddle, Charles Boarman, **Henri Caesar**, **Castillo**, **La Cata**, **Roberto Cofresi**, **Trey Cook**, **Diabolito**, Francisco Francheschi, **Vincenzo Gambi**, **Jose Gaspar**, *Vincent Gauthier*, **François Gautier**, **Charles Gibbs**, *Alexis Grassin*, Francisco Guilfuchi, *Nathan Haley*, **Peter Heaman**, Lieutenant William Inman, **Bill Johnston**, **Jonnia**, Michael Klariman, **Jean Laffite**, **Pierre Laffite**, **Samuel Hall Lord**, **Inckola Monacre**, **Hernández Morales**, John Thomas Newton, Daniel Todd Patterson, David Porter, Sebastian Quevedo, **Raphaelina**, *J. C. Rivière*, Luis Sánchez, John Drake Sloat, **Benito de Soto**, *Jean Tessier*, Lieutenant William H. Watson, James Wigston, **John Williams**, **Dominique You**
- **Après 1830 (1)**. **Castillo**, **Don Pedro Gilbert**, **Albert W. Hicks**, **Samuel Hall Lord**, **Benito de Soto**, **Vallanueva**

Indes Orientales & Mers du Sud

- **1500-1549 (1)**. *Binot Paulmier de Gonneville*, *Pierre de Mondragon*, *Jean Parmentier*, *Raoul Parmentier*, *Piri Reis*, **Brás Sodré**, **Vicente Sodré**
- **1550-1575 (1)**. *Corbet*, *John Oxenham*, *Piri Reis*
- **1576-1599 (2)**. *Willem Barrentz*, *Thomas Cavendish*, *Baltazar de Cordes*, *John Davis*, *Thomas Doughty*, *Francis Drake*, *Thomas Drake*, *Richard Hawkins*, *Cornelis de Houtman*, *James Lancaster*, *Balthazar de Moucheron*, **Shirahama Kenki**, *Olivier Van Noort*, *John Oxenham*, *John Thomas*
- **1600-1624 (1)**. *Hendrik Brouwer*, *Baltazar de Cordes*, *John Davis*, *Richard Hawkins*, *Sir William Hawkins*, *Piet Heyn*, *James Lancaster*, *Pieter Esaiasz de Lint*, *David Middleton*, *Olivier Van Noort*, *Joris Van Spielbergen*
- **1625-1649 (3)**. *Pierre Berthelot*, *Hendrik Brouwer*, **Cheng Chi Lung**, *Coeb*, **Sir William Courteen**, *Jacques l'Hermite*, **Quail**, *Vice-Amiral Gheen Huygen Schapenham*, *Contre-Amiral Julius Wilhelm Van Verschoor*, *Johannes Van Walbeeck*, **Wang Zhi**, **John Weddell**
- **1650-1659 (4)**. **Cheng Chi Lung**, **Kuo-hsing Yeh**, **Wang Zhi**
- **1660-1669 (4)**. **Cheng Chi Lung**, **Zheng Jing**, **Kuo-hsing Yeh**
- **1670-1679 (3)**. **Zheng Jing**
- **1680-1689 (5)**. **Robert Allison**, **Philip Babington**, **Adam Baldridge**, **Jean Blot**, George Bond, **Zheng Jing**, **James Cowley**, **John Cox**, **John Coxon**, **William Dampier**, **Edvardt David**, **John Eaton**, **Cornelius Essex**, *Claude de Forbin*, **François Grogniet « Cachemarée »**, **John Hand**, **Peter Harris** (l'oncle), **Peter Harris** (le neveu), **William Knight**, **Samuel Leigh**, **Pierre Lelong**, **John Markham**, **François Massertie**, **Richard Morton**, **Pierre Hantot « le Picard »**, **Jean Rose**, **Richard Sawkins**, **Bartholomew Sharpe**, **Charles Swan**, **Francis Townley**, **John Waitling**, **Jan Willems « Yankey »**
- **1690-1694 (2)**. **Robert Allison**, **Angora**, **Adam Baldridge**, **Samuel Burgess**, **Père Caraccioli d'Aubigny**, **John Coxon**, **Robert Culliford**, **Delaunay**, **Joseph Farrell**, **François Massertie**, **William Masson**, **William May**, **Frederic Misson**, **Frederick Phillips**, **John Steel**, **Ralph Stout**, **Thomas Tew**, **Ort Van Tyle**, **Isaac Veyret « Desmaert »**,**William Want**
- **1695-1699 (6)**. **Robert Allison**, **Angora**, **Conajee Angria**, **Henry Avery**, **Adam Baldridge**, *Jacques Gouin de Beauchêne*, **Philip Bobington**, **George Booth**, **Joseph Bradish**, **Brown**, **Samuel Burgess**, **Père Caraccioli d'Aubigny**, **Dirk Chivers**, **Thomas Collins**, **James Croft**, **Robert Culliford**, **Alexander Dalzeel**, *William Dampier*, **Delaunay**, **Joseph Farrell**, **John Hoar**, **Samuel Inless**, **John Ireland**, **James Kelley**, **William Kidd**, Commodore James Littleton, **François Massertie**, **William Masson**, **William May**, **Frederic Misson**, **Nathaniel North**, **Frederick Phillips**, **William Read**, Capitaine Rumsey, Joseph Skinner, **John Steel**, **Ralph Stout**, **Thomas Tew**, **Ort Van Tyle**, **Isaac Veyret « Desmaert »**, **Thomas Wake**, *Philip Walsh*, **William Want**, Capitaine White, **Thomas White**, **David Williams**
- **1700-1704 (4)**. **Conajee Angria**, **Henry Avery**, **George Booth**, **John Bowen**, **Joseph Bradish**, **Brown**, **Samuel Burgess**, **Christian**, **Thomas Collins**, *Pierre Perrée du Coudray de la Villestreux*, **Alexander Dalzeel**, *William Dampier*, **Edvardt David**, **Thomas Howard**, **John James**, **Achen Jones**, Commodore James Littleton, **Nathaniel North**, **James Plantain**, *Alain Porée du Breil*, **William Read**, Commodore Richards, Capitaine Rumsey, **Ort Van Tyle**, *Philip Walsh*, Capitaine White, **Thomas White**, **David Williams**, **Thomas Williams**
- **1705-1709 (4)**. **Conajee Angria**, **Christian**, **Thomas Collins**, *Pierre Perrée du Coudray de la Villestreux*, **Alexander Dalzeel**, *William Dampier*, *Thomas Dover*, **John Halsey**, **John James**, **Achen Jones**, **William Kidd**, **Nathaniel North**, **James Plantain**, Woodes



Rogers, **Rowe**, **Ort Van Tyle**, **Thomas White**, **David Williams**, **Thomas Williams**

- **1710-1714 (4)**. **Conajee Angria**, **Thomas Collins**, *Stephen Courtney*, **Alexander Dalzeel**, *Thomas Dover*, **James Plantain**, Woodes Rogers, *Philip Walsh*, **Thomas Williams**
- **1715-1717 (3)**. **Conajee Angria**, Berlew, Charles Boone, **Manuel de Castro**, **Thomas Collins**, Alexander Hamilton, **James Plantain**, Weekes, **Thomas Williams**
- **1718-1720 (4)**. **Conajee Angria**, **Charles Bellamy**, Charles Boone, Walter Brown, **Thomas Collins**, **Christopher Condent**, **William Condon**, Dogget, Jeremiah Easthope, **England**, **Edward England**, Herring, **Johnson**, Kirby, Maine, Mackra, Thomas Mathews, **James Plantain**, **Roberts**, **Jasper Seagar**, **John Taylor**, Upton, **Paulsgrave Williams**, **Thomas Williams**, Woodward
- **1721-1722 (4)**. **Conajee Angria**, Charles Boone, Cockburn, **Thomas Collins**, **William Condon**, Robert Cowan, Dogget, **Charles Harris**, Herring, Sir Robert Johnson, **Olivier Le Vasseur « La Bouche »**, Lewis, Maine, Thomas Mathews, Eustace Peacock, **James Plantain**, **Jasper Seagar**, Stanton, **John Taylor**, **Paulsgrave Williams**, David Wilkie
- **1723-1724 (3)**. **Conajee Angria**, **Thomas Collins**, **Charles Harris**, **Olivier Le Vasseur « La Bouche »**, **James Plantain**
- **1725-1726 (3)**. **Conajee Angria**, **Thomas Collins**, **Olivier Le Vasseur « La Bouche »**, **James Plantain**
- **1727-1739 (5)**. **Conajee Angria**, **Mannajee Angria**, **Sakhajee Angria**, **Sumbhajee Angria**, **Toolajee Angria**, **Yessajee Angria**, Commodore Bagwell, **John Cornélius**, **Olivier Le Vasseur « La Bouche »**, Radford Nunn, **James Plantain**
- **1740-1759 (4)**. **Mannajee Angria**, **Toolajee Angria**, **Sumbhajee Angria**, **Hajj Ali ben Mohamed Aouad**, Ballajee Bajee Rao, *Pierre Adrien Berlamont*, Cheyne, Clive, Hough, Inchbird, William James, **Ben Johnson**, **Rahmah ibn Jabir al-Jalahimah**, Langworth, Thomas Leake, Commodore Lisle, Ramajee Punt, Scott, Watson
- **1760-1779 (2)**. **Rughoojee Angria**, **Hajj Ali ben Mohamed Aouad**, **Count Maurycy Beniowski**, **Hiram Breakes**, **Clive**, **Ben Johnson**, Yves *Joseph de Kerguelen de Trémarec*, *Jean Vicent Morice*, **Rahmah ibn Jabir al-Jalahimah**, *Yves Tanguy*, *Wicker*
- **1780-1789 (2)**. **Rughoojee Angria**, *Jean Marie Advisse Desruisseaux*, *Jean d'Albarade*, *Mathurin Barbaron*, *Chenu*, **Fletcher Christian**, **Count Maurycy Beniowski**, **Jean Laffite**, **Rahmah ibn Jabir al-Jalahimah**, *Yves Tanguy*, *Julien Nicolas de la Villecollet*
- **1790-1799 (3)**. **Rughoojee Angria**, *Nicolas Adam*, *Jean d'Albarade*, *Albert*, *Guillaume Marie Angenard*, *Barthe*, **Cheng Yi**, *Courson*, *Jean-Maris Dutertre*, *Jean François Hodoul*, **Jean Laffite**, *François Thomas Le Même*, *Louis Levaillant*, *Pierre Louis Lhermitte*, *Reynaud*, *François Fidel Ripeau de Montaudevert*, **Rahmah ibn Jabir al-Jalahimah**, *François Fidèle Ripaud de Montaudevert*, *Robert Surcouf*, *Yves Tanguy*, *Julien Tréhouart des Chesnais*, *Jean François Verron*
- **1800-1814 (12)**. *Guillaume Marie Angenard*, **Cai Qian**, **Charlotte Badger**, *Hyppolyte de Bouchard*, **Chang Pao Tsai**, **Cheng Yi Sao**, **Cheng Yi**, *Courson*, *Jean-Maris Dutertre*, John Ferrier, *Jean François Hodoul*, *François Thomas Le Même*, *Pierre Louis Lhermitte*, Fleetwood Pellew, *Joseph Prader-Niquet*, *François Fidel Ripeau de Montaudevert*, **Rajah Raga**, **Rahmah ibn Jabir al-Jalahimah**, *François Fidèle Ripaud de Montaudevert*, *Nicolas Surcouf*, *Robert Surcouf*, *Julien Tréhouart des Chesnais*, *Jean François Verron*
- **1815-1829 (4)**. **Rajah Agi Bota**, **Charlotte Badger**, *Hyppolyte de Bouchard*, **Bennett Grahame *alias* Benito Bonito « Bloody Sword »**, *Jean François Hodoul*, **Jørgen Jørgensen**, *Pierre Louis Lhermitte*, Daniel *Joseph Prader-Niquet*, *François Fidel Ripeau de Montaudevert*, **Rajah Raga**, **Rahmah ibn Jabir al-Jalahimah**, **Sinada**, **Benito de Soto**, *Jean François Verron*
- **Après 1830 (3)**. **Tuanku Abbas**, **Rajah Agi Bota**, **Eli Boggs**, *Hyppolyte de Bouchard*, **Chui A-Poo**, **William Henry Hayes**, **Hon-Cho Lo**, **Rajah Raga**, **Shap Ng-tsai**, **Benito de Soto**