

Journal de la frégate du Roi l'Hermione de 32 canons, commandée par Mr de Latouche, lieutenant de vaisseau.

La campagne commencée le 23 janvier 1780 et finie le 26 février 1782

(Réf AN : Carton 119, n° 13)

Etat-major de la frégate

Messieurs :

de la Touche Lieutenant de vaisseau
 Duquesne Lieutenant de vaisseau

Mullon Officier auxiliaire
 de Villemarais idem
 Gourg idem
 Félix de la Palisse Officier bleu

de Traversay Garde de la marine
 Desbiare idem
 Lassalle idem

Le Révérend père St Andrieu Augustin,
 aumônier
 Fabret, Chirurgien major

Proportions de la frégate :

| | |
|-------------------------------|------------------|
| Longueur totale | 136 pieds |
| Largeur au milieu | 34'. 6 pouces |
| Creux | 17'. 8". |
| Hauteur de la quille. | 1'. 2". 6 lignes |
| Epaisseur de la fausse quille | 3". |
| Grand mât | 84'. |
| Mât de misaine | 78'. |
| Mât d'artimon | 51'. |
| Beaupré | 50'. |
| Grand mât de hune | 52'. |
| Petit mât de hune | 52'. |

| | |
|---------------------------|---------|
| Perroquet de fougue | 40'. |
| Grand perroquet | 38'. |
| Petit perroquet | 36'. |
| Perruche | 23'. |
| Bâton de foc | 38'. |
| Grande vergue | 78' 6". |
| Vergue de misaine | 72'. |
| Vergue ou corne d'artimon | 36'. |
| Civadière | 56'. |
| Vergue du grand hunier | 56'. |
| Vergue du petit hunier | 54'. |
| Vergue sèche | 54'. |
| Vergue de grand perroquet | 36'. |
| Vergue de petit perroquet | 34'. |
| Vergue de perruche | 23'. |
| Contre civadière | 34'. |
| Bâton de pavillon | 34'. |

Janvier 1780

La frégate a été doublée en cuivre; on y a appliqué 1 100 feuilles. Voici le procédé que l'on a suivi pour cette opération. Après avoir chauffé la frégate et rouvert les coutures, on a mastiqué les coutures ainsi que les têtes des clous et les chevilles avec du mastic de vitrier, après quoi, on a passé un brai gras très chaud sur lequel on a appliqué immédiatement une feuille de papier que l'on a enduit d'un léger goudron après quoi on a posé les feuilles de cuivre. On a mis une fausse quille de 3 pouces à la frégate et un boudin de 2 pouces 1/2 à la flottaison. La frégate ne s'est trouvée que 9 lignes d'arc. La frégate relevée de carène tirait d'eau avec le doublage en cuivre, derrière : 11', 10",

devant : 9', 1". Différence : 2', 9".

Il a été embarqué 77 tonneaux de lest en fer et :

Tirant d'eau sur ce lest derrière : 13', 3", devant : 10', 5". Différence : 2', 10".

Embarqué six mois de vivres pour 306 personnes, non compris ... d'eau, 26 canons de 12 £, 8 de 6 £, 10 pierriers d'une livre, 4 d'une demie livre, 4 obusiers. Le bâtiment tout armé tirait d'eau derrière : 16', 6", devant : 14', 7". Différence : 1', 5", 6".

Mouillé à l'avant garde le 15, la revue s'est passée le 17 et on a constaté l'état de l'équipage comme il suit :

Extrait de l'équipage de la frégate l'Hermione

1 - maître
1 - second maître
2 - contremaîtres
1 - bosseman
1 - patron de chaloupe
1 - patron de canot
6 - quartiers maîtres
1 - maître pilote
1 - second pilote
2 - aides pilotes
1 - maître canonnier
1 - second maître canonnier
16 - aides canonniers
1 - maître charpentier
1 - aide charpentier
1 - maître calfat
1 - second maître calfat
1 - aide calfat
1 - maître voilier
1 - aide voilier

44 - officiers mariniers

12 - gabiers

9 - timoniers

131 - matelots

35 - soldats, y compris les bas officiers

231 - hommes d'équipage

71 - surnuméraires

302 - personnes en tout

Surnuméraires

Etat major : 8

Gardes de la marine : 3

Volontaires : 8

Secrétaire : 1

Pilote côtier : 1

Chirurgiens : 3

Gens du munitionnement : 4

Boulangier : 1

Cuistres¹ : 1

Armurier : 1

Mousses : 31

Domestiques : 9

Total : 71

Dimanche 23 janvier 1780

Appareillé à 2 heures après midi. Les vents au Nord Est, j'ai levé l'ancre pour descendre la rivière; mais n'ayant pu éviter le flot par la force du vent, j'ai remouillé.

Lundi 24 janvier 1780

Les vents étant du E.N.E bon frais à trois heures après midi, j'ai appareillé de l'avant-garde sous les deux huniers et la misaine. A 5 heures, ne pouvant pas doubler le coude de Soubise, j'ai remouillé devant le bourg.

Mardi 25 janvier 1780

Les vents ayant forcés au N.E et ne me permettant pas de me faire halier à la cordelle, j'ai resté mouillé à Soubise.

Mercredi 26 janvier 1780

A 4 heures 1/2 après midi, les vents au N.O. petit frais, j'ai levé l'ancre après avoir envoyé 150 hommes dans la prairie pour

¹ Il s'agit bien entendu d'un cuisinier.

me haler à la cordelle. A 7 heures 1/2, j'ai mouillé au Vergeroux où je me suis amarré à quatre amarres.

Samedi 29 janvier 1780

Ayant reçu l'ordre d'aller croiser dans le golfe de Gascogne, à 11 heures 1/4 du matin, les vents de l'est gros frais, j'ai appareillé du Vergeroux à midi et demi. J'ai doublé l'île d'Aix à 2 heures, j'ai couru un bord au S.S.E pour doubler Lavardin à 4 heures. J'ai mouillé dans la rade de la Palisse dans le N.E. 1/4 E à Riverdon par 5 brasses fond de vase au cours de basse mer.

La pointe de St Martin au N.O. 1/2 O, la pointe au Sablanceau au S.S.O, la pointe du Plomb au E 1/4 S.E.

Dimanche 30 janvier 1780

Les vents à l'est gros frais, j'ai resté mouillé en rade de la Palisse pour faire l'établissement des quarts et la disposition de mon équipage pour le combat.

Lundi 31 janvier 1780

A 1 heures 1/2 après midi, les vents à l'est gros frais, j'ai appareillé de la rade de la Palisse pour mettre dehors par le pertuis breton. J'ai couru un petit bord au S.S.E pour me relever à 2 heures. J'ai viré et gouverné au N.N.E sous les quatre voiles majeures, deux ris pris dans chaque hunier. A 3 heures, j'ai mis le cap au N.O. 1/4 O. Ayant doublé le banc de St Martin à 4 heures, j'ai relevé la pointe d'Oléron au N. 1/2 O et la tour de la Baleine au S. 1/4 SE, sur quoi j'ai pris mon point de départ par 46° 22' de latitude et 3° 58' de longitude occidentale du méridien de Paris. A 4 heures 1/2, j'ai mis le cap au N.O; à 10 heures, au N.N.O, à 1 heure 1/4, j'ai fait carguer la grande voile et aussi les huniers sur le ton.

Mardi 1er février 1780

A 3 heures du matin, j'ai mis à la cape à la misaine. A 6 heures 3/4, j'ai fait servir sous la misaine le cap au N.O. 1/4 O. Les vents à l'est très gros frais. A 10 heures 1/2, j'ai eu connaissance d'une voile de l'avant. A 11 heures 3/4, je l'ai reconnue pour Hollandais faisant le N.N.E, et depuis hier quatre heures, moment du relèvement d'où j'ai pris mon point de départ, la route m'a valu l'O.N.O. Chemin : 56 lieues 1/2. J'ai observé : 47° 27'. Longitude assurée : 7° 46'.

A 2 heures, j'ai eu connaissance de deux voiles par le bossoir du vent. J'ai gouverné alors au N.O. 1/4 O. J'ai tenu le vent jusqu'au N.O. 1/4 N pour les reconnaître. Un de ces bâtiments ayant mis un pavillon blanc à la tête de son grand mât et tiré deux coups de canon, je les ai tenu pour suspects. En conséquence, j'ai viré de bord et me suis mis aux mêmes amures qu'eux pour essayer ma marche. N'ayant pas tardé à m'apercevoir de la supériorité que j'avais sur eux, j'ai diminué de voiles et peu après, j'ai repris les amures à tribord, le cap au N.N.E sous les deux huniers amenés sur le ton. Ce bâtiment étant par mon travers au vent, continuant sa route sans y rien changer, et me présentant le travers, m'a permis de lui compter 12 ou 13 sabords en batterie. Ayant perdu de vue celui qui le suivait, j'ai amené mes basses voiles dans l'intention de virer dans ses eaux pour l'aller attaquer. Comme je me disposais à cette manoeuvre, j'ai eu connaissance d'un second bâtiment de par l'avant à moi que j'ai jugé être aussi une frégate. Alors, j'ai pris le parti de virer lof pour lof et de gouverner au S.O. 1/4 S sous les quatre voiles majeures. A 4 heures, j'ai découvert un troisième bâtiment qui me restait au S.S.O et qui faisait route sur moi, ce qui m'a contraint d'arriver encore de deux quarts et de prendre chasse sérieusement. Jusque là, la frégate la plus près de moi n'avait apporté aucun

changement dans sa manoeuvre mais en apercevant les 3 voiles qui me contraignaient d'arriver, elle a arrivée vent arrière pour me chasser. La nuit se faisant, je les ai eu bientôt perdu de vue. J'ai tout lieu de croire que ces bâtiments sont ennemis et font partie d'une division de deux vaisseaux de guerre et de cinq frégates sortis des ports d'Angleterre le 11 janvier pour croiser. Ayant assuré ma couleur, ils n'en ont arboré aucune. A 8 heures, j'ai mis le cap au O. 1/4 N.O sous la misaine et le grand hunier.

Mercredi 2 février 1780

Les vents de l'est gros frais, le temps sombre, la mer grosse à 6 heures du matin, j'ai mis à la cape à la misaine tribord au vent. A 10 heures 1/2, j'ai fait servir les amures à tribord. Le cap au N.N.E sous les quatre voiles majeures, tous les ris pris dans les huniers.

Depuis hier, la route m'a valu l'Ouest 2° 1/2. Chemin : 54 lieues 1/2. Latitude assurée enregistrée : 47°, 37'. Longitude assurée 11° 49'.

A 1 heure, j'ai eu connaissance de deux voiles au vent à moi. A 2 heures, je les ai reconnues pour bâtiments hollandais gouvernant au S.E. A 3 heures 1/2, j'ai découvert une autre voile au vent qui courait le bord opposé. Je l'ai reconnu brick. A 5 heures 1/2, j'ai viré le cap au S.E. 1/4 E. A 8 heures, j'ai mis aux basses voiles pour la suite.

Jeudi 3 février 1780

Les vents de la partie du S.E presque calmes. Au jour, j'ai eu connaissance de deux voiles de l'avant. J'en ai reconnu une pour galiote et j'ai chassé l'autre toutes voiles dehors. A 8 heures 3/4, l'ayant joint et reconnu pour suédois, j'ai arrivé lof pour lof et chassé sur un autre dont la manoeuvre m'a paru suspecte.

Depuis hier, la route m'a valu S.O. 1/4 O. 2°

30' Sud. Chemin : 9 lieues. Latitude estimée : 45°, 35'. Longitude assurée : 12°. A 3 heures après midi, j'ai joint le bâtiment que je chassais depuis 9 heures, qui s'est trouvé un brick hollandais venant de Bordeaux, allant à Midelbourg. A 7 heures du soir, j'ai fait serrer les mêmes voiles et mettre le cap au N. 1/4 N.E.

Vendredi 4 février 1780

A minuit j'ai mis en travers tribord au vent, les vents au S.O gros frais. A huit heures du matin, j'ai fait servir, le cap à O.S.O, les vents ayant passés au Sud sous les quatre voiles, tous les ris pris dans les huniers.

A 10 heures 1/2, j'ai eu connaissance de deux voiles de l'avant à moi, courant le bord opposé, que j'ai reconnu pour une galiote et un bâtiment à trois mâts hollandais. A 11 heures 1/2, le vent renforçant, j'ai fait carguer et serrer le petit hunier.

Depuis hier, la route m'a valu le N.N.O. Chemin : 23 lieues 1/2. Latitude estimée : 48° 36'. Longitude assurée : 12° 39', ce qui me met à 71 lieues dans l'Ouest 3° Nord d'Ouessant. A 8 heures 1/2, les vents ayant passés à l'Ouest, j'ai pris les amures sur tribord.

Samedi 5 février 1780

Les vents au S.O, variables au O.S.O, gros frais, le temps pluvieux, la mer grosse. Le cap au S. 1/4 S.O et Sud, sous les 4 voiles majeures, tous les ris pris.

Depuis hier, la route m'a valu le Sud 30° O. Chemin : 34 lieues 1/3. J'ai observé : 46° 59'. Longitude assurée : 12° 40', ce qui me met à 106 lieues dans l'Ouest de l'île Dieu. A 5 heures 1/2, j'ai mis à la cape à la misaine, le vent ayant forcé et la mer grosse.

Dimanche 6 février 1780

Les vents à l'Ouest gros frais, la mer

grosse.

Depuis hier, la route m'a valu l'E. 1/4 S.
Chemin : 32 lieues. Latitude observée : 45° 39'. Longitude assurée : 11° 9'. A 2 heures, j'ai fait arriver à l'E. 1/4 N.E, sous les quatre voiles majeures, les ris pris.

Lundi 7 février 1780

A 3 heures 1/2 du matin, courant à l'E. 1/4 N.E, j'ai eu connaissance d'un feu par le bossoir de tribord. Je l'ai reconnu pour un feu de poupe de vaisseau qui était à la cape, les amures à bâbord. J'ai présumé que c'était la division ennemie dont j'ai parlé ci-dessus, étant au même parage où je les rencontrai mardi dernier. J'ai continué ma route et à 10 heures, le vent ayant calmé, j'ai mis des bonnettes et largué le grand perroquet. J'ai mis le cap à l'Est. A midi, j'ai fait sonder et trouvé fond par 80 brasses; fond de gros sable mêlé de grand cornet, ce qui me met à 14 lieues dans l'Ouest de Belle Ile.

Depuis hier la route m'a valu l'E.N.E, 3° Est. Chemin : 72 lieues 1/2. Latitude estimée : 47° 12'. Longitude assurée : 6° 23'.

A midi, j'ai gouverné à l'E. 1/4 S.E. A 5 heures, j'ai mis en travers et j'ai sondé. J'ai trouvé fond par 72 brasses; fond de sable roux piqué de noir. A 5 heures 1/4, j'ai fait servir, les amures à bâbord sous les huniers et la misaine. A 8 heures 1/2, j'ai viré de bord. J'ai pris les amures sur tribord.

Mardi 8 février 1780

Les vents au O.S.O, bon frais, le temps sombre et pluvieux, j'ai tenu sur les bords toute la nuit. A 8 heures du matin, j'ai sondé et trouvé 73 brasses; fond de sable fin, blanchâtre. A 8 heures 1/2, j'ai arrivé vent arrière pour aller prendre connaissance de Belle Ile. A midi, j'ai sondé et trouvé fond par 58 brasses; fond de sable roux, mêlé de coquilles. J'ai mis en

travers, la brume ne me permettant pas d'aller chercher la terre. A 1 heure 1/2, le temps étant un peu moins obscur, j'ai fait servir, le cap à l'Est; mais à 2 heures 1/2, le temps étant devenu très obscur, j'ai pris le parti de tenir le vent, les amures à tribord, le cap au S.S.O. A 6 heures, j'ai sondé et trouvé fond par 62 brasses; fond de sable très fin. J'ai fait prendre tous les ris dans les huniers à la même heure. A 10 heures, j'ai resondé et trouvé fond par 68 brasses; fond de sable vaseux. A 11 heures, j'ai pris les amures sur bâbord, le cap au N.O 1/4 N.

Mercredi 9 février 1780

Les vents de la partie du S.O faibles. A 5 heures du matin, j'ai fait sonder. On a trouvé 90 brasses, fond de sable rouge. A 5 heures 1/2, j'ai pris les amures sur tribord. A 6 heures, j'ai arrivé le cap à l'E.N.E. J'ai eu connaissance au jour, de plusieurs bâtiments neutres. J'ai eu connaissance de la terre par le bossoir de tribord; à midi, j'ai relevé l'île Dieu à l'Est 3° Sud du compas. J'ai mis le cap au N. 1/4 N.O. A 9 heures du soir, m'estimant à 2 lieues dans le Sud de Belle Ile, j'ai tenu toute la nuit sur les bords, sous les huniers et le perroquet de fougue. Les vents ont passé à l'E.S.E, petit frais.

Jeudi 10 février 1780

Les vents à l'Est, petit frais, j'ai gouverné pour donner dans la baie de Quiberon, afin de visiter cette baie et m'assurer qu'il n'y avait point de corsaires. A 8 heures du matin, j'ai relevé la pointe de Belle Ile au N.N.E. J'ai couru plusieurs bords pour doubler les Cardinaux. A 2 heures 1/2, j'ai mouillé dans la baie par 10 brasses; fond de vase, la Teignouze à O. 1/4 N, l'abbaye de St Gildas à l'Est 1/2 Sud, la pointe du Nord de Quiberon au N.O. 1/2 Nord. J'ai envoyé visiter deux bâtiments que j'ai trouvé mouillés. L'un est un Suédois

venant du Havre, allant dans la Méditerranée. L'autre Français sous pavillon hollandais venant du Havre, allant à Nantes.

Vendredi 11 février 1780

Les vents à l'E.S.E bon frais, à 6 heures 1/2, j'ai appareillé sous toutes voiles, gouvernant à l'O. 1/4 N.O pour donner dans le passage de la Teignouze à 8 heures 1/4. L'ayant doublée, j'ai arrivé à l'O.N.O et en arrondissant la pointe de la presqu'île de Quiberon, successivement, j'ai gouverné au N 1/4 N.O pour aller passer entre l'île de Groix et le Port Louis.

Lorsque j'ai fait mettre le cap au O.N.O, la pointe des Poulains me restait à l'O; 1/4 S.O et la Teignouze à l'E. 1/4 S.E. J'ai continué la route du N. 1/4 N.O jusqu'à 10 heures, qu'étant par le travers du Port Louis, j'ai arrivé à O.N.O. J'ai passé dans la rade de Groix, près d'une frégate du Congrès et d'un bâtiment marchand français chargé de troupes. J'ai eu également connaissance d'un vaisseau de guerre français mouillé à l'entrée du Port Louis. A midi, j'ai relevé la pointe Ouest de Groix au S.E. 1/4 E et l'île de Penfred, une des Glénans au N.E. J'ai gouverné à l'O. 1/4 N.O jusqu'à 2 heures 1/4, que la Jumau me restant au N. 1/2 O et l'île de Penfred au N.E, j'ai mis le cap au N.O. 1/4 N pour aller chercher la pointe de Penmarch. A 4 heures, ayant doublé les Etaux, j'ai tenu le vent, le cap au N. 1/4 N.E. A 4 heures 1/2, j'ai eu connaissance de plusieurs voiles sortant du Raz, faisant le S.S.E. Un de ces bâtiments m'ayant fait les signaux de reconnaissance, j'y ai répondu et ayant reconnu le *Rossignol*, j'ai arrivé sur lui pour lui parler. J'ai relevé dans le même moment le bec du Raz au N. 1/4 N.O, et la pointe de Penmarch au S.S.E. J'ai diminué de voiles en attendant le *Rossignol* et j'ai pris les amures à bâbord comme lui. Après lui avoir parlé, j'ai laissé tomber mes

basses voiles et j'ai couru le bord du S.S.E jusqu'à 7 heures et j'ai remis le cap au N.N.E. J'ai tenu ainsi sur les bords toute la nuit dans la baie d'Audierne, sous les deux huniers et le perroquet de fougue.

Samedi 12 février 1780

Les vents à l'Est bon frais, au jour j'ai tenu le plus d'Ouest de Penmarch. J'ai fait gouverner au N. 1/4 N.O jusqu'à 8 heures 1/2 que j'ai donné dans le Raz. J'ai tenu le vent, le cap au N.N.E. A 9 heures, j'ai eu tout doublé et j'ai continué à tenir le vent. J'ai porté mon premier bord un peu au vent de St Mathieu. J'ai louvoyé toute l'après-midi bord sur bord. La nuit se faisant et ne prévoyant pas gagner la rade de Brest avant le commencement du jusant, j'ai pris le parti de mouiller dans la baie de Camaret par 15 brasses d'eau; fond de sable. La pointe de St Mathieu au N.O. 1/2 Ouest, la pointe de Toulinguet à l'O.S.O, la pointe des Capucins au N.E. J'ai trouvé le vaisseau du Roi, le *Conquérant* de 74 canons, mouillé dans la rade de Berthaume.

Dimanche 13 février 1780

Les vents à l'Est bon frais, à 2 heures, j'ai appareillé sous les huniers et la misaine pour donner dans le goulet. J'ai couru bord sur bord pour doubler la roche du Mingan. A 5 heures, étant au milieu du goulet, à 10 encablures à peu près, dans l'Est du Mingan, mon petit mât de hune a craqué ras le chouquet de misaine, dans une forte risée, j'ai été contraint de mouiller par 20 brasses; fond de gravier. Mais le courant de flot me tenant en travers sans pouvoir faire tête, et courant de l'avant sur la côte du Sud, entraînant mon arrière, j'ai été obligé, pour éviter de donner sur les rochers, de couper mon câble et d'arriver sous la misaine et le petit hunier, le cap à l'O. 1/4 S.O, pour aller chercher le mouillage de Camaret où j'ai laissé tomber

l'ancre par 18 brasses; fond de sable fin rouge. A 7 heures du soir, la pointe des Capucins au N.E. 1/4 E, la pointe de Toulinguet au S.O. 1/4 Ouest, la pointe de St Mathieu au N.O. 1/2 N.

J'ai eu connaissance d'une frégate venant par le Four, cherchant à entrer avec un convoi de quelques barques. Il est entré également dans la rade de Brest, deux grands cutters de 18 canons. Le vaisseau le *Conquérant* a aussi mis sous voiles pour entrer en rade, mais après plusieurs bords, il a été obligé de mouiller un peu plus en terre qu'il était hier.

Lundi 14 février 1780

A 4 heures du matin, j'ai travaillé à repasser un petit mâit de hune. A 9 heures, il était en place. J'ai remis à un officier du port qui est venu à bord, le relèvement du mouillage dans le goulet où j'ai laissé mon ancre afin qu'on puisse l'envoyer relever. Les vents à l'Est bon frais, à 3 heures, j'ai appareillé pour donner dans le goulet, mais le vent se renforçant, je n'ai pu me flatter de doubler la roche du Mingan avant la nuit. J'ai pris le parti de remouiller un peu plus en terre que je n'étais, par 17 brasses; fond de gros gravier rouge. La pointe des Capucins au N.E. 1/4 E, 1/2 E, la pointe de St Mathieu au N.O. 1/2 O, la pointe de Toulinguet au S.O. 1/4 O, 1/2 O. La frégate la *Galathée*, commandée par Mr de Roquant, lieutenant de vaisseau, est venu mouiller dans la baie de Camaret avec plusieurs barques qu'elle doit convoyer au bas de la côte, n'entrant à Brest que pour offrir l'escorte au convoi. Je me suis déterminé à renoncer à y entrer et j'ai proposé à Mr Roquant de me joindre à lui pour escorter ce convoi. En conséquence, je me suis rangé sous ses ordres.

Mardi 15 février 1780

Les vents à l'Est, joli frais, à 10 heures du

matin, la *Galathée* ayant fait le signal d'appareiller, j'ai mis sous voiles, gouvernant pour passer par Toulinguet, sous les deux huniers et le perroquet de fougue. J'ai gouverné au S.S.O sur le bec du Raz. A 2 heures, ayant passé le Raz, j'ai tenu le vent, le cap au S.E, étant en tête du convoi composé de 75 barques, destinées toutes en partie, pour la rivière de Bordeaux. A 5 heures, j'ai relevé le bec du Raz au N. 1/4 N.O, 1/2 Ouest, le rocher le plus Ouest de Penmarch au S.E. 1/2 E, d'où j'ai pris mon point de départ, par 47°, 48' de latitude et 7° de longitude occidentale du méridien de Paris. A 5 heures 1/2, j'ai mis le grand hunier sur le mâit pour attendre le convoi. A 7 heures, après avoir parlé à la *Galathée*, j'ai fait servir pour gagner la latitude du convoi où je me suis entretenu toute la nuit.

Mercredi 16 février 1780

Les vents à l'Est bon frais, à 8 heures, j'ai arrivé pour faire rallier plusieurs barques du convoi qui étaient fort sous le vent. J'ai été obligé de leur tirer plusieurs coups de canon pour les faire mettre à l'autre bord, afin de rallier le gros de la flotte. A 9 heures 1/2, j'ai pris les amures sur bâbord. Depuis mon relèvement, la route m'a valu le S.S.E. Chemin : 19 lieues. J'ai observé : 46° 50'. Longitude assurée : 6° 24'. A 2 heures, la *Galathée* m'a fait signal de bâtiments suspects de l'avant. Ayant reconnu un cutter, j'ai chassé toutes voiles dehors, le cap au S. 1/4 S.O. Ce cutter m'a attendu quelque temps sous ses focs, mais, s'apercevant que je l'élevais beaucoup, il a fait servir au plus près du vent sous toutes voiles. J'ai continué à le gagner beaucoup. A 6 heures 1/2, étant à une demie portée de canon de l'avant de moi, ce cutter a profité d'une saute de quatre quarts de vent qui l'a mis au vent à moi, pour revirer. Je lui ai envoyé une bordée lorsqu'il a été par mon travers, et j'ai viré sur lui au

même instant. Il a viré et a pris les amures à contre de moi. Je lui ai tiré une nouvelle bordée et j'ai viré pour me mettre au même bord que lui. Même manoeuvre de sa part; d'envoyer vent élevant quand il me voyait virer. Même manoeuvre de la mienne; lui tirer ma bordée et revirer. Comme il s'élevait plus dans le vent que moi en virant, facilité qu'ont ces sortes de bâtiments à prendre leurs amures avec promptitude, j'ai pris le parti, après lui avoir lâché cinq bordées, dont il paraît qu'il a évité l'effet en venant dans l'oeil du vent au premier coup de canon qu'il voyait partir, et en me présentant l'arrière, il évitait de me présenter une grande surface. J'ai donc pris le parti de prolonger ma bordée pour lui passer au vent, mais la nuit étant devenue plus obscure, j'ai eu le chagrin de le perdre de vue.

A 9 heures, j'ai diminué de voiles et estimant le convoi à 4 lieues sous le vent, j'ai arrivé à l'O.N.O sous le petit hunier pour le rallier en tirant des fusées de distance en distance. A 10 heures 1/2, j'ai eu connaissance de la *Galathée* et de plusieurs barques du convoi. J'ai fait le signal de bâtiments suspects et que le convoi eut à se mieux rassembler, imaginant que le corsaire pouvait avoir arrivé dans la flotte lorsque je l'ai perdu de vue. A 11 heures 1/2, j'ai pris les amures sur bâbord, comme le convoi, sous les deux huniers, les vents à l'Est, très gros frais.

Jeudi 17 février 1780

Les vents à l'Est, gros frais, au jour, je n'ai eu connaissance que de 7 à 8 barques et de la *Galathée* qui, à 3 heures du matin, avait fait le signal de prendre les amures sur tribord et qui les avait pris à 5 heures sur bâbord. Etant fort sous le vent à elle, j'ai continué la bordée du N.N.E que je me suis retrouvé dans ses eaux. J'ai viré pour la rallier, le cap au S.S.E. Après que je l'ai eu

jointe et lui ai parlé, j'ai forcé de voiles pour découvrir quelques barques de la flotte que le gros vent aura dispersé. A 11 heures, j'ai eu connaissance de deux auxquelles j'ai parlé et qui m'ont dit n'avoir eu aucune connaissance de la flotte, qu'ils étaient séparés du gros. Dans la nuit, depuis hier, la route m'a valu le S.E. 1° Est. Chemin : 24 lieues. J'ai observé : 46° 10'. Longitude assurée 5° 20'.

A 1 heure, j'ai mis en travers pour attendre la *Galathée*, mais à 2 heures 1/2, ayant vu qu'elle avait pris les amures à tribord, j'ai fait force de voiles pour la rallier. A 7 heures, je l'ai eu jointe. Je me suis tenu comme elle à petites voiles toute la nuit, le cap au N.E.

Vendredi 18 février 1780

Les vents à l'E.S.E petit frais, au jour, j'ai eu connaissance de Belle Ile de l'avant. La *Galathée* m'ayant crié que son intention était d'aller s'assurer si sous Belle Ile, il n'y aurait pas des barques de la flotte de relâchées, je lui ai proposé d'aller m'en assurer. En conséquence, j'ai forcé de voiles, mais le vent a calmé plat à midi. J'ai relevé la Pointe à Canon à l'E. 1/4 N.E, 1/2 Nord, la pointe des Poulains au N.N.E. D'après ce relèvement, la route m'a valu depuis hier midi, le N. 1/4 N.O. Chemin : 20 lieues 1/2. A 3 heures 1/2, les vents étant venus de la partie du N.O, j'ai gouverné pour doubler la pointe de Locmaria à 6 heures. Ayant eu connaissance de la rade du Palais et m'étant assuré qu'il n'y avait point de barques mouillées, j'ai arrivé lof pour lof et j'ai mis le cap au S. 1/4 S.O pour rallier la *Galathée*. A 8 heures, j'étais à portée de la voix et je lui ai rendu compte que je n'avais eu connaissance d'aucune barque sous Belle Ile. J'ai fait servir, le cap au S. 1/4 S.E, tous les huniers amenés sur le ton.

Samedi 19 février 1780

Les vents à l'Ouest bon frais. Au jour, j'ai eu connaissance du convoi de l'avant et sous le vent. Le maître charpentier m'étant venu avertir que la grande vergue était éclatée, j'ai fait le signal d'incommodité à la *Galathée* et lui ai demandé à relâcher. En conséquence, j'ai arrivé au S.E. 1/4 Sud pour revenir chercher les pertuis. Arrivé, la tour des Baleines me restait à l'O. 1/2 N, et celle de Chassiron à l'E. 1/4 S.E. 1/2 Sud. Il y avait apparence de gros temps et j'ai donné tout de suite en rivière où j'ai mouillé à 3 heures au coup de pleine mer dans l'E. 1/4 N.E du port des Barques par 5 brasses d'eau, fond de vase.

J'ai reçu ordre de prendre six mois de vivres. J'en ai embarqué un, ce qui a complété les six et je me tiens prêt à exécuter ma mission.

Vendredi 10 mars 1780

A 10 heures du matin, s'est rendu à mon bord, Mr le marquis de La Fayette, colonel du régiment du Roi dragons, et général major au service des Etats-Unis de l'Amérique, accompagné de deux officiers, de son secrétaire et de six domestiques, que je dois passer à l'Amérique septentrionale ainsi que me l'avaient prescrit, les instructions que j'ai reçu de la Cour. A 11 heures du soir, j'ai appareillé du port des Barques pour me rendre à l'île d'Aix en compagnie de la frégate du Roi, la *Cerès*, commandée par Mr le baron de Bombelles, capitaine des vaisseaux du Roi. J'ai mouillé à 5 heures 1/4, par 10 brasses; fond de vase, la pointe du N.O de l'île d'Aix au N.N.E, la tour de Fouras au S.E. 1/4 E, le feu de Chassiron au N.O. 1/2 O.

Samedi 11 mars 1780

Les vents au S.E très faibles, à 6 heures du soir, j'ai appareillé pour faire route sur la rade de La Rochelle, devant y prendre des personnes attendues par Mr le marquis de

La Fayette. A 9 heures, j'ai mouillé par 8 brasses; fond de vase, la pointe St Martin au N.O. 1/4 O, la pointe de Sablanceau au N.N.O, la pointe du Chef de Baie au N.N.E.

Dimanche 12 mars 1780

Les vents ont régné du S.E au S.O avec de la pluie. Les corvettes le *Rossignol* et le *Lively* ont passés venant de Nantes avec un convoi.

Lundi 13 mars 1780

Les vents ont régné de la partie du N.O, très faible.

Mardi 14 mars 1780

Les personnes attendues par Mr le marquis de La Fayette étant arrivées à 2 heures du matin, j'ai embarqué mes canots et fait virer à pic. A 3 heures, j'ai appareillé, les vents de la partie du Sud petit frais, gouvernant pour passer sous le pertuis d'Antioche. A 6 heures du matin, j'ai relevé la tour de la Baleine au N. 1/4 N.E, 1/2 Est, la tour de Chassiron au S.S.E. 1/2 Sud d'où j'ai pris mon point de départ par le 49° 9' de latitude Nord et 3° 58' de longitude du méridien de Paris. Depuis le moment du relèvement jusqu'à midi, la route m'a valu l'Ouest 1° Sud. Chemin : 16 lieues 1/3. J'ai observé 46° 8'. Longitude assurée : 5° 8'.

J'ai eu connaissance des brisants des Conches vertes, desquelles nous avons passé à une demie lieue au Sud. Dans l'après-midi, les vents ont soufflé de la partie du Sud très faiblement. A 11 heures du soir, j'ai fait serrer les menues voiles, le temps étant très changé dans la partie de l'Ouest.

Mercredi 15 mars 1780

A 4 heures du matin, les vents ont sauté du S.O au N.O. A 5 heures, j'ai fait prendre tous les ris dans les huniers, le cap au O.S.O. Le vent gros frais, la mer grosse. La

grande vergue a cassé par son milieu par la très mauvaise qualité du bois qui était rempli de noeuds. Elle a manqué dans un endroit où il y en avait trois qui se touchaient. Cet accident m'a forcé de prendre le parti de relâcher à l'île d'Aix. En conséquence, j'ai arrivé à 11 heures 1/2 à l'E. 1/4 S.E. Depuis hier, la route m'a valu l'O. 1/4 S.O, 3° O, chemin : 37 lieues 1/3, latitude observée : 45° 56', longitude assurée : 7° 5'.

A 1 heure après midi, j'ai eu connaissance de trois voiles au vent à moi, faisant porter pour me joindre. A 2 heures 1/2, j'ai reconnu trois cutters. J'ai fait mettre plusieurs bailles à la mer pour amortir mon erre et donner le temps aux deux petits bâtiments américains qui m'avaient demandé protection, de me rallier étant très de l'arrière sans paraître diminuer de voiles aux yeux des cutters. A 4 heures, ces petits bâtiments m'ayant ralliés, je leur ai donné ordre de passer de l'avant à moi. A 5 heures 1/2, deux de ces alliés étant à une petite portée de canon de l'arrière de moi, j'ai fait haler mes bailles dedans et j'ai tenu le vent, les amures à tribord en poussant ma batterie au sabord. Dans le même instant, ces deux cutters ont tenu le vent, les amures à bâbord. J'ai tiré une bordée à celui qui était le plus près de moi, dont les coups, malgré l'élévation de la mer ont été bien dirigés. J'ai immédiatement viré de bord, mais privé de ma grande voile, j'ai vu que je ne pouvais me flatter d'en atteindre aucun. En conséquence, j'ai fait arriver à l'E.S.E, les vents toujours au N.O bon frais, la mer très houleuse.

Jeudi 16 mars 1780

Les vents à l'O.N.O frais, la mer grosse, le temps très noir. Juste à 3 heures du matin, j'ai mis en panne et j'ai fait sonder. J'ai trouvé fond par 36 brasses; fond de sable fin. A 4 heures, j'ai mis en travers jusqu'à 7 heures et j'ai fait servir au N.E. 1/4 E. Le

temps étant devenu plus obscur, j'ai remis en travers et ayant sondé, j'ai trouvé 20 brasses. A 10 heures, j'ai eu connaissance des brisants de l'avant et au vent que j'ai cru reconnaître pour les dangers de la roche de la côte d'Oléron. J'ai tenu le vent, les amures à tribord; j'ai couru 4 lieues au bord du S.O. J'ai continué ainsi de tenir sur les bords le reste du jour et toute la nuit. Je revins ainsi à l'Ouest du pertuis d'Antioche, observant au soleil chaque fois que j'envoyais vent élevant.

Depuis hier, la route m'a valu l'Est, chemin : 43 lieues 3/4, latitude estimée : 45° 56', longitude assurée : 4° 1'.

Vendredi 17 mars 1780

Les vents de la partie du N.N.O, faibles, le temps très brumeux. A 7 heures, j'ai eu connaissance au vent à moi, d'un bâtiment qui m'a paru frégate et qui chassait sur les deux petits bâtiments américains. La frégate a levé chasse à 8 heures. Dans une éclaircie, j'ai eu connaissance de Chassiron. Restant à l'Est 1/2 Sud, à 1 lieue 1/2, j'ai gouverné à l'E.N.E, mais approchant de très près les brisants de la côte de l'île de Ré, la sonde ne rapportant que 9 brasses, fond de roches, j'ai fait gouverner au Sud pour m'élever. Etant parvenu à la profondeur de 20 brasses, j'ai fait arriver au S.S.E et au S.E. 1/4 S, sous le petit hunier amené sur le ton, en observant de sonder sans cesse. La brume épaisse ne permettant pas de distinguer les objets à plus d'une encablure. A 11 heures 1/2, ayant trouvé un fond de vase noire, j'ai laissé tomber l'ancre par 15 brasses. Ayant aperçu dans une éclaircie, un bâtiment à trois mâts mouillé, j'ai fait mettre un canot à la mer et j'ai envoyé à son bord. J'ai su par le retour de mon bateau que ce vaisseau était mouillé dans la grande rade des Basques et faisait partie d'un convoi de 60 voiles venant de St Domingue, sous l'escorte du vaisseau du

Roi, le *Tonnant* et des frégates *l'Active* et la *Nymphe*. A 1 heure, le temps s'étant éclairci, j'ai relevé la pointe de Chef de Baie au N.E, la pointe de Sablanceau au N. 1/4 N.E, la pointe des Minimés à l'E. 1/4 S.E. A 2 heures, j'ai levé mon ancre et j'ai appareillé avec une légère brise du N.O pour me rendre dans la rade de l'île d'Aix où j'ai mouillé à 3 heures 1/2 par 12 brasses; fond de vase. La tour de Fouras au S.E. 1/4 E, la pointe Ouest de l'île d'Aix au N.N.E. 1/2 N, la pointe de la Perotine à l'O.N.O. 1/2 Ouest. J'ai immédiatement envoyé ma chaloupe à Rochefort avec Mr Duquesne, mon second, pour avoir la grande vergue de la *Galathée* et me mettre par là, en état de partir le plus tôt possible. J'ai trouvé dans la rade, le vaisseau du Roi le *Tonnant* de 80 canons, commandé par Mr de Barras St Laurent, chef d'escadre des armées navales. J'ai salué son pavillon en passant, de trois cris de "Vive le Roi". La frégate *l'Active* de 28 canons commandée par Mr de Merri, lieutenant de vaisseau, était également sur rade ainsi que 25 à 30 bâtiments du commerce de Bordeaux venus sous leur escorte de St Domingue.

Samedi 18 mars 1780

Les vents ont régné de la partie du S.O, presque calmes. A l'O.N.O, le temps très brumeux.

Dimanche 19 mars 1780

Les vents ont régné de la partie du S.O, presque calmes, le temps clair. A 8 heures, la chaloupe est revenue à bord avec la vergue de la *Galathée*.

Lundi 20 mars 1780

J'ai fait garnir ma grande vergue et fait mon eau, mais le calme plat qu'il a fait tout le jour, ne m'a pas permis de mettre sous voiles qu'à 8 heures du soir, la brise ne s'étant élevée qu'à cette heure. Au moment où j'appareillais, le vaisseau du Roi, le

Magnanime de 74 canons, commandé par Mr le comte de Vaudreuil, est venu mouiller dans la rade, sortant de Rochefort.

Mardi 21 mars 1780

A minuit, on a relevé le feu de Chassiron au Sud et celui de la tour des Baleines au Nord, 8° Ouest, d'où j'ai pris mon point de départ par les 46° 7' de latitude Nord et 3° 52' de longitude occidentale du méridien de Paris. J'ai gouverné à l'Ouest, les vents de la partie au S.S.O très faibles. A 9 heures du matin, ils ont passé à l'Ouest. J'ai tenu le plus près, les amures à bâbord. Etant revenu au N.N.O, j'ai remis le cap à l'Ouest à 10 heures 1/2.

Depuis minuit, moment du relèvement, jusqu'à midi, la route m'a valu, l'Ouest 1/4 S.O, chemin : 11 lieues, latitude observée : 45° 56', longitude assurée : 4° 35'.

Les vents ont varié de l'Ouest au N.O. A 8 heures, j'ai pris les amures sur bâbord, le cap au S.O. 1/4 S.

Mercredi 22 mars 1780

Les vents au Nord petit frais, le temps clair, la mer houleuse. A 2 heures du matin, j'ai pris les amures sur tribord, le cap à l'O.N.O. Les vents ayant passés au Nord à 9 heures, j'ai fait mettre le cap à l'Ouest 1/4 N.O.

Depuis hier, la route m'a valu, l'Ouest 1/4 S.O, 2° Sud. Chemin : 30 lieues. J'ai observé : 45° 35', longitude assurée : 6° 41'.

Au coucher du soleil, on a eu connaissance d'une voile de l'avant. A 8 heures 1/2, on a vu un bâtiment par le travers qui m'a tiré un coup de canon à boulet. Je l'ai jugé brick et corsaire. Il m'a tiré trois autres coups, également à boulet. J'ai fait diminuer de voiles et lui ai envoyé une bordée, ce qui l'a fait arriver vent arrière. J'ai refait de la voile et j'ai remis le cap à l'O.N.O, n'ayant pas cru devoir m'amuser à chasser ce bâtiment.

Jeudi 23 mars 1780

Les vents à l'E.S.E gros frais, le cap à l'O.N.O. Depuis hier, la route m'a valu l'Ouest 1/4 S.O. 1/2 O. Chemin : 56 lieues. J'ai observé : 45° 15', longitude assurée : 10° 35'.

J'ai trouvé 21' de différence de mon estime à la hauteur, ce que j'attribue à la variété des deux compas de l'habitacle dont j'ai fait changer celui de tribord. A 1 heure, j'ai eu connaissance d'un bâtiment à trois mâts à tribord, courant à l'Ouest. A 4 heures, le vent forçant, j'ai fait serrer les bonnettes et le grand perroquet. Dès midi, j'ai fait mettre le cap à l'O. 1/4 N.O. A 8 heures, j'ai eu connaissance d'un bâtiment qui m'a passé très près à bâbord, courant les amures à tribord.

Vendredi 24 mars 1780

A 2 heures du matin, le vent a calmé tout plat. A 4 heures, il s'est élevé de la partie du O.N.O. J'ai pris les amures sur tribord, le cap au S.O. Depuis hier, la route m'a valu l'O.S.O, 4° Sud. Chemin : 57 lieues. J'ai observé : 43° 57', longitude assurée : 14° 12'.

J'ai eu 18' de différence de l'estime à la hauteur, différence dont je ne puis soupçonner aucune cause. A midi, les vents ayant passé à l'Ouest, j'ai pris les amures sur bâbord. A 5 heures, je les ai repris sur tribord, les vents ayant passé au N.O et N.N.O. Calme plat une partie de la nuit.

Samedi 25 mars 1780

Les vents au S.S.O bon frais. Au jour, j'ai eu connaissance de deux brigantins faisant route à l'E.N.E, qui ont mis pavillon portugais. A 8 heures, on a vu plusieurs voiles ensemble au vent à nous. J'ai fait arriver de deux quarts pour éviter leur rencontre. Toutes ces voiles faisaient l'E.N.E et m'ont paru faire partie d'un

convoi dont le gros était de l'arrière, ceux que j'ai vu étant sous les huniers. A midi, j'ai remis le cap à l'Ouest 1/4 N.O. Depuis hier, la route m'a valu l'Ouest 2° 40'. Chemin : 29 lieues 1/3. J'ai observé : 44° 5', longitude assurée : 16° 20'. A 1 heure, le vent forçant et la mer s'élevant, j'ai fait prendre deux ris dans chaque hunier. A 9 heures du soir, j'ai fait prendre le 3e ris dans le petit hunier. A 11 heures, le vent ayant considérablement augmenté, j'ai fait carguer la grande voile, serrer le perroquet de fougue et amener les huniers sur le ton.

Dimanche 26 mars 1780

Les vents au S.O très gros frais, la mer très grosse, le cap à l'O.N.O sous les quatre voiles majeures, les ris pris dans les huniers. A 7 heures, j'ai fait serrer le petit hunier.

La frégate fatigue beaucoup. A 8 heures, j'ai fait carguer et serrer le grand hunier et rester sous les deux basses voiles. Le vent forçant toujours, à 10 heures 1/2, j'ai mis à la cape à la misaine et à l'artimon. Depuis hier, la route m'a valu l'Ouest 1/4 N.O. 4° O. Chemin : 43 lieues 2/3. J'ai observé : 44° 16', longitude assurée : 19° 21'. A 6 heures, le vent ayant un peu molli, j'ai fait amurer la grande voile et à 7 heures, j'ai fait border le grand hunier.

Lundi 27 mars 1780

Les vents à O.N.O variables à Ouest gros frais, la mer très grosse. Sous les deux basses voiles, j'ai fait dégarnir les deux civadières pour soulager le mât de beaupré, les tangages étant très violents. Depuis hier, la route m'a valu l'O.N.O. 5° Ouest. Chemin : 30 lieues. J'ai observé : 44° 42', longitude assurée : 21° 19'. A 2 heures, les vents s'étant rangés à l'O.N.O, j'ai arrivé lof pour lof, pour prendre les amures sur tribord, le cap au S.O. 1/4 Sud. A 3 heures, le vent ayant un peu molli, j'ai fait border le grand hunier, mais à 6 heures, j'ai été

contraint de le carguer dans un grain, ainsi que la grande voile. A 8 heures, j'ai amuré la grande voile et bordé le grand hunier.

Mardi 28 mars 1780

Les vents à l'O.N.O variables à Ouest, gros frais, la mer très grosse, le cap au S.S.O sous les quatre voiles majeures, tous les ris pris. Depuis hier, la route m'a valu le Sud 1/2 Ouest. Chemin : 26 lieues. J'ai observé : 43° 25', longitude assurée : 21° 21'. A 2 heures, ne portant plus qu'au S.S.E, j'ai viré de bord vent devant et pris les amures sur bâbord, le cap à l'O.N.O. A 5 heures, j'ai serré le grand hunier et j'ai resté sous les deux basses voiles. La mer très grosse.

Mercredi 29 mars 1780

Les vents à l'O.N.O très gros frais, la mer très grosse. A minuit, j'ai pris les amures sur tribord sous les deux basses voiles, le cap au S. 1/4 S.O. A 4 heures, j'ai remis les amures sur bâbord, le cap au N.N.O. A 6 heures, j'ai largué le grand hunier et à 7 heures, la force du vent m'a contraint de le serrer. Depuis hier, la route m'a valu l'O.N.O, 2° 30' Ouest. Chemin : 9 lieues 2/3. J'ai observé : 43° 37', longitude assurée : 22° 9'. A 5 heures, j'ai viré lof pour lof et pris les amures sur tribord, le cap au S.O. 1/4 Sud. A 10 heures 1/2, le vent forçant, j'ai fait carguer la grande voile et j'ai resté sous la misaine toute la nuit.

Jedi 30 mars 1780

Les vents à l'O.N.O variables au N.O par grains très gros frais, la mer très grosse, la frégate fatiguant beaucoup. A 6 heures du matin, le vent ayant un peu calmé, j'ai fait amurer la grande voile et border le grand hunier. Depuis hier, la route m'a valu le Sud 3° 30' Ouest. Chemin : 15 lieues 1/2. J'ai observé : 42° 53', longitude assurée : 22° 13'.

Vendredi 31 mars 1780

Les vents à l'Ouest bon frais, le temps clair, la mer belle, le cap au S.S.O, toutes voiles dehors. Depuis hier, la route m'a valu le S.S.O. Chemin : 42 lieues 1/2. J'ai observé : 40° 48', longitude assurée : 23° 4'.

Samedi 1er avril 1780

Les vents à l'Ouest bon frais, le temps clair, la mer belle, le cap au S.S.O, toutes voiles dehors. Depuis hier, la route m'a valu le Sud 3° Ouest. Chemin : 46 lieues. J'ai observé : 38° 30', longitude assurée : 33° 11'. Variation observée sur l'estime : 16° 50' N.O. A midi, ne portant plus qu'au Sud, j'ai pris les amures sur bâbord, le cap au N.O et N.O. 1/4 Nord. A 5 heures, le vent ayant repassé à l'O.N.O, j'ai repris les amures sur tribord, le cap au S.O.

Dimanche 2 avril 1780

Les vents à l'O.N.O, variables à Ouest, joli frais, le temps clair, la mer belle, le cap au S.O et S.S.O toutes voiles dehors. Depuis hier, la route m'a valu le S.S.O. Chemin : 34 lieues. J'ai observé : 37°, longitude assurée : 24°.

Lundi 3 avril 1780

Les vents à l'O.N.O, variables au N.O, bon frais, le temps clair, la mer belle, le cap au S.O. 1/4 O et à l'O.S.O. Depuis hier, la route m'a valu le S.S.O. 1/2 Ouest. Chemin : 64 lieues. J'ai observé : 34° 10', longitude assurée : 25° 50'.

Mardi 4 avril 1780

Les vents au Nord variables au N.N.E, frais, le temps beau, la mer belle, le cap à l'O.N.O. Depuis hier, la route m'a valu corrigée sur la hauteur, le S.O. 1/4 O, 2° Ouest. Chemin : 65 lieues. J'ai observé : 32° 35', longitude assurée : 29°. J'ai eu 30' de différence de mon estime à ma hauteur, la différence Sud.

Mercredi 5 avril 1780

Les vents au N.E variables à l'Est, petit frais, le temps beau, la mer belle, le cap à l'O.N.O et au N.O. 1/4 Ouest. Depuis hier, la route m'a valu corrigée sur la hauteur, le O. 1/4 S.O. 1° Ouest. Chemin : 38 lieues. J'ai observé : 39° 17', longitude assurée : 31° 15'. J'ai eu 30' de différence de mon estime à ma hauteur, la différence sur ce que je ne puis attribuer qu'à des courants portants dans cette partie. A midi, j'ai fait mettre le cap au N.O.

Jeudi 6 avril 1780

Les vents variables de l'Est au Sud presque calmes. Depuis hier, la route m'a valu le N.O. 1/4 Ouest. Chemin : 14 lieues 1/3. J'ai observé : 32° 39', longitude assurée : 31° 57'. Variation observée sur l'estime : 14° 30'. Calme plat toute la nuit.

Vendredi 7 avril 1780

Les vents à l'O.S.O variables à Ouest presque calmes, le cap au N.O. 1/4 N et N.N.O. Depuis hier, la route m'a valu l'O.N.O. Chemin : 5 lieues. J'ai observé : 32° 45', longitude assurée : 32° 15'. Calme plat toute la nuit.

Samedi 8 avril 1780

A 4 heures du matin, les vents se sont élevés de la partie du S.O. Le temps beau, la mer belle. Depuis hier, la route m'a valu le N.O. Chemin : 21 lieues. J'ai observé : 33° 29', longitude assurée : 33° 9'.

Dimanche 9 avril 1780

Les vents au S.S.O joli frais, le temps beau, la mer houleuse de la partie de l'O.N.O. Depuis hier, la route m'a valu le N.O. Chemin : 21 lieues. J'ai observé : 34° 54', longitude assurée : 35° 24'. A midi, j'ai gouverné au N.O. J'ai perdu aujourd'hui, le nommé Etienne Laurent, aide canonnier de l'île de Ré, mort d'une fièvre putride. Les vents au S.S.E bon frais, le temps beau,

la mer belle. Depuis hier, la route m'a valu le N.O. 1/4 Ouest. Chemin : 61 lieues 2/3. J'ai observé : 36° 17', longitude assurée : 38° 42'.

Lundi 10 avril 1780

Les vents au S.S.E bon frais, le temps beau, la mer belle. Depuis hier, la route m'a valu le N.O. 1/4 Ouest. Chemin : 61 lieues 2/3. J'ai observé : 36° 17', longitude assurée : 38° 42'.

Mardi 11 avril 1780

Les vents au S.E gros frais, le temps beau, la mer grosse. Depuis hier, la route m'a valu l'O.N.O, 2° Nord. Chemin : 72 lieues. J'ai observé : 37° 40', longitude assurée : 42° 46'. J'ai eu 11' de différence Sud. J'ai fait mettre le cap au N.O. 1/4 N à midi.

Mercredi 12 avril 1780

Les vents à l'E.S.E grand frais, le temps couvert, la mer grosse. Depuis hier, la route corrigée sur la hauteur m'a valu l'O.N.O. 1/2 Ouest. Chemin : 80 lieues. J'ai observé : 39° 34', longitude assurée : 47° 14'. J'ai eu 43' de différence Sud que je ne puis attribuer qu'à la défectuosité des compas. A midi, j'ai fait mettre le cap au N.N.O. A 4 heures, j'ai fait amener les perroquets et les bonnettes, le vent ayant forcé en passant à l'Est. A 4 heures 1/4, la vergue de perroquet de fougue a cassé par la mauvaise qualité du bois. J'ai fait dégarnir la contre civadière pour en faire une vergue de perroquet de fougue.

Jeudi 13 avril 1780

Les vents à l'E.S.E bon frais, la mer belle. A minuit, j'ai fait gouverner au N.O. 1/4 N. Depuis hier, la route corrigée sur la hauteur m'a valu le N.O. 1/4 O, 2° Ouest. Chemin : 76 lieues. J'ai observé : 41° 35', longitude assurée : 51° 31'. J'ai trouvé encore aujourd'hui, 35' de différence Sud de mon estime au Sud. En donnant un

quart de plus au Sud aux compas que je crois défectueux, et faisant mon point d'après ce principe, je n'ai trouvé qu'une minute de différence de mon estime à ma hauteur. A 3 heures, j'ai sondé, me faisant par mon point, sur les acores de l'Ouest du banc. Je n'ai pas trouvé fond.

Vendredi 14 avril 1780

Les vents au S.E bon frais. A minuit, j'ai sondé sans trouver fond et à 1 heure, j'ai mis le cap à l'O.N.O. Depuis hier, la route corrigée sur la hauteur m'a valu l'O. 1/4 N.O, 3° Nord. Chemin : 54 lieues. J'ai observé : 42° 19', longitude assurée : 55° 1'. J'ai trouvé 30' de différence Sud, de mon estime à ma hauteur et 2' en faisant la même opération qu'hier. J'ai sondé aussi sans trouver fond, ce qui paraît me mettre de l'arrière du vaisseau en ajoutant trois pieds de loch auquel on en a donné que 42 pieds, 8 pouces. Cela me donnerait 70 lieues de l'avant du vaisseau et suivant mon point de midi, je m'en trouve déjà à 45 lieues, n'ayant pas trouvé la sonde du banc. A midi j'ai fait mettre le cap à l'O.N.O ou N.O. 1/4 Ouest de plusieurs de mes compas. A 4 heures, j'ai sondé sans trouver le fond à 80 brasses.

Samedi 15 avril 1780

A minuit, j'ai fait sonder sans trouver fond par 80 brasses. Les vents au S.E bon frais, la mer belle, le temps légèrement brumeux. Dans la matinée, on a vu beaucoup d'oiseaux, ce qui a fait croire à quelques-uns que nous avons dépassé le banc et que la route est beaucoup plus Ouest que l'estime. Depuis hier, la route m'a valu l'O. 1/4 N.O, 2° Ouest. Chemin : 60 lieues. J'ai observé : 42° 48', longitude assurée : 59° 3'. A midi, j'ai sondé et j'ai filé 120 brasses sans trouver fond. Les marques de terre se sont multipliées dans l'après-midi et le temps est devenu plus brumeux. Cela m'a décidé à faire resonder

à 8 heures du soir. J'ai filé 160 brasses sans trouver fond. J'ai continué de gouverner à l'O. 1/4 N.O. 1/2 Ouest, le vent au S.E gros frais.

Dimanche 16 avril 1780

A minuit, j'ai sondé et filé 150 brasses sans trouver fond. A 4 heures, j'ai resondé par 160 brasses sans fond. A cette heure, les vents ont calmé et passé à l'Ouest et successivement au N.O et N.N.O, ce qui m'a paru être un indice des approches de la côte, comme l'a remarqué Mr le Chevalier de Sainneville, commandant la *Nymphe*, dont la Cour m'a fait passer un mémoire d'observations pour me servir à diriger mon point d'atterrage. La brume s'est en même temps, dissipée. J'ai gouverné au plus près du vent, tribord amures. Depuis hier, la route m'a valu l'O. 1/4 S.O, 4° 30'. Chemin : 53 lieues 1/2. J'ai observé : 42° 28', longitude assurée : 62° 41'. A midi, j'ai fait sonder et filer 230 brasses sans trouver fond. J'ai vu une grande quantité d'oiseaux, ce qui m'a fait soupçonner que je suis plus près du cap Sable que je ne l'estime. Dans ce cas, l'erreur serait de 70 à 80 lieues en arrière de la frégate, ce que la première vue de terre déterminera irrévocablement. J'avais jusqu'à ce moment, supposé que j'étais en avant de cette quantité de lieues par les raisons que j'ai indiqué. La différence en avant de la frégate étant à midi, de 175 lieues, il me paraît plus vraisemblable de compter sur une erreur de 50 à 70 lieues en arrière du vaisseau que sur celle de 170 à 200 en avant. Le vent a calmé tout plat dans l'après-midi.

Lundi 17 avril 1780

A minuit, j'ai sondé par 240 brasses sans trouver fond. Calme plat jusqu'à 4 heures 1/2, que la fraîcheur s'est élevée de la partie de l'E.S.E. Par l'observation de la variation obtenue du soleil, j'ai eu 21°, ce

qui m'a convaincu que les fréquentes différences que j'ai eu au Sud m'avaient fait soupçonner que tous les compas du vaisseau déclinaient d'une aire de vent vers l'Ouest de plus que tous les autres. La hauteur méridienne du soleil ne m'a plus laissé douter puisqu'il n'y a eu que 4' de différence au Nord, quoique j'ai porté depuis hier midi jusqu'à ce matin huit heures, à l'O.N.O et au N.O. 1/4 Ouest, depuis huit heures jusqu'à midi et qu'il n'existe réellement qu'un quart de variation dans ces parages. Depuis hier, la route corrigée sur la hauteur m'a valu l'Ouest 4° Nord. Chemin : 16 lieues 1/3. J'ai observé : 42° 32', longitude assurée : 63° 48'. A 7 heures, le vent renforçant avec apparence de souffler avec violence de la partie du S.E, j'ai fait amener les bonnettes et prendre tous les ris dans le petit hunier. A 8 heures, j'ai mis en travers, tribord au vent, et j'ai sondé. J'ai filé 170 brasses sans trouver fond. J'ai fait servir, le cap à l'O.N.O, sous le grand hunier et la misaine, ayant cargué et serré le perroquet de fougue par la force du vent. A 10 heures, il ventait si violemment que j'ai été forcé de carguer les huniers et de courir sous la misaine.

Mardi 18 avril 1780

A minuit, j'ai mis en travers, bâbord au vent, sous le petit foc et l'artimon et j'ai filé 180 brasses de ligne de sonde sans trouver fond. Le vent a calmé à cette heure et a passé au S.O. Les temps très clair, ce qui m'annonce les approches de la côte de l'Acadie, comme l'a remarqué Mr le Chevalier de Sainneville, commandant la *Nymphe* et dont la Cour m'a envoyé le mémoire.

Au jour, les vents ont passé à l'Ouest. J'ai pris les amures sur bâbord. Depuis hier, la route m'a valu l'O.N.O. 3° Ouest. Chemin : 53 lieues. J'ai observé : 43° 24', longitude assurée : 67° 12'. A midi, j'ai sondé par 180

brasses sans trouver fond. La mer extrêmement grosse et venant de l'O.S.O. A 8 heures, j'ai sondé par 160 brasses sans trouver fond. Les vents ayant passé à l'O.S.O et ne portant plus qu'au N.O, j'ai viré lof pour lof pour prendre les amures sur tribord, le cap au Sud pour me remettre en latitude du cap Anne.

Mercredi 19 avril 1780

Les vents ayant passés au S.S.O, à 7 heures, j'ai pris les amures sur bâbord, le cap à l'O. 1/4 N.O. Le temps pluvieux, la mer très houleuse de la partie de l'O.S.O et le vent très mou. Depuis hier, la route m'a valu le S.S.O. 4° Ouest. Chemin : 12 lieues 1/3. J'ai observé : 42° 51', longitude assurée : 67° 35'. Ce point et celui d'hier me mettant sur les fonds du cap de Sable et n'ayant pas trouvé fond, il est évident qu'ils sont faux et que je suis de l'avant ou de l'arrière du vaisseau. A midi j'ai mis le cap à l'O.N.O, à 6 heures, à l'O. 1/4 N.O. A 8 heures, j'ai amené les bonnettes et serré le grand perroquet, le vent forçant de la partie du S.E. A 8 heures, j'ai sondé par 150 brasses sans trouver fond.

Le vent a forcé à 9 heures avec grains de pluie. J'ai fait carguer le petit hunier et j'ai couru sous le grand hunier et la misaine, filant 12 noeuds et demi.

Jeudi 20 avril 1780

A minuit, j'ai sondé par 150 brasses sans trouver fond. A cette heure, le vent a un peu calmé en passant au Sud. J'ai fait gouverner à l'O. 1/4 N.O sous les deux huniers et la misaine. A 1 heure, sondé par 200 brasses sans trouver fond. A cette heure, j'ai fait gouverner à l'O.N.O. A 8 heures, sondé par 160 brasses sans trouver fond. Les vents au S.S.O bon frais, la mer extrêmement grosse. Depuis hier, la route m'a valu l'O. 1/4 N.O. 4° Ouest. Chemin : 56 lieues. J'ai observé : 43° 11', longitude assurée : 71° 22'. Par ce point, je

me fais à 23 lieues dans l'E.N.E du cap Anne. A midi, j'ai fait gouverner à l'O. 1/4 N.O et à 4 heures à l'Ouest sous les quatre voiles majeures.

Les vents au S.S.E gros frais, le temps brumeux, la mer grosse. A 8 heures, sondé par 200 brasses sans fond. Calme de 8 heures à minuit.

Vendredi 21 avril 1780

Les vents s'étant élevés de la partie de l'Ouest, à 2 heures du matin, j'ai pris les amures à tribord, le cap au S. 1/4 S.E. Depuis hier, la route m'a valu le S.S.O. Chemin : 14 lieues 1/3. J'ai observé : 42° 58', longitude assurée : 72° 1'. Les vents du S.S.O joli frais, le temps brumeux. A 8 heures du soir, j'ai pris les amures sur tribord, le vent ayant passé au S.O.

Samedi 22 avril 1780

A minuit, j'ai pris les amures sur bâbord, le cap au N.O. 1/4 N. A 4 heures, sondé et trouvé fond par 50 brasses, fond de sable. Sonde que j'estime être celle du banc du cap de Sable. A 5 heures, j'ai repris les amures sur tribord, le cap au S.S.O. A 7 heures, j'ai pris les amures sur bâbord, le cap au N.N.O. Les vents de l'Ouest bon frais, le temps extrêmement brumeux. Depuis hier, la route m'a valu l'O. 1/4 N.O. Chemin : 17 lieues. Latitude estimée : 43° 7', longitude assurée : 73° 7'. Suivant cette longitude estimée, je me trouve à terre, la rivière de Hampton située par la latitude estimée étant par cette longitude. En retranchant le quinzième du chemin fait depuis le départ de France pour les 3 pièces qui manquent à la longueur du loch, cela me donne 85 lieues dont le bâtiment doit être de l'arrière des points et c'est à peu près la différence qui existe d'après la sonde de 50 brasses trouvées ce matin. A midi, j'ai sondé et trouvé fond par 52 brasses, fond de sable fin. J'ai viré de bord et pris les amures sur tribord, le cap au

S.S.O. A 8 heures, j'ai pris les amures à bâbord, le cap au N.N.E et j'ai sondé par 130 brasses sans trouver fond.

Dimanche 23 avril 1780

A 2 heures du matin, j'ai sondé et trouvé fond par 50 brasses, fond de sable fin. A 4 heures du matin, j'ai viré de bord et pris les amures sur tribord, le cap au S.S.O. Calme jusqu'à 6 heures, que les vents s'étant élevés de la partie de l'O.S.O, j'ai fait gouverner au N.O et à l'O.N.O, les vents ayant adonnés. Depuis hier, la route m'a valu le N.O. 1/4 O. Chemin : 26 lieues. Latitude observée : 43° 25'. Différence en longitude : 1° 30'. A 4 heures 1/2 du soir, j'ai sondé par 150 brasses sans trouver fond, ce qui m'a fait présumer que je suis à l'Ouest du cap de Sable d'environ 15 lieues, les cartes n'indiquant aucun fond entre la côte occidentale de l'Acadie et celle de la Nouvelle Angleterre. J'ai pris les amures sur tribord, le cap au S.S.E. Calme plat jusqu'à 10 heures, que la fraîcheur s'étant élevée de la partie du Nord, j'ai mis le cap à l'O. 1/4 S.O, pour me remettre en latitude du cap Anne.

Lundi 24 avril 1780

Les vents au N.N.O bon frais, le temps clair, la mer belle, le cap à l'O. 1/4 S.O. Depuis hier, la route m'a valu l'O.S.O. 3° Ouest. Chemin : 38 lieues. J'ai observé : 42° 40'. Différence en longitude : 2° 34'. Variation observée : 11° 15' N.O. A 4 heures 1/2 du soir, j'ai pris les amures à bâbord, le cap au N. 1/4 N.E. A 8 heures, j'ai pris les amures sur tribord, le cap à l'O.S.O.

Mardi 25 avril 1780

Les vents au N.N.O bon frais, variables au N.O. Le temps clair, la mer belle. Depuis hier, la route m'a valu l'O. 1/4 S.O. Chemin : 20 lieues 1/2. J'ai observé : 42° 27'. Différence en longitude : 1° 18'. A minuit, j'ai fait sonder par 80 brasses, sans

trouver fond. A 3 heures, j'ai fait resonder et on a trouvé 65 brasses, fond de gros cailloux. J'estime que cette sonde me met dans le N.E du cap Cod, à 7 ou 8 lieues. J'ai viré de bord, le cap au N.N.E. A 6 heures, les vents ayant passé au N.N.O, j'ai mis le cap à l'Ouest. A midi, je me faisais par la sonde de cette nuit, à 14 lieues dans l'E.N.E de la pointe de Boston. A 3 heures après midi, j'ai sondé par 80 brasses sans trouver fond. A 8 heures, j'ai resondé par 130 brasses sans trouver fond. J'ai pris les amures sur bâbord, le cap au N.E. 1/4 N. A 10 heures, le vent a calmé.

Mercredi 26 avril 1780

A 1 heure du matin, les vents se sont élevés de la partie de l'Est, joli frais. J'ai fait gouverner sous toutes voiles, le cap au N.O. 1/4 O. A 8 heures, j'ai mis le cap à l'O. 1/4 N.E. Le temps un peu brumeux, la mer belle. Depuis hier, la route m'a valu l'O. 1/4 S.O. 2° Ouest. Chemin : 24 lieues. J'ai observé : 42° 17'. Différence en longitude : 1° 34'. J'ai eu 17' de différence Sud, de mon estime à ma hauteur, ce que j'attribue à la violence des courants qui m'ont paru porter au S.S.E par le clapotis de la mer. A 3 heures 1/2, j'ai eu connaissance d'une voile par le bossoir de tribord. Je l'ai chassée et joint à 6 heures. Elle s'est trouvée une prise anglaise faite par un corsaire américain devant Halifax, qui l'invitait à saluer. J'ai visité ses papiers et j'ai fait venir le patron à mon bord, qui m'a dit qu'il s'estimait à 10 lieues dans l'Est du cap Anne. Etant en travers, j'ai fait sonder et trouvé 85 brasses, fond de sable. J'ai mis en travers, tribord au vent sous le petit foc et l'artimon, me faisant à 7 lieues de terre.

Jeudi 27 avril 1780

A 3 heures, j'ai sondé par 82 brasses, les vents à l'E.N.E gros frais, la mer grosse. A 3 heures 1/2, j'ai fait servir, le cap à l'O. 1/4 N.O, sous le petit hunier sur le ton pour

conserver la prise américaine dont j'ai pris le patron à bord pour me servir de pilote. A 8 heures, j'ai sondé et je n'ai pas trouvé fond à 100 brasses, ce qui m'a fait supposer que les différentes sondes que j'ai eu pendant la nuit étaient celles du banc de Jeffreys. Dans la partie méridionale du banc, j'ai forcé de voiles. A 10 heures, j'ai eu connaissance de la terre que je n'ai pas tardé à reconnaître pour le cap Anne. Les vents soufflants avec violence de la partie de l'E.N.E, j'ai arrivé à l'O. 1/4 S.O et successivement à l'O.S.O et S.O. 1/4 O pour m'approcher de Marblehead où je compte aller prendre un pilote pour Boston, le patron de la prise américaine ne connaissant pas l'entrée de ce port.

Le cap Anne est une terre haute que l'on peut voir de 7 à 8 lieues de beau temps. Il a trois pointes. Près de celles du Nord, il y a une élévation couronnée d'arbres qui présente de loin, la forme d'un chapeau. A une demie lieue dans le N.E de cette pointe, sont plusieurs rochers qui découvrent, nommés Stringers, sur lesquels la mer se brise avec force. Les pilotes du pays m'ont dit qu'il y avait passage pour de petits bâtiments entre ces rochers et la terre, à 1/4 de lieue à l'Est de la pointe du milieu du cap Anne est situé. Sur laquelle est placé à chacune de ses extrémités Nord et Sud, deux tours à feu qui servent plus particulièrement que toutes les autres, à faire reconnaître le cap Anne. A 1/4 de lieue de cette île est celle nommée Milk Island, qui n'est qu'un rocher. Elle tient au continent dont elle n'est éloignée que d'un demi mille, par une chaîne de récifs. En dedans et à l'Ouest de la pointe du Sud du cap Anne, est situé le port du même nom où on peut mouiller par 6 et 7 brasses d'un bon fond. Ce mouillage est très sûr de tous les vents à l'exception de ceux du Sud, du S.S.O au S.S.E.

J'ai eu connaissance en passant, d'un bâtiment à trois mâts et d'un senault qui y étaient mouillés. Le premier portait pavillon et flamme américain. Ce mouillage peut être d'une très grande ressource pour un bâtiment qui, atterrissant avec un vent d'Est ou de N.E forcé. Ne connaissant pas l'entrée du port de Boston, il ne pourrait se flatter de tenir à l'ancre à l'entrée de la rade de Nantasket par la violence du vent et la force de la mer. Il pourrait aller dans la baie du cap Anne prendre un pilote pour Boston ou y étaler le coup de vent qui pour l'ordinaire, dure 3 ou 4 jours, quand le vent souffle de la partie du N.E.

Le village du cap Anne est situé au fond de la baie. Il y a un rocher et une petite île situé au milieu de la baie. Il faut mouiller au Sud et ne pas amener la pointe de l'Est de cette baie à l'Est que le S.E.

J'ai gouverné sur Halfray Rock, la roche à mi chemin à l'Est, et au Sud de laquelle j'ai passé à une portée de pierrier, faisant route pour entrer à Marblehead. J'ai mouillé à 2 heures après midi par neuf brasses d'eau, fond de gros sable, le fort de Marblehead à l'Ouest.

La pointe du Nord de l'île du Chat à l'E. 1/4 N.E, la roche de Marblehead au Sud 1/2 Est du fort.

A 2 heures 1/2, un pilote pour Boston étant venu à bord, j'ai fait virer pour appareiller, mais à l'instant de déramer, la tournevire ayant cassé, les voiles que nous avions déjà dehors nous faisant chasser, j'ai mouillé une seconde ancre sur laquelle j'ai fait tête ayant filé 35 brasses de câble. J'ai également filé 35 brasses de câble à tribord. A 9 heures du soir, le vent ayant totalement calmé, j'ai levé une de mes ancres et j'ai passé la nuit sur une seule, la frégate roulant beaucoup y ayant une forte houle de l'E.N.E. Le brigadier général Glover étant venu à mon bord voir Mr le marquis de La Fayette, je lui ai fait rendre les honneurs dus à son grade, suivant les

ordres que j'ai reçu de la Cour.

Pour entrer à Marblehead, il faut, quand les vents sont de la partie du Nord Est, ranger le plus près possible, Halfray Rock, la roche à mi chemin qui est très aisé au Sud et à l'Est d'elle. Cette roche est noire et assez élevée pour être aperçue de 3 lieues. On ne peut en passer ni au Nord, ni à l'Ouest par rapport à une chaîne de récifs sous l'eau qui la tiennent aux Gooseberrys Rocks. Les rochers du Groseillier qui découvrent et qui sont situés au N. 1/4 N.O et au N.N.O à 1/3 de lieue d'elle quand vous l'avez amenée au Nord, il faut gouverner à l'O.N.O en observant de ranger Cat Hand, l'île du Chat, pour éviter de tomber sur la roche de Marblehead située à un demi mille dans le Sud 1/4 S.O de Cat Hand. Cette roche est très élevée au dessus de l'eau et quand vous avez amené l'île du Chat à l'E.N.E, il faut mouiller. Le fond est de gravier et la quantité d'eau de 8 à 9 brasses.

La mer est très houleuse dans cette rade quand les vents règnent du Sud au Nord en passant par l'Est. Il serait dangereux d'y rester mouillé d'un vent du S.E ou du Sud. Il faudrait dans ce cas, aller mouiller par 4 brasses d'eau dans le port, de manière à être au vent par la pointe du Sud, le fort de Marblehead au N.N.O. L'établissement des marées est à 11 heures aux pleines et nouvelles lunes. Le jusant porte à l'Est et le flot à l'Ouest. La variation de la boussole est de 9° N.O. Le port de Cat Hand est situé à une demie lieue dans l'O.N.O de celui de Marblehead. La langue de terre sur laquelle est bâtie la ville de Marblehead les sépare. La ville de Marblehead est située sur la côte du Nord Ouest du port par 42° 29' de latitude et par les 73° 16' de longitude occidentale du méridien de Paris. Sa forme est longue en s'élevant du N.E au S.O le long du port, à l'entrée duquel il y a un mouillage pour une frégate. Le terrain sur lequel elle est bâtie est assez

inégal. Les maisons y sont en bois; il y en a quelques unes de très jolies.

L'uniformité qui y règne annonce l'égalité de fortune entre les habitants de cette partie de la Nouvelle Angleterre. Il y a trois églises, deux de presbytériennes et une anglicane. Celle-ci est située au centre de la ville et les deux autres à chaque extrémité. Cette ville comptait 7 000 âmes de population avant la guerre actuelle. Son principal commerce et sa richesse la plus réelle étant la pêche de la morue, elle ne peut que beaucoup souffrir de son interruption. Elle y envoyait chaque année commune, de 300 à 350 bâtiments. Il paraît régner beaucoup de candeur et de franchise dans les moeurs de ses habitants.

A l'entrée du port et à la tête de la ville, il y a un fort demi circulaire bâti en pierre, montant 30 canons qui battent sur la rade. Il y a 16 milles de cette ville à Boston. Entre la roche de Marblehead et la côte, il y a un passage pour les petits bâtiments.

Vendredi 28 avril 1780

A 4 heures 1/2 du matin, les vents étant de la partie du Nord, j'ai appareillé de Marblehead pour Boston. En levant mon ancre, j'en ai cassé la patte au ras de la verge. Etant en dehors des rochers, j'ai amené mon hunier pour attendre Mr le marquis de La Fayette qui était à Marblehead pendant ma relâche. J'ai ensuite fait servir au S.S.O, les vents au N.E très faibles. Nous avons gouverné en arrondissant jusqu'au O.N.O. A midi, j'ai relevé l'île du Fanal au N.N.O. 1/2 Nord et la pointe de Nantasket au S. 1/4 S.O. 1/2 Ouest. A 1 heure, la brise de l'Est ayant fraîchi avec le flot, j'ai fait route avec le pilote du Congrès qui s'était rendu à bord pour le port de Boston où j'ai mouillé à 2 heures 1/2 après midi, par 6 brasses; fond de gravier, à 1/3 de flot, près d'Hancock Warf, l'île du Château au S.E.

L'île du Gouverneur à l'E.S.E. 1/2 Sus; le fort Hill au S.O. 1/4 S; Bunker Hill à l'O.

1/4 S.O; Roxbury le clocher au S.S.O.

A une encablure de terre, j'ai affourché Est et Ouest, avec une petite ancre. En passant par le travers de l'île du Château, j'ai salué le fort de 13 coups de canon. Il m'en a été rendu le même nombre.

Mr le marquis de La Fayette a débarqué à 3 heures. Je l'ai salué de trois "Vive le Roi" et de 13 coups de canon.

L'entrée de la baie de Boston ferme par le cap Anne au N.N.O et le cap Cod au S.E, jusqu'à ce que vous soyez à 2 lieues au large de l'île du Fanal, vous diminuez d'eau de 35 à 19 brasses, les fonds étant irréguliers du côté du cap Anne. Les fonds sont de roche et fonds de sable du côté du cap Cod. Dans les nouvelles et pleines lunes, la mer est pleine à 10 heures à l'île du Fanal. Quand on a amené cette île à l'Ouest, il faut gouverner dessus et en l'approchant, il faut porter à l'O. 1/4 S.O, de manière à en passer à deux encablures. Vous gouvernez ensuite sur l'île George en observant de tenir le petit morne de l'île de l'Hôpital, ouvert d'une voile avec le morne du Sud de l'île George. Vous aurez alors le cap à l'Ouest, vous changerez de route pour mettre le cap au N.O. 1/4 N, pour passer entre les îles George, Galop et Nikermat d'un côté et de l'autre, que lorsque vous aurez amené la pointe de l'île Nikermat, observant de ne pas gouverner assez longtemps à l'Ouest pour fermer ce morne par la pointe de cette île Nikermat, parce que vous vous jetteriez sur la basse qui s'étend à l'Est de l'île George d'environ 3 encablures. On peut passer à 50 brasses du Beacon et du Black Rock. Gouvernez sur les marques ci-dessus jusqu'à l'île Galop et cela pour éviter les hauts fonds des îles Nikermat et Lowels. Tenez le milieu du canal jusqu'à ce que vous ayez l'île du Spectacle entièrement ouverte avec la tête de l'île Longue. Il y a quelques

dangers à la pointe du S.E de l'île Galop et à la pointe du S.O de l'île Lowels. Quand vous êtes à moitié chemin d'elle vers Nikermat, tenez la moitié des maisons sur la pointe Shirley Fermes, avec l'île Dear où les arbres les plus à l'Est sur Nantasket Head, un peu ouvert du côté de l'Est de l'île George. Vous dirigez alors votre route entre la pointe du Nord et l'île du Spectacle et l'île du Château jusqu'à ce que vous aperceviez le premier et le second clocher les plus au Nord de Boston, si près l'un de l'autre que vous ayez peine à distinguer le jour entre eux. Alors, vous mettez le cap au N.O. 3° Ouest. Quand vous êtes par le travers du château William, ouvrez peu à peu le clocher du Nord qui est le plus haut dans l'Est de l'autre, de manière que l'église située sur la pointe Shirley dans les deux arbres. La partie du S.O de l'île du Gouverneur vous étant en vue, il faut que les deux clochers vous paraissent ouverts d'une voile à peu près. Vous dirigez ensuite votre route successivement en venant à l'Ouest et de là, fermez presque dans l'Est de l'autre.

Vous mouillerez à une encablure du grand quai ou de celui d'Hancock, situé au Nord du premier. On peut ranger le Rock Centurion. Il ne faut pas approcher plus près la terre de Nantasket qu'à laisser un bouquet d'arbres remarquable, situé sur la terre de l'Ouest, à toucher le morne du Sud de l'île de l'Hôpital, ni plus près de l'île George que jusqu'à ce que la maison sur l'île Longue soit par la pointe basse du S.O de l'île George. Quand vous aurez fermé l'île Nikermat avec l'île George, vous êtes dans l'Ouest de tous les dangers et vous pouvez venir à une demie encablure de l'île George et de la côte de Nantasket. Le meilleur mouillage, et où l'on est à l'abri de tout vent, est celui où vous serrez le fanal situé par le milieu de l'île George.

Le banc Cod est situé dans l'Est 1/2 Sud de l'île du fanal. A une lieue de distance, il y a

4 brasses 1/2 d'eau à mer basse. La marque pour être dessus est la pointe du N.O de l'île Green, fermée avec la pointe du N.E de l'île Brewster et un arbre remarquable près de la pointe du N.O de l'île P, ouvert avec la tête de Nantasket. Les Hardings sont situés à 1 lieue dans le S.E du fanal. A mer basse, la plus grande roche découvre environ 20 pieds de long sur 4 de hauteur. Elle est entourée d'autres plus petites qui s'étendent environ à 140 brasses de tous côtés. Les marques pour les plus au large sont d'avoir en vue, la pointe du S.O de l'île du fanal et la pointe la plus Ouest du Grand Brewster et le Rock Nahour ouvert de la largeur d'une voile, avec la partie du S.O des graves.

Les hauts fonds de la pointe Alderton s'étendent dans la direction de cette pointe vers la partie de l'Est de l'île du Fanal, à un tiers de la distance qui sépare cette île du continent. Pour les éviter, il faut laisser les deux tiers du chenal, du côté de la pointe Alderton. Les marques de ce danger sont un bouquet d'arbres situé sur la terre de l'Ouest, fermé avec le Bluff de l'île de l'Hôpital.

La marque pour les hauts fonds de l'île de l'Hôpital sont le Bluff du Sud de l'île George, touchant le Bluff du Nord de l'île de l'Hôpital, le mât de pavillon par le coin de la maison de l'île du Fanal, la pointe du S.E de l'île du Grand Brewster et l'arbre le plus Est de la pointe orientale de l'île d'Outer Brewster. L'un par l'autre est un lieu de l'île Nikermat fermé avec la côte de l'Est de l'île George. Les marques ci-dessus sont celles du Rock Centurion sur lequel il n'y a qu'onze pieds d'eau. Quarter's Lodge s'étend de Nantasket Bluff à 120 brasses dans la direction de cette pointe, vers l'île George.

La ville de Boston est située par 42° de latitude Nord et par 7° de longitude occidentale du méridien de Paris, sur une

péninsule d'environ 4 milles de longueur sur un mille dans sa plus grande largeur. Elle ne tient au continent que par une chaussée naturelle que la mer couvre quelquefois dans les grandes marées. Elle s'étend le long du pont de Charles River en formant un croissant dans cette partie. Dans le centre est un grand étang d'eau salée qui assèche aux basses marées et qui est séparé de Charles River par une jetée qui va du parage au Ferry jusqu'à New Boston, quartier situé au dessous de la montagne de Prospect Hill. Le port peut contenir plus de 300 vaisseaux; il est couvert de défenses par le Château Guillaume situé sur l'île de ce nom. Comme il faut en passer très près et avoir le cap longtemps dessus lorsqu'on fait route pour le port, ce fort est très redoutable. Il monte près de 100 canons, dont beaucoup de 42 livres de balles. Il y a une autre batterie sur l'île du Gouverneur qui bat la passe et dont les feux se croisent avec ceux du fort William. Il y a également une autre forteresse élevée par le général Washington sur les hauteurs de Dorchester qui bat le port. Au milieu de la ville est situé le fort Hill monté de 20 pièces de canons que les Américains entretiennent. Servant à protéger la rade à la pointe de Charles Town ou de Bunker Hill, est une batterie qui bat en plein sur le port.

Ces différents points de défense rendent très difficile l'entrée de Boston aux vaisseaux ennemis. A peu près au centre de la ville est situé le Long Wharf ou quai, qui a 650 pas de longueur. Les vaisseaux s'y amarrent; il y a beaucoup de magasins bâtis le long de ce quai qui est situé en face de la rue de l'Etat, ci-devant King Street, au bout de laquelle est la maison du Conseil. Après le long quai et au Nord de lui, est situé celui nommé Hancock, du nom du particulier qui l'a fait construire. Il est moins long que le précédent mais

beaucoup plus large et plus commode. Les vaisseaux de toute grandeur peuvent l'accoster à son extrémité sans toucher, même à mer basse. Il y a un nombre d'autres petits quais appartenants à divers particuliers, près desquels les petits bâtiments peuvent charger et décharger les marchandises.

On compte de trois mille deux, à trois mille cinq cents maisons dans la ville de Boston, en général assez bien bâties. Il n'y a aucun édifice remarquable. Les deux plus apparents sont la maison de l'Etat, State House et le bâtiment où s'assemble le peuple pour les élections. Au dessous de la salle destinée à cet usage est une magnifique boucherie. Ce bâtiment, ainsi que le précédent est isolé et sur la place du marché.

Il y a quinze églises à Boston, deux d'Anglicanes, une d'Anabaptistes et le reste de Presbytériens qui y sont en plus grand nombre et en général beaucoup plus attachés à la cause américaine que les Episcopaux. Les rues de Boston sont assez larges et assez droites, mais très mal pavées. Il n'y a qu'une seule promenade située à l'Ouest de la ville. C'est dans cette partie qu'est la hauteur nommée Prospect Hill par la beauté du coup d'oeil dont il jouit. C'est au sommet de cette élévation qu'est élevé l'arbre de la Liberté en haut duquel est un baril de goudron prêt à allumer en cas d'alarme, au signal approprié. Au commencement de la guerre actuelle, de toutes les places aux environs, les milices accouraient en foule à Boston et formaient une armée de plus de trente mille hommes.

La population est beaucoup diminué à Boston depuis la guerre actuelle. Elle ne s'élève pas dans ce moment à plus de 23 à 24 mille et elle passait 30 avant l'affaire de Bunker Hill. Son commerce est également diminué. Les spéculateurs s'y sont tournés vers la course dans laquelle ils

n'ont pas été très heureux jusqu'ici. Le peuple est en général, bien fait et robuste. Les femmes ont de l'éclat, mais il n'est pas durable; une femme à 25 ans est passée.

Boston est la résidence du Conseil de l'Etat de Massachusetts Bay dont elle est capitale. On travaille dans ce moment à une nouvelle Constitution par laquelle, le gouvernement de l'Etat sera remis entre les mains d'un gouverneur qui changera tous les ans et qui sera assisté d'un Conseil qu'il choisira. Messieurs Beaudwin, Samuel Adam et Hancock sont sur les rangs. On pense assez généralement que le choix tombera sur le premier. Il sera général et amiral de l'Etat. La ville de Boston envoie pour la province de Massachusetts Bay, quatre députés au Congrès.

Samedi 29 avril 1780

Les vents ont varié du N.E à l'O.N.O, joli frais, le temps beau.

Dimanche 30 avril 1780

Les vents ont varié de l'O.N.O au Sud en passant par l'Ouest, bon frais. Le temps clair.

Lundi 1er mai 1780

Les vents au Sud bon frais, le temps pluvieux

Mardi 2 mai 1780

Les vents ont régné de l'Ouest au N.E en passant par l'Est. Le temps pluvieux, le vent gros frais. Mr le marquis de La Fayette est parti aujourd'hui pour se rendre au quartier général à Morristown.

Mercredi 3 mai 1780

Les vents ont varié du S.O au N.O, joli frais, le temps très beau.

Jeudi 4 mai 1780

Les vents ont été au S.O, joli frais. J'ai eu aujourd'hui, les principaux membres du Conseil de cet Etat à dîner, ainsi que le général Heath, messieurs Samuel Adam, Hancock, docteur Cooper, Beaudwin et autres personnes les plus distinguées de la ville. J'ai rendu au président du Conseil et au major-général Heath, les honneurs de maréchal de Camp, conformément aux ordres que j'ai reçu de la Cour. J'ai porté les salves suivantes qui ont été saluées par autant de décharges d'artillerie :

Le Roi de France : 21 coups;

Les treize Etats Unis : 21;

La Reine de France : 21;

Le Congrès : 21;

Le Roi d'Espagne : 21;

Le général Washington : 17;

A l'armée américaine : 13;

A l'honorable Conseil de Boston : 13;

Puisse une alliance éternelle subsister entre la France et l'Amérique : 13;

Au succès de cette campagne : 13;

A la mémoire de ceux qui ont été tués pour le soutien de la cause américaine : 13;

Au succès de la marine américaine et à l'aura inhérente de son commerce : 13;

Au marquis de La Fayette : 13.

Vendredi 5 mai 1780

Les vents ont régné du Nord à l'E.N.E bon frais.

Il est entré deux bricks, l'un venant du Port au Prince en 23 jours et l'autre de la Guadeloupe en 36. Ce dernier a porté la fâcheuse nouvelle que la ville de Pointe à Pitre avait été totalement réduite en cendres dans les premiers jours d'avril.

Samedi 6 mai 1780

Les vents ont régné de la partie du N.E. J'ai commencé à faire mon eau et du sable dans des barriques pour me lester.

Dimanche 7 mai 1780

Les vents ont varié du S.O à l'E.N.E. Il est

entré une goélette.

Lundi 8 mai 1780

Les vents ont varié du S.O au S.E, joli frais. A deux heures après midi, il est entré un brick venant de St Domingue.

Mardi 9 mai 1780

Les vents ont varié du S.E au Sud, bon frais, le temps couvert et un peu de pluie.

Mercredi 10 mai 1780

Les vents ont varié du Sud au Nord en passant par l'Ouest. Bon frais, le temps clair.

Jeudi 11 mai 1780

Les vents ont régné du Nord au N.O, bon frais.

Vendredi 12 mai 1780

Les vents ont soufflé de la partie du N.N.O bon frais. Il est entré une goélette venant du Port Louis de la Guadeloupe. A 2 heures après midi, il est sorti deux bricks, l'un allant à la Martinique et l'autre au Cap.

Samedi 13 mai 1780

Les vents ont varié du S.O au N.N.O, le temps beau. A 4 heures après midi, j'ai désafourché et rembarqué 40 brasses de ma grande touée

Dimanche 14 mai 1780

Ayant fait offres au Conseil de l'Etat de Massachusetts Bay de sortir avec ma frégate pour éloigner, prendre ou combattre les corsaires ou frégates anglaises qui pourraient se présenter dans la baie pour inquiéter le commerce, j'ai engagé à disposer de la frégate du Roi jusqu'à ce que j'eus reçu des instructions de Mr l'ambassadeur à Philadelphie. Je reçus hier au soir, une lettre du Conseil qui m'engageait de sortir pour aller jusqu'à Penobscot à l'effet de lorgner ou de m'emparer de deux bâtiments ennemis qui

croisent depuis le cap Anne jusqu'au dit lieu de Penobscot, appartenant aux Anglais qui y ont un fort.

Etant prêt à appareiller et m'étant muni d'un pilote côtier de la baie Française, j'ai mis sous voiles à huit heures du matin, du port de Boston au commencement du jusant, les vents de la partie de l'O.S.O très faibles. J'ai gouverné pour donner dans les passes à 10 heures. Etant dans le plus étroit du chenal entre l'île Galop et l'île Lowels, la brise est venue du Sud et m'a masqué. J'ai été contraint de mouiller fort près de la pointe du Sud de l'île Galop par 4 brasses 1/2, fond de vase. J'ai fait porter successivement deux ancres à jet sur la pointe de l'île George sur lesquelles je me suis toué pour m'éloigner de l'île Galop. J'ai appareillé sous le petit hunier et le perroquet de fougue et arrivé pour la rade de Nantasket dans l'intention d'y mouiller, mais les vents ayant adonné à 2 heures et passé au S.S.O, j'ai fait route entre l'île George et Nantasket pour me mettre dehors. Etant par le travers de la pointe Alderton, j'ai mis en travers pour embarquer mes canots et congédier mon pilote du port. A 2 heures 3/4, j'ai fait servir, le cap au N.E. A 4 heures, j'ai relevé la roche à mi chemin à l'O.S.O, le clocher du cap Anne au N.N.E, le milieu des deux tours à feu du cap Anne au N.E. 3° Est. A 4 heures 1/2, j'ai eu connaissance d'un bâtiment à trois mâts, au vent à moi, courant au plus près du vent, les amures sur bâbord. Je me suis placé pour l'aller reconnaître. En venant du lof, mon grand mât de hune a consenti à deux pouces au dessus du chouquet, quoiqu'il ne ventait pas beaucoup, que la mer fut belle et que j'eus pris la précaution de faire amener le grand perroquet sur le ton. J'ai fait amener le grand hunier et j'ai fait prendre deux ris dedans, ainsi que dans le petit hunier. A 6 heures, j'ai viré pour chasser ce bâtiment et rester dans ses eaux. A l'instant où j'ai

envoyé vent devant, il a largué ses perroquets pour prendre chasse. J'ai jugé de la route qu'il menait, que c'était un corsaire américain qui cherchait à gagner Salem ou Boston. A 7 heures 1/2, j'ai levé chasse, le voyant près de Marblehead et j'ai arrivé, le cap au N.E sous le petit hunier amené et le perroquet de fougue. A 8 heures, j'ai commencé à travailler à dépasser le mât de hune consenti et à minuit, l'autre a été à poste.

Lundi 15 mai 1780

Les vents au S.O bon frais. A 4 heures 3/4, j'ai mis le cap au N.N.E pour aller reconnaître la terre. A 5 heures, j'ai eu bonne connaissance de l'île Segun, située à l'embouchure de la rivière et de la baie de Kenya, par 44° 6' de latitude Nord. A 6 heures, j'ai relevé l'île Segun au N.N.O. 1/2 Nord, la pointe Ouest de Kennebay au N.O. 3° N. A cette heure, j'ai fait porter au N.E pour aller prendre connaissance de l'île Moheguen. A 7 heures, j'ai mis le cap à l'E.N.E. A 8 heures, j'ai relevé la pointe du Sud de l'île Moheguen à l'E. 1/4 N.E, celle du Nord au N.N.E 1/4 E. J'ai gouverné pour passer en terre d'elle à la ranger d'assez près. A 9 heures 1/2, étant sous le vent à elle et quelques rochers hors de l'eau qui sont à quelque distance d'elle dans l'Ouest, j'ai mis en travers, tribord au vent et j'ai envoyé mon canot à terre avec le pilote américain, pour prendre quelques informations sur les croiseurs anglais dans les parages.

J'ai resté en travers jusqu'à onze heures et demi que le canot est revenu de l'île. Le pilote américain m'a rapporté que l'habitant de sa connaissance auquel il s'était adressé pour avoir des informations sur ce qui était à Penobscot, lui avait dit qu'il y avait environ douze jours qu'une frégate anglaise de 22 canons y était arrivée ayant sous son escorte, deux transports de sa nation chargés de vivres

et d'habillement pour la garnison de Penobscot, que l'un de ces transports montait 18 canons et l'autre 16, qu'il pensait que c'étaient les seuls bâtiments qui fussent à présent à Penobscot, mais que si je voulais aller mouiller à Owls Head, pointe près du camp américain qui est dans cette partie, je pourrais avoir de plus grands éclaircissements. Sur cela, je me suis déterminé à faire route pour ce mouillage et à midi, j'ai arrivé, le cap au N.E, ayant à bâbord, l'île George à 1/4 de lieue de distance. A 1 heure, le pilote côtier a fait gouverner à l'E.N.E, rangeant de près, un nombre de petites îles couvertes de bois que nous laissons à bâbord, tandis que nous avons, à une et deux lieues de distance, les îles Martiniures qui sont mal placées sur la carte de la Cour, ainsi que toutes celles de cette partie et généralement, tous les points de la côte de la Nouvelle Angleterre y sont mal placés et presque tous plus Nord de 12 à 15 minutes.

Nous avons passé en terre de l'île Fox qui a plus de 5 lieues de longueur et la carte ne la marque que comme un îlot. Après avoir découvert la pointe Owls Head, j'ai gouverné au N.N.E, au Nord jusqu'au N.N.O, pour gagner le mouillage que je suis venu chercher. A petites voiles et en sondant, lorsque je me suis trouvé par 20 brasses, fond de vase noire, j'ai laissé tomber l'ancre. La pointe Owls Head au Sud 1/2 Ouest, l'île Owls Head au Sud 1/2 Est, la pointe du S.E de l'île Fox au S.E. 1/4 S.

J'ai mis mon petit canot à la mer et à 4 heures, je l'ai envoyé à la pointe la plus prochaine avec le pilote américain et mon second pilote pour prendre les informations que je souhaite sur la force et la position des bâtiments anglais à Penobscot. Je me suis tenu passé en travers, dans le cas où il surviendrait quelques bâtiments ennemis. A 7 heure

1/2, le canot est revenu avec le lieutenant du détachement américain au poste duquel, mon canot s'était rendu. Cet officier m'a fait offre de la part de son commandant, d'aller à Penobscot dans son canot, prendre des informations et s'assurer lui-même de ce qui s'y trouvait. Il m'a remis le plan du fort anglais de Penobscot qui est réglé à quatre bastions situés sur une hauteur qui commande aux deux rivières, montant 18 pièces de canons disposés comme il suit :

Sur le bastion du Nord, 1 de 12 £, 1 de 8 £ et 1 de 6 £. Sur celui de la gauche, 1 de 12 £ et 1 de 18 £. Sur la courtine qui regarde l'Ouest, 2 de 6 £, sur celle qui regarde l'Est, 2 de 6 £. 1 de 6 £ sur la courtine du Sud. Sur le bastion du Sud est 1 de 18 £, 1 de 12 £, 1 de 9 £ et 1 de 6 £. Sur celui du S.O, le même nombre de canons et de même calibre que celui du S.E. En outre, le fort est garni de deux mortiers de 8 pouces, 2 Cohorne dits royaux, et 2 obusiers de trois livres. La garnison est de 600 hommes. Il m'a également été rapporté qu'il y avait 2 bâtiments de guerre, le *Nautilus* de 20 canons de 6 et l'*Albany* de 16 canons de 4; qu'il y avait à l'entrée de la rivière, un bateau de huit canons et une goélette qui n'est point armée.

D'après ce dernier rapport, je me suis déterminé à appareiller pour aller mouiller dans la nuit, à l'entrée de cette rivière et enlever avec mes chaloupes et canots armés, le bateau et la goélette. A 8 heures, j'ai donné ordre en conséquence, de lever l'ancre. Mais le vent ayant absolument calmé et le courant de flot étant fort rapide, le pilote américain n'a pas cru mettre sous voiles, craignant que le courant ne le drossât sur les roches qui nous restaient dans le N.E. Les courants de flot et de jusant portent dans cette baie, N.E et S.O avec rapidité, filant de 3 à 4 noeuds. La marée monte de 10 pieds dans les marées ordinaires et de 12 dans les

nouvelles et pleines lunes. L'établissement des marées est à midi.

Mardi 16 mai 1780

Calme plat toute la nuit. Au jour, la brise est venue du N.E, ce qui m'a empêché d'appareiller. Il est venu dans la matinée, quelques canots d'Américains, entre autres, le major Lewer et le capitaine Broxd, commandant le détachement des troupes cantonnées dans ce quartier. Ces troupes sont au nombre de 400 hommes occupant divers postes, depuis la rivière de Penobscot, jusqu'à la baie de Casco, sous les ordres du brigadier-général Dawsons.

A midi et demi, la brise étant venue de la partie du S.O, j'ai levé l'ancre et fait route pour la rivière de Penobscot en gouvernant au S.E. 1/4 E, pour doubler les roches qui sont au Sud de l'île Longue. Après les avoir doublées, j'ai arrivé, le cap au N.E, rangeant d'assez près l'île Fox et faisant canal entre cette île et l'île Longue. J'ai arboré pavillon et flamme anglaise. A 2 heures, j'ai commencé à apercevoir le fort anglais de Biguaduce qui a arboré son pavillon. J'ai gouverné dessus jusqu'à 3 heures 3/4, qu'étant à une lieue de l'entrée de la rivière, j'ai mouillé par 20 brasses, fond de vase, à 3/4 de lieue de l'entrée de la rivière et du mouillage ordinaire des vaisseaux ennemis. J'ai tiré plusieurs coups de canon pour engager quelques canots à se rendre à bord.

La pointe de l'Est de la longue île au Nord; le fort de Biguaduce au N.N.E; le cap Plogues au S.E. 1/4 E; la pointe de l'Ouest de l'île Longue au S.O. 1/4 S.

Au moment où je mouillais, est arrivé à bord, le canot parti hier au soir d'Owls Point pour venir à la découverte. L'officier m'a rendu compte qu'il s'était approché à un demi mille dans la nuit, des bâtiments mouillés, consistant dans le *Nautilus* de 20 canons de 6, l'*Albany* de 16 canons de 4, 2

bateaux et 1 schooner. Qu'il avait appris d'ailleurs, qu'on attendait tous les jours, une frégate de New-York. J'ai parfaitement observé le fort et je l'ai reconnu tel que l'on me l'avait désigné. J'en ai fait tirer le plan par Mr Mullon, officier auxiliaire embarqué avec moi.

Devant passer la nuit à ce mouillage et pouvant croire les ennemis informés de mon arrivée sur ces côtes par quelques tours des îles de Fox et l'île Longue, j'ai fait disposer des canons en chasse et en retraite et charger toute la batterie à mitraille. J'ai également fait disposer toutes mes armes de manière que chacun en trouvât sous sa main si l'occasion l'exigeait. J'ai envoyé un canot armé sur la bouée et j'ai fait tenir la moitié de mon équipage dans la batterie et l'autre en haut. La nuit s'est passée sans que j'ai eu connaissance du moindre mouvement de la part des ennemis

Mercredi 17 mai 1780

Les vents ayant passé à l'E.N.E, à 6 heures du matin, j'ai mis sous voiles après avoir arboré pavillon et flamme française que j'ai assurée d'un coup de canon à boulet. J'ai fait route au S.O. 1/4 S pour sortir par la même passe par laquelle je suis entré, laissant la longue île à tribord et l'île Fox à bâbord. A midi, j'ai relevé le milieu de l'île Moheguen au S.O. 1/4 O, la pointe du Sud de l'île George au N.O. 1/4 O. 1/2 O, le milieu de l'île Martinucosque au N.E. 1/4 E. Les vents étant passés au S.E variables à l'E.S.E, j'ai gouverné au plus près du vent, les amures à bâbord. A 4 heures, j'ai cargué la grande voile et fait prendre un ris dans chaque hunier. A 9 heures du soir, j'ai mis en travers, tribord au vent.

Jeudi 18 mai 1780

A 3 heures, j'ai fait servir, le cap à l'Ouest sous toute voiles. Les vents de la partie du N.N.E très faibles.

A 8 heures, j'ai eu connaissance d'une

goélette mouillée sur le banc de Jeffreys. J'ai fait route dessus. A 10 heures, étant à portée de la voix, elle a envoyé un canot. C'est un pêcheur des îles Scholes qui m'a dit n'avoir eu connaissance d'aucun bâtiment suspect. J'ai resté en travers jusqu'à 11 heures. A cette heure, j'ai fait servir, le cap à l'O.N.O. A midi, j'ai relevé le cap Anne au S.O. 1/4 O, la montagne d'Adamentieus au N.O. 1/4 N. A midi, j'ai mis le cap à l'Ouest pour chasser une voile dont j'ai eu connaissance à bâbord. J'ai perdu aujourd'hui, le nommé Carel, soldat du Corps Royal de la Marine, division de Rochefort, mort du scorbut. A 4 heures, j'ai relevé le cap Anne au S.S.O. 3° O, l'île Scholes au N.N.O. 1/2 O. J'ai fait route pour Portsmouth à l'entrée duquel j'ai laissé tomber l'ancre à 6 heures 1/2, par 11 brasses et demie, fond de sable fin. Deaviets Point au S.E; Newcastle Point au S. 1/4 S.E; Kittery Point à l'O.N.O.

Il y a une tour située sur la pointe du fort ou Newcastle, qu'il faut laisser à bâbord en entrant. Lorsque l'on vient de l'Est, il faut s'entretenir par les 12 brasses, jusqu'à ce que la tour vous reste au N.N.E ou N. 1/2 O. Environ une lieue ensuite, vous faites porter droit sur la tour, observant de donner rhumb à cette tour et ce, n'en pas approcher plus près que par 9 brasses. Et on gouverne sur la côte de Kittery où l'on peut mouiller par 9 brasses, par le travers d'une grande maison entourée de plusieurs plus petites. C'est à ce mouillage que l'on peut prendre un pilote pour remonter à Portsmouth, situé à 2 milles plus haut, à l'embouchure de la rivière de Piscatagua.

Vendredi 19 mai 1780

A 6 heures du matin, j'ai salué le fort de Portsmouth de 13 coups de canon. Ne m'en ayant rendu qu'onze, j'ai porté mes plaintes au colonel Woothworth, chargé de l'inspection de ce fort, qui m'a répondu

très honnêtement que c'était une méprise et qui serait réparée. En effet, à 4 heures du soir, le fort a non seulement rendu les deux coups qu'il me devait, mais a recommencé le salut de 13 coups. J'ai cru devoir répondre à cette politesse par un remerciement de 5 coups.

Le temps s'est tellement obscurci à 11 heures du matin, que l'on a été nécessité de se servir à bord de lumière pour tout, pendant le reste du jour. Il a fait le calme le plus parfait avec un peu de pluie. Il m'a paru que l'on attribuait assez généralement à terre, ce phénomène singulier à une fumée épaisse répandue dans l'atmosphère, provenant des grandes forêts que l'on brûle dans le S.O de cette ville à 15 ou 20 milles de distance.

La ville de Portsmouth, capitale de l'état du New Hampshire est située par 43° de latitude et 7° de longitude occidentale du méridien de Paris, à l'embouchure de la rivière de Piscatagua qui forme son port. L'entrée est couverte par plusieurs petites îles qui le mettent à l'abri de tous les vents et le rendent un des plus beaux de l'Amérique. Il serait un des plus sûrs si la rapidité des courants de jusant permettait aux vaisseaux de tenir à l'ancre devant la ville, mais ils sont d'une telle impétuosité que l'on est forcé de s'amarrer à quai, ce qui fatigue les bâtiments par l'estocage. La marée monte de 15 à 18 pieds anglais dans ce port et l'établissement des marées dans les pleines et nouvelles lunes est à midi 3/4.

Les grands bâtiments mouillent pour l'ordinaire entre le village de Kittery et celui de Newcastle, situé sur Great Island que l'on laisse à bâbord en entrant. Sur l'extrémité de cette île, est une tour à feu qui sert de reconnaissance ou d'amer pour entrer. Elle est bâtie en bois, d'une médiocre hauteur, sur un rocher détaché de l'île. On communique à cette tour par un pont. Il y a des roches qui découvrent

en entrant à tribord et qu'il est aisé d'éviter en suivant pour entrer, l'observation rapportée ci-dessus. Cette entrée est défendue par trois forts. Deux sont situés sur Great Island et l'autre à la côte et près du village de Kittery.

En remontant de ce mouillage dans le port de Portsmouth, on est obligé de passer sous le feu de deux autres situés sur deux îles qui forment un goulet et qui croisent entièrement l'entrée en même temps qu'ils la défendent. Celui de bâbord m'a paru le plus considérable et peut monter de 30 à 40 pièces de canon.

Après avoir passé ce goulet dans lequel le courant de flot et de jusant est de la plus grande rapidité, on trouve un large bassin au fond duquel est bâtie la ville de Portsmouth, sur un terrain assez inégal, contenant à peu près 600 maisons, trois églises et de 3 à 4 mille habitants. Les vaisseaux s'amarrent à quai. Devant la ville, est une petite île où sont situés les chantiers de construction. J'y ai vu un vaisseau de 74, entièrement bordé depuis la première batterie, parfaitement construit, avec des bois de la plus belle espèce. Il a 165 pieds de quille portant sur terre, 50 pieds de maître bau, 27 de creux de dessous les barrots du premier pont, 7 pieds de quète, 24 d'élancement et 59 d'élévation, du talon de l'étambot à l'extrémité du couronnement. Il doit porter du 32 à sa première batterie et du 24 à sa seconde. Il doit être lancé dans 3 à 4 mois.

La ville de Portsmouth est le lieu où s'assemble le Conseil de l'Etat, dans un hôtel qui m'a paru assez vaste, situé devant la principale église de la ville. Le commerce de ce port consiste principalement en poisson salé et en bois de charpente. Les armements se font de préférence, pour les îles de l'Amérique. Il y a dans ce moment, quelques corsaires en armement.

Samedi 20 mai 1780

Les vents au N.E joli frais, le temps clair. A 10 heures du matin, j'ai appareillé au commencement du flot, le cap au S.S.E. Pour sortir, j'ai continué la même route sous toutes voiles. A midi, j'ai relevé le cap Anne au Sud, la plus Est des îles Scholes au N.N.E 1/2 N. A 3 heures, ayant doublé le cap Anne, j'ai arrivé au S.O. 1/4 S. A 4 heures, j'ai relevé la roche à mi chemin, à l'O.S.O, le milieu des deux tours à feu du cap Anne au N.N.E. 1/4 Est. A 7 heures 1/2, j'ai donné dans le canal, entre la pointe Alderton et l'île Egg, et la nuit ne me permettant pas d'aller mouiller à Boston, j'ai gouverné pour gagner la rade de Nantasket où j'ai laissé tomber l'ancre à 8 heures, par 5 brasses, fond de vase noire, au coup de basse mer.

Dimanche 21 mai 1780

Le calme ayant régné tout le matin, je n'ai pas pu appareiller de la rade de Nantasket, qu'à deux heures 1/2 du soir au coup de pleine mer, les vents de la partie du O.S.O bon frais. J'ai couru un petit bord au Sud pour m'élever et j'ai fait route pour passer entre l'île George et l'île Galop. J'ai arrivé au N.N.O pour gagner le mouillage du port de Boston et j'ai laissé tomber l'ancre à 5 heures 1/2, par 6 brasses, fond de sable vasard, dans le N.E du long quai, la pointe du Nord de l'île du Gouverneur à l'E. 1/4 S.E, la pointe de Dorchester au S. 1/4 S.E, la pointe Ouest de l'île de Race au N.E. J'ai affourché avec une petite ancre Est et Ouest.

Lundi 22 mai 1780

Les vents de la partie du Sud. Il est entré une goélette venant de St Domingue en 15 jours. Elle a rapporté la nouvelle de l'arrivée au Cap, d'un convoi de 70 voiles, escorté par le vaisseau le *Fier*, venant de la Martinique.

Mardi 23 mai 1780

Les vents ont varié du S.E au N.O, les brises du large étant assez réglées dans cette saison. A 10 heures, est entré le corsaire américain le *Ranger* de 18 canons, rentrant de Salem et dans l'après-midi, une prise anglaise.

Mercredi 24 mai 1780

Les vents ont régné de l'Ouest le matin, et de l'Est dans l'après-midi. J'ai travaillé à faire de l'eau et un mât de hune en remplacement de celui qui a consenti dans la dernière croisière.

Jeudi 25 mai 1780

La brise de terre et du large a été réglée comme les jours précédents. Il est sorti un brick corsaire qui va en croisière.

Vendredi 26 mai 1780

Les vents ont régné du S.S.O au N.E, passant par l'Ouest. Il est entré plusieurs petits bâtiments caboteurs.

Samedi 27 mai 1780

Les vents ont régné du N.E à l'Ouest gros frais avec de la pluie. Le corsaire le *Ranger* est sorti et a fait route pour l'Europe.

Dimanche 28 mai 1780

Ayant reçu un courrier de Philadelphie qui m'a porté des ordres pour sortir, j'ai désafourché dans l'après-midi et embarqué ma chaloupe.

Lundi 29 mai 1780

Les vents de la partie de l'Ouest très faibles. A 10 heures 1/2 du matin, j'ai appareillé. J'ai salué le château William de 13 coups de canon quand j'ai été par son travers, et il m'en a remis le même nombre. Les vents ayant totalement calmé, j'ai été forcé de mouiller près de l'île Longue, la pointe Ouest de l'île Longue au

S. 1/4 S.O, la pointe du Nord de l'île du Spectacle O. 1/4 S.O, la pointe de l'Est de l'île du Gouverneur au N.O. J'ai resté mouillé le reste du jour, la brise étant venue du large.

Mardi 30 mai 1780

A 3 heures 1/2 du matin, les vents étant venus de la partie de l'Ouest, j'ai appareillé et fait gouverner dans la passe entre l'île Lowels et les îles Galop et George. A 6 heures, étant dans le N.E de la pointe Alderton, j'ai mis en travers pour embarquer mes canots. A 6 heures 1/2, j'ai fait servir, le cap à l'E.S.E, toutes voiles dehors. A 2 heures 1/2, j'ai eu connaissance d'une voile un peu sous le vent. J'ai arrivé et lui ai parlé. C'est un brigantin anglais venant de la Barbade, prise d'un corsaire américain qui l'envoie à Boston. A 4 heures, j'ai gouverné au S.E. 1/4 E, et, le vent ayant fraîchi, j'ai fait prendre un ris dans chaque hunier et serrer les menues voiles. A 8 heures, j'ai fait mettre le cap au S.E. 1/4 S, d'après l'avis du pilote côtier américain que j'ai à bord.

Mercredi 31 mai 1780

A minuit, on a sondé et trouvé fond par 102 brasses, vase noire. Les vents ayant adonnés, le pilote a fait gouverner au S. 1/4 S.E. A 2 heures, resondé et trouvé 89 brasses, fond de sable vasard. J'ai continué cette route en conséquence. A l'O.S.O, joli frais, le temps très brumeux. A 9 heures 1/2, j'ai fait sonder, trouvant la mer très belle et les eaux fort changées et j'ai trouvé 31 brasses, fond cailloux, sonde qui me met sur le banc St George. Le pilote côtier a fait arriver à l'E.S.E. J'ai couru une demie heure, filant 7 noeuds. Ayant sondé de nouveau, on a trouvé 29 brasses, même fond. J'ai repris les amures au plus près, le cap au S. 1/4 S.E. Le pilote côtier a jugé que les courants nous portaient avec

violence au N.E, et, quoique nous filassions 4 noeuds et demi, il a pensé que les courants ne nous permettraient pas d'aller de l'avant. En effet, ayant sondé après une heure, nous avons trouvé la même quantité d'eau et le même fond.

A midi, resondé et trouvé 30 brasses, fond de sable gris fin. Jugeant par cette sonde que nous n'étions pas à plus d'une lieue et demie des hauts fonds et des dangers du banc St George, il a fait mettre à l'autre bord, le cap au N.O. 1/4 O.

La brume épaisse ne m'a permis d'observer une hauteur qu'à 2 heures. J'ai sondé et trouvé fond et la même quantité d'eau. J'ai vu des lits de courants qui m'annonçaient la rapidité de celui qui me retenait sur le banc St George. A 3 heures, sondé et trouvé 36 brasses et même fond. A 4 heures, sondé par 40 brasses, fond de sable. A 5 heures, sondé par 45 brasses. A 6 heures, par 55 brasses, à 6 heures 1/2, par 65, fond de sable gris piqué de rouge. A 7 heures, le pilote a fait virer et j'ai pris les amures sur tribord, le cap au Sud. A 9 heures, sondé par 70 brasses, fond de sable gris. Le pilote a pensé que c'était la sonde du milieu du chenal entre la pointe du Sud du banc St George et les dangers de Nantucket. Le vent a calmé et une pluie abondante est survenue.

Jeudi 1er juin 1780

A minuit, j'ai sondé et trouvé 56 brasses, fond de sable gris piqué de rouge. Les vents ont refusé à me permettre que de porter au S.S.E. A 1 heure, ayant sondé et n'ayant plus trouvé que 40 brasses, fond de gravier, j'ai jugé que les courants me portaient de nouveau sur George Bank. En conséquence, j'ai pris les amures sur bâbord, le cap au N.O et O.N.O. A 2 heures, sondé et trouvé 50 brasses. Les vents ont calmé et soufflé par intervalles, de presque tous les points du compas. J'ai fait parer deux ancrs pour le besoin; une petite et

une grosse. A 3 heures, trouvé fond par 55 brasses. De 4 heures à 8 heures, calme. J'ai cru remarquer que les courants, depuis hier, avaient changé de direction et portaient à l'O.S.O. A 8 heures, sondé par 48 brasses, fond de sable fin. A 9 heures, sondé par 44 brasses, sable fin. A 11 heures 1/2, n'ayant trouvé que 37 brasses et le pilote s'estimant près de Nantucket, j'ai gouverné à l'Est, les vents au S.S.E très faibles avec beaucoup de pluie. A 3 heures, sondé par 50 brasses, sable très fin mêlé de quelques cailloux. A 4 heures, la fraîcheur étant venue de la partie de l'Est, j'ai mis le cap au S.S.E. A 6 heures, sondé par 56 brasses, fond de sable roux piqué de noir. A 8 heures, sondé par 58 brasses, même fond. J'ai mis le cap au S.E pour m'éloigner du banc de Nantucket. A 10 heures, sondé par 48 brasses, les vents au N.E bon frais.

Vendredi 2 juin 1780

A minuit, sondé par 55 brasses. Le vent a calmé et la brume a épaissi. A 3 heures du matin, sondé par 66 brasses, fond de sable fin, gris piqué de rouge. J'ai gouverné au S.E. 1/2 S. Le vent a fraîchi au N.E et la brume s'est dissipée. Le pilote côtier, d'après cette dernière sonde, s'est estimé à 5 lieues dans l'Est de la pointe du banc de Nantucket et à 12 lieues dans l'O.S.O de la pointe du Sud de George Bank. A 4 heures, ayant passé le canal, j'ai arrivé au S.S.E. Le canal formé par la côte du cap Cod, l'île de Nantucket et les dangers qui la bordent d'un côté, et le prolongement du banc de St George de l'autre, a 28 lieues de longueur. Depuis le cap Cod jusqu'à son extrémité méridionale, il gît N.E et N.N.O. Sa largeur par le travers de la pointe de sable et les hauts fonds de George Bank est à 18 lieues et il se rétrécit jusqu'à 10 entre le banc du S.E de Nantucket et la pointe du Sud de George Bank. La violence et l'irrégularité des courants

que l'on y trouve, fait que je ne conseille pas à un grand bâtiment d'y passer, à moins qu'il n'y soit contraint ou qu'il n'ait un vent fait qui ne le mette pas dans le cas d'y louvoyer comme j'ai été obligé de le faire par la brume la plus épaisse et les vents les plus contraires. Le calme dans ce passage est aussi à redouter qu'un vent frais, parce que vous êtes entraîné, soit au N.E sur les hauts fonds de George Bank, soit au S.O sur ceux de Nantucket, par des courants dont la violence est telle qu'on a peine à la surmonter avec une vitesse de 4 noeuds et demi. Il faut faire le S.S.E pendant environ 40 lieues, partant de la vue de la haute terre du cap Cod. On trouve de 70 à 90 brasses au milieu du canal. Le barrage est assez inégal des deux côtés. On y voit fréquemment des lames roulantes assez longues occasionnées par les courants. Lorsque dans la brume, on veut s'assurer de quel côté du canal on est, il faut gouverner au N.E. Si l'on est du côté du banc St George, le barrage diminue et il augmentera au contraire si vous êtes du côté de Nantucket.

A 5 heures du matin, j'ai eu connaissance d'un brigantin au vent à moi, courant les amures à tribord, les vents au Nord gros frais. J'ai tenu le vent en prenant les ris dans les huniers. Je l'ai chassé bord sur bord, d'après la variété des vents. A midi, j'ai observé 39° 56', les vents forçant et calmant successivement. J'ai pris et largué les ris et risé les huniers dans les fortes risées. A 4 heures, j'ai joint et fait amener le brick que je chassais, qui s'est trouvé anglais venant de Cork, allant à New-York chargé de beurre, de chandelles, de savon. Ce bâtiment se nomme le *Thomas d'Irwine*, capitaine John Mairn, du port de 100 tonneaux. Il était parti de Cork le 18 avril avec une flotte de 100 voiles destinée pour les colonies anglaises des Indes Occidentales, escortée par 28 vaisseaux de guerre et deux frégates. Je l'ai envoyé

amariner. Il s'y est trouvé huit hommes tout compris. J'y ai envoyé 4 matelots de mon équipage pour le conduire sous les ordres de Mr Charrier, volontaire, auquel j'en ai confié le commandement.

A 8 heures du soir, j'ai fait servir, le cap à l'O.S.O, les vents au N.O très faibles. J'ai fait sonder pendant que j'ai été en travers. J'ai trouvé 62 brasses, fond de sable fin gris. Le pilote côtier s'estime par cette sonde, à 15 lieues dans le S.E de l'île Block. Les vents s'étant rangés de la partie du N.O, j'ai mis le cap à l'O.S.O.

Samedi 3 juin 1780

A minuit, j'ai mis le cap au N.N.O. Ayant passés à l'Ouest à 4 heures, les vents fraîchissants et la prise me faisant perdre trop de chemin, je lui ai envoyé une remorque. A 5 heures, on a sondé et trouvé 50 brasses. A 10 heures, mis le cap au N. 1/4 N.O. A midi, j'ai observé 40° 36'. A 3 heures, le vent forçant, j'ai fait prendre un ris dans chaque hunier. A 3 heures 1/2, on a eu connaissance de la terre de l'avant de nous. Le vent forçant, j'ai fait larguer la remorque du brick et j'ai gouverné au N.O. 1/4 O. A 5 heures 1/2, en approchant la terre, les deux pilotes côtiers ont cru reconnaître l'île de Nantucket, dans la terre qui nous restait à tribord par les grands haubans. Comme cette position me mettait très près des dangers qui bordent cette île au Sud et qui s'étendent à plus de 10 lieues dans le S.E d'elle, j'ai pris le parti de virer de bord dans l'incertitude que ce fut l'île de Nantucket ou de celle de Martha's Vineyard, comme quelques uns le prétendaient. En virant, j'ai fait sonder et je n'ai trouvé que 16 brasses, fond de sable. En continuant de courir au Sud, j'ai augmenté d'eau jusqu'à 22 brasses. A 11 heures du soir, le vent ayant beaucoup calmé, j'ai fait parer des ancres dans la crainte que les courants très violents dans cette partie, ne me portent sur les récifs de

Nantucket. Si en effet, c'est cette île que j'ai vue à 11 heures 1/2, les vents ne me permettant plus de porter au vent du S. 1/4 S.E et, tombant à 18 brasses, j'ai viré de bord, le cap au N.O. J'ai fait signal au brick de prendre les mêmes amures et j'ai conservé un feu toute la nuit à la tête de mon grand mât afin qu'il puisse me conserver.

Dimanche 4 juin 1780

A 3 heures du matin, les vents s'étant rangés de la partie du N.N.O, j'ai pris les amures à tribord, le cap à l'O. 1/4 S.O. J'ai fait signal de virer à la prise, mais le jour s'étant fait, je n'en ai eu aucune connaissance. Je présume qu'elle aura continué cette nuit, le bord du Sud, sans faire attention au signal que je lui ai fait de prendre les amures à bâbord. A 5 heures, ayant trouvé 25 brasses d'eau, j'ai mis en travers, tribord au vent, et j'ai tiré quelques coups de canon pour faire rallier la prise que je suppose dans le S.E de moi, à 5 lieues de distance. A 7 heures 1/2, ne l'apercevant pas, j'ai fait servir, le cap au N.O, toutes voiles dehors, imaginant que la prise gagnera le port de Newport ou de Providence, comme je lui ai ordonné en cas de séparation.

Le vent a calmé plat et n'a commencé à fraîchir qu'à midi, de la partie de l'O.S.O. J'ai observé 41° de latitude. A 2 heures, j'ai eu connaissance de Block Island. Cette île est assez élevée et reconnaissable par sa côte taillée à pic et d'une couleur blanche. Elle a à peu près 2 lieues de long de l'Est à l'Ouest. Elle est mal placée sur la carte de la Cour ainsi que la pointe Montuk de Long Island, gisant Est et Ouest avec cette pointe. Elle est à 5 lieues du continent. Il y a passage à l'Ouest et à l'Est d'elle.

A 2 heures 1/2, j'ai relevé la pointe du N.O de l'île Block au N.E 1/2 E et celle du S.E à l'E.N.E à 3 lieues de distance. A 3 heures, le vent fraîchissant beaucoup, j'ai fait serrer les perroquets et les menues voiles. A 4

heures 1/2, ayant connaissance de la Longue île, j'ai pris les amures à tribord, le cap au Sud. A 8 heures, le vent a passé au N.O avec violence. J'ai gouverné au S.O. 1/4 S sous la misaine, ayant été obligé de carguer les huniers par la force du vent. A 9 heures 1/2, j'ai fait mettre le cap au S.S.O.

Lundi 5 juin 1780

A 1 heure 1/2 du matin, m'estimant à 20 lieues dans le Sud de la pointe Montuk de l'île Longue, j'ai mis à la cape, sous la misaine et l'artimon, tribord au vent. Les vents au N.N.O très grand frais. A 8 heures, les vents ayant un peu calmé et passé au Nord, j'ai amuré la grande voile. A 9 heures 1/2, j'ai fait larguer les huniers, tous les ris pris.

Depuis hier 2 heures 1/2 après midi, que j'ai relevé l'île Block par 40° 58' de latitude et 74° de longitude du méridien de Paris, d'où j'ai pris mon point de départ, jusqu'à aujourd'hui midi, la route m'a valu le S.O. 1/4 S. 1° S, chemin : 26 lieues 2/3. J'ai observé 39° 51'. Longitude arrivée : 74° 57'.

J'ai fait sonder à midi et trouvé 54 brasses, fond de vase, ce qui me met de 24 à 25 lieues de la côte de la Nouvelle Jersey. A la même heure, j'ai pris les amures de bâbord, le cap au Nord et le vent ayant beaucoup molli, j'ai fait servir à cette aire de vent, toutes voiles dehors et à 6 heures, j'ai eu connaissance de la terre de la longue île.

J'ai aperçu en même temps, une voile que j'ai reconnue pour cutter. Etant à une lieue de moi, il a arrivé grand largue. Je l'ai chassé jusqu'à 10 heures du soir, mais ne trouvant plus que 15 brasses d'eau et le pilote côtier m'ayant prévenu qu'il y avait des dangers à accoster de plus près la pointe Montuk qui était devant moi, j'ai été forcé de lever chasse au moment où je l'avais approché de manière à me faire

espérer de m'en emparer si j'avais pu courir une heure de plus à l'aire de vent où je gouvernais. J'ai pris les amures sur tribord, le cap au Sud, sous les quatre voiles majeures.

Mardi 6 juin 1780

Les vents à l'O.S.O bon frais, le temps clair, la mer belle. A 4 heures du matin, j'ai pris les amures sur bâbord, le vent au N.O.

A 5 heures 1/2, j'ai eu connaissance d'un brick sous le vent, courant au Nord. J'ai arrivé dessus. A 7 heures, l'ayant beaucoup gagné, il a arboré pavillon américain qu'il a assuré. J'ai également assuré ma couleur. Il a viré sur moi. J'ai mis en travers et je lui ai crié de mettre son canot à la mer, ce qu'il a fait. C'est un paquebot du continent, parti hier de Rhode Island, allant à Philadelphie.

A 8 heures 1/2, j'ai fait servir, le cap au S. 1/4 S.E. A neuf heures, j'ai pris les amures sur bâbord, le cap au N.O. A 10 heures, j'ai eu connaissance de la terre de Long Island devant et sous le vent à moi. A midi, j'ai observé 40° 47'. Par la position des terres, je me suis convaincu que mon octant était Nord de trois minutes, la nouvelle carte de la Cour de 1780 qui m'a été envoyée, plaçant la terre de la Longue île dont j'étais le plus près, par 47° 51'. Depuis hier, la route corrigée sur la hauteur m'a valu le N.E. 1/4 N, chemin : 20 lieues, longitude assurée : 74° 17'. A midi, j'ai pris les amures sur tribord, le cap au S.S.E. En virant, j'ai sondé et trouvé 22 brasses, fond de sable gris piqué de noir. Je m'estimais alors à 3 lieues de terre du côté d'East Hampton. A 3 heures, j'ai pris les amures sur bâbord, le cap au N.O. 1/4 O. A 4 heures, j'ai eu connaissance d'une voile qui courait au N.E, le long de la côte de Long Island. J'ai arrivé sur elle. A 5 heures, j'ai reconnu un bateau que j'ai chassé. A 8 heures, je l'ai joint et s'étant trouvé ennemi, je m'en suis emparé. Il se nomme

le *Ruovery*, venant de la Bermude, allant à New York chargé de 570 boisseaux de sel, commandé par le capitaine Georges Eavans, ayant 5 hommes d'équipage et deux nègres que j'ai tous, fait passer à mon bord. J'ai envoyé deux hommes de mon équipage sous les ordres du Sieur Noël, capitaine de navire, auquel j'en ai confié le commandement, avec ordre de faire immédiatement route pour le port de Providence, dans l'Etat de Rhode Island. Ce bateau était parti le 25 mai de la Bermude. A 10 heures, j'ai fait servir, le cap au S.S.E.

Mercredi 7 juin 1780

A 4 heures du matin, j'ai pris les amures sur bâbord, le cap au N.O. 1/4 O. Les vents de la partie du S.O bon frais, le temps couvert. A 7 heures du matin, j'ai eu connaissance de 4 voiles au vent à moi, courant les amures à tribord. J'ai reconnu un sloop de guerre, un schooner, un senault et un bâtiment à 3 mâts que j'ai jugé frégate. Ces deux derniers bâtiments ont mis au même bord que moi et ont diminué de voile.

Après avoir fait toutes mes dispositions pour le combat, j'ai viré sur la frégate qui a fait porter grand largue sur moi, quand elle a vu que j'avais dessein de l'attaquer. J'ai reconnu ce bâtiment pour une frégate percée à 15 sabords en batterie, dont 14 étaient garnis de canons et elle en avait sur son gaillard, depuis l'extrémité de son arrière, jusqu'au grand mât.

J'ai cargué mes basses voiles et me suis mis comme elle, sous les deux huniers. Nous avons hissé notre pavillon, chacun par le travers l'un de l'autre. J'ai assuré le mien par toute ma bordée de tribord que je lui ai lâchée en la dépassant. Elle ne m'a riposté que par quelques coups. J'ai jugé que son dessein était d'arriver dans ma poupe pour m'envoyer sa bordée entière. En conséquence, j'ai arrivé tout plat, vent arrière et par ce moyen, je me suis trouvé

par son travers. Nous avons commencé alors, un feu très vif de part et d'autre, à demie portée de fusil.

Après une demie heure de combat dans cette position, je me suis aperçu qu'elle faisait tous ses efforts pour se laisser culer, afin de me prendre par l'arrière, par la marche supérieure que j'avais sur elle à même voile et mon dégréement total de bras continuant de lui faciliter ce mouvement. Je parvins cependant à venir un peu au vent et je trouvai par cette manoeuvre, dans la position de la battre de tous mes canons, de l'avant à l'arrière, comme elle me battait de l'arrière à l'avant.

Le combat a duré ainsi pendant 1 heure avec vivacité de part et d'autre, mais mon feu étant supérieur au sien, elle saisit l'instant où je la dépassais, pour mettre son petit hunier à culer et peu après, elle a tenu le vent. Je lui ai envoyé trois coups de canon auxquels elle n'a pas riposté. Mon grément étant haché de manière à ne pas pouvoir tenir le vent, j'ai laissé tomber la misaine pour m'éloigner afin de le réparer dans l'intention de recommencer le combat. Elle a continué à tenir le vent et j'ai jugé que son projet n'était pas d'en venir à un second engagement.

En travaillant à réparer les manoeuvres coupées, j'ai eu connaissance de l'avant de moi, du schooner qui était de sa compagnie. J'ai mis toutes les voiles que j'ai pu pour le chasser. Je l'ai poursuivi à la vue de la frégate anglaise, jusque sous la pointe Montuk que j'ai approchée jusque par les 6 brasses d'eau.

La crainte de compromettre la frégate m'a fait lever chasse. Si les vents n'avaient pas calmé, je m'en serais infailliblement emparé, ce qui aurait décidé la question de l'avantage de cette rencontre.

Ce combat a duré 1 heure 1/2, toujours à demie portée de fusil. J'ai eu 10 hommes tués roides et 37 blessés. Je pense que la

frégate ennemie a perdu beaucoup plus de monde, mes canonnières ayant constamment tiré à plein bois. Je l'ai pour cette raison, peu dégradée, le plus grand désordre ayant par contre, été porté dans mes voiles et dans mes manoeuvres. Cette frégate portait du 12 en batterie et du 9 sur ses gaillards. Elle avait une mousqueterie bien servie. J'ai tiré dans ce combat, 260 coups de canon, 140 coups de pierriers et 1 280 coups de fusil et d'espigole.

Etat des tués et blessés dans le combat :

Joseph Motay, aide canonnière; chef de la première pièce à la batterie;
Pierre Colin, quartier maître; sur le gaillard d'arrière à la manoeuvre;
Léon Metreau, matelot; à la première pièce à la batterie;
Jean-Baptiste Careau, matelot; sur le gaillard d'arrière;
Pierre Leneau, matelot; sur le gaillard d'arrière;
Jean Laroche, matelot; sur le gaillard d'arrière;
Mathieu Bruneau, matelot; sur le gaillard d'arrière;
André Chain, matelot; sur le gaillard d'arrière;
Jean Dumeau, mousse; sur les passavants;
Jean Bernard, mousse; à la batterie.

10

Blessés

Etat-Major

Mr de la Touche, commandant; sur le gaillard d'arrière. Une balle au bras, forte contusion;
Mr Duquesne, commandant en 2e; sur le gaillard d'arrière. Deux forts éclats, deux fortes contusions;
Mr de Villemarais, officier auxiliaire; sur le gaillard d'arrière. La cuisse cassée par une balle de mitraille;

Mr de Chadirac, gentilhomme volontaire.
La main droite emportée par un boulet.

Jean Diroin, 2e maître; sur le gaillard d'avant. Les deux cuisses percées par une mitraille très fine et le bras gauche emporté par un boulet;
Joseph Luccas, maître voilier; sur le gaillard d'arrière. Une forte contusion à la fesse par un boulet;
Jean C..., 2e maître; sur le gaillard d'avant. Une forte contusion ...;
Jean Cantin, matelot; sur le gaillard d'arrière. Une balle de mitraille dans la poitrine;
Pierre Labrégé, matelot canonnière; sur les passavants. Une forte contusion à l'épaule gauche;
Pierre Garneau, timonier; gaillard d'arrière. Une contusion au genou;
Michel Guilbeau, aide canonnière; à la batterie, onzième pièce. Une contusion au nez et aux paupières;
Giraud Lageniose, matelot; gaillard d'arrière. Une plaie à la cuisse gauche;
Jean Rouane, aide canonnière; à la batterie, 10e pièce. Une forte contusion à la jambe et au pied;
Pierre Daimion, matelot canonnière; gaillard d'arrière. Deux plaies au bras et à la main;
François Mainguestet, matelot; gaillard d'avant. Un doigt de la main droite emporté et une forte contusion au bras gauche;
François Gaurit, matelot canonnière; à la batterie, 4e pièce. Une forte contusion à la main droite;
François Michonneau, matelot canonnière; à la batterie 1re pièce. Une plaie à la main droite;
Jean Blocheau, aide charpentier; gaillard d'arrière. Une contusion au bras droit;
François Disé, aide canonnière; gaillard d'avant. Une contusion au bras gauche;

Antoine Pinard, matelot canonnier;
gaillard d'arrière. Une plaie à la cuisse
droite;
Jacques Charrier, gabier; hune de misaine.
Une plaie à la main gauche;
Thomas Lavigue, gabier; hune de misaine.
Le bras droit cassé;
Pierre-Nicolas Berryer, matelot; gaillard
d'avant. Une forte contusion à l'avant-bras
gauche;
Pierre Sureau, matelot; gaillard d'avant.
Une contusion à l'épaule gauche;
Martin Baralasiat, matelot; gaillard
d'avant. Une brûlure considérable à la
cuisse, au genou et à la jambe;
Jean Seva, matelot; à la batterie, 7e pièce.
Une brûlure à la cuisse droite;
André Gaborit, matelot; à la batterie, 1re
pièce. Une plaie à la main gauche;
Charles Galucheau, 2e maître; sur les
passavants. Une légère contusion à la
main;
Noël Micheau, tonnelier; gaillard d'arrière.
Une légère contusion au côté gauche;
Jean Braud, matelot; gaillard d'arrière. Une
contusion considérable à l'épaule et au
bras droit;
Jacques Bonneteau, boulanger; à la
batterie, 6e pièce. Une forte contusion au
bras gauche;
Jérôme Dubarry, mousse; à la batterie, 5e
pièce. Une contusion à la cuisse droite;
Jacques Robert, mousse; à la batterie, 2e
pièce. Une plaie à la jambe gauche;
David Gotrou, mousse; gaillard d'avant.
Trois doigts de la main droite emportés;
Jean-Georges Chevalier, mousse; à la
batterie, 11e pièce. Une forte contusion au
nez et une brûlure sur toute la figure;
Pierre Geai, mousse; sur les passavants.
Une contusion à la jambe gauche;
Eutrope Canolle, mousse; sur les
passavants. Une forte brûlure à la main
droite.

37 blessés

Etat des dommages et avaries reçus dans le combat

Article du Charpentier

4 boulets à la flottaison, perçant de travers
en travers;
4 idem dans la batterie;
4 balles de pierrier dans le doublage en
cuivre;
Plusieurs mitrailles le long du côté de la
frégate, qui n'ont que légèrement
endommagé le bordage;
Deux chaînes de haubans de misaine et
une d'artimon coupées;
Toutes les lisses des passavants coupées;
Un boulet dans le grand mât;
Un idem dans la grande vergue;
La jumelle du mât de misaine coupée au-
dessous des jotteraux;
Les barres du petit perroquet coupées;
L'écusson de la figure très endommagé par
un boulet;
Une partie des mâts des canots et
chaloupe, coupés dans les porte-haubans.

Article du voilier

30 boulets ou mitrailles dans la grande
voile;
40 idem dans la misaine;
16 idem dans le grand hunier;
12 idem dans le petit hunier;
8 idem dans le perroquet de fougue;
4 idem dans le petit foc;
2 idem dans le tapecul.

112 boulets

Article du maître canonier

Un affût de 12 hors de service;
Cinq écouvillons coupés dans les mains
des chargeurs et une platine enlevée de
dessus le canon par un boulet;
Un canon de six endommagé par un boulet
de l'ennemi;
Un pierrier d'une livre en fonte, mis hors
de service par le canon de l'ennemi;

Quatre garde-feux enlevés par des boulets;
Une platine de six, enlevée de dessus le canon;
Une brague de six, coupée.

Article du maître

Manoeuvres coupées

Mât d'avant :

Étai du petit mât de hune;
Un barbejeau de beaupré;
Une des liures de beaupré;
Drisses du grand et du petit foc;
Trois galhaubans du petit mât de hune;
1 bras, 1 faux bras du petit hunier;
1 bras, 1 faux bras de misaine;
Une cargue du petit hunier;
Un cargue fond de misaine;
La ride du grand étai;
l'itague du petit hunier;
Drisses et bras du petit perroquet;
Un palan d'étai;
La guinderesse du petit mât de hune;
Trois rides des haubans de misaine.

Grand mât :

Cinq haubans du grand mât;
Trois galhaubans et 1 hauban du grand mât de hune;
Deux galhaubans et un hauban du grand perroquet;
Deux faux bras et un bras de grande vergue;
Deux faux bras et deux bras du grand hunier;
Une écoute et une cargue du grand perroquet;
Une balancine du grand hunier;
La suspente et la chaîne de la grande vergue;
Les deux itagues du grand hunier;
Les cargues fonds, cargue points, cargue boulines de grande voile;
Une écoute de grande voile;
Une amure de grande voile;
Un cargue fond de grand perroquet.

Mât d'artimon :

Trois haubans d'artimon;
Deux galhaubans de perroquet de fougue;
La candelette d'artimon;
Les bras, boulines et écoutes du perroquet de fougue;
Quatre cargues d'artimon;
Une balancine de vergue sèche.
16 poulies de coupées, dont 4 caps de moutons. Un aviron de galère coupé.

A 10 heures, ne trouvant plus que six brasses d'eau et approchant de très près les récifs de la côte, j'ai levé chasse du schooner et j'ai mis le cap au S.E pour m'élever. A midi, la pointe Montuk me restait au S.O. 1/4 O à 1 lieue 1/2. A 4 heures, la brume s'étant élevée très épaisse et me faisant très près de terre, j'ai pris le parti de mouiller par 21 brasses, fond de sable fin, le pilote s'estimant à 3 ou 4 lieues dans le Sud de Newport.

Jeudi 8 juin 1780

La brume s'est tenue aussi épaisse toute la nuit, jusqu'à 11 heures du matin, les vents au S.O, gros frais. A 11 heures 1/2, le temps s'étant tout à fait éclairci, j'ai relevé les clochers de Newport au Nord, à 13 lieues de distance. J'ai travaillé à suivre mon arrivée. A l'instant où je mettais sous voiles, les vents ont passé au Nord et j'ai pris la bordée du N.O que j'ai couru tous à terre. A midi, j'ai viré et gouverné à l'E.S.E. Ayant tiré un coup de canon pour assurer ma couleur, il est venu à bord, un pilote du port pour m'entrer. J'ai continué de courir bord sur bord pour gagner l'entrée. A 4 heures, le chevalier de Fayolle, capitaine au régiment de Brie, aide de camp de Mr le marquis de La Fayette, chargé d'une commission importante de la part de ce général, est venu à bord dans un petit canot de deux avirons. Par la faute des gens qui le conduisaient, il s'est engagé

sous la bouteille de bâbord de la frégate et il s'est frappé à la tempe. Il est tombé dans le canot et a expiré sur le champ. Tous les soins qu'on a cherché à lui donner ont été vains; il était expiré avant de monter à bord.

A 4 heures 1/2, le jusant se faisant beaucoup sentir et ne gagnant plus, j'ai pris le parti de mouiller en attendant le flot, par 20 brasses, sable fin et vasard, la pointe Sud de l'île Connanicut au N.O. 1/4 O, la pointe de Dumplins au N.E. 3° Nord, la pointe de Castle Hill au N.E. 1/4 Est., les Brittons Rocks à l'E. 1/4 N.E.

A 7 heures 1/2 du soir, le flot étant venu et les vents de la partie du N.N.O, j'ai appareillé sous les huniers et les menues voiles. J'ai couru plusieurs bords dans la passe. A 10 heures 1/2, ayant gagné le mouillage, j'ai laissé tomber l'ancre par 8 brasses, fond de sable et vase, la pointe de Dumplins à l'O. 1/4 S.O, la pointe Sud de Great Island à l'E.S.E. 1/2 Sud, la pointe Nord de la même île au N.E. 1/4 E, la pointe de Race Island au N. 1/4 N.O.

A 11 heures du soir, le bateau le *Ruoverly* que j'ai pris hier, est entré et a mouillé près de moi.

Vendredi 9 juin 1780

Les vents ont varié du N.N.O à l'Ouest, joli frais. A 2 heures après midi, j'ai salué le fort de 13 coups de canon. Il m'en a été rendu le même nombre.

A 3 heures, j'ai envoyé mes canots armés, à bord de deux parlementaires de la Nouvelle York, venus ici sous des prétextes très frivoles. J'ai fait enlever toutes leurs voiles pour les empêcher de partir jusqu'à nouvel ordre.

A 5 heures, j'ai fait porter le corps de Mr le chevalier de Fayolle à terre, après lui avoir fait faire à bord, les prières des morts. Il a été inhumé dans le cimetière de l'église de la Trinité à Newport, avec les honneurs militaires. J'ai fait descendre en

conséquence, le détachement des troupes qui ont accompagné le corps et sur lequel, ils ont fait les trois décharges de mousqueterie d'usage. Le colonel Green, commandant à Newport et trois de ses officiers américains, ont assisté à son convoi.

A 6 heures du soir, il est entré un brick venant de New London.

Samedi 10 juin 1780

Les vent ont régné du S.O à l'O.S.O bon frais. J'ai travaillé à réparer mon gréement et les charpentiers, à réparer le côté de la flottaison de la frégate. Dans l'après-midi, j'ai débarqué mes blessés dans l'île de Goat Island où je les ai fait établir dans une maison que le colonel Green m'a procuré très obligeamment. J'ai envoyé Mr de Villemarais et de Chadirac à Newport. J'ai perdu aujourd'hui, le nommé Cantin, matelot de Royan, mort des suites de ses blessures qu'il a reçues dans le combat.

Dimanche 11 juin 1780

Me trouvant mouillé trop près des bâtiments que les Anglais ont coulés autour de l'île de Goat Island lorsque l'escadre de Mr le comte d'Estaing entra dans ce port en août 1778, pour empêcher les vaisseaux français d'approcher de trop près du fort situé sur l'île de Goat, les vents de S.O venant à forcer me faisant courir des risques, à 8 heures du matin, les vents étant de la partie du S.O, j'ai appareillé pour me mettre plus au large. J'ai gouverné à l'O.N.O sous le petit hunier et le perroquet de fougue. Après avoir couru une demie heure, j'ai mouillé par 17 brasses, fond de sable fin, la pointe Dumplins au Sud 1/2 Est, Race Island à l'E. 1/4 S.E, la pointe Taylor au N. 1/4 N.O.

Lundi 12 juin 1780

Les vents ont régné dans la matinée, de la partie du S.O bon frais, et dans l'après-

midi, il y a eu beaucoup d'orages venant du N.O. Me trouvant tourmenté par la violence des courants, à 4 heures après midi, j'ai levé l'ancre pour me rapprocher de l'île de Connanicut, à 3 encablures de laquelle, j'ai mouillé par 10 brasses et demie, fond de sable et vase noire. La pointe de Dumplins au S. 1/4 S.E, la pointe Sud de Race Island à l'E. 1/4 S.E, la pointe du Nord de ladite île à l'E.N.E, la pointe Taylor au N 1/4 N.O.

Mardi 13 juin 1780

Les vents ont régné du S.S.O à l'Ouest, petit frais. Il est entré ce soir, une goélette venant du Cap en 13 jours. Elle n'a rien apporté de nouveau. J'ai perdu aujourd'hui, le nommé Huin, soldat du Corps Royal de la Marine, mort du scorbut.

Mercredi 14 juin 1780

Les vents ont régné de la partie de l'Est, variables au N.N.E très gros frais, le temps brumeux.

Jeudi 15 juin 1780

Calme plat toute la matinée. A midi, la fraîcheur étant venue de la partie du S.S.O, j'ai levé mon ancre pour aller devant la rivière de Bedford située à 12 lieues dans l'E.N.E de ce port, y donner le convoi au brick le *Thomas* qui y a relâché le lendemain de sa séparation. J'ai cru nécessaire d'aller lui faciliter le passage, ayant reçu des avis que quelques corsaires de la Nouvelle York s'étaient montrés dans cette partie. A midi un quart, j'ai mis sous voiles. J'ai couru plusieurs bords pour sortir, mais le flot étant venu et le vent n'ayant pas pris de force, j'ai été obligé d'arriver, étant par le travers de la pointe Dumplins, pour aller regagner le mouillage de Connanicut et j'ai laissé tomber l'ancre à 2 heures par 14 brasses, fond de sable vasard. La pointe Taylor au N. 1/4 N.E, la pointe Dumplins au S. 1/4 S.E, la pointe

Sud de Race Island à l'E. 1/4 S.E.

Vendredi 16 juin 1780

Les vents au S.O joli frais, le temps un peu brumeux. A 9 heures 1/2 du matin, j'ai appareillé avec le jusant. J'ai couru bord sur bord jusqu'à 1 heure 1/2, que j'ai doublé les Bretons Rocks. J'ai mis le cap au S.E. 1/4 S, les vents au N.O bon frais. A 2 heures 1/2, j'ai relevé la pointe de Rhode Island au N.N.E. 5° Est, le fanal de la pointe de Connanicut au N.O. 1/4 N. A 4 heures, j'ai pris les amures sur bâbord, le cap à l'O.N.O. A 6 heures 1/2, étant près de la pointe Judith, j'ai pris les amures sur tribord.

A 7 heures 1/4, on a eu connaissance du haut des mâts, d'une voile de l'avant. J'ai amuré la grande voile et largué mes perroquets pour la chasser, mais le temps très brumeux m'empêchant d'en avoir connaissance, j'ai levé chasse à 8 heures et j'ai continué la bordée du S.E. 1/4 Sud sous petites voiles. A cette heure, j'ai relevé la pointe de l'Ouest de Block Island à l'O. 1/4 S.O et la pointe de l'Est au S.O.

Samedi 17 juin 1780

A minuit, j'ai pris les amures sur bâbord. A 2 heures du matin, j'ai arrivé, le cap au N.E. , A 5 heures, j'ai eu connaissance d'un bateau de l'avant, faisant route pour la baie de Buzzard. A 6 heures, on a mis le cap à l'E.N.E. A 7 heures, on a sondé par 14 brasses, fond de sable.

Ayant eu connaissance de l'avant du vaisseau, des roches à Cochon qui s'étendent à 2/3 de lieue dans le N.O de l'île la plus Ouest des Elisabeth, le pilote a fait tenir le vent pour les doubler. A 7 heures 1/2, j'ai expédié mon canot à Bedford pour prévenir de mon arrivée, la prise le *Thomas* et j'ai mis pavillon hollandais à la tête de mon grand mât, que j'ai accompagné d'un coup de canon. J'ai fait route pour la Sund de Vineyard, formé

par les îles Elisabeth à bâbord et Martha's Vineyard à tribord. A 10 heures, j'ai mouillé par 10 brasses, fond de sable roux fin piqué de noir. La pointe Gay Head de l'île Martha's Vineyard au S. 1/4 S.O, la pointe de l'Ouest de Calthunk Island à l'Ouest, le Quick Hole au Nord 2° Est. Le canal nommé sur les cartes anglaises, Vingare Sund, est formé par l'île de Martha's Vineyard qui s'étend du N.E au S.O depuis Gay Head jusqu'à Wen Chop, l'espace de 4 lieues 1/2 au S.E et au N.O par les îles Elisabeth qui sont au nombre de quatre et dont la direction est également du N.E au S.O. Le milieu de ce canal est situé par 41° 22' de latitude Nord. Quand on vient de l'Ouest ou du S.O, il faut tenir le milieu du chenal et éviter avec soin, un banc de roches nommé Roches à Cochon, qui s'étend à 2/3 de lieue dans le S.O de l'île Calthunk, la plus Ouest des îles Elisabeth. Le meilleur mouillage, celui où je suis, est par le travers du passage nommé Quick Hole, par lequel on peut aller dans la baie de Buzzard. Ce passage n'est praticable que pour de petits bâtiments. Il sépare Nashawena Island de Pasques Island. La baie de Buzzard n'est navigable que pour des bâtiments qui tirent peu d'eau, la navigation en étant très dangereuse par la quantité de récifs dont elle est parsemée. Le flot porte au N.E et file près de 3 noeuds. Le jusant porte au S.O avec la même force. L'établissement des marées est à 6 heures. La marée monte de 8 pieds dans les nouvelles et pleines lunes, et de six dans les mortes eaux. On trouve 10, 12 et 14 brasses d'eau dans ce canal. De Pasques Island à Tilton Point, il y a un banc sur lequel on ne trouve que six brasses d'eau et l'on est à l'abri des vents de S.O et de l'Ouest qui seraient les seuls à craindre dans le mouillage où je suis et que je n'ai choisi que parce que je suis à portée de voir sortir de Bedford, le

brick que je suis venu chercher.

Dimanche 18 juin 1780

Les vents au S.S.O variables au S.O grand frais. Le brick ayant mouillé près de la pointe de Nashawena, l'une des Elisabeth, à 6 heures du matin, je lui ai fait signal de mettre sous voiles et à 7 heures, j'ai appareillé sous les huniers, pour me rapprocher de l'île Martha's Vineyard, afin d'être plus à l'abri du vent. J'ai fait route au S.E. 1/4 Sud pour gagner le mouillage de Menemestia Pound, mais la force du vent ne m'ayant pas permis d'attraper ce lieu, j'ai mouillé à 8 heures un quart, à la pointe Tilton, près de Martha's Vineyard, par 14 brasses et demie, fond de sable mêlé de quelques coquilles. La pointe Gay Head au S.O. 1/4 S, la pointe Tilton au S.E. 1/4 E, la pointe de l'Ouest de l'île de Nashawena à l'O. 1/4 NO.

Le brick a mouillé de l'arrière de moi, à 1/4 de lieue de distance. On a eu connaissance ce matin, d'un bateau venant de l'Ouest, courant vent arrière. A quelque distance de moi, il a tenu le plus près et a filé le long de la côte de Martha's Vineyard. Je suppose que c'est un bateau américain qui n'ayant point vu ma couleur, a craint que ce ne fut une frégate anglaise. Les vents ont forcé au S.O vers les 10 heures, au point de me faire filer 80 brasses de câble et de recalcr mes mâts de perroquet. A 3 heures, le brick ayant chassé sur son ancre, a appareillé et a fait route pour aller mouiller dans une anse de l'île de Nashon, l'une des Elisabeth. A 8 heures, le vent a calmé en passant à l'Ouest.

Lundi 19 juin 1780

A minuit, j'ai fait le signal au brick, d'appareiller. Ne lui voyant faire aucun mouvement, j'ai accompagné ce signal de plusieurs coups de canon. Je l'ai conservé jusqu'à 4 heures du matin. A cette heure,

j'ai mis sous voiles, le vent au N.O très gros frais. J'ai gouverné sur l'île de Nashon où il était mouillé. Ne lui voyant faire aucune manoeuvre, j'ai craint qu'il n'eut éprouvé quelque avarie dans le coup de vent d'hier. En conséquence, je me suis décidé à mouiller et à lui envoyer un canot. A 6 heures, j'ai mouillé par 15 brasses, fond de sable rouge. La pointe du Sud de l'île Nashon à l'O. 1/4 S.O. 3° Sud, la pointe la plus à l'Est de ladite île au N.E. 1/4 E, la pointe la plus à l'Ouest de ladite île au S.O. 1/4 S.

J'ai envoyé mon canot et du monde au brick. Peu après son arrivée à son bord, il a mis sous voiles. J'ai su que c'était par un refus du pilote qu'il avait à bord, qui n'a pas voulu l'appareiller, qu'il avait différé autant à venir me joindre.

A 7 heures 3/4, j'ai remis sous voiles et j'ai gouverné à l'O. 1/4 S.O, les vents au N.N.O bon frais. A 10 heures, j'ai eu doublé le banc de roches nommé la Mère et les Cochons. Le vent ayant calmé, j'ai fait larguer les ris et fait signal au brick de forcer de voiles. A midi, j'ai relevé la pointe Gay Head à l'Est 1/2 Nord, Nomans Land à l'E.S.E, Seakonnet Point au N.O. 1/4 N. Les vents s'étant rangés de la partie de l'Ouest, variables à l'O.S.O, à midi, j'ai pris les amures à bâbord. J'ai couru plusieurs bords pour parer les dangers nommés Bretons Rocks. A 7 heures, les ayant doublés, j'ai arrivé au N.E. A 8 heures 1/4, j'ai mouillé par 9 brasses, fond de sable noir, dans l'Ouest de la ville de Newport. La pointe Dumplins au S.O. 1/4 O, la pointe de l'Ouest de Race Island au N.O. 1/4 N, la pointe Bretons au Sud 1/2 E.

Mardi 20 juin 1780

J'ai affourché avec une ancre à jet, N.N.E et S.S.O. Les vents ont régné au S.O petit frais, le temps beau.

Mercredi 21 juin 1780

Il est arrivé ce jour, un parlementaire à la Providence, venant de Charles Town chargé de prisonniers américains renvoyés sur leur parole. Ils rapportent que cette place s'est rendue le 12 mai au général Clinton, faute de vivres. Que la garnison au nombre de 1 500 hommes de troupe du continent y a été faite prisonnière de guerre, sans sortir avec les honneurs. Que les milices ont eu permission de rentrer chez eux sous serment de ne plus servir contre l'Angleterre durant la présente guerre. Que les Anglais se sont emparés des frégates du coup, le *Boston*, la *Providence*, le *Ranger* et d'une flûte française qui était dans le port de Charles Town. Que la frégate américaine la *Reine de France* avait été coulée bas pendant le siège.

Ce parlementaire a appareillé le 12 de Charles Town et il a rapporté que trois jours avant, l'armée du général Clinton au nombre de 7 000 hommes de troupes régulières et de 2 000 nègres armés, était partie sur 100 bâtiments de transport escortés par deux vaisseaux de ligne, deux vaisseaux de 50 canons, deux de 44 et cinq frégates. Qu'on supposait que cette flotte se rendait dans la baie de Chesapeake, le général Clinton se proposant de pénétrer en Virginie par Portsmouth et d'opérer une jonction avec le général comte de Cornwallis qui avait été laissé en Caroline avec 3 000 hommes pour aller s'emparer de la Caroline du Nord.

Les prisonniers ajoutèrent à ces détails, que l'on savait que Lord Cornwallis avait perdu près d'un tiers de son monde dans les différents combats qu'il avait eu à livrer contre les milices des deux Carolines qui s'opposaient à sa marche, sous les ordres du gouverneur Vultege et du général Paterson.

Ce même jour, j'ai été informé par des nouvelles sûres de New-York, que la frégate contre laquelle j'ai combattu le 7

de ce mois, est l'*Iris* de 32 canons, portant du 12 et du 9. Qu'elle était rentrée à New-York dans le plus mauvais état. Elle était destinée à porter des dépêches à Halifax; elle n'avoue que 9 hommes tués, parmi lesquels est le 1er lieutenant, et 25 blessés et un lieutenant. On ajoute que l'on croit à perte beaucoup plus considérable à en juger par l'état dans lequel elle était réduite, ayant tout son bois criblé.

Jeudi 22 juin 1780

Les vents ont régné du Sud à l'Ouest joli frais. A 7 heures du soir, est entré le corsaire américain la *Deane* de 30 canons de 9 et de 6, venant de New London. Il m'a salué de 13 coups de canon. Je lui en ai rendu 9.

Vendredi 23 juin 1780

Les vents ont régné de la partie du S.O. J'ai travaillé à faire réparer mon gréement.

Samedi 24 juin 1780

Les vents au S.S.O bon frais, le temps sombre. J'ai dégarni mon petit mât de hune pour remettre la jumelle du mât de misaine qui avait été coupée dans le combat du 7.

Dimanche 25 juin 1780

Le mât de hune a été mis haut et regarni, la jumelle ayant été mise en place. A 11 heures 1/2, le corsaire la *Deane* a mis sous voiles. Les vents ont régné de la partie du N.E joli frais, le temps sombre et pluvieux.

Lundi 26 juin 1780

Les vents ont régné de la partie du S.O bon frais.

Mardi 27 juin 1780

Les vents ont régné de la partie du S.S.O petit frais. A 9 heures du soir, il est entré un bateau, prise d'un canot baleinier américain armé de 8 hommes déterminés

qui ont fait plusieurs prises de ce genre.

Mercredi 28 juin 1780

Les vents ont régné à l'O.S.O petit frais, le temps très brumeux et pluvieux. A 6 heures, j'ai désafourché.

Jeudi 29 juin 1780

A 7 heures du matin, le vent de la partie de l'O.N.O, j'ai appareillé, mais le bâtiment ayant abattu sur tribord malgré tout ce que j'ai employé pour l'empêcher, et ayant couru sur l'île Goat, j'ai été contraint de mouiller très près des bâtiments coulés par les Anglais. J'ai fait porter une ancre à jet dans le N.O, ajustée sur deux grelins et j'ai viré dessus. A 9 heures 1/2, j'ai appareillé en courant un petit bord au N.N.E pour m'élever. Le vent s'étant rangé à l'Ouest, j'ai couru plusieurs bords dans la passe. A 1 heure, j'ai eu doublé les Bretons Rocks. A 2 heures, j'ai mis en travers tribord au vent, pour embarquer mes canots et chaloupe. A 2 heures 1/2, j'ai fait servir, le cap au S.S.O. A 3 heures, j'ai pris les amures sur tribord et j'ai continué de louvoyer jusqu'à 8 heures, que j'ai mouillé sous l'île de Block par 10 brasses, fond de sable. La pointe Sud de cette île au S. 1/4 S.E, la pointe Fabay Head au Nord.

Vendredi 30 juin 1780

A 5 heures 1/2 du matin, le capitaine américain Litchfield est venu à bord et m'a dit qu'on avait eu connaissance hier dans la matinée, de trois frégates anglaises sortant de dessous Long Island et faisant le S.S.E.

A 7 heures 1/2, les vents de la partie du O.N.O petit frais, j'ai appareillé le cap au N.N.E. A 10 heures 1/2, étant par le travers de la pointe Judith, on a eu connaissance dans le S.O, de deux voiles. J'ai mis en travers pour les attendre et les reconnaître, mais ne m'apercevant pas qu'elles m'approchaient, à 11 heures, j'ai

fait servir, le cap à l'Est, pour aller à Martha's Vineyard prévenir le corsaire américain la *Deane*, du danger qui le menace s'il restait à ce mouillage. A midi, j'ai relevé la pointe Judith à l'Ouest, le fanal de Connanicut au N.O. 1/2 N, la pointe Seakonnet au N.E. 1/2 E. A 2 heures 3/4, n'apercevant aucun bâtiment mouillé sous Martha's Vineyard, j'ai pris les amures à tribord, le cap au Sud, la pointe Gay Head me restant pour lors à l'E.S.E et la pointe la plus Ouest de l'île la plus occidentale des Elisabeth, au N.O. 1/2 O. A 7 heures, j'ai pris les amures sur bâbord, le cap à l'O.N.O. Au coucher du soleil, j'ai relevé la pointe Gay Head au N.E. 1/2 E.

Samedi 1er juillet 1780

A 2 heures du matin, j'ai pris les amures à tribord. A 3 heures, je les ai repris sur bâbord. Le vent a calmé tout plat. A 6 heures du matin, les vents se sont élevés de la partie du Nord. J'ai pris les amures sur tribord. A cette heure, j'ai relevé la pointe Judith au N.O, la pointe qui me paraît la plus à l'Ouest de Block Island à l'Ouest 3° Sud. A 9 heures, j'ai eu connaissance au large de Block Island, de trois voiles. J'ai viré lof pour lof et j'ai mis le cap à l'E. 1/4 N.E. Calme plat jusqu'à midi. A cette heure, j'ai relevé la pointe Judith au N.E, la pointe de l'Ouest de Block Island au S.O. 1/2 Ouest. Le temps paraissant devenir orageux, j'ai pris le parti de faire route pour Newport. En conséquence, j'ai gouverné au N.E. 1/4 E. Les vents étant venus de la partie du S.E, le temps très orageux, à 5 heures du soir, j'ai mouillé dans la rade de Newport par 13 brasses, fond de sable noir. La pointe Dumplins au S.E. 1/4 E, la pointe Brentons au S. 1/4 S.E, le fanal de Connanicut au S.O. 1/2 O, la pointe Ouest de Race Island au N.N.O.

La baie de Naraganset, située à la côte méridionale de la Nouvelle Angleterre, est

formée à l'Est par la pointe Seakonnet et à l'Ouest par la pointe Judith, distantes l'une de l'autre de 5 lieues et gisant E. 1/4 N.E et O. 1/4 S.O. La première de ces pointes est par 41° 26' 30" de latitude Nord, et la seconde par 41° 23' 30". Cette baie s'étend à plus de 10 lieues au Nord et contient les îles de Rhode, de Connanicut, de Prudence, d'Espérance, de Patience et quelques autres moins considérables. Elle offre partout d'excellents mouillages où l'on est à l'abri de tous les vents. Les plus grands vaisseaux peuvent la remonter jusqu'à 2 lieues de la Providence située à l'extrémité.

Le passage du Seakonnet est formé par la côte de l'île Judith à l'Est et à l'Ouest, par la baie orientale de l'île Rhode et a 4 lieues 1/2 de longueur, sur une demie lieue de largeur. Il est navigable par des frégates jusqu'au point nommé Fogland Ferry. Les bâtiments qui tirent moins d'eau, peuvent remonter plus haut et se rendre à la Providence par le canal qui sépare la partie septentrionale de l'île Rhode du continent, appelé Bristol Ferry, passage de Bristol. C'est la passe la plus pratiquée par les petits bâtiments.

Ce passage est fort sain et n'offre aucun danger. A son extrémité, près la pointe du Nord de Rhode Island, le canal s'étrécit jusqu'à un demi mille. En continuant à faire le Nord, après avoir dépassé le Bristol Ferry, on entre dans la baie nommée Mount Hope où il y a de l'eau pour les petits bâtiments. Cette baie reçoit les rivières Kekemaud, Collis, Lee et celle de Laulon qui est la plus considérable et dont le cours est N.E. Sur sa rive occidentale et à 1 ou 2 lieues de son embouchure, sont situées les petites villes de Swan et Dighton. La route pour le passage de Seakonnet est le Nord, corrigé de six degrés de variation qui existent. Il faut donner rhumb à la pointe Seakonnet à cause des roches qui la bordent et qui

s'étendent à un tiers de lieue au large. Elles ne sont pas dangereuses, étant élevées au-dessus de l'eau et leur approche, fort saine, à 1 lieue dans l'O. 1/4 N.O de la roche la plus Sud de la pointe de Seakonnet, est la roche du Cormoran qu'il faut éviter. Il faut tenir le mi canal entre ce danger et la pointe Seakonnet.

L'île de Rhode qui donne son nom à l'un des Etats Unis de l'Amérique, a 5 lieues de long dans sa plus grande étendue, du N.N.E au S.S.O, sur une largeur assez indéterminée, ayant à peu près une lieue et demie dans certaines parties et se rétrécissant à 2/3 de lieue dans d'autres. Sa pointe la plus Sud, nommée la pointe Brentons, gît Est et Ouest avec la pointe Seakonnet dont elle est éloignée de près de 3 lieues. A la pointe Brentons, il y a une chaîne de rochers qui s'étendent à une demie lieue dans le Sud, qui brise le plus souvent mais dont il faut se méfier. Les courants de flot portent dessus avec force. Il faut, quand on entre à Newport, ranger de préférence, la côte de l'île de Connanicut. On gouverne au N.N.E sur la pointe de la même île nommée Dumplins où il y a un petit fort et plusieurs rochers élevés dont l'approche n'est pas dangereuse. On trouve partout de 18 à 20 brasses.

Le plus étroit de ce passage n'a qu'un mille de largeur, sur deux milles de longueur. On pourrait le rendre impossible à forcer, par des batteries que l'on peut construire dans les positions les plus avantageuses.

Quand on est parvenu à la pointe Dumplins, on arrive au N.E pour gagner le mouillage situé au large et par le travers d'une île nommée Goat, qui couvre le port de Newport et au Sud de laquelle est bâti un fort en terre, accompagné de deux batteries en pierre. Il ne faut pas s'approcher trop près de cette île, les Anglais ayant coulé beaucoup de bâtiments aux environs pour empêcher les

vaisseaux de l'escadre de Mr le comte d'Estaing d'en approcher de trop près, lorsqu'il entra à Newport en 1778. Le meilleur mouillage est par 13 brasses. Le milieu de l'île quart à l'Est et une petite île nommée Race au Nord.

Le plan de la Cour de 1780 n'a point placé Goat Island. Je l'ai rétablie dans celle qui m'a été envoyée, dans la position où elle doit être. Cette île a un demi mille de longueur du Nord au Sud. Les deux pointes sont fort basses et portent à deux encablures dans la même direction. Cette petite île couvre la ville, dont elle est séparée par un canal d'un demi mille qui forme le port, où l'on trouve depuis 3, jusqu'à 7 brasses. La quantité de bâtiments qu'y ont coulés les Anglais, le rendent aujourd'hui très peu sûr pour de grands bâtiments. Plusieurs particuliers s'occupent de relever ces bâtiments coulés. Ils sont parvenus à relever la frégate la *Flore* de 32 canons, qu'ils ont conduit hier, à un petit port nommé Greenwich où ils vont travailler à la réparer.

La ville de Newport s'étend le long du port, dans la direction du Nord et du Sud. Elle a une demie lieue de longueur, mais elle est très peu large. Elle a plusieurs quais assez beaux que l'on appelle wharfs. Le principal qui est situé en face de la rue qui conduit à la maison d'assemblée était très beau, mais les Anglais l'ont en partie détruit lorsqu'ils étaient en possession de cette ville. Ils ont également détruit 3 à 400 maisons, ce qui a réduit le nombre à environ 750 à 800, habitées la plupart par des gens attachés au gouvernement britannique, le nombre de Wights n'étant pas le plus considérable.

Il existait six églises, 2 de presbytériennes, 2 d'anabaptistes, une quaker et l'autre anglicane. On ne s'assemble plus que dans les deux dernières, les quatre premières ayant été prises par les Anglais pour en

faire des hôpitaux. Les Anabaptistes qui sont en plus grand nombre que ceux des autres sectes, se sont emparés de l'église anglicane aux dépens des Anglais, et en ont fait leur temple. La secte des Quakers est aussi très nombreuse et a son temple particulier.

On compte dans ce moment, 4 à 5 mille habitants à Newport. Cette ville est ouverte et n'est protégée que par le petit fort situé sur l'île de Goat Island. Les Anglais avaient formé des lignes, en partie détruites par eux quand ils ont évacué, qui étaient défendues par des redoutes de distance en distance, et par un fort nommé Tomini Hill, situé à un mille au N.N.O de la ville et dans la position la plus avantageuse pour la protection des lignes. A un mille de Goat est située une petite île nommée Race. A égale distance de Connanicut et de Rhode Island, il y a un passage pour les plus grands vaisseaux des deux côtés. Le passage à l'Est est entre deux roches qui découvrent et au milieu desquelles, il y a 10 à 12 brasses. En remontant vers le Nord, on trouve l'île Godd, située comme la précédente, au milieu du canal que forme l'île de Rhode et celle de Connanicut. Il y a passage des deux côtés, depuis 6, jusqu'à 12 brasses. Cette île a un demi mille du Nord au Sud. Une lieue au Nord de cette île, est située l'île Prudence qui a un peu plus de deux lieues de longueur sur une demie lieue de largeur. Dans sa partie du Sud, elle s'étrécit dans la partie du Nord, au point de ne plus former qu'une langue de terre fort basse. Le canal qui la sépare de Rhode Island est d'une demie lieue. Il m'a paru sain et praticable pour une frégate. De son extrémité septentrionale à la Providence, on compte près de 4 lieues. La route à faire est le N.N.O.

L'île de Prudence est bien cultivée et nourrit un grand nombre de bêtes à cornes et de chevaux, ainsi que toutes les îles de

cette baie.

L'île Connanicut avec la côte de l'Ouest du continent, forme le passage de Naraganset, praticable pour les plus grands vaisseaux. Cette île a, depuis la pointe sur laquelle est situé le fanal, jusqu'à son extrémité Nord, 3 lieues de longueur sur une demie dans sa plus grande largeur. Elle est très bien habitée et abonde en bestiaux. Le canal qui la sépare du continent n'a qu'un mille de largeur dans certains endroits. L'île Dutch est au milieu. Il m'a paru qu'on devrait laisser cette île à tribord en entrant. Je n'ai pu m'instruire du nombre de brasses que l'on trouve communément dans ce passage.

Dimanche 2 juillet 1780

Les vents ont régné du S.S.E au S.O bon frais, le temps brumeux.

Lundi 3 juillet 1780

Les vents ont régné au S.O bon frais. J'ai été instruit par un pêcheur, que la nuit du samedi au dimanche, il avait aperçu un canot où il paraissait beaucoup de monde et dont les avirons étaient tellement garnis de fourrures que l'on ne l'entendait pas nager. L'ayant hélé, ce canot a fait route pour sortir. Il était à peu près à 4 encablures de la frégate lorsqu'il en a eu connaissance. D'après ces avis, j'ai fait placer des sentinelles dans des canots que j'ai fait placer à quelque distance en avant et en arrière de la frégate. J'ai supposé que ce pouvait être un des canots du vaisseau qui me chassa samedi matin, ayant eu la confirmation par Block Island, que les trois bâtiments dont j'ai eu connaissance étaient un vaisseau de 50 et deux frégates.

Mardi 4 juillet 1780

Les vents ont régné au S.O bon frais. J'ai fait trois salves de 13 coups de canons chacune, au jour, à midi et le soir. J'ai pavoisé la frégate pour célébrer

l'anniversaire de l'indépendance des 13 Etats Unis de l'Amérique.

Les vents ayant forcé dans l'après-midi, j'ai été obligé de mouiller une seconde ancre, la frégate ayant chassé. A 7 heures, le vent ayant un peu calmé, je l'ai faite relever et j'ai fait affourcher avec une petite ancre.

Mercredi 5 juillet 1780

Les vents au S.S.O petit frais, le temps très brumeux.

Au jour, j'ai été instruit par une goélette américaine arrivée de Providence et venant de Nantes en 35 jours, que l'escadre française destinée pour cette partie, avait appareillé le 12 mai de la baie de Quiberon, composée de sept vaisseaux de ligne, de 5 frégates et un grand nombre de bâtiments de transport sur lesquels étaient embarqués 10 mille hommes de troupe. Un bâtiment venant des îles du Vent a également apporté la nouvelle de l'arrivée à la Guadeloupe de 8 vaisseaux de ligne espagnols et 1 français avec un certain nombre de bâtiments transportant 12 mille hommes de débarquement.

Jeudi 6 juillet 1780

Les vents ont régné de la partie du S.O avec de la brume et de la pluie.

Vendredi 7 juillet 1780

Les vents ont régné de la partie du S.O très faibles.

J'ai fait donner la cale au nommé Jacques Valet, aide canonier que j'ai préalablement dégradé, qui a été convaincu d'avoir volé une grande quantité de hardes de l'équipage. J'ai perdu ce jour, le nommé François Guillac, matelot, mort du scorbut.

Samedi 8 juillet 1780

A 4 heures du matin, les vents de la partie du N.E très faibles. J'ai appareillé et gouverné au S.O. 1/4 O pour sortir de la

baie de Newport. A 5 heures, étant au large des Bretons Rocks, j'ai embarqué mes canots et chaloupe. J'ai fait resservir au S.O. Le vent a calmé plat.

A 8 heures, j'ai relevé la pointe Judith au N.O. 1/4 N. 5° N à 1 lieue 1/2. Le calme a régné constamment jusqu'à 1 heure, que la brise s'est élevée de la partie du S.O. J'ai couru bord sur bord pour m'approcher de Block Island. A 4 heures, j'ai relevé la pointe Gay Head au N.N.O et la pointe Judith au S. 1/4 S.O. 1/2 O. A 5 heures, j'ai arrivé au N.N.E après avoir été instruit par un canot venant de Block Island, que le vaisseau de 50 canons anglais et les deux frégates, paraissaient tous les jours à vue de l'île, paraissant diriger leurs bordées du large au Sud. J'ai continué de gouverner au N.N.E pour entrer à Newport où j'ai mouillé à huit heures du soir, par 21 brasses, fond de sable, mais l'ancre ayant chassé, j'ai été obligé de mouiller une seconde ancre par 14 brasses, fond de sable vasard.

La pointe O de Race Island au S. 1/4 S.E. 3° Est, la pointe de l'Est au N.E.

Dimanche 9 juillet 1780

Les vents à l'Ouest petit frais. A 8 heures du matin, j'ai envoyé une ancre à jet, ajustée sur deux grelins, pour me touer vers l'île de Connanicut, étant trop près de Race Island pour mettre sous voile. A 9 heures, m'étant élevé de cette île, j'ai appareillé, le cap au N. 1/4 N.E pour remonter au Ferry ou passage de Bristol. J'ai fait route entre l'île Prudence et celle de Rhode Island, observant de ranger de préférence, la côte de la première des deux îles. A midi et demi, ayant un peu trop rangé la pointe de Hog Island, j'ai touché sur l'extrémité de cette pointe, mais sur un fond très mou, ayant alors la pointe Clark au S. 1/4 S.O, un moulin élevé sur Rhode Island à l'E.S.E, la pointe de l'Est de Hog Island au N. 1/4 N.E, la pointe Ouest de

ladite île à l'O. 1/4 N.O.

J'ai fait porter sur le champ, une ancre à jet dans le S.S.O, à l'aide de laquelle je me suis remis à flot et j'ai gouverné au N. 1/4 N.E sous petites voiles et à 3 heures, j'ai mouillé par le travers des deux quais du passage Bristol, par 10 brasses, fond de sable et vase, la pointe de Bristol Ferry à l'O. 1/4 N.O, la pointe Clark au S.O. 3° S, la pointe du mont Hope au N.E. 1/2 E. J'ai fait affourcher avec une petite ancre.

Lundi 10 juillet 1780

A 4 heures du matin, j'ai envoyé 70 travailleurs sur Rhode Island pour mettre en état le quai du passage de ce côté que les Anglais ont en partie détruit lorsqu'ils étaient en possession de cette île. A 8 heures du soir, ayant appris par un express qui m'a été envoyé de Newport, que la flotte française attendue était en vue du port, j'ai fait désafourcher et je me suis préparé à appareiller, les vents étant de la partie du S.O, très faibles.

Mardi 11 juillet 1780

A minuit, les vents continuant de souffler de la partie du S.O et conséquemment, étant très contraires, j'ai fait élonger des touées et je me suis viré dessus pour me halier au vent de l'île Hog et éviter les bancs qui rendent cette passe très étroite. J'ai viré jusqu'à 10 heures du matin, environ 10 touées de deux grelins chacune. A 10 heures, étant en chenal et les vents ayant passé au Nord, j'en ai profité pour mettre sous voiles, gouvernant au S.O, entre l'île Prudence et celle de Rhode Island. A 1 heure après midi, j'ai mouillé près de l'île de Connanicut, par le travers du passage, par 15 brasses, fond de sable et de vase noire. La pointe Taylor au Nord 1/2 Est, la pointe Est de Race Island à l'E. 1/4 N.E, la pointe Ouest de ladite île à l'E. 1/4 S.E, la pointe Dumplins au S. 1/4 S.E.

En même temps que moi, a mouillé à l'entrée du goulet, la frégate *l'Amazone* de 52 canons, commandée par Mr de La Pérouse, capitaine de vaisseau, et le cutter la *Guêpe* de 12, par le chevalier de Maulevrier, enseigne de vaisseau. Le premier de ces bâtiments portant Mr le comte de Rochambeau, lieutenant-général des armées du Roi, grande croix de l'ordre de St-Louis, commandant l'armée de terre. A 5 heures après midi, la brise étant venue du large, la flotte des transports est entrée au nombre de 30 voiles précédées et suivies par la frégate la *Surveillante* de 32 canons, commandée par Mr le chevalier de Cillard, capitaine de vaisseau, et le vaisseau le *Fantasque* de 64 armé en flûte, commandé par un officier auxiliaire. Cette flotte a été mouiller entre l'île Race et l'île Hope. A 6 heures du soir, sont entrés les vaisseaux de guerre suivants :

- Le *Duc de Bourgogne* de 80 canons, commandé par Mr le Chevalier de Ternay, chef d'escadre;

- Le *Neptune* de 74 canons, commandé par Mr Destouches, capitaine de vaisseau;

- Le *Conquérant* de 74 canons, commandé par Mr de la Grandière, capitaine de vaisseau;

- *L'Eveillé* de 64 canons, commandé par Mr de Tilly, capitaine de vaisseau;

- La *Provence* de 64 canons, commandé par Mr de Lombard, capitaine de vaisseau;

- Le *Jason* de 64 canons, commandé par Mr de la Clocheterie, capitaine de vaisseau;

- *L'Ardent* de 64 canons, commandé par Mr de Marigny, capitaine de vaisseau; Cette escadre était chargée d'escorter les bâtiments de transport ayant à bord les régiments :

- de Bourbonnais - Colonel : Mr le marquis de Laval. Colonel en 2e : Mr le comte de Rochambeau;

- de Soissonais - Colonel : Mr le marquis de Félix St Même. Colonel en 2e : Mr le vicomte de Noailles;
- de Stonge - Colonel : Mr le marquis de Custine. Colonel en 2e : Mr le marquis de Chaslu;
- Le régiment des Deux Ponts - Colonel : Mr le comte des Deux Ponts. Colonel en 2e : Mr le chevalier des Deux Ponts;
- La légion de Lauzun - Colonel : Mr le duc de Lauzun. Colonel en 2e :;
- 530 hommes d'artillerie commandés par Mr.....;
- Un corps de..... officiers ingénieurs sous les ordres de Mr.....

Etat-Major de l'armée

- Mr le comte de Rochambeau, lieutenant-général, grande croix de l'Ordre de St-Louis;
- Mr le baron de Vuimenil, maréchal de camp, commandeur de l'Ordre de St-Louis;
- Mr le chevalier de Vuimenil, maréchal de camp;
- Mr le chevalier de Chatelux, maréchal de camp;
- Mr de Beville, brigadier-maréchal-général des logis.

J'ai salué le général de trois "Vive le Roi" et je me suis mis à sa disposition.

Mercredi 12 juillet 1780

A 8 heures, le général m'a donné ordre d'appareiller et de mettre dehors à la recherche de la flûte *l'Isle de France* chargée de 350 hommes de troupes, qui s'est séparée de la flotte il y a trois jours lorsqu'elle a atterri sur l'île Martha's Vineyard, et pour protéger son entrée à Newport.

A 9 heures du matin, les vents de la partie du Nord joli frais, j'ai mis sous voile et j'ai fait route pour sortir. A 10 heures, étant

dehors des Bretons Rocks, j'ai mis en travers bâbord au vent pour embarquer mes canots. A 10 heures 1/4, j'ai fait servir, le cap à l'E.N.E. Au plus près du vent à moi, j'ai relevé le fanal de Connanicut au N.O. 1/2 N, l'île Elisabeth à l'Est, la pointe Seakonnet à l'E.N.E. A 2 heures, j'ai pris les amures sur bâbord, le cap au S.S.E. A 8 heures, j'ai relevé la plus Ouest des îles Elisabeth au N.E à 6 lieues. A 10 heures, j'ai fait carguer les basses voiles, voulant passer la nuit sur les bords.

Jeudi 13 juillet 1780

Les vents de la partie du Nord joli frais. Au jour, j'ai eu connaissance d'une voile sous le terre de Martha's Vineyard. Je l'ai reconnue pour goélette à hunier. A 6 heures, j'ai fait de la voile pour accoster la terre. A 7 heures 1/2, j'ai mis en travers bâbord au vent et j'ai envoyé mon canot à terre à l'île de Martha's Vineyard pour s'informer si on aurait eu connaissance du bâtiment dont je suis en recherche. J'ai tenu sur le bord jusqu'à 9 heures 1/2, que voyant revenir le canot, j'ai arrivé sur lui. Pour le reprendre, j'ai mis en travers tribord au vent. Le canot m'a rapporté que depuis la vue de la flotte, on n'avait eu connaissance d'aucun autre bâtiment. J'ai fait servir à 10 heures, le cap à l'O. 1/2 S.O. A midi, j'ai relevé la pointe Gay Head à l'E. 1/4 N.E. 1/2 N, l'île la plus Ouest des Elisabeth au N. 1/4 N.O, la pointe Ouest de l'île Nomans au S.E. 1/4 S. Les vents ont passé au S.O; j'ai gouverné au S.S.E et à 1 heure, j'ai eu connaissance de la même goélette que j'ai vue ce matin. Comme on la soupçonnait à terre, d'être corsaire par le rapport que m'en a fait mon canot, je me suis déterminé à la chasser. A 6 heures, l'ayant peu gagnée par le peu de vent qu'il faisait et courant sur les bancs de Nantucket, j'ai levé chasse et j'ai pris les amures sur bâbord, le cap à l'Ouest. A 8 heures, j'ai relevé la pointe Gay Head au N.

1/4 NO, 3° Nord, la pointe Ouest de l'île Nomans au N.N.O. A cette heure, j'ai mis le cap à l'O. 1/4 N.O sous les deux huniers et le perroquet de fougue, les vents au S.S.E petit frais.

Vendredi 14 juillet 1780

A minuit, j'ai mis en panne bâbord au vent. A 4 heures, j'ai fait servir sous les huniers au plus près du vent, le cap à l'O. 1/4 N.O, la fraîcheur venant du S.S.O. A 8 heures, j'ai relevé la pointe Judith au N. 1/4 N.E, 1/2 Est, la pointe Ouest de Block Island au S. 1/4 S.O, 1/2 O. J'ai continué de gouverner à l'Ouest, à l'O.S.O et au S.O pour prendre connaissance de la pointe Montuk de l'île Longue et m'assurer s'il y avait des croiseurs anglais dans ces parages. A midi, j'ai relevé la pointe Ouest de Block Island à l'O.S.O. A 1 heure 1/2, n'ayant eu connaissance d'aucun bâtiment au large de la pointe Montuk et de Block Island, j'ai viré de bord, le cap au N.E, pour passer en terre de Block Island, les vents au S.S.E joli frais.

Après avoir paré cette île, j'ai gouverné au plus près du vent, les amures à tribord jusqu'à 8 heures, que je les ai pris sur bâbord sous les huniers et la misaine. A 10 heures, j'ai largué la misaine.

Jeudi 15 juillet 1780

A minuit, j'ai pris les amures sur tribord sous les huniers. A 4 heures du matin, ayant connaissance de Martha's Vineyard et n'apercevant aucun bâtiment, j'ai fait servir, le cap à l'O.N.O, pour me rapprocher de Block Island. A 6 heures, j'ai arrivé au Nord. A 8 heures, j'ai relevé la pointe Judith au N.N.E. J'ai gouverné au N.N.O jusqu'à midi. A 2 heures j'ai fait servir pour entrer à Newport. A 5 heures, j'ai mouillé par 20 brasses, fond de vase noire. La pointe Dumplins à l'O.S.O. 1/2 Sud, la pointe Brentons au S.O. 1/2 Sud, Goat Island à l'E. 1/4 N.E.

Dimanche 16 juillet 1780

Les vents ont régné du N.N.O à l'Ouest. A midi, j'ai reçu ordre du général, de me tenir prêt à appareiller demain matin avec les frégates la *Surveillante* et l'*Amazone*, pour aller croiser. J'ai fait en conséquence, toutes mes dispositions.

Lundi 17 juillet 1780

Les vents ont régné du S.O au S.S.O bon frais. J'ai fait porter une ancre à jet, étalanguée sur deux grelins, pour me touer plus au vent, afin d'être plus en appareillage. Le vent ayant tenu force toute la journée, il n'a été fait aucun signal à bord de la *Surveillante* pour mettre sous voiles.

Mardi 18 juillet 1780

Les vents ont régné tout le matin, du S.O au S.S.O grand frais, ce qui m'a empêché d'appareiller. Ce jour, j'ai perdu Mr de Villemarais, officier auxiliaire, mort des blessures qu'il a reçues le 7 juin dans le combat. Il a été enterré dans le cimetière de l'église des Anabaptistes avec les honneurs, mais suivant les cérémonies de notre religion. Le général et une partie des officiers de l'escadre ont assisté à ses obsèques.

A 2 heures après midi, on a eu connaissance au large, de quatre voiles que l'on a reconnues pour bâtiments de guerre ennemis. Une d'elles est venue revirer à portée de canon de la pointe Brentons. J'ai eu l'idée d'envoyer ma chaloupe armée dehors. Elle a été stationnée entre les deux pointes de Nomans à quatre heures.

Mercredi 19 juillet 1780

J'ai eu l'ordre d'envoyer de l'eau à bord du vaisseau l'*Eveillée* qui a reçu celui de se préparer à appareiller. Les vents de la partie de l'Ouest, très faibles.

Jeudi 20 juillet 1780

A 7 heures du matin, les vents étant de la partie du N.E très faibles, la *Surveillante* a fait signal d'appareiller. J'ai mis sous voiles après *l'Amazone*, gouvernant au S.O. 1/4 O, pour sortir sous les huniers et le perroquet de fougue. A 8 heures, les vents ont calmé plat. J'ai mis mes canots à la mer pour me remorquer, mais le courant me maîtrisait. A 8 heures 1/2, la brise s'étant élevée du large, la *Surveillante* a fait signal de rentrer et de mouiller. A 9 heures 1/4, j'ai laissé tomber l'ancre par 24 brasses, fond de gravier mêlé de coquilles. La pointe de Dumplins à l'Ouest 1/2 Sud, la pointe Brentons à l'E. 1/4 S.E.

La brise ayant forcé sur les deux heures et demie après midi, j'ai chassé sur mon ancre. J'ai filé 50 brasses et j'ai envoyé une ancre à jet pour me contretenir contre les espaces, dans la crainte d'aborder la *Surveillante* de laquelle je me suis très approché en chassant.

Dans l'après-midi, est entré un bateau américain venant de Philadelphie qui rapporte avoir eu connaissance hier, de quatre voiles qu'il a jugé vaisseaux de guerre, et qu'à Sandy Hook, il y avait plusieurs vaisseaux de ligne mouillés, ainsi qu'une trentaine de bâtiments de transport.

Vendredi 21 juillet 1780

Les vents de la partie du N.N.O petit frais. A 3 heures 1/2 du matin, j'ai levé ma grosse ancre et j'ai rembarqué 50 brasses de mon grelin. A 4 heures 1/2, la *Surveillante* ayant fait signal d'appareiller, j'ai mis sous voiles et j'ai gouverné au S.O. 1/4 O pour sortir, gouvernant dans les eaux de *l'Amazone* qui a appareillé avant moi. A 5 heures 1/2, étant dans le N.E. 1/2 N de la pointe Judith, à une demie lieue, le commandant a fait signal de mettre en panne tribord au vent. A 6 heures 1/2, il a

fait celui de faire servir.

Le vent a calmé plat. A 7 heures, *l'Amazone* a signalé une voile de l'avant que j'ai reconnue peu après pour un sloop couvert de voiles, faisant vent arrière. A 7 heures 1/2, la *Surveillante* m'a ordonné de faire de la voile, de rapprocher Block Island et d'y envoyer un canot prendre des informations sur les quatre bâtiments que l'on apercevait mercredi dernier. A 8 heures, j'ai relevé la pointe Judith au Nord, la pointe Gay Head de Block Island au S.O. 1/2 S. A 9 heures 1/2, la fraîcheur s'est levée de la partie du S.O. J'ai tenu le plus près, les amures à tribord, toutes voiles dessus. A 11 heures, j'ai eu connaissance de 8 voiles au vent à nous, que j'ai signalé à la *Surveillante*. Ces voiles faisant vent arrière, elle m'a fait celui de ralliement et de prendre les amures sur bâbord, ce que j'ai exécuté à midi. La pointe Judith me restait au N.N.O. 3° N, la pointe Sud de l'île Block au S.O. 1/2 O, la pointe Gay Head à l'O. 1/4 S.O. A 1 heure, le commandant a fait signal à *l'Amazone* d'arriver pour se mettre à portée de faire observer ses signaux par le général. En passant auprès de la *Surveillante*, Mr de Cillard m'a ordonné d'arriver et de me mettre à égale distance de lui et de *l'Amazone* pour répéter ses signaux. J'ai signalé 18 voiles courant vent arrière. La *Surveillante* a resté en panne la plus au vent. A 4 heures 1/4, étant à égale distance des deux frégates, j'ai mis en travers, bâbord au vent. A 4 heures 1/2, la *Surveillante* ayant parlé au bateau qui venait sur nous vent arrière et qui s'est trouvé corsaire américain, elle a arrivé sous toutes voiles. J'ai fait servir dans ses eaux et par la contremarche, j'ai viré après *l'Amazone* et j'ai fait servir comme la *Surveillante*, le cap au S.S.E. Il m'a paru que ce mouvement a été fait pour protéger la rentrée de la corvette chargée des paquets du général, qui avait route ce matin, mais qui a viré

sur les frégates lorsqu'elle a eu connaissance de l'escadre ennemie. A 4 heures, ce bâtiment ayant rallié, la *Surveillante* a fait le signal de virer vent devant tous en même temps. A 5 heures, le général ayant fait signal de ralliement, la *Surveillante* a fait celui d'entrer. En conséquence, j'ai arrivé le cap au N.E. 1/4 E, sous très petites voiles, pour laisser passer la *Surveillante* et l'*Amazonie*. A 6 heures, j'ai mouillé près de l'île Connanicut par 18 brasses, fond de vase. La pointe Brentons au S.S.E, la pointe Taylor au Nord 1/2 E, la pointe Sud de Race Island à l'E. 1/4 S.E. Le général m'a ordonné d'envoyer 30 hommes de mon équipage à bord du *Conquérant*, ce que j'ai exécuté sur le champ.

Samedi 22 juillet 1780

Au jour, on a eu connaissance très au large, de l'escadre anglaise, les vents étant de la partie de l'E.N.E très faibles. Le général m'a ordonné d'armer et de prendre le commandement du fort Dumplins, sur lequel j'ai fait monter 4 pièces de 18 £ et une de 24 £. Les vaisseaux le *Neptune* et l'*Eveillée* m'ayant fourni 30 hommes chacun pour cette opération, j'ai fait établir une tente à terre près du fort, pour y loger les quarante hommes que j'ai destinés à servir la batterie. Dans l'après-midi, l'escadre ennemie s'est approchée et on a distingué 17 voiles. Les vaisseaux de l'escadre se sont embossés et on a travaillé avec vivacité à monter des canons et mortiers sur la côte de l'Est de l'entrée. A 7 heures, les ennemis ont mouillé à 2 lieues de la pointe Sud de Connanicut dans le S.E.

Dimanche 23 juillet 1780

Les vents ont régné jusqu'à deux heures après midi, de la partie du N.N.E assez frais. A cette heure, la brise du large s'est

élevée. Les ennemis sont restés mouillés jusqu'à 11 heures du matin sur une ligne, trois frégates seulement ayant tenu sous voiles, dont l'une montant 26 canons en batterie, s'est présentée par le travers de la passe. Elle a mis en panne pour observer sans doute, la position de l'escadre. J'ai distingué clairement du fort Dumplins, un vaisseau de 90 canons, quatre de 74, quatre de 64 à 60 canons et deux de 50, quatre frégates et deux corvettes. J'ai reçu ordre du général, d'accompagner Mr le baron de Viumentil, maréchal de camp de l'île de Connanicut, pour lui indiquer les endroits où les ennemis pourraient faire une descente. A 10 heures, les ennemis ont mouillé sous Block Island.

Lundi 24 juillet 1780

Les vents de la partie du Sud très faibles. L'escadre ennemie a resté mouillée toute la journée sous Block Island, à l'exception de quelques frégates qui se sont tenues sous voiles toute la journée, ainsi qu'un vaisseau de 50 canons. Je me suis halé de deux encablures plus près des Dumplins pour m'embosser en arrière du *Neptune*.

Mardi 25 juillet 1780

Les vents ont régné de la partie du S.O, faibles. L'escadre ennemie a resté à son mouillage de Block Island, à l'exception d'un vaisseau de 50 canons et de trois frégates qui ont constamment été sous voiles. On a reçu aujourd'hui, l'avis que le général Clinton s'embarquait avec dix mille hommes pour venir nous attaquer. En conséquence, le second bataillon du régiment de Soissonnais, sous le commandement du vicomte de Noailles, a eu ordre de se rendre demain matin, sur l'île de Connanicut où l'on a projeté de faire plusieurs redoutes. Les vaisseaux de l'escadre ont reçu ordre de fournir chacun, 40 travailleurs.

Mercredi 26 juillet 1780

J'ai reçu ordre du général, d'aller sonder tout le passage de Naraganset, ce que j'ai exécuté avec mon canot et ma chaloupe armés. Les ennemis ont resté mouillés à Block Island, les frégates sous voiles à l'ordinaire. Les vents ont régné de la partie de l'O.S.O, bon frais.

Jeudi 27 juillet 1780

Il a été décidé que l'on évacuerait l'île de Conanicut. En conséquence, j'ai envoyé tout mon équipage pour retirer les six pièces de canon de la batterie de Dumplins et les rembarquer pour les placer ailleurs. Le bataillon de Soissonnais qui y avait passé hier, s'est replié sur Rhode Island. Le général américain Heath a donné ordre de faire passer à Newport, tous les chevaux et bateaux qui se trouvent sur Conanicut. Les vaisseaux ont travaillé à en retirer leurs malades. Tous les bâtiments marchands du convoi sont entrés dans le port de Newport et mouillés entre la ville et Goat Island dont on a armé le fort et les batteries.

A midi, la brise a fraîchi de la partie du S.O. A trois heures, il est entré un corsaire américain de la Providence, de 20 canons, qui a été chassé jusque sous la tour de Conanicut par trois frégates anglaises.

Vendredi 28 juillet 1780

Les vents au S.O, grand frais. A 10 heures, j'ai été contraint de filer l'embossure et venir debout au vent. On a eu connaissance de 9 vaisseaux mouillés sous Block Island. Il est venu des avis de l'embarquement du général Clinton et de ses troupes.

Samedi 29 juillet 1780

Les vents ont régné de la partie du N.E, très faibles, le temps très orageux. La frégate *l'Amazone* a été prendre le poste

qui lui a été marqué près de la ville, ainsi que le vaisseau le *Fantasque*. Le temps sombre n'a pas permis d'apercevoir les vaisseaux ennemis. Les vaisseaux de l'escadre ont envoyé des travailleurs sur l'île Race pour élever la redoute ordonnée par le général.

Il est arrivé à Newport, plusieurs détachements de milice américaine.

Dimanche 30 juillet 1780

Les vents ont régné de la partie du S.O, joli frais. A 10 heures, un brick chargé de porter des dépêches en franchissant le passage de Seakonnet, a touché un des bâtiments coulés par les Anglais, entre l'île Race et Rhode Island, et a coulé bas dans un instant. Tous les vaisseaux et frégates de l'escadre y ont envoyé leurs canots et ont sauvé 19 hommes. Un seul s'est noyé. On n'a pu sauver aucun effet. On a eu connaissance de six vaisseaux ennemis sous voiles.

Lundi 31 juillet 1780

Les vents ont varié de l'Est au Sud, petit frais. Il est arrivé des avis à Newport, qui annoncent que le convoi du général Clinton est parti avant-hier. En conséquence, on a redoublé d'activité pour mettre tous les points en état de défense. On n'a point eu connaissance des vaisseaux ennemis.

Mardi 1er août 1780

Le général m'ayant donné ordre de me rendre au mouillage qui m'a été fixé près de la ville, à son extrémité Nord, à 10 heures du matin, j'ai désafourché et viré à pic. A 3 heures après midi, j'ai appareillé sous les huniers, les vents de la partie du S.S.O, petit frais. J'ai mouillé entre la *Surveillante* et *l'Amazone*, par 4 brasses, fond de vase, la pointe du Sud de Race Island à l'Ouest, la pointe Coaster Harbour au N. 1/4 N.O, la pointe du N. de Goat

Island au S.S.O. 1/2 O.
On a eu connaissance des frégates anglaises qui se sont approchées de l'entrée.

Mercredi 2 août 1780

Les vents au S.O, variables à Ouest, petit frais. Le général m'a donné l'ordre d'envoyer 25 hommes de mon équipage, à bord de l'Eveillé jusqu'à nouvel ordre et de monter les canons de la redoute de Race Island. Et il m'a chargé de faire servir les canons placés sur cette île, par les gens de mon équipage en cas que l'ennemi vint. En conséquence, j'ai nommé Mr de la Palisse, officier auxiliaire, et 35 hommes qui ont ordre de s'y porter au premier signal qui sera fait de l'apparition des bâtiments des ennemis. J'ai reçu ordre de faire marquer par une ancre, le mouillage d'un des vaisseaux qui doit s'emboîser dans le Nord de la pointe de Goat Island.

On a eu connaissance de dix vaisseaux des ennemis mouillés et de trois à la voile. Les vents ont varié dans l'après-midi, du Nord au N.E, le temps orageux.

Jeudi 3 août 1780

J'ai envoyé sur Race Island, un canon de 12 de ma batterie, suivant l'ordre que j'en ai reçu du général. Les vents ont régné de la partie de l'Est très faibles, le temps sombre et chargé.

Vendredi 4 août 1780

Les vents de la partie du S.O. Deux frégates ennemies se sont fort approchées de la pointe de Connanicut.

Samedi 5 août 1780

Les vents au S.O, variables à l'O.S.O. On n'a eu connaissance que des frégates ennemies. L'escadre n'a pas paru.

Dimanche 6 août 1780

Les vents de la partie du S.E, variables au

Sud. On a signalé de la pointe, deux frégates des ennemis. J'ai travaillé à faire de l'eau.

Lundi 7 août 1780

Le temps très sombre, légèrement brumeux, la fraîcheur venant du S.S.O. On a signalé deux frégates et un vaisseau.

Mardi 8 août 1780

Les vents ont régné de la partie du N.E, presque calmes, le temps sombre. J'ai changé les barres de mon grand mât qui se sont trouvées hors de service.

Mercredi 9 août 1780

Les vents de la partie de l'Est, presque calmes, le temps couvert. A 8 heures du matin, il est venu un canot de l'escadre anglaise en parlementaire, à bord du général, envoyé par l'amiral Arbuthnot pour traiter de l'échange des prisonniers. Le général en avait envoyé un pour le même objet, qui est parti à 4 heures du matin.

Jeudi 10 août 1780

Le vent au Nord petit frais, le temps couvert. Le général a donné l'ordre d'envoyer tous les jours à tour de rôle, une chaloupe ou canot armé, en dehors de la passe pour visiter tous les bâtiments qui pourraient entrer et dans le cas que ce fut des canots parlementaires, l'ordre porté de les conduire au corps de garde avancé des hussards de Lauzun, après avoir prévenu par un signal le commandant, de l'arrivée du bâtiment parlementaire.

Vendredi 11 août 1780

Calme plat une partie du jour, le temps très brumeux. Sur le soir, le vent s'est élevé de la partie du S.S.O.

Samedi 12 août 1780

Les vents au S.O, joli frais. Le

parlementaire envoyé par le général est revenu. Il a rapporté que l'escadre anglaise composée de 18 vaisseaux dont il n'a pu distinguer la force précise à cause de la brume, était mouillée à Long Island, couverte par l'île Gardiner, que ce mouillage lui a paru très sûr et qu'on y est par 7 brasses. Les deux frégates et le vaisseau de 50 canons continuent de croiser entre Block Island et la pointe Judith.

Dimanche 13 août 1780

Les vents au S.O, variables, assez frais.

Lundi 14 août 1780

Les vents au Sud, variables au S.O, le temps clair. Les deux frégates et le vaisseau ennemi ont été signalés.

Mardi 15 août 1780

Les vents au S.O, presque calmes, le temps très brumeux.

Mercredi 16 août 1780

Les vents au Sud, presque calmes, le temps très brumeux. Il y a eu beaucoup de pluie et de tonnerre dans la nuit.

Jeudi 17 août 1780

Les vents à Ouest, joli frais, le temps très brumeux. Il est arrivé deux bateaux venant de St Domingue en 16 jours de traversée, qui ont rapporté que l'escadre aux ordres de Mr de Guichen était mouillée au nombre de 30 vaisseaux de guerre, au môle St Nicolas, que l'escadre espagnole et un grand nombre de bâtiments de transport étaient attendus à ce port situé dans la partie méridionale de l'île de Cuba.

Vendredi 18 août 1780

Les vents au S.O, presque calmes, le temps très brumeux.

Samedi 19 août 1780

Les vents ont régné de la partie du N.O, joli frais, le temps clair.

A 4 heures du soir, on a eu connaissance de l'escadre anglaise composée de 18 bâtiments faisant l'Est et passant entre Block Island et la pointe Judith. A 6 heures, ils ont pris les amures à tribord, le cap au S.O.

On a eu avis qu'elle avait été jointe hier et avant-hier, par 12 bâtiments de transport chargés de deux mille hommes de débarquement, que l'on suppose destinés à faire une descente sur l'île de Martha's Vineyard, à l'effet d'y enlever tous les bateaux qui s'y trouvent.

Dans la nuit, les vents ayant fraîchi au Nord, j'ai laissé tomber une seconde ancre.

Dimanche 20 août 1780

Les vents ont régné de la partie du N.N.E, bon frais.

Lundi 21 août 1780

Les vents de la partie du Nord au N.N.E, j'ai affourché avec une grosse ancre. On a eu connaissance de trois bâtiments des ennemis.

Mardi 22 août 1780

Les vents ont continué de la partie du N.N.E. Le corsaire le *Général Washington* est venu mouiller dans la rade, venant de Providence.

Mercredi 23 août 1780

Les vents ont régné de la partie du S.O, variables à O.S.O.

Jeudi 24 août 1780

Les vents au S.O, joli frais. On a chanté le Te Deum à bord du général pour la fête de St Louis. Tous les vaisseaux et frégates ont salué de 21 coups de canon et les batteries ont fait trois décharges.

Vendredi 25 août 1780

Les vents de la partie du N.O, joli frais. A 10 heures, tous les vaisseaux et frégates ont pavoisé et à 3 heures, ils ont tiré 21 coups de canon lorsque l'on a porté la santé du Roi à bord du général.

Samedi 26 août 1780

Les vents au N.E, presque calmes. On a eu connaissance de quelques frégates ennemies.

Dimanche 27 août 1780

Les vents au S.O, petit frais. Le général a été instruit par un bateau américain, que l'escadre ennemie était mouillée entre Martha's Vineyard et les îles Elisabeth, et qu'elle enlevait tous les bateaux de cette île

Lundi 28 août 1780

Les vents au S.O avec une brume très épaisse. Sur le soir, le temps s'est éclairci.

Mardi 29 août 1780

Les vents au S.O, assez frais. Le général a donné ordre de fournir l'état des vivres restantes à bord et la quantité qu'il en faut pour compléter six mois.

Mercredi 30 août 1780

Les vents au Nord, variables au N.E. Depuis quelques jours, on n'a eu connaissance d'aucune frégate ennemie.

Jeudi 31 août 1780

Les vents à l'E.S.E, petit frais, le temps sombre.

Il y a eu un conseil de guerre à bord du vaisseau le *Neptune*, pour juger un caporal du régiment de Bresse embarqué sur ce vaisseau, atteint et convaincu d'avoir assassiné un chirurgien d'un vaisseau du convoi, sur l'île de Connanicut. A 4 heures, le criminel a été conduit à bord du navire la *Françoise*, à bord duquel il a été fusillé, faute d'exécuter la sentence du Conseil de

Guerre portant qu'il serait rompu vif.

Vendredi 1er septembre 1780

Le temps pluvieux, les vents de la partie du S.E. A 7 heures du matin, ils ont passé au N.N.E gros frais. A 11 heures, j'ai levé mon ancre de jusant et je l'ai portée plus dans le N.E, à 86 brasses. Le général a ordonné que la chaloupe de garde en dehors, se tint sur l'île de Connanicut.

Samedi 2 septembre 1780

Les vents à l'Est, variables à l'E.S.E, le temps très brumeux.

Dimanche 3 septembre 1780

Les vents au N.E, variables au S.S.E, bon frais, le temps très brumeux. Il est arrivé dans la matinée, un bateau parlementaire venant de l'escadre anglaise, chargé de 30 prisonniers français. Les matelots qui ont été renvoyés ont rapporté que l'escadre anglaise avait appareillé mercredi au soir de Martha's Vineyard, faisant route au S.O, que cette escadre était composée d'un vaisseau de 90, 5 de 74, 3 de 64, 2 de 50 et de sept frégates. Qu'il y avait beaucoup de malades à leurs bord, que l'amiral Arbuthnot avait changé de vaisseau et avait porté son pavillon, de l'*Europa* sur le *Royal Oak* de 74 canons.

A 4 heures après midi, le vent ayant forcé au Nord, l'*Amazone* qui est mouillée de l'avant de moi a chassé sur ses ancres et m'a abordé par l'avant. J'ai filé mon câble et j'ai mouillé ma grande ancre. Dans cet abordage, il n'y a eu d'autre avarie que ma vergue de contre civadière cassée et l'*Amazone* a eu son bâton de pavillon rompu. A 6 heures, le vent avait totalement calmé.

Lundi 4 septembre 1780

Les vents au N.E, joli frais, le temps beau.

Mardi 5 septembre 1780

Les vents ont régné du Nord au N.E, petit frais, le temps obscur.

Mercredi 6 septembre 1780

Les vents ont régné du Nord au N.E, joli frais.

Jeudi 7 septembre 1780

Les vents au S.S.O, joli frais. On a signalé deux frégates des ennemis. Le général m'a donné ordre de faire porter sur Race Island, deux canons du calibre de 4 £ que j'ai fait prendre sur la *Prudence*.

Vendredi 8 septembre 1780

Le vent au S.S.E, bon frais, le temps pluvieux.

Samedi 9 septembre 1780

Les vents à O.S.O, variables au N.O, joli frais.
Il est arrivé une goélette américaine du cap Français qui a rapporté être sortie avec l'armée de Mr le comte de Guichen, composée de 27 vaisseaux de guerre, escortant une flotte de plus de 100 voiles. Que le 26, il s'en est séparé par les 26° de latitude et 75° de longitude, faisant route au ..., le vent à l'E.N.E.

Dimanche 10 septembre 1780

Les vents de la partie du S.O, le temps beau et serein. J'ai perdu le nommé Corbeil, matelot de l'île de Ré qui s'est noyé.

Lundi 11 septembre 1780

Les vents ont régné de la partie du N.E. Le général a été instruit par un bateau américain, que l'escadre anglaise était sur la pointe Montuk, au nombre de 19 voiles.

Mardi 12 septembre 1780

Les vents ont varié du N.E au Sud en passant par l'Est. Le temps sombre et pluvieux.

Mercredi 13 septembre 1780

Les vents ont varié du Sud au S.S.O, bon frais avec beaucoup de pluie.

Jeudi 14 septembre 1780

Les vents ont régné du Nord au N.N.O, bon frais, ce qui m'a empêché de me mettre en grande rade suivant l'ordre que j'en ai reçu du général.

Vendredi 15 septembre 1780

Les vents à l'Ouest, joli frais avec de la pluie. A 10 heures du matin, est entré un bateau parlementaire de New-York, venant chercher quelques familles de Toris qui se retirent de la ville de Newport.

Samedi 16 septembre 1780

Les vents à Ouest joli frais, le temps beau. J'ai travaillé à lever mon ancre d'affourche et j'ai envoyé une ancre à jet dans le N.O et j'ai fait élonger en même temps, trois grelins sur une ancre à jet dans le S.O. 1/4 S, pour me touer, mais le vent ayant forcé au S.O, j'ai tenu bon à 50 brasses de mon ancre du Sud. La *Surveillante* s'est rendue en grande rade.

Dimanche 17 septembre 1780

Les vents au S.O, bon frais avec de la pluie.

Lundi 18 septembre 1780

Les vents au S.O, bon frais. Je n'ai fait aucun mouvement. *L'Amazone* a été mouiller en grande rade. Le général est parti pour Hartford avec Mr le comte de Rochambeau, pour conférer avec le général Washington.

Mardi 19 septembre 1780

Les vents au S.O, bon frais tout le matin. J'ai reçu ordre de rester à mon poste. En conséquence, j'ai affourché avec une grosse ancre.

Mercredi 20 septembre 1780

On a eu avis aujourd'hui, que l'amiral Rodney était arrivé le 13 de ce mois à Sandy Hook, avec 10 vaisseaux de ligne et trois frégates. Sur cet avis certain, Mr Destouches, commandant l'escadre en l'absence de Mr le chevalier de Ternay, à convoqué tous les capitaines de l'escadre à son bord et il a été décidé que dans l'impossibilité où l'armée de terre se trouvait, d'occuper l'île de Connanicut et de la défendre, il n'y avait d'autre parti à prendre en cas d'attaque de la part de l'ennemi, que celui de s'emboîser dans la position convenue au mois de juillet, en avant de l'île Goat, la ligne s'étendant S.S.E et N.N.O.

Les vents ont régné de la partie du N.N.E.

Jeudi 21 septembre 1780

Le commandant m'a appelé à son bord et m'a chargé du commandement des batteries qu'il a été décidé qu'on élèverait sur Race Island. J'y dois passer avec tout mon équipage à l'apparition de la flotte ennemie et la frégate entrera dans le port. Les frégates sont mouillées à leur ancien poste et les vaisseaux ont pris le leur dans le nouvel ordre qu'il a été arrêté de suivre. Les vents ont régné du N.E à l'Est, petit frais avec un peu de pluie.

On a fait passer 250 travailleurs de l'armée sur Race Island et 300 de l'escadre. J'y ai envoyé tout mon équipage.

Vendredi 22 septembre 1780

Les vents ont régné du S.O au S.S.O, petit frais. On a débarqué 13 canons de 24 et de 18 sur Race Island.

Samedi 23 septembre 1780

Les vents au S.O, petit frais, le temps sombre. On a débarqué 9 canons de 36 et 1 de 24 sur Race Island. On continue de travailler avec vivacité.

Dimanche 24 septembre 1780

Le temps fort sombre, les vents au S.O, petit frais. Mr le chevalier de Ternay est arrivé le soir de Hartford.

Lundi 25 septembre 1780

Les vents ont régné de la partie du Nord au N.N.O, assez frais. On a fini de mettre en batterie, les canons de Race Island.

Mardi 26 septembre 1780

Les vents au Nord bon frais, le temps très serein.

Mercredi 27 septembre 1780

Les vents ont régné du N.E au N.N.E, très gros frais avec de la pluie. A 5 heures, le général a amené les basses vergues, le vent forçant toujours.

Jeudi 28 septembre 1780

Les vents ont régné au N.O, bon frais et ont passé au S.O dans l'après-midi. Les travailleurs de l'armée ont passé de Race Island à leur camp. Les batteries du Sud et de l'Ouest de cette île étant finies, on continue à travailler à celle du Nord confiée aux travailleurs des vaisseaux. On a eu avis que l'amiral Arbuthnot, mouillé depuis 15 jours avec toutes ses escadres à Gardiner's Island, y a été rejoint par quatre vaisseaux de l'escadre de l'amiral Rodney.

Vendredi 29 septembre 1780

Les vents au N.O joli frais. Le bâton des signaux a signalé une frégate. A midi, on a donné ordre à la goélette de guerre la Prudence, de sortir pour aller faire des signaux de reconnaissance à ce bâtiment. Les vents ayant passé au S.S.O et se trouvant affalée sous la terre de ..., elle n'a pu entrer.

Samedi 30 septembre 1780

J'ai eu ordre d'envoyer mon pilote côtier

américain à la frégate qui était mouillée en dehors. A midi, elle est venue mouiller en rade avec la brise du S.O qui s'était élevée à 11 heures. Cette frégate est la *Gentille* de 32 canons, commandée par Mr de Villebrune, capitaine de vaisseau, venant de St Domingue, d'où elle est partie le 13 de ce mois et précédemment, de la Martinique le 30 août. Elle avait à son bord, Mr de Choisy, brigadier des armées du Roi, commandeur de l'Ordre de St Louis, destiné à servir dans l'armée du comte de Rochambeau. La *Gentille* a confirmé le soupçon où l'on était, que les 18 vaisseaux aux ordres de Mr de Guichen étaient retournés en France. Neuf vaisseaux sont restés à St Domingue aux ordres de Mr de Monteil, chef d'escadre.

Dimanche 1er octobre 1780

Les vents au S.O, petit frais. A 7 heures du soir, il est entré un senault américain venant de St Croix, qui a rapporté avoir eu connaissance par 39° de latitude et 71° de longitude, d'une escadre de 12 voiles faisant l'O.S.O.

Lundi 2 octobre 1780

Les vents de la partie du N.N.E, joli frais. On a signalé une frégate ennemie qui a croisé toute la journée à la vue de la côte.

Mardi 3 octobre 1780

Les vents au N.N.E, bon frais, le temps sombre et pluvieux.

Mercredi 4 octobre 1780

Les vents ont régné de la partie du N.N.E, bon frais, le temps sombre.

Jeudi 5 octobre 1780

Les vents ont continué au N.N.E avec de la pluie. A 5 heures, le vent ayant forcé, le général a amené les basses vergues. A 8 heures, le vent forçant, j'ai mouillé mon ancre de veille.

Vendredi 6 octobre 1780

Le vent au N.N.E, joli frais. Le général ayant permis au paquebot de New-York de partir, j'ai retiré ma garde et je l'ai fait mettre sous voiles. A 5 heures après midi, j'ai relevé ma grande ancre.

Samedi 7 octobre 1780

Les vents dans la matinée, ont été au N.N.E bon frais. Dans l'après-midi, ils ont forcé au point d'être obligé d'amener les basses vergues. A 8 heures, le coup de vent a commencé de la partie du N.E. A 7 heures, le général a fait signal d'amener les mâts de hune. J'ai mouillé ma grosse ancre. A 9 heures, on a fait des signaux d'incommodités. Ce coup de vent a duré avec violence jusqu'à 4 heures du matin. Le vaisseau le *Fantasque* a cassé son grand mât de hune en l'amenant et le vaisseau de transport la *Cibelle* ayant chassé et cassé ses câbles, s'est jeté sur des roches d'où cependant, on la retirera. Ce bâtiment a coupé son grand mât.

Dimanche 8 octobre 1780

Les vents ont régné de la partie de l'O.N.O, le temps beau. J'ai fait relever ma grande ancre et guinder mes mâts de hune.

Lundi 9 octobre 1780

Ayant reçu ordre du général, d'aller mouiller en grande rade et le temps calme, j'ai levé mon ancre d'affourche et je me suis toué pendant toute la journée. A 6 heures, j'ai mouillé par 11 brasses, fond de vase. La pointe Nord de Goat Island à l'E. 1/4 N.E, la pointe Dumplins au S.O. 1/4 O, la pointe Castel Hill au S.O. 1/2 S.

Mardi 10 octobre 1780

Les vents ont régné du Nord au N.N.E frais, le temps beau.

Mercredi 11 octobre 1780

Le vents au N.N.O bon frais. A 7 heures du matin, on a signalé plusieurs voiles qui ont été en vue jusqu'à 10 heures du matin.

Jeudi 12 octobre 1780

Les vents au N.N.E joli frais, presque calmes, ont passé à l'Est et au Sud. Le soir, il y a eu de la pluie.

Vendredi 13 octobre 1780

Les vents au S.S.O ont passé à l'O.S.O et le temps s'est éclairci. A 7 heures, j'ai relevé mon ancre à jet et je l'ai fait mouiller au N.N.E par 8 brasses, fond de sable vasard.

Samedi 14 octobre 1780

Les vents à O.S.O bon frais. J'ai envoyé prendre le canon de 12 £ que j'avais sur l'île Race, suivant l'ordre que m'en a donné le général. Dans l'après-midi, les vents ont varié du N.O à Ouest.

Dimanche 15 octobre 1780

Les vents ont régné du N.E à l'E.S.E faibles. Dans la matinée, sont sortis deux bricks américains et le cutter la *Guêpe*, commandé par le chevalier de Maulevrier. Les vents ont passé au S.E le soir, avec de la pluie.

Lundi 16 octobre 1780

Les vents ont été au N.O et ont passé à midi au Nord grand frais. On a signalé un bâtiment à trois mâts courant vent arrière.

Mardi 17 octobre 1780

Les vents au Nord grand frais, le temps clair. A 9 heures du matin, j'ai fait mouiller une grosse ancre, n'ayant qu'une ancre à jet dans le Nord. A 5 heures, le général a fait amener les basses vergues.

Mercredi 18 octobre 1780

Les vents au N.E joli frais. A 7 heures, j'ai hissé mes basses vergues et j'ai embarqué ma chaloupe. J'ai fait lever mon ancre à jet

du N.N.E que j'ai remplacée par une du vaisseau la *Provence* sur laquelle je dois appareiller.

Jeudi 19 octobre 1780

Calme plat jusqu'à midi, que les vents ont passé au S.O petit frais.

Vendredi 20 octobre 1780

Les vents ont régné de la partie du Nord au N.N.E joli frais. Le général a fait justice à son bord, de deux matelots de la *Gentille* convaincus d'avoir volé des fruits à l'île de Connanicut. Après midi, le vent a calmé et passé au Sud.

Samedi 21 octobre 1780

Toute la journée, les vents de Sud au S.S.O presque calmes.

Dimanche 22 octobre 1780

Le temps extrêmement brumeux, les vents de la partie du Sud très faibles. On a entendu plusieurs coups de canon au large dans le S.S.E.

Lundi 23 octobre 1780

La brume a continué de régner, aussi épaisse que les jours précédents. Le temps presque calme, la fraîcheur venant du S.S.E.

Mardi 24 octobre 1780

Les vents ont régné de la partie du Nord, variables au N.N.O gros frais. A 4 heures du matin, j'ai mouillé une grosse ancre.

Mercredi 25 octobre 1780

Les vents de la partie du Nord frais. A 6 heures 1/2 du matin, j'ai levé mon ancre d'affourche, embarqué mon canot et ma chaloupe et je me suis tenu prêt à appareiller au premier signal mais à 9 heures du matin, les vents ont calmé et à midi, ils ont passé au S.O.

Jeudi 26 octobre 1780

Les vents de la partie du O.S.O au S.O bon frais. A 7 heures, le général a fait signal à la corvette *l'Ecureuil*, de mettre sous voiles avec trois bâtiments de transport destinés à aller chercher du bois à Bedford mais la brise ayant fraîchi, ils ont été obligés de mouiller. Le cutter la *Guêpe* est rentré venant de New London et a rapporté n'avoir eu connaissance que d'un vaisseau et de deux frégates ennemis mouillés à Gardiner's Island.

Vendredi 27 octobre 1780

Les vents au S.O petit frais. A 11 heures, le bâton des signaux a annoncé qu'il découvrirait 11 voiles et peu après, 13 qui ont mouillé à la vue entre Block Island et Fisher Island. A 11 heures, il est entré un parlementaire envoyé par l'amiral Arbuthnot, chargé de porter 96 prisonniers américains provenant du corsaire le *Washington* qui a été pris il y a douze jours par l'escadre ennemie. Le général a fait mouiller ce parlementaire à côté de la *Surveillante* à laquelle il m'a confié la garde.

Il y a eu une éclipse de soleil presque centrale.

Samedi 28 octobre 1780

Les vents ont régné de la partie de l'E.N.E joli frais, le temps couvert et pluvieux. J'ai embarqué mes canots et chaloupes et je me suis disposé à appareiller. A 4 heures 1/2, le général ayant fait signal à la *Surveillante* et à *l'Amazone* de mettre sous voiles, j'ai appareillé en filant par bout, le grelin du vaisseau la *Provence* qui m'avait été envoyé. J'ai gouverné dans les eaux de *l'Amazone*, n'ayant pas de pilote pratique, sous les deux huniers, un ris de pris et la misaine, les vents au N.E grand frais. La mer était si grosse que j'ai été forcé de couper le câble de mon ancre de tribord qui ne pouvant être traversée, enfonçait le

côté de la frégate. J'ai coupé le câble à 22 brasses de l'étalingure. Le même événement est arrivé à la *Surveillante*. A 5 heures 3/4, j'ai relevé la tour de Connanicut au N.O. 1/2 O, la pointe Bretons Rock à l'E. 1/4 N.E, d'où j'ai pris mon point de départ par 41° 28' de latitude et 73° 24' de longitude occidentale du méridien de Paris. Depuis le relèvement jusqu'à midi, j'ai fait 12 lieues 1/2 au S.E. 1/4 S sous les deux huniers et la misaine, le perroquet de fougue serré.

Dimanche 29 octobre 1780

A minuit, le vent a beaucoup calmé. J'ai largué le perroquet de fougue, le grand perroquet et les voiles d'étails. Au jour, le vent a passé au N.N.O gros frais, la mer grosse. J'ai fait serrer le grand perroquet et les voiles d'étails. A 10 heures, la *Surveillante* a signalé des voiles de l'arrière que j'ai reconnues au nombre de 4 bâtiments de guerre qui portaient sur nous, mais ayant une marche supérieure sur eux, à 11 heures, nous les avons eu perdus de vue; il est apparent qu'ils ont levé chasse.

A 11 heures 1/2, dans une alofée que *l'Amazone* a donnée, elle a démâtée de son petit mât de hune. Elle a été contrainte de filer en bande, ses écoutes de grand hunier et de perroquet de fougue, ayant manqué de chavirer. La *Surveillante* m'a fait signal de diminuer de voiles. En conséquence, j'ai serré le perroquet de fougue, cargué le petit hunier et amené le grand sur le ton. A midi, j'ai eu connaissance d'une voile par le bossoir de tribord, courant les amures à bâbord. Lorsque j'ai porté sur elle, elle a arrivé vent arrière, le cap au S.S.E. Depuis hier 5 heures 3/4, moment du relèvement, la route estimée m'a valu le S.E. Chemin : 34 lieues 1/3, latitude estimée : 40° 15', longitude : 71° 33', ce qui me met dans le S. 1/4 S.O de la pointe la plus Sud des bancs de Nantucket, à 5 lieues 3/4 de distance.

A 6 heures du soir, la *Surveillante* a signalé l'E. 1/4 S.E pour l'aire de vent à courir pendant la nuit. A 9 heures 1/2, j'ai eu connaissance d'une voile de l'avant de nous. J'ai fait préparer la batterie et j'ai serré l'*Amazone* près de laquelle ce bâtiment que j'ai reconnu à trois mâts, passait à bord à contre. Les trois frégates ont pris les amures sur tribord et l'*Amazone* se trouvant la plus près de lui, a tiré dessus ce bâtiment, quatre coups de canon qui l'ont fait diminuer de voiles. La *Surveillante* m'a crié d'envoyer un capitaine et un équipage à cette prise qui s'est trouvée être le *Philippe* de New-York, venant de Porto chargé de vins et de fruits, allant à New-York, montant 16 canons de 4 £ et 28 hommes d'équipage partis de Porto depuis six semaines. J'ai envoyé à bord, 11 hommes pour le manoeuvrer. La *Surveillante* y a envoyé 8 hommes. J'ai resté en travers pour amariner cette prise.

Lundi 30 octobre 1780

A 2 heures du matin, j'ai fait servir comme les frégates, le cap à l'E. 1/4 S.E. J'ai continué la même route toute la nuit. A 7 heures 1/2, les vents ont passé au Sud. Etant en avant des frégates, j'ai viré pour aller remorquer la prise qui était fort de l'arrière mais la *Surveillante* ayant fait le signal de mettre en panne tribord au vent, j'ai diminué de voiles et j'ai mis en travers sur la bordée indiquée. J'ai mis mon canot à la mer et j'ai envoyé de l'eau à bord de la prise. J'ai également envoyé un canot à bord de l'*Amazone* pour y porter mon contremaître de cale que je renvoie en France, n'étant plus en état de servir par ses infirmités, et prendre son pilote américain. A midi, l'*Amazone* a hissé son mât de hune et fait route à l'Est pour aller en France suivant sa destination. J'ai rembarqué mes canots et j'ai viré vent arrière, le cap à l'Ouest, suivant le signal que m'en a fait la *Surveillante*, sous les

huniers amenés sur le ton. Depuis hier, la route m'a valu l'E.S.E. 4° Sud. Chemin : 30 lieues 1/3, latitude estimée : 40° 1', longitude estimée : 69° 15'.

A midi 1/2, la *Surveillante* a fait le signal d'arriver, le cap au N. 1/4 N.E, ce que j'ai fait sous très petites voiles. A 8 heures, ayant un peu tombé sous le vent de la *Surveillante*, j'ai fait un bord pour la rallier. Les vents ayant passé au Nord presque calmes, nous n'avons plus porté qu'à l'E.N.E.

Mardi 31 octobre 1780

Les vents de la partie de l'Ouest presque calmes, le cap au N. à N.E, sous très petites voiles. A 3 heures, j'ai mis en travers par ordre de la *Surveillante*, pour envoyer une remorque à la prise. A la même heure, nous avons eu connaissance de trois voiles dans l'Ouest. A 9 heures, calme plat. Depuis hier, la route m'a valu le N.E. 1/4 N. 3° Est. Chemin : 9 lieues 1/3. J'ai observé : 40° 23'. Longitude assurée : 68° 49'. Ce point me met dans le S.E. 1/4 S de la pointe Sud du banc St George, distant de 32 lieues. A 2 heures, la fraîcheur est venue de la partie du S.S.O. J'ai fait servir comme la *Surveillante*, le cap à l'O.N.O, toutes voiles dehors, pour aller reconnaître les trois bâtiments en vue. A 3 heures 1/2, le commandant a fait le signal de prendre les amures sur tribord, le cap au N. 1/4 N.E. Ayant reconnu ces bâtiments de force supérieure à nous, à cause du soleil, nous avons eu connaissance que les trois bâtiments en vue prenaient les amures à bâbord. Nous avons continué notre même bord sous toutes voiles. A 10 heures 1/4, le vent fraîchissant, la *Surveillante* m'a crié de faire larguer la remorque à la prise et de lui donner ordre de se rendre directement à Boston, ce qu'elle a fait en arrivant au N.N.O.

A la même heure, j'ai fait prendre deux ris

dans chaque hunier et carguer la grande voile et le perroquet de fougue. A 11 heures 3/4, la grande voile a été déchirée sur les cargues par la force du vent. Le nommé Jean Pujol, matelot, a eu le malheur de tomber de dessus la grande vergue dans le canot et s'est cassé les deux cuisses.

Mercredi 1er novembre 1780

A minuit, le vent a forcé à l'E.S.E, à ne plus permettre de porter les huniers. La *Surveillante* a arrivé dans mes eaux. J'ai jugé qu'elle allait mettre à la cape, quoiqu'elle n'en eut pas fait le signal par la considération sans doute, de la proximité où nous devons être des trois bâtiments ennemis qui nous chassaient. Au coucher du soleil, j'ai arrivé pour la rallier, mais l'ayant perdue de vue dans un grain violent, j'ai mis à la cape à la misaine, bâbord au vent, mais le temps s'étant un peu éclairci et n'ayant point connaissance de la *Surveillante*, j'ai arrivé pour mettre à la cape, tribord au vent, jugeant qu'elle devait avoir donné la préférence au bord du Nord. Au jour, j'ai fait amener les vergues de perroquet après avoir travaillé toute la nuit à enverguer une autre grande voile. A 8 heures, le vent continuant avec la même force, j'ai fait sonder. On a trouvé 30 brasses, fond de sable. Les vents ont passé au Sud gros frais. J'en ai profité pour faire route au N.E pour m'éloigner du banc St George, sur lequel je m'estime être. Depuis hier, la route estimée m'a valu le N. 1/4 N.O. Chemin : 25 lieues. Latitude estimée : 41° 28'. Longitude assurée : 69° 21'. A 1 heure 1/2, le vent ayant beaucoup molli mais trouvant la mer trop grosse et les eaux fort chargées, j'ai fait sonder et trouvé 22 brasses, fond de sable piqué de noir, ce qui ne m'a plus laissé de doute que j'étais au milieu du banc St George et que j'avais considérablement été manié par les vents et les courants. Pour m'éloigner du

banc, j'ai arrivé, le cap à l'Est avec toutes les voiles que les mouvements violents de la frégate occasionnés par une mer démontée, m'ont permis de mettre dehors. A 3 heures, j'ai eu connaissance d'une voile par mon travers à tribord. J'ai fait gouverner à l'E.S.E pour aller la reconnaître. A 4 heures, j'ai fait sonder et trouvé le même fond et la même quantité d'eau qu'à une heure et demie. Je suis revenu le cap à l'Est. A 4 heures 1/4, j'ai eu connaissance d'une autre voile par le bossoir de tribord. Le vent a calmé au point de ne me faire filer que deux noeuds. A 7 heures 1/2, j'ai fait sonder et trouvé 30 brasses, même qualité de fond. A 8 heures, le vent variant beaucoup et y ayant beaucoup d'éclairs dans l'O.N.O, j'ai fait carguer les basses voiles. A 9 heures 1/2, le vent ayant fraîchi au N.N.O, j'ai fait de la voile, le cap à l'Est. A 11 heures 3/4, j'ai mis en travers pour sonder. J'ai trouvé 37 brasses 1/2, même fond que les précédentes.

Jeudi 2 novembre 1780

A 5 heures 1/2 du matin, cargué la grande voile, le vent fraîchissant avec apparence de coup de vent. A 4 heures, j'ai fait gouverner à l'E. 1/4 N.E. A 4 heures 1/2, cargué le petit hunier. A 6 heures 1/2, le vent soufflant par grains avec violence, j'ai fait serrer le grand hunier. A 8 heures, j'ai fait mettre le cap à l'E.N.E, la mer très grosse, le vent très fort et par rafales. A 9 heures, gouverné au N.E. 1/4 E et à 10 heures, au N.E. J'ai fait recalcr les mâts de perroquet.

Depuis hier, la route corrigée sur la sonde m'a valu, l'E.N.E. 4° E. Chemin : 35 lieues 1/3. J'ai observé : 42° 10'. Longitude assurée : 67° 32'. Ce point me met dans le S. 1/4 S.E du cap de Sable, à 25 lieues de distance et dans l'O.S.O de l'extrémité septentrionale du banc St George, à 27 lieues 1/2. A 3 heures 1/2, la mer a

emporté le tangon de bonnette de bas de grande vergue. A 4 heures, j'ai mis à la cape à la misaine, bâbord au vent, capeyant du Nord au N.N.E. J'ai perdu aujourd'hui, le nommé Jean Pujol, matelot de Bordeaux, mort de la chute qu'il fit hier.

Vendredi 3 novembre 1780

A 3 heures 1/2, cargué la misaine, étant menacé de saute de vent. A 4 heures, amuré la misaine, le vent ayant beaucoup molli. A 9 heures, j'ai sondé sans trouver fond, par 70 brasses. J'ai fait servir au plus près du vent, le cap au N.O sous les deux huniers, tous les ris pris, et la misaine. A 10 heures, j'ai fait amurer la grande voile. Depuis hier, la route m'a valu le Nord 1° 30' Nord. Chemin : 19 lieues 1/2. J'ai observé : 43°. Longitude assurée : 67° 1'. Je m'estime par ce point, dans le S.E. 1/4 E du cap de Sable, à 15 lieues 1/2. A 4 heures, j'ai fait sonder et filer 100 brasses sans trouver fond, ce qui me met plus Est que mon point. A 5 heures, le vent fraîchissant par grains avec apparence de mauvais temps, j'ai fait carguer la grande voile et serrer le petit hunier. A 6 heures, j'ai viré lof pour lof et pris les amures sur tribord, le cap au S.S.E. A 9 heures, le vent a beaucoup calmé et il a tombé beaucoup de pluie.

Samedi 4 novembre 1780

A minuit, j'ai mis en travers pour sonder. J'ai filé 100 brasses sans trouver fond. A minuit et demi, j'ai fait servir sous les deux huniers et la misaine, tous les ris pris. Les vents à O.N.O gros frais par grains impétueux mêlés de grêle et de neige. A 8 heures du matin, j'ai pris les amures sur bâbord, le cap au Nord. A 9 heures, j'ai été forcé de serrer le petit hunier par la force du vent. A midi, j'ai eu connaissance d'une voile au vent à moi. Depuis hier, la route m'a valu l'O.N.O. Chemin : 1 lieue 2/3. Latitude observée, douteuse : 43° 2'.

Longitude estimée : 67° 8'.

A 3 heures, j'ai largué le petit hunier pour mieux tenir le vent et m'approcher du bâtiment en vue, que j'ai reconnu pour un brick courant sous ses basses voiles, l'amure à bâbord. A 3 heures 1/2, j'ai été forcé de carguer mes huniers par la force d'un grain. A 4 heures, j'ai rebordé le grand hunier. A 5 heures, j'ai mis à la cape à l'artimon et au petit foc pour raccommoier ma misaine. A la même heure, j'ai sondé et trouvé 55 brasses, fond de roches. A 6 heures, j'ai viré lof pour lof et pris les amures sur tribord, le cap au S.O. 1/4 S, les vents toujours très gros frais à l'O.N.O et par grains.

Dimanche 5 novembre 1780

Dans la nuit, les vents ont calmé en passant au N.O. A 8 heures du matin, j'ai fait sonder et trouvé fond par 75 brasses, fond de sable fin jaune. A midi, resondé et trouvé 80 brasses, même fond. J'ai pris les amures sur bâbord, le cap au N. 1/4 N.E et j'ai fait larguer deux ris dans chaque hunier. Depuis hier, la route estimée m'a valu le S.O. 1/4 O. 3° Sud. Chemin : 7 lieues 2/3. Latitude estimée : 42° 57'. Longitude assurée : 67° 27'.

A 4 heures, j'ai fait sonder. On a trouvé 75 brasses, fond de sable gris et fin. A 6 heures, j'ai pris les amures sur tribord, le cap à l'O.S.O. A 11 heures, le vent fraîchissant, j'ai fait carguer la grande voile.

Lundi 6 novembre 1780

A 5 heures 1/2, j'ai mis en travers. A 7 heures, j'ai pris les amures sur tribord. Peu après, les vents ont sauté de 8 quarts et ont passé au Nord. J'ai repris les amures sur tribord, le cap à l'O.N.O. Les vents étant revenus au N.N.O, j'ai gouverné à l'Ouest jusqu'à midi que j'ai pris les amures sur bâbord, le cap au N.E. 1/4 N. Les vents au N.N.O variables au N.O gros frais. Depuis

hier, la route m'a valu le S.O. 2° Sud.
Chemin : 23 lieues 1/3. J'ai observé : 42° 2'. Longitude assurée : 68° 33'.
J'ai eu 27' de différence de mon estime à ma hauteur. A 2 heures, le vent fraîchissant, j'ai fait prendre deux ris dans chaque hunier et cargué la grande voile. A 6 heures, j'ai fait enverguer une misaine neuve, celle enverguée étant très usée. A 10 heures, le vent a calmé.

Mardi 7 novembre 1780

De minuit à 4 heures, presque calme. A 5 heures, le vent a pris force au S.S.E, j'ai fait gouverner au N.O. 1/4 O. A 6 heures du matin, sondé et trouvé 68 brasses, fond de sable fin mêlé de quelques cailloux. J'ai fait mettre le cap au N.O. 1/4 O. A 8 heures, j'ai resondé après avoir fait 4 lieues à la route et trouvé même fond. Les vents fraîchissant, j'ai fait serrer les perroquets et prendre deux ris dans chaque hunier. A 11 heures 1/2, estimant avoir fait 7 lieues depuis la dernière sonde, j'ai mis en travers et sondé par 100 brasses, fond de sable fin piqué de noir. Par cette sonde et les précédentes, je m'estime dans l'Ouest du banc du cap de Sable. A midi, j'ai fait servir, le cap à l'O. 1/4 N.O sous les deux huniers et la misaine. Depuis hier, la route m'a valu le N. 1/4 N.O. 4° N. Chemin : 19 lieues 1/3. Latitude estimée : 42° 59'. Longitude assurée : 68° 44'.

A 2 heures, le vent renforçant avec apparence de coup de vent, j'ai fait recaler les mâts de perroquet et serrer le petit hunier et le perroquet de fougue. A 3 heures 1/2, serré le grand hunier et me trouvant suivant mon estime, par le point de latitude et de longitude indiqués par la *Surveillante* pour lieu de rendez-vous dans le cas de séparation, j'ai mis à la cape à la misaine bâbord au vent, capeyant du S.O au S.S.O.

A 4 heures, j'ai fait sonder et je n'ai pas trouvé fond par 110 brasses, ce qui me

confirme que je suis à l'Ouest des bancs. A 8 heures, sondé par 120 brasses sans fond. Le vent a calmé sur les 9 heures et a passé au S.S.O.

Mercredi 8 novembre 1780

A la cape sous la misaine et la voile d'étai d'artimon. A minuit, à 4 heures et à 8 heures du matin, sondé par 110 et 120 brasses sans fond. Les vents à Ouest très gros frais. Depuis hier, la route m'a valu le N.O. 1/4 O. 2° O. Chemin : 15 lieues 1/2. J'ai observé : 43° 25'. Longitude assurée : 69° 44'.

Me trouvant au Nord du point de rendez-vous, à midi j'ai fait servir, le cap au S. 1/4 S.E sous la misaine et le grand hunier, tous les ris pris. A 4 heures, le vent forçant, j'ai fait serrer le grand hunier et mettre à la cape à la misaine, ayant fait depuis midi, 6 lieues 1/2 à la route du S.E. 1/4 S. Les vents à Ouest très gros frais, la mer très grosse.

Jeudi 9 novembre 1780

Le vent toujours de la même force. A minuit j'ai sondé et trouvé fond par 80 brasses, fond de gravier. J'ai arrivé lof pour lof et j'ai mis à la cape bâbord au vent, capeyant du N.N.O au Nord. A 4 heures, sondé et trouvé fond par 70 brasses. A 8 heures, par 64 brasses, fond de sable et à 9 heures, par 43 brasses, ce qui m'a assuré de la proximité où j'étais de la côte d'Acadie. J'ai resté en travers jusqu'à 11 heures sous la grande voile d'étai. A 11 heures, j'ai fait servir, le cap au S.S.O, sous le grand hunier et la misaine, le vent ayant beaucoup diminué. A midi, j'ai sondé par 40 brasses, fond de sable gris. Depuis hier, la route m'a valu l'E.S.E. 2° Sud. Chemin : 10 lieues 1/2. J'ai observé : 43° 15'. Longitude assurée : 68° 28'.

J'ai corrigé ma longitude sur la sonde et je me suis trouvé par cette correction, par 60° 30'. A 1 heure, j'ai fait amurer la

grande voile et à 5 heures, j'ai fait border les huniers, le temps ayant beaucoup molli. A 10 heures du soir, on a largué les ris des huniers et ayant trouvé 60 brasses à la sonde, fond de sable piqué de noir, j'ai viré de bord et mis les amures sur bâbord. A 11 heures, le vent a calmé tout plat.

Vendredi 10 novembre 1780

A 10 heures 1/2 du matin, le vent s'est élevé de la partie du N.E. J'ai mis le cap à O.N.O et à 2 heures 1/2, au N.O sous les huniers. A 5 heures, le temps se changeant et y ayant des grains assez forts, on a cargué le petit hunier et fait servir sous le grand hunier et la misaine, tous les ris pris. Le vent au N.E gros frais avec de la neige, on a remarqué toute la nuit, des feux de St Elme sur les bouts de vergue. A midi, j'ai sondé par 100 brasses sans trouver fond. Depuis hier midi, la route estimée m'a valu l'O. 1/4 S.O. 1° 30'. Chemin : 14 lieues 1/2. Latitude estimée : 43° 9'. Longitude assurée : 69° 32'.

A midi, j'ai viré de bord et gouverné à l'E. 1/4 S.E sous les huniers, la misaine et la grande voile. A 5 heures, sondé par 100 brasses sans trouver fond. J'ai continué la route à l'E. 1/4 S.E jusqu'à 7 heures 1/2 que j'ai resondé par 100 brasses. N'ayant pas trouvé fond, j'ai pris les amures sur tribord, le cap à Ouest, estimant avoir fait 13 lieues depuis midi à la route de l'E. 1/4 S.E. Les vents au N.N.E bon frais.

Samedi 11 novembre 1780

Les vents au N.N.E bon frais. A 4 heures du matin, j'ai gouverné à O. 1/4 N.O, toutes voiles dehors pour chasser la terre. Depuis hier midi, la route estimée m'a valu le S.O. 1/4 O. Chemin : 32 lieues. J'ai observé : 42° 17'. Longitude assurée : 71° 20'. La différence de 10 lieues que j'ai eu du Sud, provient de courants qui portent avec violence dans le S.S.E, entre le banc St George et la côte du cap Cod, comme je l'ai

éprouvé au mois d'avril dernier quand je vins de France à Boston.

A 1 heure, j'ai eu connaissance d'une voile par le bossoir de dessous le vent. J'ai arrivé sur elle pour la reconnaître. C'était une goélette à hunier qui a pris chasse vent arrière au S.S.O. Soupçonnant que ce pouvait être un bâtiment américain, j'ai arboré ma couleur que j'ai assurée d'un coup de canon, mais continuant à prendre chasse, j'ai garni des bonnettes pour la poursuivre. A 3 heures, ne la gagnant pas et ne voulant pas me mettre sous le vent du cap Cod dont j'ai eu connaissance à 2 lieues 1/2 restant à Ouest, j'ai levé chasse et j'ai gouverné au plus près du vent, le cap à O. 1/4 N.O pour rallier la terre afin de la mieux reconnaître. A 4 heures, j'ai reconnu le cap Cod et les terres adjacentes à 3 lieue de distance. Les vents ont calmé. J'ai pris les amures sur bâbord, le cap à l'E.S.E. Au coucher du soleil, j'ai relevé le cap Cod au N.O. 3° Ouest.

Dimanche 12 novembre 1780

Calme plat toute la nuit. Les courants ont paru porter à terre. Au jour, je me suis trouvé à 1 lieue 1/2 de terre, le cap Cod restant au N.N.O. 1/2 Ouest. Calme jusqu'à midi. La fraîcheur à cette heure est venue de la partie du S.E. Gouverné au N. 1/4 N.E, le cap restant au N.O. 1/4 O. A 1 heure, j'ai eu connaissance d'une voile au vent. J'ai fait garnir les bonnettes à bâbord. A 4 heures après midi, restait au Sud, le cap Cod et la pointe du Nord à Ouest. Le cap Cod et les terres adjacentes sont assez hautes pour être aperçues de 5 lieues d'un beau temps. Elles sont unies, la côte est sablonneuse et on voit des bois par dessus les dunes. Les approches en sont très saines. On trouve jusqu'à 10 et 20 brasses d'eau à un demi mille de terre et 30 et 40 à 1 et 2 lieues. A une plus grande distance, le fond est de plus de 100 brasses.

Le vent a été très faible toute l'après-midi. Au coucher du soleil, le cap Cod me restait au S.S.E. A 10 heures, j'ai diminué de voiles et j'ai resté sous les huniers toute la nuit

Lundi 13 novembre 1780

Les vents de la partie du S.S.E variables à O.S.O très faibles. Au jour, j'ai eu connaissance de Strawberry Point, restant au N.O. 1/4 O, ce qui m'a prouvé que les courants dans la nuit, m'ont drossé dans l'Ouest. J'ai gouverné au N.O. A 8 heures, j'ai relevé la pointe Strawberry au N.O. 1/2 Ouest, celle de l'entrée de Plymouth au Sud. A 10 heures, les vents se sont halés. A la même heure, sondé par 9 brasses, fond de sable, le fanal de Boston restant alors au Ouest 1/2 Nord. A 2 lieues suivant cette sonde, je me trouvais sur les acores du banc Cod. Peu après, j'ai trouvé 12 brasses 1/2 et 15 brasses. A midi, le fanal me restait à Ouest 1/2 Sud et la pointe Alderton à O.S.O. 1/2 Sud. A 1 heure, j'ai viré de bord, les amures à tribord et une demi-heure après, je les ai repris sur bâbord, mais m'apercevant que le courant de jusant me drossait à l'Est, j'ai pris le parti de mouiller par 17 brasses, fond de sable gris mêlé de vase. L'île du fanal à O. 1/4 S.O, le Brewster du Nord au N.O. 1/4 O, la pointe Alderton à O.S.O. 1/2 Sud. A 2 heures, j'ai envoyé un canot à terre pour m'informer si la frégate la *Surveillante* a paru. A 3 heures, j'ai eu connaissance d'un grand bâtiment courant les amures à bâbord, toutes voiles dehors. La brume qui s'est élevée et la nuit qui lui a bientôt succédé m'a empêché de pouvoir m'assurer de la force et de la qualité de ce bâtiment. A 7 heures, mon canot est revenu de terre et m'a rapporté que l'on avait eu aucune connaissance de la *Surveillante*. J'ai resté mouillé toute la nuit, les vents de la partie du Nord très faibles.

Mardi 14 novembre 1780

A 5 heures du matin, le vent s'est élevé avec force de la partie de l'E.N.E avec apparence de mauvais temps. Je me suis déterminé à donner dans la rade de Nantasket, prévoyant que la *Surveillante*, si elle était à la côte, ne tarderait pas à prendre le même parti. A 6 heures, j'ai commencé à virer mon ancre et à 7 heures, j'ai appareillé sous le petit hunier et le perroquet de fougue et j'ai fait route au N.O, puis à O.N.O, O et O. 1/4 S.O. A 8 heures 1/4, j'ai mouillé dans le S.O de l'île George, mais mon câble ayant rompu près de l'étalingure, j'ai été forcé de remouiller une seconde ancre. Après avoir chassé quelques encablures, j'ai fait tête à 45 brasses, cette dernière ancre étant mouillée par 6 brasses, fond de sable. La première l'était par 5, fond de sable vasard.

Le relèvement du dernier mouillage en l'île du fanal à l'E. 1/4 N.E. 3° N, Nikesmats au N. 1/4 N.E, la pointe Alderton à l'Est 3° Sud.

Une heure après être mouillé, j'ai eu connaissance de la *Surveillante* qui donnait dans la passe, accompagnée d'un corsaire américain. Je me suis rendu à bord de Mr de Cillard qui m'a expliqué la cause de notre séparation. Il m'avait crié qu'il allait prendre les amures sur bâbord, la nuit où nous nous séparâmes et je ne l'entendis pas, ce qui fit que je mis alors cap au bord du Nord, tandis qu'il y avait mis au bord du Sud.

De retour à bord, le vent fraîchissant toujours, j'ai jumelé mes deux ancres à jet, n'ayant plus d'ancre à mouiller, et traversé deux grelins et à l'aide des bateaux de la *Surveillante* et des miens, j'ai fait porter ces ancres dans l'E.N.E. J'ai fait ensuite relever mon ancre dont le câble a été coupé et l'ayant rétalinguée de nouveau, je l'ai mise en ancre de veille. J'ai fait amener les basses vergues et recalé les mâts de perroquet. A 5 heures après midi, les vents

ont calmé et passé au Nord. Toute la nuit, ils sont restés de la même partie.

Mercredi 15 novembre 1780

Les vents de la partie du Nord, joli frais, le temps très clair. A 11 heures, j'ai expédié un canot à Boston. Il est descendu plusieurs bâtiments de Boston qui ont mouillé dans la rade de Nantasket.

Jeudi 16 novembre 1780

Dans la nuit, les vents ont passé au S.O. A 5 heures du matin, j'ai fait lever mon ancre à jet et j'ai viré à pic sur ma grosse ancre. A 7 heures du matin, la *Surveillante* a fait le signal d'appareiller, ayant reçu un pilote. J'ai fait porter une ancre à jet dans le S.S.E pour m'élever dans le vent, le courant de flot me drossant à terre. A 7 heures 1/2, j'ai filé un des grelins des deux que j'avais sur mon ancre à jet et j'ai appareillé sous les huniers pour passer entre l'île George et l'île Galop.

En doublant la pointe de la dernière de ces îles, le vent étant faible, la frégate n'ayant pas obéi à son gouvernail à échoué sur cette pointe qui s'est trouvée de vase très molle. J'ai fait sur le champ, porter une ancre à jet dans l'E.S.E pour me déséchouer, ce que j'ai fait aisément, aidé par la marée qui montait avec vivacité. Les vents ayant passé au S.E, j'ai appareillé sous les huniers et la misaine, gouvernant pour venir chercher le mouillage du port de Boston où j'ai laissé tomber l'ancre à midi 3/4 par 6 brasses et demie d'eau, fond de vase, dans l'E.N.E du quai Hancock, l'île du Château au S.E. 1/4 S, la pointe Cambell à l'Est 1/2 Sud, la pointe de l'Ouest de Motirland au N. 1/4 N.E. J'ai affourché sur mes petites ancres et j'ai filé 60 brasses de ma grande touée. J'ai trouvé dans le port de Boston, la flûte du Roi, *l'Isle de France*, les frégates continentales *l'Alliance* de 32 canons, le *Protecteur* de 24, avec plusieurs corsaires

qui se préparent à mettre sous voiles. A 3 heures, les vents ont passé à l'Est bon frais avec de la pluie.

Vendredi 17 novembre 1780

Les vents au N.N.E, gros frais. J'ai fait recalcr les mâts de hune. J'ai envoyé une ancre à jet dans le N. 1/4 N.E pour y mouiller une grosse ancre.

Samedi 18 novembre 1780

Les vents au N.N.E variables à l'Est gros frais. Le temps sombre et pluvieux.

Dimanche 19 novembre 1780

Les vents au N.E bon frais avec une forte pluie. Dans l'après-midi, les vents ont passé au N.O.

Lundi 20 novembre 1780

Les vents au N.O variables à O.N.O. Beau temps. J'ai travaillé à mettre mes pièces à vin à terre pour les combuger² et j'ai envoyé mes voiles à terre pour les raccomoder.

Mardi 21 novembre 1780

Les vents au N.O, petit frais, beau temps. J'ai fait douze tonneaux de lest de pierre pour remplacer la même quantité de sable que j'ai débarqué. J'ai fait décapeler mes haubans de hune pour les visiter.

Mercredi 22 novembre 1780

Les vents à l'Est, variables à l'E.S.E, gros frais avec une pluie continuelle.

Jeudi 23 novembre 1780

Les vents de la partie de l'Ouest, beau temps. J'ai commencé à faire un supplément de trois mois de vivres et à remplir mes pièces d'eau.

² *Combuger une futaille consiste à l'imbiber d'eau pour la mettre à l'épreuve.*

Vendredi 24 novembre 1780

Les vents à O.N.O, variables au Sud. Il est entré une prise à trois mâts, faite par un corsaire américain.

Samedi 25 novembre 1780

Les vents du Sud au S.S.O avec de la pluie. Le vent forçant, j'ai amené mes basses vergues et recalé mes mâts de hune. Il est entré un brick américain venant du cap Français.

Dimanche 26 novembre 1780

Les vents ont régné de la partie du N.O, grand frais, variables au Nord. Le temps très froid.

Lundi 27 novembre 1780

Les vents au Nord, bon frais, le temps beau. Il est sorti un corsaire américain de 18 canons. Dans l'après-midi, les vents ont calmé et passé au Sud.

Mardi 28 novembre 1780

Les vents au S.E, gros frais avec de la pluie.

Mercredi 29 novembre 1780

Les vents au S.O, bon frais, le temps clair. Dans l'après-midi, il est entré un bâtiment français venant de Philadelphie, chargé de farine. Ce bâtiment se nomme la *Marie-Françoise*; il est parti avec la flûte du Roi *l'Intéressant*, chargé également de farine pour l'escadre française. Il est entré en même temps, deux petits bâtiments américains.

Jeudi 30 novembre 1780

Les vents de la partie du Nord, variables au N.O, bon frais, le temps très froid. Il est sorti quatre bâtiments américains.

Vendredi 1er décembre 1780

Les vents au Nord, variables au N.N.O, frais, beau temps. Il est sorti un brick américain.

Samedi 2 décembre 1780

Les vents au Nord, variables à Ouest, petit frais. Le temps froid et beau.

Dimanche 3 décembre 1780

Les vents de la partie du S.E, presque calmes. Il a tombé de la neige toute la journée et une partie de la nuit. J'ai pris aujourd'hui à terre, une ancre de 3 400 £ en remplacement de celle que j'ai perdue à ma sortie de Newport.

Lundi 4 décembre 1780

Les vents de la partie du Nord, presque calmes. L'air très froid.

Mardi 5 décembre 1780

Les vents ont varié de l'Ouest au N.O, petit frais. J'ai travaillé avec la *Surveillante* à mettre à terre avec ma chaloupe 500 barils de farine du navire la *Marie-Françoise*.

Mercredi 6 décembre 1780

Les vents au N.O, bon frais, beau temps. La frégate continentale le *Protecteur* a mis sous voiles.

Jeudi 7 décembre 1780

Les vents au Nord, variables à l'Est, le temps sombre. Il a tombé de la neige à plusieurs reprises. Dans la journée, il est entré un brick américain venant de Nantes en 58 jours.

Vendredi 8 décembre 1780

Les vents de la partie du N.O, presque calmes. Le temps sombre.

Samedi 9 décembre 1780

Les vents au S.O, bon frais. Deux bricks américains ont mis dehors dans la matinée.

Dimanche 10 décembre 1780

Les vents ont régné de la partie de l'Ouest,

petit frais, le temps couvert et pluvieux. Dans la journée, il est entré 5 bâtiments américains dont deux à trois mâts et trois brigantins venant de St Domingue en 17 jours. Dans l'après-midi, les vents ont passé au N.O.

Lundi 11 décembre 1780

Les vents ont varié de l'Ouest au N.O et au Nord, très faibles. A 8 heures du matin, un brick américain a mis dehors.

Mardi 12 décembre 1780

Les vents ont régné de la partie du N.O, petit frais. Il est sorti un bâtiment américain à 3 mâts.

Mercredi 13 décembre 1780

Les vents au N.O bon frais, le temps sombre. Il est entré un brick américain parti de Rhode Island depuis huit jours. Dans l'après-midi, il a tombé un peu de neige.

Jeudi 14 décembre 1780

Les vents de la partie du N.O, très beau temps. Il est sorti un brick américain.

Vendredi 15 décembre 1780

Les vents variables du S.S.E au S.S.O, très faibles, le temps couvert. Mr le comte de Rochambeau ayant été visiter le fort William en a été salué à son arrivée et à son départ par 13 coups de canon.

Samedi 16 décembre 1780

Les vents au Nord, variables au N.N.O. J'ai appris ce matin, par un aide de camp dépêché à Mr le comte de Rochambeau, la mort de Mr le chevalier de Ternay, commandant l'escadre du Roi à Newport, qui a succombé à une fièvre putride dont il n'a été malade que quatre jours. Il est mort hier 15 à 4 heures du matin à Newport où il s'était fait transporter de son bord.

Dimanche 17 décembre 1780

Calme plat toute la journée, le temps brumeux. Dans l'après-midi, la fraîcheur est venue de la partie du N.E.

Lundi 18 décembre 1780

Les vents à O.S.O, bon frais, le temps sombre.

Mardi 19 décembre 1780

Les vents à O.S.O, variables au S.O, bon frais, le temps brumeux. A 3 heures après midi, il est entré une polacre américaine venant du cap Français. A 4 heures, un bâtiment à trois mâts a appareillé pour mettre dehors. Il y a eu une aurore boréale très brillante.

Mercredi 20 décembre 1780

Les vents de la partie du N.O, petit frais, le temps clair. Il est parti dans le jour, un brick et une goélette américaine.

Jeudi 21 décembre 1780

Les vents de la partie du N.O et du N.N.O, beau temps. A 9 heures du matin, il est parti un brick.

Vendredi 22 décembre 1780

Les vents ont varié du N.N.O au N.N.E, beau temps. A 11 heures du matin, il est sorti un brick.

Samedi 23 décembre 1780

Les vents au N.O, le temps sombre et brumeux. A 9 heures, les vents ont passé au S.E avec de la neige. A 1 heure après midi, il est entré deux goélettes et un brick sous pavillon hollandais, venant de St Eustache. Le soir, il y a eu de la pluie.

Dimanche 24 décembre 1780

Les vents ont régné de la partie de l'Ouest, variables de l'O.N.O à l'O.S.O, le temps très brumeux.

Lundi 25 décembre 1780

Les vents ont régné de la partie de l'Est, variables au N.E avec beaucoup de pluie. Le soir, ils ont passé au Nord grand frais. De 6 heures à 9 heures du soir, il y a eu beaucoup d'éclairs.

Mardi 26 décembre 1780

Les vents au Nord, variables au N.O gros frais, le temps très brumeux. J'ai fait passer toutes mes manoeuvres courantes et je me suis tenu prêt à appareiller au premier signal. Ce jour, j'ai perdu le nommé Soubriou, soldat au Corps Royal de la Marine, embarqué comme matelot canonnier, mort d'une fièvre putride.

Mercredi 27 décembre 1780

Les vents au N.O bon frais, le temps très froid. Dans la nuit, il a passé des bancs de glace considérables à faire craindre que la rade ne prenne. J'ai fait fourrer mes câbles et je les ai fait garnir de douelles de barriques pour les préserver des glaces.

Jeudi 28 décembre 1780

Les vents de la partie du N.O, le temps très clair et très froid. Ce jour, à 8 heures du soir, il s'est élevé une querelle entre les canotiers de la frégate américaine *l'Alliance* et ceux de la *Surveillante*, les premiers ayant voulu saisir la chaîne d'argent du patron de Mr de Cillard. Il en est résulté une rixe dans laquelle un matelot de *l'Alliance* a été tué et un autre blessé très dangereusement. Il y a eu quatre matelots de la *Surveillante* blessés. J'ai consigné tout mon équipage à bord pour éviter les suites que ce fâcheux événement peut entraîner.

Vendredi 29 décembre 1780

Les vents ont varié du O.N.O à O.S.O, petit frais, le temps moins froid.

Samedi 30 décembre 1780

Les vents variables du Nord au N.E, le temps clair et très doux. Dans la nuit, les vents ont calmé et sont venus à l'Ouest.

Dimanche 31 décembre 1780

Les vents à l'Ouest petit frais, le temps très beau. Il est entré un parlementaire qui a mouillé sous le château, venant d'Halifax.

Lundi 1er janvier 1781

Les vents de Ouest à O.S.O, petit frais. A 8 heures, la *Surveillante* a fait signal de désafourcher et de virer à pic. A 11 heures 1/2, elle a mis sous voiles. J'en ai fait de même, gouvernant sous les huniers, le cap au S.S.E. J'ai mis le grand hunier sur le mât pour attendre mon canot. M'ayant rejoint, j'ai fait servir sous les huniers et la misaine. J'ai couru trois bords pour gagner le mouillage de la rade de Nantasket où j'ai laissé tomber l'ancre à 3 heures après midi, aux deux tiers de flot, par 6 brasses, fond de vase noire. J'ai affourché avec une petite ancre que j'ai fait porter dans le N. 1/4 N.E. Etant amarré, j'ai relevé la pointe du Sud de George Island à l'E. 1/4 S.E. 1/2 S, la pointe du Nord de la même île au N.E. 1/2 E, la pointe Sud de l'île de l'Hôpital à l'O.S.O. 3° Sud.

Mardi 2 janvier 1781

Les vents à Ouest petit frais, le temps sombre. A 2 heures après midi, les vents ont passé au N.E.

Mercredi 3 janvier 1781

Les vents ont régné du N.E à l'Est bon frais. J'ai laissé tomber l'ancre de veille. Dans l'après-midi, les vents ont calmé et passé à Ouest.

Jeudi 4 janvier 1781

Calme, le temps chargé. J'ai relevé ma grosse ancre. Dans l'après-midi, les vents se sont élevés de la partie du S.S.O.

Vendredi 5 janvier 1781

Les vents ont régné du S.O au S.S.O très faibles, le temps sombre et très doux.

Samedi 6 janvier 1781

Les vents de la partie de l'Ouest très faibles, le temps beau et très doux.

Dimanche 7 janvier 1781

A 9 heures du matin, les vents étant de la partie du Nord, la *Surveillante* a fait signal de désafourcher. J'ai levé ma grosse ancre, mais peu après, les vents ayant passé au N.E bon frais, j'ai été contraint de remouiller. Il a tombé beaucoup de pluie.

Lundi 8 janvier 1781

Les vents de N.N.O bon frais et beau temps. Le temps très froid.

Mardi 9 janvier 1781

Les vents ont varié du Nord au N.N.O et au N.E. A 7 heures, je me suis disposé à appareiller. J'ai levé ma grosse ancre et j'ai viré sur l'ancre à jet mais ayant chassé, j'ai été contraint de remouiller une grosse ancre. Les vents ayant beaucoup molli et les nuages chassant de la partie du S.E, Mr de Cillard m'a fait dire qu'il ne mettrait pas sous voiles. A 2 heures après midi, les vents ont passé au S.E joli frais. J'ai fait filer 45 brasses de câbles. Il a venté gros frais toute la nuit.

Mercredi 10 janvier 1781

A 7 heures du matin, le vent forçant au S.S.E, j'ai laissé tomber une seconde ancre et j'ai filé 30 brasses de plus de la grande. Dans l'après-midi, le vent a molli et a passé au S.S.O, le temps très brumeux. J'ai relevé ma seconde ancre dans la nuit. Les vents ont varié du Nord à l'Est, presque calmes.

Jeudi 11 janvier 1781

A 1 heure du matin, les vents ont soufflé de la partie de l'Ouest. A 7 heures et demie, le

commandant a fait signal de se tenir prêt à appareiller. J'ai viré à pic. Les vents à l'O.S.O soufflant d'un bon frais ne me permettant pas de mettre sous voiles du lieu où j'étais mouillé par rapport à la pointe du S.O de l'île George, j'ai fait mettre mon canot et ma chaloupe à la mer et j'ai fait porter une à touer de deux grelins dans le S.O. 1/4 O, afin de m'élever de la côte. J'ai levé ma grosse ancre et j'ai viré dessus mon ancre à jet. A midi, j'ai fait tenir bon à 60 brasses et j'ai embarqué mes bateaux. A 1 heure, la *Surveillante* a fait signal d'appareiller. J'ai attendu pour déramer qu'elle ait fait son abattée, ainsi que la flûte *l'Isle de France*. A 1 heure 1/4, j'ai mis sous voiles, sous le petit hunier et le perroquet de fougue. J'ai gouverné au S.E pendant quelque temps et ensuite à l'Est pour sortir de la passe. J'ai laissé tomber la misaine mais j'ai bientôt été obligé de la carguer ayant joint *l'Isle de France* en arrière de laquelle Mr de Cillard a fixé mon poste. J'ai successivement amené les huniers et cargué le grand pour ne pas la dépasser. A 2 heures, j'ai relevé la pointe Alderton à O. 1/4 S.O, le fanal à O. 1/2 Nord. Au moment du relèvement jusqu'à 8 heures, j'ai fait 11 lieues. A cette heure, j'ai relevé le cap Cod au S.S.E, à 1 lieue 1/2 de distance. A 9 heures, j'ai eu connaissance de deux voiles, une sous le vent et l'autre au vent, courant les amures à bâbord. J'ai distingué un bâtiment à trois mâts et un brick. J'ai jugé que c'était deux bâtiments américains. A la même heure, mis le cap au S.S.E.

Vendredi 12 janvier 1781

Les vents de la partie de l'Ouest, faibles, le temps beau et très clair. J'ai sondé à 8 heures 1/2 par 24 brasses, fond de gravier. J'ai eu la même eau et le même fond à peu près, de cette heure jusqu'à 11 heures 1/2, ayant fait sonder toute les demi heures et estimant avoir fait 3 lieues à la route du

S.E. 1/4 S corrigée. A 11 heures 1/2, j'ai trouvé 30 brasses, fond de sable fin mêlé de vase. De 8 heures au soir jusqu'à midi, la route m'a valu le S.E. 1/4 S. Chemin : 21 lieues. J'ai observé : 41° 20'. Longitude assurée : 71° 13'.

Je n'ai trouvé aucune différence de mon estime à ma hauteur. A 1 heure, j'ai sondé par 35 brasses, fond de sable gris. A 3 heures, resondé par 40 brasses et trouvé même fond et quantité d'eau. De 4 à 8 heures, j'ai fait sonder toutes les heures et j'ai trouvé 35, 38, 40, 45 brasses, fond de sable très fin. Gouvernant sous les huniers à mi mâts de midi à 8 heures, j'ai fait 9 lieues au S.E. 1/4 S. A cette heure, je me faisais à 9 lieues dans le S.O de la pointe la plus Sud du banc St George et à 10 lieues dans le N.E de l'extrémité Sud des bancs de Nantucket. A 8 heures, Mr de Cillard m'a crié de mettre le cap au S. 1/4 S.E. J'ai arrivé pour le hêler à l'*Isle de France*. A 11 heures, j'ai mis le cap au Sud comme la *Surveillante*. De 8 heures à minuit, j'ai continué de sonder toutes les heures par 40, 45, 47 et 50 brasses. De 8 heures à minuit, la route corrigée m'a valu le S.S.E. Chemin : 5 lieues 1/2.

Samedi 13 janvier 1781

A minuit, la *Surveillante* a mis le cap au S.S.O. A 1 heure, au S.O. A 2 heures à O. 1/4 S.O et à Ouest. Les vents de la partie du N.N.O grand frais. De minuit à 4 heures, sondé toutes les heures par 52, 55, 56, 57 brasses, fond de sable vasard. De minuit à 4 heures, la route corrigée m'a valu le S.O. Chemin : 4 lieues 1/3. A 6 heures du matin, sondé par 56 brasses. A 9 heures 1/2, par 60 brasses, fond de sable. A cette heure, j'ai pris un second ris dans les huniers. A 11 heures 1/4, la *Surveillante* a fait le signal de virer lof pour lof en même temps. J'ai suivi l'ordre et j'ai pris les amures à bâbord, le cap au N.N.E. A midi, j'ai pris le 3e ris dans les huniers. Depuis hier, la

route m'a valu le Sud 1/2 O. Chemin : 26 lieues 1/3. J'ai observé : 40° 1'. Longitude assurée : 71° 24', ce qui me met dans le Sud des hauts fonds de Nantucket à 10 lieues. A 4 heures 1/2, j'ai sondé par 50 brasses, fond de sable gris. Je l'ai signalé à la *Surveillante*. A 5 heures, elle a fait le signal de virer lof pour lof tous en même temps. J'ai exécuté la manoeuvre et j'ai pris les amures sur tribord, le cap au N.N.E, les vents au N.O bon frais, la mer très houleuse. A 6 heures, trouvant le bâtiment trop mou, j'ai fait carguer le petit hunier et amurer la grande voile. A 7 heures, le vent a beaucoup molli.

Dimanche 14 janvier 1781

A minuit et demi, nous avons viré lof pour lof, le cap à Ouest. A 5 heures, calme plat, le bâtiment ne gouvernant pas. A 6 heures 1/2, j'ai sondé par 68 brasses, fond de vase. A 8 heures, la fraîcheur est venue de la partie de l'E.S.E. J'ai arrivé comme le commandant au N.N.O et au N.O suivant le signal qu'il en a fait. Le temps pluvieux et très sombre. Depuis hier midi, la route estimée m'a valu le N.O. 1/4 N. 3° N. Chemin : 9 lieues 1/3. Latitude estimée : 40° 25'. Longitude assurée : 71° 42'. A 2 heures 1/2, le commandant a mis en travers pour sonder et m'a signalé avoir trouvé 50 brasses. A 4 heures, le vent fraîchissant beaucoup, le commandant a fait signal de diminuer de voiles. J'ai resté sous mon petit hunier cargué, filant 7 noeuds à cette voilure et bientôt après, j'ai été contraint de mettre à sec. A 5 heures, j'ai mis à la cape, bâbord au vent sous le petit foc et l'artimon comme la *Surveillante*. A la même heure, j'ai sondé par 40 brasses, le vent au S.E, très gros frais. A 10 heures du soir, le vent a sauté à Ouest et peu après, au N.O. Le commandant a fait signal d'arriver lof pour lof pour mettre à la cape tribord au vent. A 11 heures 3/4, j'ai sondé par 43 brasses,

fond de vase.

Lundi 15 janvier 1781

Les vents au N.O forcés. A la cape, tribord amures, sous le petit foc et l'artimon. De minuit à 4 heures, j'ai fait sonder toutes les demi heures et j'ai trouvé de 40 à 48 brasses, fond de vase. De 4 heures à 8 heures, sondé toutes les heures par 45, 46, 47 et 48 brasses, fond de vase. A 8 heures 1/2, la *Surveillante* m'a demandé ma latitude d'hier que je lui ai signalée. De 8 heures à midi, sonde d'heure en heure par 45 brasses, fond de vase. Depuis hier, la route m'a valu le S.O. Chemin : 4 lieues 2/3. J'ai observé 40° 15'. Longitude assurée : 71° 55'.

Mardi 16 janvier 1781

Les vents au N.O bon frais, la mer houleuse. A 7 heures du matin, j'ai pris les amures sur bâbord, comme la *Surveillante*, sous les huniers, tous les ris pris, et la misaine. A 8 heures, sondé par 50 brasses, fond de vase, ce qui me met dans le S.E du banc de Nantucket, à 11 lieues 1/3 de distance. A 1 heure après midi, le vent reprenant de la force par grains, j'ai cargué et serré les huniers et j'ai resté à la cape sous la misaine jusqu'à 2 heures 1/2, que le vent passant la plus grande force, j'ai été contraint de la carguer et de la serrer et de rester à la cape sous le petit foc et la voile d'étai d'artimon, ayant été forcé d'amener la corne d'artimon. A 7 heures, le petit foc a été emporté. A 11 heures, ayant voulu en hisser un autre, il a été déralingué. J'ai fait mettre la grande voile d'étai de cape. A 11 heures 3/4, j'ai fait sonder par 60 brasses, fond de sable.

Mercredi 17 janvier 1781

Les vents au N.O forcés, la mer très grosse. A la cape sous la grande voile d'étai. A 4 heures, sondé par 55 brasses, fond de sable fin. Depuis hier, la route m'a valu par

la dérive de la cape, l'Est 1/2 Nord. Chemin : 16 lieues 1/2. J'ai observé : 40° 4'.

Longitude assurée : 70° 10', ce qui me met dans le S.E. 1/4 Est de la pointe du S.E du banc de Nantucket, à 19 lieues 2/3 de distance. A 1 heure, j'ai hissé le petit foc pour rallier la *Surveillante*. A 8 heures du soir, sondé par 80 brasses, fond de sable fin. A 11 heures 3/4, resondé par 80 brasses et point de fond.

Jeudi 18 janvier 1781

Dans la nuit, les vents ont beaucoup molli et tournant à l'Est, se sont apaisés. A 7 heures du matin, la *Surveillante* a fait le signal de ralliement. J'ai arrivé sur elle. A 7 heures 1/2, elle a fait le signal de virer lof pour lof. J'ai fait servir, le cap à O. 1/4 N.O sous les huniers, tous les ris pris, et la misaine. A 10 heures, la *Surveillante* ayant fait signal à l'*Isle de France* de forcer de voile, celle-ci a fait signal d'incommodité dans la mâture. En effet, elle a conservé les ris dans son petit hunier. Depuis hier, la route m'a valu l'E. 1/4 N.E. 2° Est, ce qui me met dans l'E. 1/4 S.E. 1/2 Sud du banc de Nantucket, à 26 lieues de distance. A 4 heures 1/2, la *Surveillante* a fait signal de virer de bord vent devant, tous en même temps. J'ai été forcé de virer lof pour lof, n'ayant pas d'erre, étant sous les deux huniers et le perroquet de fougue sur le mât pour attendre la *Surveillante*. J'ai gouverné au N.E. 1/4 N. Les vents de la partie du N.N.O très faibles.

Vendredi 19 janvier 1781

A 3 heures 1/4 du matin, ayant cru voir un feu dans le N.E, la *Surveillante* m'a hélé de prendre les amures sur tribord. A 7 heures 3/4, le commandant a fait signal de virer vent devant et de prendre les amures sur bâbord, ce que j'ai fait. Gouverné au N.N.E, les vents au N.O frais, le temps clair, la mer belle.

Depuis hier, la route m'a valu l'O. 1/2 N.

Chemin : 3 lieues. J'ai observé : 40° 9'.

Longitude assurée : 69° 50'.

A 1 heure, j'ai eu connaissance d'une voile au vent à moi que j'ai signalée à la *Surveillante*. Les vents ayant passé au Nord, à 2 heures 1/2, le commandant a fait signal de virer de bord vent devant, tous en même temps. Le bâtiment en vue me restant de l'avant et gouvernant à O.N.O, j'ai demandé à Mr de Cillard, la permission de le chasser. Il m'a répondu par le signal d'attention, ce qui n'était pas une réponse. J'ai rehissé le même signal. Ne me faisant aucune réponse, contre l'usage reçu, je l'ai accompagné d'un coup de canon. Il a mis pavillon d'attention et peu après, il a refusé ma demande. J'ai cargué la misaine et mis le perroquet de fougue sur le mât pour attendre la *Surveillante* et me mettre dans ses eaux, cette frégate étant sous ses quatre voiles majeures et sa voile d'étai de hune. A 5 heures, gouverné à O. 1/4 N.O. A la même heure, j'ai sondé par 60 brasses, fond de sable gris. A 10 heures, sondé par 64 brasses, même fond.

Samedi 20 janvier 1781

Les vents de la partie de l'Est, petit frais. A 3 heures, sondé par 64 brasses. A 5 heures, par la même quantité d'eau. J'ai eu connaissance à 10 heures, d'un bateau courant au Sud. A midi, sondé par 40 brasses, fond de sable vasard. Depuis hier, la route m'a valu l'O. 1/4 N.O. 1° O. Chemin : 22 lieues 1/2. J'ai observé : 40° 22'. Longitude assurée : 71° 18', ce qui me met dans le Sud de la pointe du S.E du banc de Nantucket, à 4 lieues de distance. A 2 heures, sondé par 40 brasses, fond de sable vasard. Je l'ai signalé à la *Surveillante*. A 3 heures, elle m'a signalé 35 brasses. A 4 heures, le commandant a fait signal de ralliement. J'ai sondé à la même heure et j'ai trouvé 29 brasses, fond de sable et de vase. A 5 heures, mis le cap à O.N.O. A 6 heures 1/2, la *Surveillante* m'a

hélé pour me dire qu'elle avait trouvé 26 brasses et qu'elle craignait d'être dans l'Est des bancs de Nantucket (ce qui est aussi mon opinion), qu'elle va gouverner au Sud, ce que nous avons fait à 6 heures 1/2, sous les huniers amenés sur le ton, les vents à l'Est grand frais, le temps sombre. Nous avons couru sur ce bord, 6 lieues jusqu'à minuit, sondant toutes les heures et ayant trouvé 27, 30, 33, 36, 40 brasses, fond de vase, les vents forçant toujours à l'Est, le temps obscur, beaucoup d'éclairs dans le N.E et dans le N.O.

Dimanche 21 janvier 1781

A minuit, mis le cap à O. 1/4 N.O, jusqu'à 3 heures du matin à sec de voiles, ayant fait six lieues à cette route, sondant toutes les heures par 40, 44, 44 brasses, fond de sable vasard. A 3 heures 1/2, mis le cap au N.O 1/4 N et à 6 heures, au N.N.O, sondant toutes les heures et ayant trouvé 40, 39, 37 et 35 brasses. A 8 heures du matin, le vent étant forcé de la partie de l'E.S.E, la mer grosse, le commandant a fait signal de mettre à la cape tribord au vent sous le petit foc, j'ai fait passer un grelin en double pour pataras de misaine, n'ayant pas de confiance en mes haubans très échauffés et dont deux ont cassé dans le dernier coup de vent. Depuis hier midi, la route m'a valu l'O.N.O 2° 30' N. Chemin : 17 lieues. Latitude estimée : 40° 44'. Longitude assurée : ..., ce qui me met à dix lieues dans le S.E. 1/4 S de l'île Nomans. J'ai sondé de huit heures à midi étant à la cape et dérivant d'une demie lieue par heure, par 35, 30 et 29 brasses, fond de sable gris. A midi 1/4, le vent a calmé en passant successivement du S.E au S.S.O et au S.O. A 1 heure, le commandant a fait signal de faire servir, les amures à bâbord, le cap au N.O. 1/4 O, sous les deux huniers, tous les ris pris et la misaine. Le vent au S.O bon frais. Les vents ont passé à O.S.O et à Ouest. A 5 heures, j'ai sondé par 24

brasses, fond de gravier et à 5 heures 1/2, fond de sable gris piqué de noir, par 22 brasses. A cette heure, la *Surveillante* a fait signal de prendre les amures sur tribord, le cap au S.O et S.O. 1/4 S, sous les huniers amenés sur le ton et la misaine. Le vent à O.N.O grand frais. Il y a eu une aurore boréale très brillante.

Lundi 22 janvier 1781

Les vents ont passé au N.O. A 1 heure après minuit, gouverné à O.S.O. A 3 heures, la *Surveillante* m'a hélé de virer lof pour lof. J'ai gouverné au N.N.E. Au jour, on a eu connaissance d'un brick sous le vent, courant la bordée du Sud. A 7 heures, j'ai eu connaissance de la terre. Je l'ai signalée au commandant. Le vent ayant beaucoup calmé, j'ai fait larguer les ris des huniers. A 10 heures, j'ai bien reconnu l'île Nomans et Martha's Vineyard. A 11 heures, calme. A cette heure, j'ai relevé la pointe Gay Head de Martha's Vineyard au N. 1/4 N.E. 4° Est, la pointe de l'Est de l'île Nomans au N.E 1/2 N. J'ai sondé en même temps et j'ai trouvé 20 brasses, fond de sable jaunâtre, piqué de noir. Suivant ce relèvement, je me trouve à 2 lieues 1/2 de l'île Nomans. A 11 heures 1/2, le commandant a fait signal de virer de bord vent devant tous en même temps, mais le peu de vent ne l'ayant pas permis, nous avons viré lof pour lof et pris les amures à tribord, le cap au S.S.O.

Depuis hier, la route m'a valu le N.O. 3° O. Chemin : 9 lieues 2/3. J'ai observé : 41° 3'. Longitude assurée : 72° 47'. Par la vue de la terre, j'ai eu de différence dans mon point, 2 lieues 1/3 à l'Est. A 1 heure, les vents ont passé à O.S.O. Le commandant a fait signal de virer de bord, ce que j'ai fait, lof pour lof, les amures sur bâbord. A 4 heures, la *Surveillante* a fait signal de ralliement. A 4 heures, j'ai relevé la plus Ouest des îles Elisabeth au N.E. 1/4 N, la pointe de l'Est de Nomans au N.E. 1/4 E. 3° Est. A 5 heures, j'ai proposé à la

Surveillante de gagner un peu de l'avant pour tâcher d'avoir connaissance de la grande terre avant la nuit. J'ai fait de la voile en conséquence et à 3 heures, j'ai eu connaissance de la tête des mâts de la pointe Judith que j'ai relevée au N.O. 1/4 O, Block Island à l'Ouest 1/2 Nord, le milieu du Nuk de Rhode Island au N.O. 1/4 N. J'ai diminué de voiles et j'ai mis en travers pour attendre la *Surveillante* à laquelle j'ai fait part des relèvements ci-dessus. Mr de Cillard m'ayant demandé si avec les connaissances de la terre, mon pilote côtier prendrait sur lui d'entrer la nuit, il m'a ordonné dans le cas où il voudrait entrer, de prendre de l'avant et de faire les signaux. Le temps paraissant menaçant d'un coup de vent d'où le vent fraîchissait à l'Est, j'ai crié à Mr de Cillard que, quoique l'avis de mon pilote fut d'aller chercher la terre, le mien ne l'était pas et que je croyais plus convenable de mettre en travers. La nuit étant très obscure, il m'a répondu que cela lui paraissait plus convenable. En conséquence, nous avons mis en travers à la cape, bâbord au vent, sous le petit foc et l'artimon. A 8 heures, le vent fraîchissant, Mr de Cillard m'a crié qu'il lui paraissait plus avantageux de tenir sur les bords à petites voiles. En conséquence, à 8 heures 1/4, j'ai fait servir comme la *Surveillante*, sous les deux huniers, tous les ris pris, le cap au S.S.E. A 10 heures 1/2, la *Surveillante* a fait le signal de prendre les amures à tribord, le cap au N.N.E, ce que j'ai fait en arrivant lof pour lof, le vent à l'Est très grand frais, la nuit très obscure.

Mardi 23 janvier 1781

A 1 heure après minuit, le vent soufflant avec violence et me faisant suivant mon point, qu'à deux lieues des dangers de la pointe Seakonnet, le commandant ne me faisant pas signal de virer, j'ai pris sur moi de le lui faire et j'ai arrivé lof pour lof, pour

prendre les amures à bâbord, mais la force du vent ne me permettant pas de porter de la voile, ayant tenté en vain d'amurer la misaine, j'ai resté à la cape à l'artimon dans une position assez critique, n'ayant pas plus de 4 à 5 lieues de dérive pour la nuit et le vent me portant sur la pointe Judith. A 3 heures, j'ai fait mettre la grande voile d'étai de cape pour me soutenir davantage. J'ai sondé toutes les demi heures et j'ai trouvé 23, 22, 20, 19, 18 brasses, fond de vase. J'ai fait parer toutes mes ancres. De 4 heures à 8 heures, j'ai sondé et trouvé 20, 23 et 24 brasses, fond de gravier. Le pilote, par cette dernière sonde, estime que la frégate dérive entre la pointe Judith et Block Island. Au jour, le vent a un peu molli et passé au N.E et au N.N.E. J'ai eu connaissance de la *Surveillante* et de *l'Isle de France* sous le vent, à quelque distance. A 8 heures 1/2, le vent a passé au N.O avec furie, la mer démontée, le temps très brumeux. J'ai sondé de 8 heures à midi et j'ai trouvé 24, 26, 27 brasses, fond de gros graviers. Depuis hier, la route m'a valu le O.N.O. 5° Ouest. Chemin : 7 lieues 1/2. Latitude estimée 41° 10'. Longitude assurée : 73° 17', ce qui me met à 2 lieues 1/3 de Block Island, dans l'E. 1/4 N.E. A 3 heures, dans une demie éclaircie, j'ai eu connaissance de Block Island, restant à 3 lieues. Sondé au même moment et trouvé 29 brasses, fond de sable roux.

A 4 heures, mon maître charpentier est venu me rendre compte que le mât de beaupré avait consenti au ras des liures. J'ai fait dégréer la vergue de civadière, recalcr le bâton de foc et j'ai fait passer en avant sur chaque bossoir, les deux caliornes de misaine pour soulager l'étai et empêcher qu'au tangage, l'effort ne fit rompre le beaupré. J'ai fait signal d'incommodité au commandant qui a arrivé sous le vent à moi pour se mettre à égale distance de moi et de *l'Isle de France*

qui était sous le vent. Sondé par 23 et 24 brasses, fond de sable fin, noir et vasard. Au coucher du soleil, j'ai relevé Block Island à O.N.O du monde à 3 lieues 1/2, le vent se soutenant avec la même force. De 4 heures à 8 heures, sondé toutes les heures, 27, 28, 30, 32 brasses, fond de sable. A 10 heures, j'ai pris les amures sur tribord après en avoir fait le signal et j'ai resté à la cape, le vent diminuant par degrés et la mer très houleuse.

Mercredi 24 janvier 1781

A 4 heures du matin, le vent ayant totalement tombé, j'ai fait servir sous la misaine et les huniers, le cap au S.O. A 6 heures, le vent ayant passé au S.O, j'ai pris les amures sur bâbord, le cap au N.O. Au jour, j'ai eu connaissance de la terre de Martha's Vineyard et de Nomans, restant au N.N.E. J'ai eu également connaissance de la *Surveillante* à quelque distance sous le vent de *l'Isle de France*, très sous le vent à toute vue. Le temps paraissant menacer encore et l'état de mon beaupré ne me permettant pas de courir les risques d'essuyer encore un coup de vent dehors, j'ai demandé à de la *Surveillante*, la permission de faire route. La distance où nous nous trouvions ne nous a pas permis d'apercevoir nos signaux respectifs. Le temps devenant couvert et neigeux et le calme survenant, j'ai fait carguer ma grande voile. A 8 heures 1/2, lorsqu'on a perdu de vue Nomans, elle restait au N.N.E. 1/2 N du monde, à 3 lieues de distance environ. A 9 heures, le temps a calmé. Il a tombé beaucoup de neige. A 11 heures à l'éclaircie, j'ai reconnu que les courants m'avaient beaucoup drossé à l'E.N.E. Le calme continuant, j'ai mouillé une petite ancre par 26 brasses, fond de sable, le milieu de l'île Nomans au Nord 1/2 Ouest du monde, à 3 lieues de distance. Toute la journée, calme plat, le temps chargé.

Jeudi 25 janvier 1781

A 9 heures du matin, les vents s'étant élevés de la partie du N.N.E, j'ai appareillé, le cap au N.O. Au jour, j'ai eu connaissance au vent à moi, de la *Surveillante* et de l'*Isle de France*, portées par le même courant, les amures à tribord. A 9 heures 1/2, les vents se sont halés au Nord. J'ai pris les amures sur bâbord pour rallier de la *Surveillante* et me mettre dans ses eaux. A 10 heures 1/2, j'ai viré, le cap au N.O. 1/4 O. A midi, j'ai relevé ..., la pointe Judith au N.O. A 1 heure 1/2, étant dans l'E.N.E. 1/2 E de la pointe de l'Est de Block Island, à 2 lieues, j'ai pris les amures à bâbord, le cap au N.N.E. A 4 heures, la pointe Judith me restait au N.O. 1/4 O. 3° O, la pointe de l'Est de Block Island au S.O. 1/4 O et la tour de Connanicut au N. 1/4 N.O. 1/2 Ouest. A 5 heures, ayant trouvé un bon fond pour mouiller, j'ai envoyé au vent élevant et j'ai mouillé par 20 brasses d'eau, fond de vase noire. La tour de Connanicut au N.O. 1/4 N. 3° Ouest, le milieu de Block Island au S.O. 3° O, la pointe Judith à O. 1/4 S.O. J'ai fait serrer les voiles sur fil caret. J'ai filé 70 brasses de grelin. Toute la nuit, les vents ont été de la partie du N.N.O, très faibles.

Vendredi 26 janvier 1781

La flûte *l'Isle de France* ayant rallié la frégate, les vents étant de la partie du N.N.O gros frais, à 8 heures du matin, j'ai appareillé pour donner dans Newport. J'ai couru plusieurs bords. A 11 heures, le vent a calmé et le jusant prenant de la force, j'ai couru plusieurs bordées sans rien gagner. A 5 heures, j'ai senti le courant du flot et à l'aide d'un vent très faible de la partie du N.O, j'ai mouillé à 7 heures du soir par 25 brasses, fond de sable gris. J'ai envoyé une ancre à jet pour m'affourcher sur le champ. Etant très près du vaisseau *l'Eveillé*, je l'ai fait porter dans le S.O, la

pointe de Brentons au S.E. 3° Sud, la pointe Dumplins au S.O, la pointe Castel Hill au S.O. 1/4 S.

Samedi 27 janvier 1781

Les vents de N.E, variables à l'E.N.E, joli frais. A 7 heures du matin, j'ai fait lever mon ancre à jet d'affourche. J'ai travaillé toute la journée à me touer pour aller mouiller où on me l'a prescrit, entre la pointe Brentons et l'île de Connanicut. Etant parvenu à porter une grosse ancre, ayant une ancre à jet de vaisseau dans l'Est et une autre de la frégate dans le Nord, j'ai commencé de dégréer le vaisseau en dépassant une partie des manoeuvres courantes et les mâts de perroquet.

Dimanche 28 janvier 1781

A 2 heures 1/2 du matin, les vents ont passé au S.O avec violence. A 6 heures 1/2 du matin, la flûte *l'Isle de France* qui avait passé la nuit dehors ayant donné dedans, a entraîné l'ancre que j'ai mouillée au Nord en mouillant et m'ayant fait chasser, m'a forcé de mouiller une seconde ancre à cette position. Ayant changé de mouillage, j'ai fait relever la pointe Dumplins à O. 1/4 S.O. 1/2 Sud, la pointe Brentons au S.O. 3° Sud, la pointe Ouest de Race Island au N.N.O. 1/2 O, la pointe Sud de l'île Goat au S.E.

Dans l'après-midi, j'ai relevé une de mes ancres à jet et j'ai fait mouiller celle que le *Neptune* m'a envoyé, dans l'Ouest, pour me halier au large. J'ai fait également relever celle de *l'Isle de France*.

J'ai travaillé à faire dégréer les mâts de hune et les vergues. Les vents au soleil couchant, ont passé à l'Ouest.

Lundi 29 janvier 1781

Les vents ont régné du Ouest à O.S.O. A 8 heures, j'ai fait porter une ancre à jet, ajustée sur trois grelins, dans le S.S.O. Par

le moyen de plusieurs autres que j'ai fait porter successivement dans les aires de vent rapprochant du S.E, je me suis mis à poste et j'ai affourché N.N.E et S.S.O, la pointe Brentons à Ouest 1/2 Sud, la pointe Sud de l'île Goat à l'Est, la pointe du Nord de ladite île au N.N.E, par 7 brasses, fond de vase noire.

Mardi 30 janvier 1781

Les vents à O.S.O, joli frais. J'ai décapelé les haubans des bas mâts, amené les mâts de hune sur le pont ainsi que les vergues. A 4 heures, les vents ont passé au N.O.

Mercredi 31 janvier 1781

Les vents au N.N.E, joli frais. J'ai fait travailler le matin, à établir l'appareil pour démâter le beaupré. A 3 heures après midi, je l'ai démâté et je l'ai envoyé immédiatement sur l'île Goat pour y être visité. A 4 heures après midi, on a signalé trois bâtiments au large. Au jour, on a su avec détail, par un officier envoyé de la *Guêpe*, le dommage qu'ont éprouvé les Anglais, dans le coup de vent du 23 au 24. Le vaisseau le *Culloden* de 74, doublé en cuivre, s'est jeté à la côte en dedans de la pointe Montuk. Il a conservé sa mâture et ses canons. Ce qui s'est à remâter, le *Bedford* de 74 et à remplacer quelques canons qu'il a été obligé de jeter à la mer. Ce dernier a les fonds très endommagés, ayant touché sur un haut fond situé à l'Est de la baie de Gardiner's et ne sera en état de naviguer que pour se rendre dans un port pour y être réparé. Le vaisseau *l'Amérique* de 64 qui avait appareillé avec deux autres, est démâté de son grand mât et de celui d'artimon. On ignore ce qu'il est devenu.

Ces trois bâtiments étaient sortis le matin, de la baie de Gardiner's, dans l'intention de nous intercepter dans notre entrée à Newport. Une grande partie de l'équipage du *Culloden* s'est répandue sur la Longue

île et cherche les moyens de se rendre à la Grande Terre. L'amiral Arbuthnot est revenu de New-York sur une frégate. La ligne anglaise est mouillée dans la baie de Gardiner's, E.S.E et O.N.O dans le S.O de Plumb Island, d'où ils ont été observé ainsi qu'il suit :

L'Europa - 64;

Le Royal Oak - 74;

Le Bedford - 74 - démâté de tous mâts;

Le London - 98;

Le Robuste - 74;

Le Prudent - 64;

La frégate la *Guadeloupe* devant faire voile pour New-York au premier vent.

Jeudi 1er février 1781

Les vents de la partie du S.S.O, petit frais. Il est entré dans la matinée, une prise faite par un corsaire américain. L'après-midi, on a signalé une voile.

J'ai fait décapeler tous les haubans des bas mâts pour les visiter et les refourrer et changer ceux de misaine.

Vendredi 2 février 1781

Les vents régnant de la partie du Sud avec une pluie abondante, on a travaillé à visiter les haubans. Le beaupré ayant été visité et trouvé hors d'état de servir, étant rompu aussi sous les liures, on a travaillé à en faire un autre d'une seule pièce. Je l'ai fait diminuer de 30 pouces et j'ai envoyé un charpentier dans la fosse de Patuxen pour y choisir une pièce de bois propre à faire une jumelle qui doit couvrir le beaupré dans toute sa longueur. Les vaisseaux de l'escadre ont envoyé plusieurs charpentiers pour aider les miens, dans le travail du beaupré.

Samedi 3 février 1781

Les vents ont varié du Nord au N.N.O, le temps très beau. Le soir, ils ont passé au N.E et N.N.E.

On a décapelé la hune de misaine pour visiter les élongis et remédier à l'inclinaison qu'elle a sur tribord, ce que l'on a fait par une fourrure que l'on a placée entre la hune et le traversin. On a continué à visiter et fourrer les haubans. On a élongé ceux destinés au mât de misaine à bord du *Neptune*.

Dimanche 4 février 1781

Les vents du N.E à l'E.N.E gros frais avec beaucoup de neige et du givre. Travaillé à la garniture du vaisseau. On a fini de fourrer une partie des haubans. Dans l'après-midi, les vents ont passé à l'Est et il a tombé de la pluie.

Lundi 5 février 1781

Les vents de la partie du Sud presque calmes, le temps très brumeux. A midi, le vent ayant un peu fraîchi à O.S.O, le temps s'est éclairci. On a capelé les haubans du grand mât (...) La mâturation a été finie à terre.

Mardi 6 février 1781

Les vents variant du Nord au N.O bon frais. On a capelé la hune de misaine et continué de travailler à la garniture. On a fait onze tonneaux d'eau.

Mercredi 7 février 1781

Les vents à l'Ouest, très grand frais. Le général a donné ordre hier, à toute l'escadre de se tenir prête à mettre à la voile au premier signal et de compléter trois mois de vivres et en ustensiles de tous genres. On a guindé les mâts de hune et envergué les voiles. En conséquence, on a continué à travailler à la garniture. On a embarqué 10 tonneaux d'eau.

Jeudi 8 février 1781

Les vents ont régné du Ouest au S.O bon frais. On a travaillé à capeler les haubans de misaine. Dans l'après-midi, les vents ont passé au N.N.E.

Vendredi 9 février 1781

Les vents au N.E bon frais. A 9 heures du matin, on a signalé un bâtiment à trois mâts qui a entré à 4 heures, venant du Port au Prince en 25 jours. A 7 heures du soir, le vaisseau *l'Eveillé*, les frégates la *Gentille* et la *Surveillante* ont appareillés pour une mission particulière. Le cutter la *Guêpe* a également mis sous voiles. La rigueur du froid a empêché de travailler au gréement.

Samedi 10 février 1781

Les vents à l'Est, variables au N.E, gros frais avec beaucoup de neige. On a fait de l'eau. Il a été impossible de travailler au gréement.

Dimanche 11 février 1781

Les vents ont régné du N.N.O au N.N.E bon frais, le temps clair. On a travaillé au gréement. On a embarqué des vivres. Il est entré deux bricks venant de Newhaven et de New London.

Lundi 12 février 1781

Les vents de la partie du Nord, variables au N.O. On a fait gréer les mâts de l'arrière et embarqué des caisses que le général m'a ordonné de prendre à bord. J'ai fait débarquer d'après son ordre, 30 pièces de 4 formant mon second plan d'eau et j'ai fait 72 barils de sable pour remplacer ce poids. J'ai fait visiter tout le bastingage de la frégate.

Mardi 13 février 1781

Les vents ont varié du O.S.O au S.O, le temps beau. J'ai garni le petit mât de hune et travaillé à faire l'appareil pour mâter le beaupré.

Mercredi 14 février 1781

Les vents au S.S.O bon frais. Embarqué 16 cordes de bois.

Jeudi 15 février 1781

Les vents au S.O, variables à Ouest bon frais. On a conduit le beaupré le long du bord et dans l'après-midi, on l'a mâté. J'ai fini de faire mon eau.

Vendredi 16 février 1781

Les vents ont beaucoup varié dans la matinée, du N.O à l'Est petit frais. Le navire de transport le *Marquis de Levy* s'est amarré le long de la frégate pour établir l'appareil pour faire les liures qui ont été faites à 6 heures du soir. Il a venté du S.E gros frais dans la nuit.

Samedi 17 février 1781

Les vents ont régné de Ouest au N.O et N.N.O grand frais. On a guindé les mâts de hune et passé les manoeuvres courantes.

Dimanche 18 février 1781

Les vents au N.O bon frais. Je me suis préparé à appareiller. J'ai désafourché et viré à pic de mon ancre du N.N.O. L'orin de l'ancre d'affourche ayant cassé, j'ai été forcé de lever cette ancre avec le vaisseau, ce qui m'a beaucoup retardé. J'ai fait porter une touée de trois grelins dans le N.O, sur laquelle je me suis halé et ensuite, une autre dans l'Ouest dont j'ai viré deux grelins et demi. Les vents ayant calmé ne me permettant pas d'appareiller, j'ai resté dans cette position.

Dans la matinée, on a signalé une frégate et un brick dont la manoeuvre a paru être celle de deux bâtiments ennemis.

Lundi 19 février 1781

A 4 heures du matin, les vents se sont élevés de la partie S.S.O bon frais. A 6 heures, fraîchissant beaucoup. J'ai fait filer 40 brasses de chaque grelin et j'ai fait parer une ancre à mouiller. A midi, il est entré une goélette américaine venant du cap Français en 16 jours, qui n'a apporté aucune nouvelle. Dans l'après-midi, les

vents ont passé à Ouest petit frais. J'ai fait lever l'ancre à jet de bâbord pour la porter dans le N.O, ajustée sur trois grelins. A 7 heures 1/2 en virant sur ce grelin, il a rompu à deux grelins et demi de l'ancre. A 11 heures du soir, le vent fraîchissant à O.S.O, j'ai mouillé une grosse ancre.

Mardi 20 février 1781

Les vents de N.O, variables à O.N.O grand frais. A 6 heures 1/2, j'ai envoyé mouiller une ancre à jet dans le N.N.O pour m'éloigner de la pointe Brentons dont j'étais très près. La force du vent et de la marée n'ayant pas permis à la chaloupe de gagner, j'ai attendu l'étale de la mer. Le général m'a envoyé cinq chaloupes de l'escadre à l'aide desquelles je suis parvenu à porter l'ancre à jet dans le N.O, à trois encablures. J'ai viré dessus cette touée, mais à 3 heures, ayant viré un grelin, l'ancre a dérapé et je me suis trouvé porté sur la pointe Brentons près de laquelle, j'ai heureusement fait tête à mon ancre, n'ayant que 22 pieds d'eau derrière au coup de pleine mer. J'ai fait signal d'incommodité et j'ai demandé des bâtiments à rames. Le général m'a envoyé sur le champ, toutes les chaloupes de l'escadre et m'a fait porter une touée de trois grelins en avant, sur laquelle je me suis viré. A 10 heures, ayant embarqué deux grelins et étant suffisamment éloigné de la côte, j'ai mouillé une grosse ancre, mon équipage étant étourdi de fatigue. Ce jour, on a eu avis que le vaisseau ennemi *l'America* avait rejoint son escadre dans la baie de Gardiner's.

Mercredi 21 février 1781

Les vents au N.N.O. A 5 heures 1/2, j'ai levé ma grosse ancre et j'ai viré à pic du grelin. A 7 heures 1/2, je l'ai filé par bout et j'ai mis sous voiles, courant un bord sur Connanicut pour m'élever dans le N.O. A 8 heures, j'ai viré de bord, le cap au Sud et

S.S.E. Les vents ayant calmé plat, j'ai été forcé de mouiller par 22 brasses, fond de sable gris mêlé de gravier. La pointe Dumplins au S.O. 1/4 O. 3° Ouest, la pointe Brentons au S.E. 1/2 Sud, la pointe du fort de Race Island au N. 1/4 N.E. A 11 heures du matin, la fraîcheur est venue du S.O. A 10 heures du soir, le vent fraîchissant, j'ai filé 20 brasses de câble.

Jeudi 22 février 1781

Les vents au S.O, variables au Sud et au S.S.E gros frais, le temps sombre et pluvieux. A 4 heures du matin, les vents fraîchissant beaucoup, j'ai mouillé une seconde ancre. A 7 heures 1/2, dans une rafale, la frégate a chassé sur ses ancres, un espace assez considérable. J'ai fait amener les basses vergues et mouiller une troisième ancre par 24 brasses, fond de sable et gravier. La pointe Taylor au N.O. 1/4 N, la pointe Nord de l'île Race à l'E. 1/4 N.E. 1/2 Nord, la pointe Sud de la même île au S.E. 1/4 E, la pointe Dumplins au S. 1/4 S.O. 3° O. A 9 heures 1/2, dans une rafale, j'ai chassé encore. J'ai fait filer les trois grelins sur ma seconde ancre d'affourche sur laquelle j'ai tenu bon. A 10 heures, le vent ayant un peu molli et le jusant me portant contre la côte, j'ai levé mon ancre de veille et les vents paraissant se ranger de la partie du N.O, j'ai fait demander au général, une chaloupe de l'escadre avec une ancre à jet et deux grelins. A midi, cette ancre m'étant parvenue, je l'ai envoyé mouiller dans l'Ouest et j'ai travaillé à mouiller mon ancre d'affourche. A 2 heures, le vent s'étant fixé au Nord, je me suis préparé à appareiller. A 4 heures, j'ai mis sous voiles. Au même moment, le bâton des signaux a signalé deux voiles. Le général m'a envoyé son canot qui m'a porté l'ordre de remouiller, ce que j'ai fait à 5 heures 1/2, par 21 brasses, fond de sable et vase. J'ai filé 60 brasses de câble. La pointe Taylor

au N. 1/4 N.O. 1/2 O, la pointe S.O de Race Island au N. 1/4 N.E, la pointe Dumplins au S.O. 1/4 O.

Par la manoeuvre des deux bâtiments que l'on a signalés, on les a jugés frégates américaines. Calme plat jusqu'à minuit.

Vendredi 23 février 1781

A 2 heures du matin, les vents ont passé à l'Est, variables à l'E.S.E, très faibles et très pluvieux. Le général n'a pas jugé à propos de me faire appareiller, les vents ne paraissant pas assez décidés. En effet, ils ont calmé et fraîchi de la partie du N.E et de l'Est à différentes reprises.

Samedi 24 février 1781

Les vents à Ouest, variables au S.O, bon frais. A 3 heures, on a signalé des voiles. A 7 heures, elles sont entrées au nombre de quatre, *l'Eveillé* de 64, les frégates la *Gentille* et la *Surveillante* et le vaisseau anglais le *Romulus* de 44 canons, commandé par le commodore George Gayton, dont la division de Mr de Tilly s'est emparée sur le cap Henry, à l'entrée de la Chesapeake Bay. Ce vaisseau venait de Charleston et était destiné à renforcer les bâtiments de guerre chargés de protéger l'armée du traître Arnold dans la rivière James. Le commodore Gayton était destiné à prendre le commandement des forces navales de cette expédition. Ce vaisseau a été pris sans avoir tiré un coup de canon. Il monte 44 canons, 10 de 18 £ à sa première batterie, 10 de 9 £ à sa seconde et 4 de 6 £ sur les gaillards, ayant 280 hommes d'équipage.

Cette division s'est emparée pendant son séjour dans la rivière James, de 3 corsaires et de 8 autres petits bâtiments, dont deux ont été donnés aux pilotes de Chesapeake. Un a été brûlé et les autres envoyés à York.

Dimanche 25 février 1781

Les vents au S.O, bon frais, le temps clair.

Ayant reçu du général, contrordre de partir, j'ai fait mettre la chaloupe à la mer et affourcher avec une grosse ancre que j'ai fait porter dans l'E.N.E. A 3 heures après midi, il est entré un brick américain. Après midi, il y a eu conseil à bord du général où tous les capitaines ont été appelés. J'ai perdu aujourd'hui, le nommé Domingo Dallouar, matelot basque, mort à l'hôpital de Newport d'une hydropisie de poitrine.

Lundi 26 février 1781

Les vents ont régné de la partie du N.N.O, gros frais.

Mardi 27 février 1781

Les vents de la partie du S.O, gros frais, le temps sombre. A 11 heures du matin, on a signalé une voile que sa manoeuvre a dû faire soupçonner ennemi.

Mercredi 28 février 1781

Les vents ont beaucoup varié dans le jour. Mr de Villebrune, capitaine de vaisseau commandant la *Gentille* a reçu ordre de se préparer à appareiller pour la sortie que l'on projette.

Jeudi 1er mars 1781

Les vents au N.E, joli frais. Dans la matinée, on a signalé deux voiles qui sont entrées dans l'après-midi. Ce sont deux corsaires américains, un venant de New London et l'autre de St Domingue en 18 jours. On a appris l'arrivée de la frégate du Roi *l'Astrée* de 40 canons, commandée par Mr de La Pérouse, capitaine de vaisseau, venant de France en 66 jours, chargé de dépêches de la Cour et d'argent pour l'armée. Mr Destouches a arboré son pavillon de commandement sur le *Duc de Bourgogne* où il a passé avec tout son état-major. Mr de Medine, capitaine de pavillon de feu Mr le chevalier de Ternay a pris le commandement du *Neptune*. Les vaisseaux

de l'escadre ont travaillé à enlever leurs canons de dessus l'île Race.

Vendredi 2 mars 1781

Les vents ont varié de l'Est au S.E, le temps sombre et pluvieux. Il est entré deux bricks américains dans la journée.

Samedi 3 mars 1781

Les vents ont fraîchi au S.O avec de la brume. Après midi, ils ont passé au O.N.O où ils ont soufflé avec violence. J'ai fait filer 10 brasses de l'ancre à tribord. A 9 heures du soir, ils ont calmé en passant au N.O.

Dimanche 4 mars 1781

Les vents au N.N.O bon frais. Dans la matinée, il est parti un brick. Le général a donné ordre à tous les vaisseaux et frégates de se tenir prêts à appareiller au premier signal et de compléter pour trois mois dans tous les genres de choses dont ils pourraient avoir besoin. A 1 heure après midi, on a signalé deux voiles courant vent arrière sous petites voiles. Une d'elles reconnue sloop a louvoyé assez longtemps à l'entrée. On a jugé à sa manoeuvre que c'était un bâtiment ennemi.

Lundi 5 mars 1781

Les vents à l'Ouest variables au S.O. A 8 heures du matin, le signal a été fait à toute l'escadre de guinder les mâts de hune et de hisser les basses vergues. Il est entré un bateau américain. Le vaisseau *l'Ardent* s'est halé en grande rade pour être plus en appareillage.

Mardi 6 mars 1781

Les vents variables de Ouest au N.O, petit frais, le temps sombre. J'ai eu ordre d'envoyer 60 hommes à bord de la frégate la *Gentille* qu'on désarme pour la faire entrer dans le port. A 11 heures 1/2, tous les vaisseaux et frégates ont salué de cinq

"Vive le Roi", le général Washington qui s'est rendu à bord du *Duc de Bourgogne* où il a été reçu avec les honneurs de maréchal de France. A sa sortie du vaisseau, il a été salué de 13 coups de canon. Il a été reçu à terre avec les mêmes honneurs, les troupes bordant la baie depuis le lieu de son débarquement, jusqu'à l'hôtel de Mr le comte de Rochambeau. Le soir, toute la ville a été illuminée, et les vaisseaux et frégates de l'escadre ont tiré 13 fusées. Le vaisseau le *Fantasque* s'est toué en grande rade, la *Gentille* s'est rendue dans le port. On a embarqué des troupes à bord des vaisseaux de l'escadre; 250 hommes de chacun des quatre régiments et 120 hommes d'artillerie, sous les ordres de Mr le baron de Viumenil, maréchal de camp.

Mercredi 7 mars 1781

Les vents à l'E.N.E, gros frais. A 6 heures du matin, le général a fait signal de se tenir prêt à appareiller et de s'y préparer, mais les vents ayant forcé au N.E, variables à l'E.N.E avec beaucoup de neige, il n'a pas été possible de mettre dehors.

Jedi 8 mars 1781

Les vents au Nord, bon frais. A 6 heures 1/2, le général a fait signal de désafourcher. J'ai levé mon ancre d'affourche. A 8 heures 1/2, il a fait celui d'embarquer les canots et à 1 heure 1/2, le signal de venir à pic a été hissé et peu après, celui d'appareiller. J'ai fait mon abattée sur bâbord et peu après, j'ai été obligé de contrebrasser le petit hunier pour laisser passer le *Conquérant*, chef de la seconde division à laquelle je suis attaché. Le *Fantasque* par un défaut de manoeuvre a été touché sur la pointe Brentons, quoiqu'il fut de tous les vaisseaux de l'escadre, le plus au vent et dans la position la plus avantageuse pour appareiller. Le général a fait signal à la seconde division de mouiller, ce que j'ai

fait à l'instant dans la passe, par 20 brasses, fond de sable fin, la pointe Brentons au S. 1/4 S.E, celle de Dumplins au N.E. 1/4 N, et la tour de l'île Connanicut à O.S.O 1/2 S. Le *Conquérant* et l'*Ardent* qui étaient ainsi que moi dans la passe, ont mouillé. Le général a fait signal d'envoyer des ancres et des grelins au vaisseau en danger. A 4 heures, ayant un peu chassé, j'ai laissé tomber l'ancre de bâbord et j'ai mis mes bateaux à la mer pour porter une ancre à jet, étant très près de la côte, mais les vents ayant passé au N.E, j'ai levé cette ancre et rembarqué mes canots et chaloupes. A 5 heures, le *Fantasque* s'est relevé de la côte à l'aide du flot et des ancres à jet qu'on lui a envoyé. Le général a fait signal de se préparer à appareiller et à 6 heures, il a mis celui de mettre sous voiles. J'ai appareillé sous le petit hunier et le perroquet de fougue, le cap au S.S.O, le vent au nord très faible. A 7 heures 1/2, j'ai relevé la tour de Connanicut au Nord 1/2 Ouest à 1 lieue. A 8 heures, toute l'escadre était dehors et, gouvernant au S.S.E, j'ai tenu l'escadre sous le petit hunier sur le ton et le perroquet de fougue cargué. A 9 heures, le vent a un peu fraîchi au N.N.O.

Vendredi 9 mars 1781

Dans la nuit, les vents ont régné de la partie du Nord. A 6 heures 1/2, le général a donné ordre à la *Surveillante* de passer par sa poupe et de chasser en avant de l'escadre. A 7 heures 1/2, il m'a fait le même signal. J'ai fait de la voile. A 8 heures 1/4, je lui ai parlé et il m'a donné ordre de chasser aussi en avant de l'escadre. En conséquence, j'ai garni des bonnettes et gouverné au S.S.O. Depuis hier au soir 7 heures, que j'ai relevé la tour de Connanicut au N. 1/4 N.O. 4° O du monde, d'où j'ai pris mon point de départ, la route m'a valu le S. 1/4 S.E. 5° Est. Chemin : 28 lieues. J'ai observé : 40° 4'. Longitude

assurée : 72° 52', ce qui me met dans le S.E de la pointe Montuk, à 24 lieues 2/3 de distance. A 2 heures 1/2, le vent ayant beaucoup calmé, j'ai halé bas mes bonnettes et cargué mes perroquets, étant à égale distance de la *Surveillante* et de l'escadre. A 4 heures, ayant reconnu que plusieurs vaisseaux de l'escadre ne gouvernaient pas, j'ai mis en travers, bâbord au vent. Calme plat jusqu'à 5 heures 1/2 que la fraîcheur s'est élevée de la partie du O.S.O. J'ai pris les amures sur bâbord pour rallier l'escadre. A 7 heures, étant par le travers du général, j'ai pris les amures sur tribord, le cap au Sud et S. 1/4 S.E, route à laquelle l'escadre a gouverné toute la nuit.

Samedi 10 mars 1781

Les vents de la partie du S.O, petit frais. A 6 heures 1/2, le général a fait signal de se mettre en ordre de marche sur trois colonnes. Tous les vaisseaux et frégates ont manoeuvré pour prendre leurs postes. A 8 heures, les trois colonnes ont été formées. Depuis hier, la route m'a valu le S.E. 1/4 S. Chemin : 14 lieues. J'ai observé : 39° 30'. Longitude assurée : 72° 13'. A midi, le général a fait signal de virer vent devant tous en même temps et prendre les amures sur bâbord. Tous les vaisseaux et frégates ont exécuté le mouvement. A 4 heures 1/2, le général a fait signal de marcher sur trois colonnes et de gouverner au S.O. A 5 heures 1/2, le vent fraîchissant, le général a fait signal de prendre les ris dans les huniers. J'en ai pris trois dans le petit et deux dans le grand et dans le perroquet de fougue. Au coucher du soleil, le temps s'est obscurci dans le N.O, de manière à faire craindre une avalaison. J'ai cargué la misaine et amené les huniers sur le ton. Il y a eu plusieurs coups de tonnerre et entre autres, un qui a tombé en arrière de la frégate à une assez petite distance. A 6 heures 1/2, les vents

après avoir calmé, ont repris au S.S.E. A 7 heures 1/4, ayant passé à l'Ouest bon frais et ne gouvernant plus qu'au N.N.O, le général a fait signal à l'escadre de virer lof pour lof, tous en même temps. J'ai exécuté le mouvement et j'ai resté sur l'autre bord, ayant fait serrer le perroquet de fougue pour attendre les vaisseaux de l'arrière. A 9 heures 1/2, les vents ayant beaucoup calmé et passé au N.N.E, j'ai largué les ris des huniers et le perroquet de fougue, le cap à O.S.O. 1/2 Sud.

Dimanche 11 mars 1781

Les vents au N.O grand frais. A 6 heures, le général m'a fait signal de chasser en avant de l'escadre. J'ai amuré ma grande voile et j'ai chassé, le cap au S.O. 1/4 O. A 6 heures 1/2, j'ai signalé un bâtiment au vent que j'ai indiqué pour corsaire ou frégate, ainsi qu'il m'a paru en avoir l'apparence. Il courait au plus près, les amures à bâbord. Depuis hier, la route m'a valu le S.O. 5° Ouest. Chemin : 36 lieues. J'ai observé : 38° 20'. Longitude assurée : 74° 24'. A midi, n'apercevant plus que l'extrémité des mâts des vaisseaux les plus en avant de l'escadre, j'ai diminué de voiles et à 2 heures 1/2, j'ai mis en travers tribord au vent, ayant aperçu des signaux au mâât d'avant du général que l'éloignement m'a empêché de distinguer. A 4 heures, j'ai arrivé sur l'escadre pour la rallier. A 4 heures 1/2, le général a fait signal de virer vent devant tous en même temps. J'ai passé près du général auquel j'ai rendu compte que je n'ai eu connaissance que de la voile que j'ai signalé à tous. J'ai pris les amures sur bâbord, le cap au N.O. A 6 heures 1/2, j'ai envoyé un canot à bord du *Neptune*. A 7 heures 1/2, j'ai gagné de voiles pour gagner mon poste. A 10 heures, je m'y suis trouvé et j'ai diminué de voiles pour m'y entretenir.

Lundi 12 mars 1781

A 3 heures, les vents ont passé à O.S.O et ont fait faire chapelle à toute l'escadre. J'ai pris le bord du Sud ainsi que le *Conquérant* et les vaisseaux qui étaient pour lors, en vue. Au jour, les vents de la partie de l'Ouest, le temps très couvert mêlé de pluie. Je me suis aperçu qu'il manquait quatre bâtiments de l'escadre. Chaque vaisseau ayant mis son numéro, j'ai reconnu que les vaisseaux séparés sont le *Duc de Bourgogne*, le *Neptune*, le *Romulus* et la *Surveillante*. A 6 heures 1/2, le *Conquérant* m'a fait signal de passer à poupe. J'ai manoeuvré en conséquence. Il m'a crié que jugeant le général et les vaisseaux qui manquaient, de l'arrière, il allait virer de bord lof pour lof, ce dont il a fait le signal que j'ai répété. J'ai viré et j'ai chassé de l'avant suivant l'ordre qu'il m'en a donné, le cap au N.N.O. A 8 heures 1/2 du matin, le commandant a fait signal de ralliement et de prendre les amures sur bâbord, ce que j'ai exécuté et j'ai fait porter sur le *Conquérant*. A 9 heures 1/2, j'ai entendu deux coups de canon sur coups et un après. Ces coups de canon paraissant venir du vent, j'ai forcé de voiles pour m'élever au vent de l'escadre mais le vent ayant calmé presque plat, j'ai eu peine à gouverner, la mer très houleuse du S.O. A midi, le *Conquérant* m'a fait signal de virer de bord et après, celui de chasser au vent de l'escadre et de ne rallier qu'à la nuit. J'ai pris les amures sur bâbord, le cap au N.N.O, toutes voiles dehors. Depuis hier, la route m'a valu l'O. 1/4 N.O. Chemin : 11 lieues 1/2. J'ai observé : 38° 15'. Longitude assurée : 75° 10'.

A 1 heure, la brume s'étant élevée et ayant perdu de vue l'escadre par suite du temps, j'ai pris les amures sur tribord, le cap au S.O, le vent très faible. A 4 heures, j'ai eu connaissance de l'escadre restant à 2 lieues sous le vent. A 5 heures, j'ai arrivé au S.E pour la rallier, perdant tout espoir

d'avoir connaissance des bâtiments que l'on suppose au vent, le temps brumeux m'empêchant de voir à plus d'une lieue et demie dans cette partie. A 7 heures, j'ai rallié l'escadre et j'ai tenu le vent comme elle, le cap au S.S.O, le temps très chargé, beaucoup d'éclairs dans le S.S.E. A 9 heures 1/2, il a passé un grain violent de la partie de l'O.N.O qui m'a forcé à riser mes huniers. A 10 heures 1/2, le vent s'étant élevé avec violence de la partie du N.N.O, j'ai cargué mes huniers. Au même moment, le commandant a fait signal de mettre à la cape, tribord au vent. Un vaisseau de la queue s'est couvert de feux, annonçant incommodité. Resté toute la nuit à la cape, les vents au N.N.O gros frais.

Mardi 13 mars 1781

Les vents au N.N.O gros frais, le temps très clair. Aujourd'hui, *l'Ardent* a fait signal que sa grande vergue était rompue. A 9 heures 1/2, j'ai arrivé sur le *Conquérant* pour être plus à portée de voir les signaux et de les répéter. A 9 heures 3/4, il a fait celui de prendre des ris. Je les ai pris tous. A 10 heures 1/4, il a fait celui de gouverner à Ouest et aux vaisseaux de la queue, de forcer de voiles. A 11 heures 3/4, il m'a fait celui de chasser en avant de l'escadre. J'ai fait de la voile en conséquence. Depuis hier, la route m'a valu le S.O. 5° Sud. Chemin : 16 lieues. J'ai observé : 37° 43'. Longitude assurée : 75° 56', ce qui me met dans l'E. 1/4 N.E. 3° Nord du cap Charles, à 43 lieues de distance.

A 3 heures 1/2, j'ai fait larguer les ris, les vents ayant beaucoup molli. A 4 heures 1/2, j'ai mis en travers et j'ai sondé par 100 brasses sans trouver fond. J'en ai fait le signal au commandant. A 5 heures 1/2, j'ai viré lof pour lof pour rallier l'escadre. Le vent a calmé plat au point que je n'ai pu rallier qu'à 10 heures 1/2 du soir. Calme plat jusqu'à 1 heure du matin.

Mercredi 14 mars 1781

A 1 heure du matin, la fraîcheur s'est élevée du S.S.O. Le commandant a fait signal de virer lof pour lof en même temps pour prendre les amures à bâbord. Comme je me trouvais un peu sous le vent de mon poste, j'ai viré vent devant. A cinq heures, le vent fraîchissant au Sud, gouverné à O. 1/4 S.O.

Au lever du soleil, le *Conquérant* a mis sa flamme. J'ai arrivé pour lui aller parler. Il m'a donné ordre de chasser en avant de l'escadre et de sonder. A midi, j'ai fait de la voile en conséquence. A 10 heures 1/2, j'ai eu connaissance de quatre voiles par le bossoir du vent, courant les amures à tribord. J'ai pincé le vent pour aller les reconnaître. A 11 heures, j'ai mis mon numéro, les vaisseaux en vue ayant mis les leurs. J'ai reconnu le *Duc de Bourgogne*, le *Neptune*, l'*Eveillée* et la *Surveillante*. Ce dernier bâtiment m'ayant fait les signaux de reconnaissance auxquels j'ai répondu, j'ai arrivé lof pour lof en signalant au *Conquérant* que les vaisseaux en vue étaient Français. J'ai rallié les vaisseaux de dessous le vent qui couraient les amures à bâbord en ordre de bataille. La division du vent a arrivé et à midi et demi, le général a fait signal à toute l'escadre de virer lof pour lof, tous en même temps et de prendre les amures sur tribord. A midi, j'ai sondé et trouvé 186 brasses, fond de sable, ce que j'ai signalé au commandant de ma division. Depuis hier, la route m'a valu l'O. 1/4 S.O. Chemin : 31 lieues. Latitude estimée : 37° 24'. Longitude assurée : 77° 53', ce qui me met dans le N.E. 1/4 E du cap Henry, à la distance de 15 lieues. A midi 1/4, le *Conquérant* avait fait le signal à la division de prendre des ris. J'ai pris les trois dans chaque hunier. A 1 heure 1/2, le général a fait signal de marcher sur trois colonnes. A 4 heures, celui de virer de bord lof pour lof, tous en même temps et de prendre les amures sur

bâbord, le cap au Ouest, le temps couvert. A 6 heures, il a fait celui de prendre les amures sur tribord. A 10 heures du soir, le vent ayant un peu molli, les chefs de division ont eu leurs feux de poupe.

Jeudi 15 mars 1781

Les vents au S.S.O, variables au S.O bon frais, le temps brumeux. A 2 heures du matin, le général a fait signal de virer vent arrière tous en même temps et de prendre les amures sur bâbord. A 5 heures, la division du vent a arrivé sur celle du centre pour la rallier. A 6 heures, le général a fait signal à la *Surveillante*, de chasser de l'avant de l'escadre. A 6 heures 1/2, signal de larguer un ris dans chaque hunier. A 7 heures 1/2, sondé et trouvé fond par 21 brasses, fond de sable piqué de rouge et de noir et taché de vert. A la même heure, le général m'a fait signal de chasser pour tenir l'intervalle entre la *Surveillante* et l'escadre pour répéter les signaux de l'un et de l'autre. J'ai fait de la voile en conséquence. A 10 heures, la brume étant très épaisse, j'ai diminué de voiles et peu après, ayant eu connaissance de la *Surveillante* courant les amures à tribord, j'ai arrivé lof pour lof pour rallier l'escadre. J'ai sondé avant de prendre les amures sur tribord et j'ai trouvé 18 brasses, fond de sable piqué de noir, mêlé de nombreuses coquilles pourries. A 10 heures 3/4, j'ai rallié l'escadre que j'ai trouvée courant le bord du S.E.

Depuis hier, la route m'a valu le Sud. Chemin : 1 lieue 2/3. J'ai observé : 37° 20'; Longitude assurée : 77° 53', ce qui me met à la même distance de terre qu'hier à 3 heures. l'*Ardent* a signalé une voile sous le vent, courant les amures à bâbord. On l'a reconnu pour un brick américain qui s'était séparé de l'escadre depuis hier. A 5 heures, la *Surveillante* a envoyé son canot à bord du général. Elle a pris les amures sur bâbord, les huniers sur le ton.

Vendredi 16 mars 1781

A minuit et demi, le général a fait signal de virer vent devant, tous en même temps. A 1 heure, j'ai pris les amures sur bâbord, le cap au N.O, les vents à O.S.O, petit frais. A 2 heures, le *Conquérant* a un peu arrivé pour rallier le général. J'ai suivi ses mouvements. Au jour, j'ai eu connaissance d'un bâtiment au vent que j'ai signalé au commandant. Peu après, l'ayant reconnu frégate, je l'ai signalé au commandant qui m'a fait celui de pincer le vent et de l'aller reconnaître. J'ai fait de la voile en conséquence. Peu après, l'ayant reconnu pour frégate ennemie, je l'ai signalé au commandant qui a fait signal à *l'Eveillé* de chasser. A 7 heures, j'ai découvert sept voiles de l'arrière que j'ai signalé. *L'Ardent* a fait le même signal et y a ajouté celui d'une escadre. Le général a fait signal aux bâtiments chasseurs de rallier. *L'Eveillé* ayant exécuté le signal, j'ai fait de même. Le général a fait signal à 8 heures, de se mettre en bataille, les amures sur bâbord. La frégate ennemie a viré de bord et a tiré plusieurs coups de canon de distance en distance, larguant ses écoutes de perroquet. Les vents qui s'étaient tenus jusqu'alors à Ouest et à O.N.O, ont passé au Nord et N.N.E bon frais, le temps sombre et brumeux. Par ce changement de vent, nous nous sommes trouvés au vent des ennemis que nous avons aperçu dans une éclaircie sous le vent, au nombre de 11 voiles dont huit vaisseaux à deux batteries et trois frégates se formant en ligne sur celle du plus près bâbord. A 8 heures 1/4, notre ligne de bataille était presque formée. Le général a fait signal pour faire virer l'escadre vent devant par la contremarche. En donnant vent devant, la vergue du grand hunier de *l'Ardent* a cassé; le même accident est arrivé au vaisseau *l'Eveillé*. Ces deux bâtiments ont travaillé à réparer ce malheur. A 9 heures

1/4, la ligne de bataille a été formée sur la ligne du plus près tribord, le cap au N.O. 1/4 N. A 10 heures, le général m'a fait signal de passer à poupe. J'ai arrivé sur lui. Il m'a dit qu'il n'avait pas d'ordre à me donner pour ce moment mais que je me tienne dans ses eaux. A 10 heures 1/2, il a fait le signal de virer de bord vent devant par la contremarche mais le vent fraîchissant, il a annulé ce signal et a hissé celui de virer de bord lof pour lof par la contremarche. J'ai demandé la permission au général d'occuper pendant le combat, le poste de la *Surveillante* par son travers. Cette frégate ayant été chargée d'une commission particulière, il me l'a accordée. En conséquence, j'ai manoeuvré pour rester par son travers au vent. A 11 heures, la ligne de bataille s'est trouvée formée sur la ligne du plus près bâbord. A la même heure, *l'Ardent* a eu l'avarie de sa vergue réparée. A 11 heures 1/4, le général a fait signal au *Fantasque* d'arriver vent arrière, ce vaisseau étant constamment tenu trop au vent. A 11 heures 1/2, nous avons découvert une voile au vent que cru être la *Surveillante*. J'ai en conséquence, mis mon numéro pour lui faire connaître quelle place était la sienne, mais ce bâtiment s'étant un peu rapproché, j'ai reconnu au grément que c'était une frégate des ennemis qui a tenu le vent. Le temps se soutenant très brumeux, je l'ai bientôt perdue de vue. A 11 heures 3/4, le général a fait signal de serrer la ligne et à midi, celui de forcer de voiles à la seconde division. A 1 heure 10 minutes, le général a fait le signal de virer lof pour lof par la contremarche et au vaisseau de tête, d'arriver de quatre quarts, les ennemis étant sur le point d'atteindre notre arrière-garde. A l'exécution de notre manoeuvre, ils ont fait porter, chaque vaisseau de leur ligne arrivant sur celui qui lui était opposé dans la nôtre. A 1 heure 35 minutes, le premier

vaisseau de la ligne ennemie a fait feu sur le *Conquérant*, premier vaisseau de la nôtre qui lui a riposté avec vivacité. Le combat s'est successivement engagé dans toute la ligne, le feu très vif de part et d'autre. Le *Conquérant* a soutenu le feu de plusieurs vaisseaux à la fois et a fait le plus beau feu. A 1 heure 3/4, le général a fait signal au vaisseau de tête de tenir le vent. Le général s'est battu contre l'amiral anglais et le *London* de 98. Le combat a continué jusqu'à deux heures que le feu des Anglais a commencé à diminuer, ayant plusieurs de leurs vaisseaux désemparés, entre autres, l'amiral qui avait sa vergue de grand hunier coupée et toutes ses voiles à culer. Un de leurs vaisseaux est arrivé vent arrière, paraissant avoir beaucoup souffert. C'est celui qui a commencé le combat; A 2 heures 25 minutes, le général a fait signal d'arriver lof pour lof et de se mettre en bataille sur la ligne du plus près bâbord, les vents au N.E. Ce mouvement a été exécuté avec autant de justesse que de promptitude et par cette habile manoeuvre, l'ordre a été rétabli au moment où la chaleur du combat et les manoeuvres forcées par celles des ennemis, avaient jeté un peu de confusion dans notre ligne, comme il y avait la plus grande dans la leur.

Les ennemis s'étant rassemblés en pelotons, toutes leurs voiles sur le mâst et dans le plus mauvais ordre, à 2 heures 3/4, le général a fait signal au vaisseau de tête d'augmenter de voiles. Il avait fait précédemment, celui de se mettre en bataille comme on se trouvait, sans avoir égaré à l'ordre de bataille ordinaire. A 3 heures, le *Conquérant* a fait signal que son gouvernail était endommagé au point de ne pouvoir se réparer à la mer et qu'il était hors d'état de continuer le combat. A 4 heures, le général a fait signal d'arriver au S.E. Il m'a donné ordre peu après, d'aller m'informer du *Conquérant*; quelles étaient

ses avaries. J'ai manoeuvré pour aller parler à ce vaisseau qui s'est borné à me dire qu'elles étaient des plus considérables. J'ai vu en effet, les pompes de ce vaisseau jouer. J'ai rallié le général et lui ai rendu la réponse du *Conquérant*. Il m'a donné ordre d'aller m'informer de l'état du vaisseau *l'Ardent*. J'ai manoeuvré pour cela et j'ai parlé à ce vaisseau ainsi qu'à *l'Eveillée* et au *Romulus* pour connaître le détail des avaries de ces vaisseaux. J'ai arrivé sur le général pour lui rendre compte et je me suis remis à deux encablures par son travers, gouvernant au S.E, les vents au N.E bon frais, le temps pluvieux et très obscur.

Depuis hier, la route m'a valu l'Est 2° Nord. Chemin : ... Latitude estimée : 37° 21'. Longitude assurée : 77° 33', ce qui me met dans l'E. 1/4 N.E du cap Charles, à la distance de 16 lieues, champ de bataille du combat. On a observé que la frégate que j'ai aperçue au vent a rallié son escadre pendant le combat et qu'ils étaient douze voiles dont huit vaisseaux de guerre. A la nuit, le commandant a allumé ses trois feux de poupe. Les chefs de la seconde et troisième division en ont fait autant. Toute la nuit, on a gouverné au S.E sous petites voiles.

Samedi 17 mars 1781

Les vents au N.E petit frais, le temps beau. A 6 heures du matin, le vaisseau *l'Ardent* a signalé au général qu'il en pouvait faire plus de voiles. Peu après, le général a ordonné à toute l'escadre de tenir le plus près du vent, l'amure à bâbord. A 7 heures 3/4, il m'a fait le signal de passer à sa poupe et à huit heures, il m'a ordonné d'aller en observation à 3 lieues dans le N.O de l'escadre et de ne rallier qu'à la nuit. J'ai fait de la voile et j'ai viré vent devant, le cap au N.O. 1/4 N. A la même heure, le général a fait mettre toute l'escadre en travers, bâbord au vent, et a

ordonné aux capitaines des vaisseaux de ligne de se rendre à son bord. Les vaisseaux maltraités d'hier ont travaillé à se réparer. A 9 heures 1/2, étant à 3 lieues à peu près, dans le N.O de l'escadre, j'ai mis en travers bâbord au vent. A 11 heures 1/4, j'ai fait servir au plus près, sous les huniers, pour me rapprocher de l'escadre. J'ai fait sonder; on a filé 70 brasses sans trouver fond. Depuis hier, la route m'a valu le S.E. 1/4 S. 3° 10' Est. Chemin : 28 lieues. J'ai observé : 36° 14'. Longitude assurée : ... L'escadre me restant au S.E, j'ai remis en travers tribord au vent et à 3 heures, j'ai arrivé lof pour lof et fait porter au S.E jusqu'à 3 heures 1/2 que j'ai remis en panne, bâbord au vent. A 4 heures, j'ai viré vent arrière et mis en travers, tribord au vent. A 4 heures, j'ai fait sonder sans trouver fond, à 115 brasses. A 4 heures 1/2, j'ai arrivé au S.E sous petites voiles pour rallier l'escadre. A 5 heures 1/2, les vaisseaux commençant à faire servir, j'ai forcé de voiles pour les joindre. A 7 heures 3/4, j'ai rallié et j'ai pris mon poste par le travers du général, l'escadre marchant sur trois colonnes, le cap à l'E. 1/4 N.E, les vents au Nord, petit frais.

Dimanche 18 mars 1781

Les vents au N.N.E petit frais, le temps clair, la mer très houleuse. A 6 heures 1/2, le général m'a fait signal de chasser de l'avant de l'escadre. J'ai amuré mes basses voiles et gouverné au plus près du vent. A 9 heures, le vaisseau *l'Eveillé* a fait de la voile pour se mettre entre l'escadre et moi. Depuis hier, la route m'a valu l'E. 1/4 S.E. 3° Sud. Chemin : 21 lieues. J'ai observé : 35° 58'. Longitude assurée : 75° 13', ce qui me met à 59 lieues dans l'E.S.E. 4° Est du cap Henry. A 2 heures, le vent a calmé. La mer très clapoteuse et annonçant un courant violent portant dans le N.E, j'ai arrivé lof pour lof pour rallier l'escadre. A 2 heures 15 minutes, m'apercevant qu'elle

tenait le même bord et que *l'Eveillé* qui avait aussi viré, avait repris les amures sur bâbord, j'ai reviré lof pour lof et j'ai repris les amures comme lui, sous très petites voiles pour ne pas m'éloigner davantage de l'escadre. A 3 heures, j'ai arrivé lof pour lof pour rallier l'escadre. A 6 heures, j'étais à mon poste. Le général a signalé qu'il allait courir sur N. 1/4 N.E. J'ai envoyé un canot à son bord. Je me suis tenu toute la nuit par son travers au vent.

Lundi 19 mars 1781

Les vents de la partie de l'O.S.O petit frais, le temps beau, la mer belle. Au jour, j'ai eu connaissance d'une voile de l'avant. Je l'ai signalée au commandant qui m'a ordonné de chasser. *L'Eveillé* a reçu le même ordre. Nous avons mis l'un et l'autre, toutes voiles dehors gouvernant au N. 1/4 N.O et N.N.O. A 11 heures, le vent fraîchissant au S.O, j'ai approché sensiblement ce bâtiment que j'ai reconnu à trois mâts. J'ai fait signal au général que j'avais espoir de joindre le bâtiment chassé. *L'Eveillé* a fait le même signal.

Depuis hier, la route m'a valu le Nord 3° 30' O. Chemin : 33 lieues. J'ai observé : 37° 37'. Longitude assurée : 75° 24', ce qui me met dans le S.E 1/4 S. 3° Sud du cap James, à 39 lieues de distance. J'ai eu 33' de différence Nord de l'estime à la hauteur, ce que j'attribue à la violence des courants portants au N.E. Ainsi que les observations multipliées des navigateurs l'ont prouvé, dans cette partie, ces courants portent au N.E, 32 milles par 24 heures. Le lit de ces courants est de 32 ou 35 lieues de largeur. Il est aisé de s'apercevoir que l'on y est, par le clapotage de la mer et une houle considérable qui règne, surtout quand le vent est au N.E. C'est ce que j'ai éprouvé hier dans l'après-midi.

A 2 heures 1/2, j'ai reconnu le bâtiment que je chassais pour un navire marchand anglais qui a arboré son pavillon. J'ai

envoyé le mien et lui ayant tiré un coup de canon de chasse, il a amené. J'ai envoyé mes canots à bord pour l'amariner, le vaisseau *l'Eveillée* étant fort de l'arrière. Ce bâtiment se nomme *l'Union* de 210 tonneaux, capitaine Liberal, venant des Bermudes, allant à New-York chargé de mélasse, parti depuis neuf jours, montant douze canons et quelques pierriers, ayant 17 hommes d'équipage, neuf Américains prisonniers et quatre officiers anglais passagers, quatre soldats et trois femmes. *L'Eveillée* a mis en travers sous le vent à moi. Je lui ai rendu compte de la prise; il a envoyé un capitaine de prise et 10 hommes. Il m'a donné ordre d'y en envoyer sept ce que j'ai fait et l'amarinage de la prise étant fait, j'ai gouverné sur l'escadre que j'ai ralliée à 6 heures. Le général m'a fait signal de me rendre à son bord pour y prendre des ordres, ce que j'ai fait. Je lui ai rendu compte de la prise et lui ai fait passer à bord, tous les prisonniers. C'est par eux que j'ai appris que l'Angleterre avait déclaré la guerre à la Hollande et que St Eustache, Curaçao et St Martin avaient été pris au commencement de février par l'amiral Rodney. A 7 heures 1/2, le général a fait signal à l'escadre de faire servir et de courir vent arrière. Ayant reçu des instructions pour une mission particulière, j'ai fait servir à 8 heures, le cap à O.N.O, sous les quatre voiles majeures, les vents au S.S.O très gros frais. A 9 heures, le vent forçant, j'ai fait carguer la grande voile et amener les huniers sur le ton.

Mardi 20 mars 1781

A minuit, le vent forçant toujours avec apparence de très mauvais temps, on a serré le petit hunier et le perroquet de fougue et à une heure, j'ai fait mettre à la cape à la misaine et à l'artimon. A 2 heures, j'ai fait sonder. On n'a pas trouvé fond par 70 brasses. A 6 heures du matin, le vent

ayant beaucoup molli, j'ai fait servir sous la misaine et le grand hunier et amuré la grande voile. Le vent variable du O.N.O à Ouest, petit frais, le temps assez clair, la mer grosse. Depuis hier, la route m'a valu le N.O. 1/4 N. 1° Nord. Chemin : 27 lieues 1/2. J'ai observé : 38° 46'. Longitude assurée : 76° 20', ce qui me met dans l'Est 2° Nord du cap James, à 16 lieues et dans l'E.S.E du cap May, à 14 lieues. A midi, j'ai pris les amures sur tribord, le cap au S.O, le vent très faible. A 4 heures, les vents se sont rangés au S.S.O. J'ai mis le cap à Ouest. A 8 heures, calme plat jusqu'à minuit.

Mercredi 21 mars 1781

A 1 heure du matin, la fraîcheur est venue de la partie du N.O, j'ai masqué et j'ai pris les amures sur bâbord, le cap à O.S.O. A 6 heures, sondé par 70 brasses sans trouver fond, les vents venant du N.O au N.N.O, petit frais, le temps beau, la mer belle. Depuis hier, la route m'a valu le S.O. 1/4 O. 2° O. Chemin : 24 lieues. J'ai observé : 38° ..'. Longitude assurée corrigée : 76° 59'. En suivant les points précédents, ma longitude estimée de ce jour serait par les 77° 38', ce qui me mettrait à 4 lieues de terre, ce qui est contre toute vraisemblance, n'ayant pas eu la sonde ce matin. Les 35 minutes que j'ai eu de différence de ma latitude observée à celle estimée dans les 24 heures, du 18 au 19 et occasionnée comme je l'ai observé, par les courants portants au N.E dans cette partie, a dû me donner nécessairement la même différence à l'Est. En conséquence, j'ai soustrait aujourd'hui, 10 lieues de mon chemin à l'Ouest. Par cette correction, je me trouve par la longitude estimée de 76° 59', ce qui me met dans le S.S.E. 3° Est du cap Henry, à 14 lieues 1/3, et dans le S. 1/4 S.E. du cap May, à 16 lieues 2/3. A midi, j'ai pris les amures sur bâbord, le cap au Nord. A 2 heures, les vents m'ont permis de porter au N.O. 1/4 N. A 3

heures, j'ai eu connaissance d'une voile restant au N.N.E. A 9 heures 1/2, j'ai fait porter au N.N.O pour la mieux reconnaître. A 4 heures, j'ai arrivé jusqu'au N.N.E. J'ai pour lors, reconnu cette voile pour un bateau courant au plus près du vent, les amures à tribord. Son grand éloignement et l'approche de la nuit m'a fait lever chasse à 4 heures 1/4 et je suis revenu en route au N.O. 1/4 O, toutes voiles dehors. A 7 heures, j'ai sondé et trouvé fond par 35 brasses, fond de sable. J'ai couru à petites voiles. A 9 heures, j'ai resondé et trouvé 27 brasses. A 11 heures, 26 brasses et à minuit, 24, même fond. J'ai mis en travers, les huniers amenés.

Jeudi 22 mars 1781

J'ai resté en travers depuis minuit jusqu'à cinq heures du matin en sondant d'heure en heure et ayant trouvé de 24 à 23 brasses. Les vents ont passé au N.E bon frais, le temps clair, la mer belle. A 5 heures, j'ai fait servir le cap à O. 1/4 N.O et à 6 heures, on a eu connaissance de la terre par le bossoir de bâbord et d'un brick courant à l'Ouest. A 10 heures, on a reconnu la terre sur tribord pour le cap May. A 11 heures, j'ai eu connaissance du cap James restant à l'O.S.O. J'ai sondé dans le même moment et j'ai trouvé 10 brasses. M'apercevant que le bâtiment de l'avant de moi prenait chasse, j'ai mis ma couleur que j'ai assurée d'un coup de canon. Il a continué à fuir à force de voiles, me prenant sans doute pour une frégate anglaise. A 11 heures 1/2, j'ai mis le cap à O. 1/4 N.O. A midi, j'ai relevé le cap May au N. 1/4 N.O et le cap James à O. 1/4 S.O. En tenant la route du O. 1/4 N.O, j'ai continuellement fait sonder et j'ai trouvé 8, 7 et 6 brasses, le fond diminuant en venant sur tribord et augmentant en venant sur bâbord. A midi 3/4, le vent ayant beaucoup molli et le courant du jusant m'empêchant d'aller de l'avant, j'ai

mouillé par 6 brasses, fond de sable. La tour du cap James à O.S.O, le cap May au Nord 1/2 Est.

En mouillant, j'ai tiré un coup de canon et mis pavillon blanc à la tête de mon mât de misaine, tant pour appeler un pilote que pour ramener le brick qui continuait à prendre chasse et qui n'a arboré pavillon américain qu'à mon second coup de canon. A 1 heure, j'ai expédié un canot à terre pour prendre un pilote de la rivière. A 2 heures 1/2, les vents ayant passé à l'Est et le flot prenant de la force, j'ai appareillé pour me rapprocher de terre et être plus à portée de recevoir un pilote. J'ai gouverné à Ouest et O. 1/4 S.O sous le petit hunier sur le ton, sondant continuellement, d'abord par 7 et 8 brasses, ensuite par 10, 12, 15 et 18. Ayant amené la fanal du cap James au Sud et ayant diminué d'eau jusqu'à 9 brasses, j'ai pris le parti de mouiller par un fond de gros sable. Depuis hier midi, latitude observée du cap James : 38° 56'. Longitude assurée du cap James : ...

Je me suis retrouvé des lieues de l'avant du vaisseau depuis le départ de Newport, ce que j'attribue aux courants dont j'ai ressenti l'action. On peut compter sur la justesse de l'observation qui suit. Tant qu'on est sur le fond, ces courants sont presque insensibles. Du moment que vous perdez la sonde, ils vous portent dans le N.E et à l'Est, avec une force que l'on peut estimer de 10 lieues en 24 heures. Quand on vient de la partie du Sud, il ne faut pas amener le cap James plus Nord que le N.O 1/4 N.O pour éviter un banc nommé la Poule et les Poussins, Hen and Chicken, qui se prolonge dans le S.S.E de lui, environ quatre milles. Il faut gouverner au N. 1/4 N.O jusqu'à ce que vous l'ayez amené à Ouest, alors, vous pouvez faire porter à O.N.O. Quand vous l'attaquez par l'Est, il faut le tenir constamment à Ouest. Par là, vous évitez d'approcher les dangers

nommés Oversails qui portent très au large du cap May et qui sont assez remarquables en ce que l'eau est très jaunâtre dessus. Il y a un chenal au Nord de ces barres entre eux et le cap May, dont la direction est O.N.O. On peut en faire usage quand on vient du Nord. La rade de Wherehill est en dedans et à l'Ouest du cap James, mais comme il y a peu d'eau, je ne conseille pas de l'aller chercher à moins qu'un vent forcé ne vous y oblige. Il me paraît plus convenable de mouiller dans le Nord du fanal et on ne tarde pas à recevoir des pilotes, surtout quand on a pris la précaution d'y envoyer de bonne heure, un canot. La mer est pleine au cap May à 8 heures 15' dans les pleines et nouvelles lunes et à 9 heures au cap James. La mer s'élève de 6 à 7 pieds dans les grandes marées et de 4 et demi à 5 pieds et demi dans les mortes eaux.

A 8 heures, le pilote que j'ai envoyé chercher à Pilot Town est venu à bord. Il y a eu beaucoup de feux allumés à la côte en signal d'alarme. J'ai fait filer 20 brasses de câble, le vent fraîchissant au S.E.

Vendredi 23 mars 1781

Les vents ont forcé dans la nuit au S.E. J'ai filé 100 brasses de câble, le mouillage n'étant pas sûr. La frégate a beaucoup fatigué par les violents tangages qu'elle a éprouvés. A 10 heures du matin, les vents ont calmé et passé au Sud. J'ai fait venir 40 brasses de câble. Les vents étant de la partie du S.O et le flot commençant à se faire sentir, le pilote a fait appareiller, le cap au N.N.E. A peine les voiles étaient-elles hautes que le vent a calmé plat et passé à l'Est. Le pilote a fait virer lof pour lof et il a fait remettre la route du N.N.E, observant de tenir toujours le fanal au Sud en s'entretenant par 9, 10, 11, 12 brasses de fond et 15 pendant quelque temps. Ensuite, on a tombé par 9 brasses, gouvernant au N.E 1/4 N et à l'E.N.E

pendant une demie heure par le brassage, de 7 brasses et demie à 8 brasses. On a gouverné ensuite au Nord N. 1/4 N.O et N.O 1/4 N. Le temps étant très brumeux et ne permettant pas de voir la côte, le pilote s'estimant entre le banc de Brown et celui de Brandywine, a fait mouiller par 11 brasses, fond de sable vasard, s'estimant avoir fait à peu près 16 milles. On a laissé tomber l'ancre à 5 heures 1/2, le cap James au Sud 3° Ouest, le cap May à l'Est. Dans la nuit, les vents ont fraîchi à O.S.O. J'ai filé 60 brasses de câble.

Samedi 24 mars 1781

A 6 heures 1/2 du matin, à mi flot, les vents de la partie du N.N.O, variables au N.O bon frais, le pilote a fait mettre sous voiles, courant bord sur bord entre les bancs de Brandywine et Brown en sondant continuellement et trouvant dans ce chenal, 9, 8, 7, 6, 5 brasses en approchant de Brandywine sur lequel la mer brise. A 9 heures 1/2, moment de la pleine mer, j'ai mouillé entre les deux bancs par 9 brasses, fond de sable vasard. Le cap May à l'E.S.E 1/2 Sud, la tour du cap James au S. 1/4 S.E, la pointe de Masphition à Ouest 1/2 Sud. A 3 heures 1/2, au commencement de flot, calme plat. J'ai levé l'ancre et à l'aide de mes canots, je me suis laissé dériver au courant. J'ai eu connaissance de trois bricks venant du haut de la rivière. A 6 heures 1/4, les vents fraîchissants au N.N.O, le pilote a fait remouiller par 6 brasses 3/4, fond de sable fin, le cap May au S.E 1/4 E. 1/2 N.

Dimanche 25 mars 1781

Les vents au N.O très grand frais ont empêché de faire appareiller la frégate. Il a passé près de moi, quatre bâtiments venus du haut de la rivière qui ont fait route pour sortir. J'ai envoyé visiter un brick américain mouillé près de moi, qui m'a dit

avoir eu connaissance de la frégate la *Surveillante* mouillée au cap Henry et que le lendemain, ils ont vu l'escadre anglaise faisant route pour la baie de Chesapeake. A quatre heures après midi, les vents ont passé à Ouest bon frais. Au coucher du soleil, ils ont calmé.

Lundi 26 mars 1781

Au lever du soleil, les vents de la partie du S.O bon frais. Le pilote a fait appareiller, le cap au N.N.O et au N.O. 1/4 N, sondant par 5 1/2, 6, 8, 10 brasses. Etant revenu à 6 brasses, on a mis le cap au N. 1/4 N.O, ayant depuis six, jusqu'à cinq brasses. Le fond ayant beaucoup diminué, on a gouverné au N.O jusqu'à un tiers de lieue de l'île Rhedy, que l'on a mis le cap au N. 1/4 N.O et au Nord en prolongeant l'île Rhedy qui est fort basse. Après l'avoir doublée, j'ai gouverné au N.N.E et N.E. 1/4 N, passant devant Newcastle, Wilmington, Marcus Hook. A midi 3/4, étant parvenu par le travers de Chester, j'ai mouillé par sept brasses et demie, fond de vase. Dans le S.S.E, la ville de Chester, la pointe Thompson dans l'E. 1/4 N.E, la pointe ... à O.S.O.

J'ai trouvé dans cette rade, un corsaire américain. J'ai affourché avec une petite ancre N.E et S.O. Je me suis rendu immédiatement à Philadelphie auprès de Mr le chevalier de la Luzerne, ministre plénipotentiaire du Roi près des Etats-Unis.

Lorsqu'on vient de la partie du Sud, il convient de se tenir à une bonne distance de Hen and Chicken, la Poule et le Poussin, de manière que le cap James ne vous reste jamais plus Nord que le N.O. 1/4 N. Il faut gouverner au N.N.O jusqu'à ce qu'on ait amené ce cap à Ouest; alors on pourra porter à l'O.N.O et on continuera cette route jusqu'à ce que le cap James reste au Sud. Si on est à plus d'un demi mille de la tour à feu et qu'il y ait flot, il faudra

prendre plus à l'Ouest, jusqu'à ce que la tour reste à l'E.S.E; alors, on gouvernera à l'O.N.O. On peut mouiller dans la rade de Wherehill. Si on ne veut pas s'engager dans cette rade, on peut mouiller à un ou deux milles, dans le N. 1/4 N.E de la tour pour attendre un pilote que l'on enverra chercher à Lewistown, située à trois milles du fanal du cap James.

Lorsque l'on veut remonter la rivière, il faut, lorsque l'on vient du large, donner une bonne entrée au cap James jusqu'à ce qu'il reste au Sud; alors, on gouvernera au Nord s'il y a flot, et au N. 1/4 N.O, demi Ouest s'il y a jusant. En suivant ces directions, dans l'un et l'autre cas, on passera à l'Est du banc Brown qui est un haut fond situé à trois lieues du cap James, dans le N. 1/4 N.O.

Il faut se défier, si le vent est faible, du flot qui porte sur le banc Brown. Il faut alors faire prendre de l'Est à la route. Le cap May qui forme l'entrée de la baie de la Delaware à tribord, est situé dans l'E. 1/4 S.E du banc de Brown. Quand on aura amené ce cap à l'E.S.E et que l'on trouvera sept brasses d'eau, il ne faudra pas s'élever plus à l'Est. Le cap James doit alors rester au Sud. On gouvernera alors au N.O. 1/4 N, entre le banc de Brandywine et celui de Brown. On continuera cette route jusqu'à ce que la sonde annonce l'approche des bas fonds nommés Branche Extérieure des Shears, les Ciseaux, qui restent à l'E.N.E de la pointe du S.E de la pointe Masphilion. L'eau diminue graduellement entre ces bancs, jusqu'à 4 brasses d'eau. Il ne faut pas diminuer davantage. De l'extrémité de la branche extérieure des Shears, il faut gouverner au N. 1/4 N en pressant un peu plus à l'Ouest suivant les sondes et s'entretenant à mener l'île de F... au N.E. 1/4 E. Il faut prendre plus au N.O, jusqu'à ce qu'on trouve 4 brasses, alors on gouverne au N. 1/4 N.O en prenant un peu de l'Ouest jusqu'à ce que l'on ait cinq

brasses dans cette partie. On trouve le fond mou vers l'Ouest et le fond dur vers l'Est. Lorsque l'on est engagé dans les détroits entre les bancs, il faut serrer la côte de l'Ouest plus que celle de l'Est en sondant par quatre à six brasses jusqu'à ce que, gouvernant au Nord et au N. 1/4 N.O, on soit parvenu à l'extrémité septentrionale de l'île Bombay Hook. Jusqu'à cette dernière, la route est à peu près le N. 1/4 N.O. La côte de l'Ouest ne présente aucun bas fond jusqu'à Newcastle. Il faut cependant observer que l'île de Rhedy est prolongée à sa pointe septentrionale par un banc étroit qui s'étend vers le N.N.O sur un espace à peu près égal à la longueur de l'île. Au coude de la côte orientale est le banc Fisher, des Pêcheurs, qui s'étend dans le S.O de la pointe de ce nom et occupe plus de la moitié de la largeur du canal formé par cette pointe et celle de Rhedy. Il est nécessaire de serrer cette dernière pour éviter d'être porté sur le banc de Fisher. Il faut, lorsqu'on a doublé ce banc, gouverner au N.E jusqu'à Chester où l'on mouille lorsqu'on ne veut pas remonter jusqu'à Philadelphie.

La côte des Jerseys, depuis le cap May jusqu'à Salem, m'a paru très plate, fort boisée et généralement moins habitée que la côte de l'Etat de Delaware. Depuis le cap James jusqu'à Newcastle où commence l'Etat de Pennsylvanie, depuis cette petite ville, toute la côte de la rivière à l'Ouest, est parsemée de beaucoup d'habitations où l'on récolte du blé. Wilmington est une petite ville qui m'a paru assez jolie et dans une situation agréable. Chester n'est pas considérable. On compte de ce lieu, 15 milles jusqu'à Philadelphie.

Mardi 27 mars 1781

Les vents au N.N.O bon frais. Le corsaire américain mouillé dans cette rade a appareillé. Il a descendu deux bâtiments

de Philadelphie dont un brick corsaire de 18 canons. J'ai décalé le petit mât de hune pour changer l'étai.

Mercredi 28 mars 1781

Les vents de la partie de l'E.S.E petit frais, le temps sombre et brumeux. J'ai fait débarquer les effets destinés pour l'Etat de Virginie qui ont été remis au colonel chargé par les membres du Congrès pour la province de Virginie, de les recevoir et qui m'en a donné une décharge. On a embarqué de la farine venant dans un bateau de Philadelphie.

Jeudi 29 mars 1781

Les vents de la partie du N.N.O grand frais. Dans la journée on a déchargé deux bateaux chargés de farine et de biscuits, venant de Philadelphie.

Vendredi 30 mars 1781

Les vents au Nord bon frais. On a continué à embarquer de la farine. On a guindé le petit mât de hune.

Samedi 31 mars 1781

Les vents ont varié de l'Est à l'E.N.E. On a fini d'embarquer les farines. J'en ai mis à bord, 930 barils et 250 de biscuits. On a fait de l'eau par le moyen du robinet de la cale d'eau de la Delaware à Chester, étant très douce.

Dimanche 1er avril 1781

Les vents au N.E bon frais et pluvieux. Il a passé un bâtiment à trois mâts venant de Philadelphie.

Lundi 2 avril 1781

Les vents au Nord et au N.O bon frais, le temps sombre. J'ai été retenu à Philadelphie pour obtenir du Congrès, 31 Français embarqués sur la frégate *l'Ariel* commandée par le commandant Paul Jones qui s'est prêté de la meilleure grâce

à les rendre pour les faire passer sur l'escadre du Roi à Newport.

Mardi 3 avril 1781

Les vents au Nord, variables au N.N.E joli frais, le temps couvert. J'ai obtenu ce jour, permis que les Français de *l'Ariel* soient livrés. J'ai en conséquence, fait venir ma chaloupe et un bateau qui les ont embarqués ce soir pour les conduire à bord de la flûte du Roi le *Liverpool*.

Mercredi 4 avril 1781

Les vents au N.O, variables au O.N.O bon frais. A midi, les hommes de *l'Ariel* étant rendus à bord au nombre de 31 et les passagers et l'équipage de la flûte du Roi le *Liverpool* montant ... hommes tout compris, j'ai appareillé sous les huniers mais les vents ayant refusé, j'ai cajolé en me laissant dériver jusqu'à Marcus Hook où j'ai mouillé par six brasses et demie au coup de la basse mer à 2 heures 1/2. Le quai de Marcus Hook au N.N.E. 1/2 Est, la pointe Racoon au S.E.

La ville de Philadelphie est située sur les bords de la rivière Delaware, à trois milles au dessus de l'embouchure de la Schuylkill par 4 degrés ... minutes de latitude et 7.. de longitude occidentale du méridien de Paris. Cette ville a dans ce moment, la figure d'un parallélogramme dont les longs côtés s'étendent parallèlement à la Delaware. Elle a près de trois milles de longueur sur à peu près un mille de largeur. Ses rues sont de la plus grande beauté, tirées au cordeau et se coupant toutes à angles droits. Il y en a cinq principales, parallèles à la rivière, sans y comprendre celle appelée Water Street qui touche la Delaware. Toutes ces rues n'ont d'autres noms que celles de première, seconde, troisième, et tout le monde sait que le projet de fondation de cette ville a été de l'étendre des bords de la Delaware, à ceux de Schuylkill. L'espace qui reste à

bâtir est près du double de celui qui est bâti, on ne peut douter que ce projet ne se réalise par la suite, surtout si la révolution actuelle a lieu en considérant la position de cette capitale de la Pennsylvanie et toutes les raisons politiques et religieuses qui tendent à en faciliter l'augmentation. Aucun particulier n'a la liberté de bâtir que d'après cette considération et pour remplir les vues du célèbre Perm qui l'a construite, la maison de l'Etat où s'assemble le Congrès est située à l'extrémité de la ville parce qu'on doit en faire le centre. L'hôtel de l'ambassadeur français est situé vis-à-vis.

La plus belle des rues de Philadelphie est celle Ouest du marché qui est situé à l'extrémité de la Delaware. Il est couvert et voûté en long, d'à peu près 200 toises, soutenu par des arceaux. Un établissement pareil à celui-ci, doit être fait dans la même rue, sur les bords de la Schuylkill. Cette rue du marché est de la plus grande largeur et forme le centre de la ville. Les rues ont des trottoirs très commodes et entretenus propres. De 50 en 50 toises, il y a des pompes pour fournir l'eau aux maisons qui les avoisinent. Par la suite, ces pompes seront changées en colonnes de marbre, les environs de Philadelphie en offrant d'assez beaux. Les rues sont éclairées par des lanternes placées sur des poteaux qui bordent les trottoirs. A chaque carrefour, est une guérite dans laquelle des crieurs de nuit se tiennent pour veiller au repos et à la sûreté publique. A chaque heure, ils vont d'une guérite à l'autre en criant l'heure qu'il est et le temps qu'il fait. Si quelque désordre se commet à leur portée, ils ont une clochette qu'ils sonnent. Alors, ceux qui sont à portée de celui qui donne le signal s'en approchent en faisant un circuit et ne manquent pas pour l'ordinaire, de se saisir du malfaiteur. Les maisons de Philadelphie sont toutes bâties en briques et communément à deux

étages. Il n'y en a aucune de remarquable par sa beauté; les édifices publics y sont aussi sans recherche.

Les temples sont vastes et en grand nombre, toutes les religions de la terre ayant la liberté d'y professer leurs cultes. Il y a dans ce moment, des Anglicans, Presbytériens, Anabaptistes, Luthériens, Calvinistes, Catholiques Romains, Juifs, Quakers, Hermites, qui tous ont un ou plusieurs temples et qui vivent aussi fraternellement que s'ils étaient de la même croyance.

Il y un assez bel hôpital qui peut contenir 800 malades. Près de lui, est une autre maison destinée à soigner les fous. A quelque distance de ces deux édifices, on vient de bâtir une vaste prison pour y enfermer ceux qui sont condamnés à y vivre. En ce moment, elle est occupée par 600 prisonniers anglais. Elle est située près de la maison du Congrès.

Le collège est une maison ordinaire. On y voit un système planétaire qui mérite d'être examiné avec attention. La bibliothèque fondée par le célèbre docteur Franklin n'est encore pourvue que de livres anglais et en a très peu d'autres. Elle n'approche pas de celle de Cambridge. Philadelphie a une académie des sciences. Il manque à cette ville ainsi qu'à toutes celles de l'Amérique, un quai qui la bordât dans toute sa longueur. Les bords de la Delaware sont masqués par des maisons ou des magasins qui ont chacun leur warf ou quai, où viennent s'amarrer les vaisseaux pour y charger et décharger. L'esprit de liberté et la facilité que ces établissements donnent au commerce l'ont emporté sur la considération de l'embellissement général, malgré les vues de Perm qui s'était proposé de laisser un espace entre la première rue et la rivière pour y bâtir un quai, cet espace est occupé actuellement par Street Water, rue de l'Eau. On compte de 40 à 45 mille

Américains à Philadelphie. Le commerce y est très actif dans ce moment. Les opérations sont très grevées par la guerre mais il reprendra toute son activité lorsque les Américains auront assuré leur liberté.

Les vaisseaux de 50 canons peuvent remonter jusqu'à Philadelphie où on trouve 4 brasses et demie d'eau à basse mer. Aucune espèce de fortification ne protège Philadelphie; c'est une suite de son origine et des principes de sa fondation.

A 6 milles au dessous, est l'île Mud sur laquelle est situé un fort que les Anglais ont en partie détruit quand ils s'emparèrent de Philadelphie à la fin de 1777. Le fort Redbank est situé vis-à-vis la côte des Jerseys et celui de Mislin est bâti au confluent de la Schuylkill et de la Delaware. Tous ces ouvrages sont presque tous minés.

Philadelphie est située à 120 milles de la mer. Ses manufactures consistent en chapeaux très gros, drap, acier, verrerie. On a établi une fonderie de canons depuis la guerre.

On recueille beaucoup de blé en Pennsylvanie, qui donne la plus belle farine et qui forme le principal objet de commerce (...) Les impôts sont dans ce moment, un peu lourds par la cause de la guerre. Le gouvernement de Pennsylvanie est dans ce moment, le même que celui établi au commencement de la révolution. Mr Joseph Reed est actuellement président de l'Etat. Mr du C... l'est du Congrès. L'espèce d'hommes est assez belle mais moins que dans les Etats du Nord. Les femmes en général, n'y sont pas jolies. Les maisons de campagne qui entourent Philadelphie sont en grand nombre. Elles sont dépouillées des arbres qui en faisaient le principal ornement. Les Anglais les ont abattus pour découvrir les lignes dont ils avaient entouré

Philadelphie. Ces oppresseurs de l'Amérique ont laissé des marques de dévastation partout où ils ont passé, qui relancent vengeance et qui seront pour toujours, un aliment à la haine entre eux et les Américains.

On a commis une erreur bien considérable dans la carte de la Cour, de la Delaware publiée en 1778. L'échelle est marquée de deux milles. Il est très extraordinaire que cette faute ait pu échapper à l'éditeur de cette carte, parce qu'assurément, il y a plus de deux milles du cap James au cap May. Je n'ai pu fixer précisément la quantité de milles dont peut être composée cette échelle. D'après les distances d'un lieu à un autre, sur les dires des pilotes de la rivière, je pense cependant que l'on doit la compter pour 18 milles 1/2.

Jeudi 5 avril 1781

Les vents ont régné de la partie du Sud très faibles, le temps très beau.

Vendredi 6 avril 1781

Les vents ont régné dans la matinée, de la partie de l'Ouest presque calmes, le temps sombre et brumeux. A midi, le temps s'est un peu éclairci. Le pilote de la rivière a fait lever l'ancre et cajoler sous les huniers en se laissant dériver au courant de jusant. A 4 heures, j'ai touché sur un banc de vase qui traverse la rivière. Au flot, j'ai laissé tomber l'ancre par 4 brasses, par le travers de Wilmington. La crique de Wilmington au S.O. 1/4 O, Cherry Island à O.N.O. 1/2 Nord, Dear Water à S. 1/4 S.O.

Le temps a été très orageux et il a tombé des éclairs toute la nuit.

La ville de Wilmington est située sur la rivière de même nom, à une lieue de la Delaware. Elle est le lieu principal de l'Etat de Delaware où se tient l'assemblée de l'Etat. Elle est dans une situation assez agréable et composée d'environ 300 maisons assez bien bâties. La rivière qui

passé à Wilmington remonte jusqu'à Christian Bridge et porte les bateaux jusqu'à ce lieu qui n'est éloigné que de douze milles de Head Falk, la source de l'Elk qui se jette dans la baie de Chesapeake.

Samedi 7 avril 1781

La fraîcheur a régné de la partie du N.E avec la brume la plus épaisse. A midi, s'étant un peu élevée, le pilote a fait lever l'ancre mais s'étant augmentée tout à coup, il a fait remouiller. A 2 heures 1/2, le temps s'étant un peu éclairci, on a levé l'ancre et on a dérivé. Le temps calme jusqu'à 4 heures que le pilote a fait mouiller devant Newcastle par cinq brasses, fond de vase. Le temps très brumeux, le quai de Newcastle au N.N.O.

Dimanche 8 avril 1781

Les vents ont régné de l'Ouest à O.N.O très grand frais, le temps clair. Je me suis rendu à Head of Elk, près de Mr le marquis de La Fayette pour affaire de service.

Lundi 9 avril 1781

Les vents à O.N.O joli frais, le temps très beau. Mr le marquis de La Fayette s'est rendu à mon bord. Je l'ai fait saluer du canon et de la voix comme commandant en chef, un corps de troupe. A 4 heures, j'ai appareillé avec le jusant. J'ai couru deux bords pour doubler le banc de Fisher. L'ayant doublé, le pilote a fait arriver, le cap au S. 1/4 S.E. A 7 heures, le flot commençant à se faire sentir, il a fait mouiller par cinq brasses, fond de vase, par le travers de la pointe du Sud de l'île Rhedy.

Mardi 10 avril 1781

Les vents ont varié du N.E au S.S.E en passant à l'Est, le temps très sombre et pluvieux. Le vent s'étant soutenu dans cette partie m'a empêché d'appareiller. Il a

mouillé près de moi, plusieurs bâtiments venant de Philadelphie. A 10 heures 1/2 du soir, les vents ont passé à Ouest bon frais. Le pilote a fait filer 80 brasses de câble.

Mercredi 11 avril 1781

Les vents de la partie de l'O.S.O bon frais. A 4 heures 1/2, j'ai embarqué ma chaloupe. A 6 heures, j'ai mis sous voiles, le cap au N.N.O pour m'élever. Le pilote a fait virer, le cap au S.S.E. 8 bâtiments américains de différentes grandeurs ont appareillé pour profiter de mon escorte. J'ai trouvé à la route du S.E. 1/4 S, de 3 1/2 à 4 brasses. Ayant porté au S. 1/4 S.E, j'ai trouvé 5 brasses. A midi, le pilote s'estimait à 33 milles de la tour du cap James, dans le nord du banc de 14 pieds. Etant parvenu entre le banc de Brandywine et Brown, gouverné au S.S.E jusqu'à ce que le cap May m'ait resté à l'Est et la tour du cap James au Sud. Alors, le pilote a fait gouverner en arrondissant le banc de Brown jusqu'au S. 1/4 S.O. A 3 heures, le vent ayant beaucoup fraîchi, j'ai fait prendre deux ris dans chaque hunier et peu après, étant à une très petite distance de la tour, j'ai viré de bord et j'ai mis en travers bâbord au vent, pour envoyer le pilote à terre, dont j'ai été très content. Il se nomme Thompson, âgé d'environ 20 ans. J'ai embarqué mon grand canot et à 4 heures, mon canot étant de retour à bord, je l'ai embarqué et j'ai fait servir, le cap à l'Est, le vent très faible de la partie de l'Ouest.

J'ai eu connaissance d'une voile au large, tenant le plus près. L'ayant reconnue pour bâtiment de guerre, j'ai diminué de voiles pour attendre les bâtiments américains. A 5 heures, le vent s'étant élevé de la partie du N.O, j'ai gouverné à l'E. 1/4 N.E sous les deux huniers, le perroquet de fougue amené, cherchant à engager ce bâtiment à me chasser pour faciliter aux bâtiments

américains, le moyen de faire le S.O dans la nuit et éviter sa rencontre. Ce vaisseau a couru comme moi.

A 6 heures, j'ai gouverné à l'E.N.E. A 6 heures 1/4, m'apercevant qu'il me chassait, j'ai fait de la voile pour l'éloigner en lui en faisant faire, des bâtiments américains. A 6 heures 1/2, j'ai relevé la tour du cap James à Ouest 1/2 Nord et le cap May au N.N.O, d'où j'ai pris mon point de départ par 38° 48' de latitude et 77° 1' de longitude occidentale du méridien de Paris. A 8 heures du soir, le vent bon frais au N.O, j'ai gouverné au N.E 1/4 E, toutes voiles dehors.

Jeudi 12 avril 1781

Les vents à O.N.O bon frais. A minuit, j'ai fait gouverner au N.E. A la pointe du jour, j'ai eu connaissance dans ma hanche sous le vent, d'un grand bâtiment qui a manoeuvré pour gagner mes eaux. Au jour, je l'ai reconnu pour vaisseau qui me chassait accompagné d'une découverte; ce bâtiment n'étant qu'à deux portées de canon et paraissant bien marcher, j'ai pris chasse sous toutes voiles sans rien changer à ma route. A 6 heures, j'ai commencé à le gagner et à 7 heures 1/2, après avoir cargué ses perroquets, il a levé chasse et pris le Ouest, amures à tribord. On a jugé assez généralement que c'était un vaisseau à deux batteries.

Depuis hier au soir, moment du relèvement, jusqu'à midi, la route m'a valu le N.E. 1/4 E. 3° N. Chemin : 43 lieues 1/2. J'ai observé : 40° 4'. Longitude assurée : 74° 48', ce qui me met dans le S.O. 1/4 Sud de la pointe Montuk, à 20 lieues de distance. A midi, j'ai fait gouverner au N.E. 1/4 N pour aller prendre connaissance de la terre de l'île Longue. A 3 heures 1/2, on a découvert la terre restant au N. 1/4 N.O. A 5 heures, j'ai mis le cap au Nord pour la mieux reconnaître. A 6 heures, j'ai reconnu la terre d'East Hampton de la Longue île.

J'ai eu connaissance d'une voile sous le vent, courant les amures à bâbord. A 6 heures 1/2, j'ai diminué de voiles et j'ai gouverné au N.N.E et N.E. 1/4 N. A 8 heures, j'ai sondé par 19 brasses, fond de gravier. J'ai resté sous les huniers. A 9 heures, j'étais par 12 brasses, fond de sable fin piqué de noir. A 9 heures 1/2, j'ai gouverné à l'E.N.E et j'ai tombé par 15 brasses, fond de vase. A 10 heures 1/2, j'ai eu connaissance de Block Island dans le N.E à une assez petite distance, ayant été vivement drossé par les courants de jusant sortants du Sund. Pour gagner au S.E. 1/4 E, étant par 17 brasses, j'ai gouverné à l'Est. J'ai gouverné en arrondissant l'île Block et m'entretenant par 20 brasses.

Vendredi 13 avril 1781

Les vents au N.N.O, variables au N.O, le temps sombre. A la pointe du jour, la terre de Connanicut au N. 1/4 N.O. 1/2 O, la pointe Judith à O. 1/4 N.O. J'ai couru bord sur bord pour m'élever et au lever du soleil, étant en vue de la rade de Newport, j'ai mis mon numéro et ma couleur. A 10 heures, j'ai mouillé entre le *Duc de Bourgogne* et la frégate la *Surveillante*, par 10 brasses, fond de vase. La pointe Brentons au S.S.O. 1/2 O, la pointe Dumplins à O. 1/4 S.O, la pointe Nord de l'île Race au N.E. 1/4 E. J'ai affourché avec la frégate E.N.E et O.S.O.

Samedi 14 avril 1781

Les vents de la partie du Nord, très faibles. Ils ont fraîchi dans l'après-midi au N.N.O et y ont soufflé violemment. Dans la journée, j'ai déchargé 345 barils de farine. A 9 heures du soir, j'ai eu le malheur de perdre ma chaloupe qui a été coulée entre le vaisseau le *Fantasque* et un brick américain. Elle était chargée de vivres et de 28 hommes, dont 12 ont péri malgré les secours qui leur ont été portés du *Fantasque*. Les noms de ces malheureux

sont :

Jean Rouanne, aide canonnier de Bordeaux;
Joseph Elnes, matelot canonnier;
Arnaud Taudiau, matelot de Nérac;
Etienne du Coureau, matelot de Bayonne;
Guillaume Langlade, matelot de Toulouse;
Julien Pascaud, matelot de St Jean de Luz;
Gratien Detchegaray, matelot de St Jean de Luz;
Joannès Harismindy, matelot de St Jean de Luz;
Jean Conventant, matelot de Brest;
Pierre Boisseau, matelot de l'île de Ré;
René Hilaire, boucher;
François Batard, mon domestique.

Dimanche 15 avril 1781

Les vents ont régné de la partie du O.N.O au N.O bon frais. J'ai envoyé plusieurs canots à la recherche des gens qui auraient pu gagner quelque île à la nage mais j'ai eu le chagrin de voir leur perte confirmée, n'en ayant eu aucune connaissance. Dans la journée, j'ai débarqué 555 barils de farine.

Lundi 16 avril 1781

Les vents au Nord, variables au N.N.E. A 5 heures 1/2 du matin, le général a fait signal aux bâtiments du convoi de sortir du port et de venir mouiller en rade. A 9 heures, la Pointe a signalé cinq voiles et peu après, qu'elles étaient françaises ou alliées. Il n'est entré que trois de ces bâtiments dans la journée. Ce sont des bricks américains venant de St Domingue, qui n'ont donné aucune nouvelle. Tous les bâtiments du convoi sont venus en rade et la *Surveillante* chargée de les convoier, a été mouiller sous l'île de Connanicut. J'ai débarqué à peu près 100

quintaux de biscuits et j'ai embarqué à peu près le même nombre de barils remplis de sable pour me lester. J'ai également embarqué des vivres pour deux mois en salaisons.

Mardi 17 avril 1781

Les vents au N.N.O, variables au N.O tout le matin, et au S.S.O dans l'après-midi, le temps très beau. Le général a fait signal au convoi, de se tenir prêt à appareiller. A 11 heures, j'ai eu ordre de me disposer à mettre sous voiles pour une mission particulière. J'ai fini d'embarquer les barils de sable pour lest, que j'ai mis au nombre de 240 que j'ai répartis dans ma cale au vin et à l'eau, ayant mis à terre, 20 pièces de mon premier plan de la cale au vin. A 2 heures, j'ai désafourché mais les vents ayant passé au Sud, j'ai réaffourché avec une petite ancre. Il est entré à 6 heures du soir, un bâtiment américain armé de 22 canons, venant de St Domingue et le navire le *Friendship* venant de Portsmouth en Newhampshire, chargé de mâturer pour l'escadre du Roi.

Mercredi 18 avril 1781

Les vents au Nord petit frais. A 5 heures du matin, le général a fait signal au convoi de mettre sous voiles. Les bâtiments qui le composent ont mis sur ce mouvement et à 7 heures, ils étaient tous sortis, ainsi que la *Surveillante* chargée de les escorter à St Domingue, lieu de leur destination. A 8 heures 1/2, j'ai fait lever ma petite ancre et à 9 heures, j'ai mis sous voiles, le cap au S.O. 1/4 Ouest pour sortir. J'ai forcé de voiles pour rallier le convoi que je dois accompagner jusqu'au delà des bancs de Nantucket. Ayant amené la tour de Connanicut à O.N.O, j'ai arrivé au S.S.E, les vents très faibles de la partie du N.E. A 11 heures, calme plat. J'ai eu joint à cette heure, la queue du convoi. A midi, j'ai relevé la tour au N.N.O. 1/2 O, la pointe de

l'Est de Block Island au S.O. 1/4 O, la plus Ouest des îles Elisabeth à l'E.N.E, d'où j'ai pris mon point de départ par 41° 14' de latitude Nord et 73° 17' de longitude occidentale du méridien de Paris.

A midi, la brise s'est élevée de la partie du S.O. J'ai gouverné au S.S.E sous toutes voiles pour chasser en avant du convoi. A 3 heures, étant à deux lieues en avant du convoi, j'ai diminué de voiles. A 6 heures, j'ai viré de bord pour le rallier. A 7 heures, étant à portée de la voix de la *Surveillante*, j'ai prévenu Mr de Cillard que j'allais faire ma route, ayant des ordres de remplir ma mission avec la plus grande diligence. A 7 heures 1/2, je me suis séparé et j'ai fait de la voile, le cap au S. 1/4 S.E. A 8 heures, les vents ayant refusé de deux quarts, j'ai pris les amures sur bâbord, le cap à Ouest et O. 1/4 N.O.

Jeudi 19 avril 1781

A minuit, j'ai pris les amures sur tribord, le cap au S.E. 1/4 E. A 2 heures, je les ai repris sur bâbord, le cap à Ouest, les vents variants du S.S.O au S.O petit frais. A la pointe du jour, j'ai eu connaissance d'une voile par le bossoir de dessous le vent, sur laquelle j'ai arrivé. A 5 heures 1/4, je m'en suis emparé, s'étant trouvé une prise américaine faite hier dans le Sund par un petit corsaire de New-York, monté de deux canons et de 8 hommes. Ce bâtiment se rendait à New-York. Comme il n'avait rien à bord, j'ai pris le parti de le brûler. A 8 heures, j'ai fait servir, le cap au S.O, les vents au S.S.E bon frais. A 9 heures, le vent fraîchissant, j'ai fait sur les mêmes voiles et fait prendre deux ris dans chaque hunier, le vent forçant, le temps sombre et pluvieux.

Depuis hier midi, moment du relèvement, la route m'a valu le S.O. 1/4 S. Chemin : 21 lieues 1/2. Latitude estimée : 40° 18'. Longitude assurée : 73° 59', ce qui me met dans le Sud de la pointe Montuk, à 13

lieues. A 4 heures, le vent ayant passé au S.S.O et fraîchissant avec apparence de mauvais temps, j'ai fait prendre le 3^e ris dans les huniers. A 5 heures, le vent ayant beaucoup calmé, j'ai fait larguer les ris des huniers. A 8 heures, le vent refusant, j'ai pris les amures sur tribord, le cap au S.S.E, le vent très faible, le temps très couvert.

Vendredi 20 avril 1781

Calme plat de minuit à 5 heures du matin. A cette heure, le vent s'est élevé de la partie du S.S.E. J'ai pris les amures sur bâbord, le cap au S.O, le temps très brumeux. A 10 heures, ils ont refusé et ont passé au S.S.O. Depuis hier, la route m'a valu l'O.S.O. 5° Sud. Chemin : 21 lieues. J'ai observé : 39° 49'. Longitude assurée : 75° 15', ce qui me met à 35 lieues dans le N.E. 1/4 E du cap May. A 2 heures, j'ai pris les amures sur tribord, le cap au S.S.E. J'ai sondé par 26 brasses, ce qui me met de 15 à 18 lieues de la côte des Jerseys. Le vent a calmé, le temps chargé. Beaucoup d'éclairs dans le N.O.

Samedi 21 avril 1781

A 1 heure du matin, j'ai pris les amures sur tribord. A 2 heures, les vents ont passé au N.N.O bon frais. J'ai gouverné à O 1/4 S.O, le temps beau. A 7 heures, le vent a beaucoup diminué; j'ai fait larguer les perroquets.

Depuis hier, la route m'a valu le S.O. 1/4 S. 3° Sud. Chemin : 17 lieues. J'ai observé : 39° 5'. Longitude assurée : 75° 50', ce qui me met dans l'E. 1/4 N.E. 4° Est du cap May, à 18 lieues. J'ai sondé par 21 brasses. Après midi, les vents ont passé à l'Est. A 4 heures, j'ai eu connaissance de la terre du haut des mâts. J'ai tenu le plus près, le cap à O.S.O, les vents ayant passé au Sud au coucher du soleil. J'ai relevé le cap May à O.S.O. A 8 heures 1/2, j'ai pris les amures sur tribord.

Dimanche 22 avril 1781

A 2 heures du matin, j'ai pris les amures sur bâbord, le cap à O.N.O sous les huniers. Au jour, j'ai forcé de voiles. J'ai eu connaissance d'un brick au vent, faisant route pour donner dans la baie par la passe du cap May. A 6 heures, j'ai eu connaissance de la terre du cap May par le bossoir de dessous le vent. A 8 heures, j'ai relevé la tour du cap James au S.O. 1/4 O et le cap May à Ouest 1/2 Sud. A la même heure, j'ai pris les amures sur tribord, le cap au Sud jusqu'à 11 heures 1/2 que je les ai repris sur bâbord, le cap à O. 1/4 S.O. Ayant amené la tour du cap James à Ouest, j'ai gouverné sur la tour en observant de la tenir à O. 1/4 S.O en l'approchant. A 2 heures, j'ai fait les signaux de reconnaissance avec les pilotes de la côte, dont nous sommes convenus. A 3 heures 1/2, ayant amené la tour du cap James au Sud, j'ai mouillé par 10 brasses, fond de sable, la tour du cap James au Sud, le cap May au N.E. J'ai envoyé mon canot à terre, chercher un pilote. A 5 heures 1/2, le pilote étant venu à bord, j'ai appareillé le cap à l'E.N.E pendant quelque temps. Ensuite, arrivé au N.N.E jusqu'à 7 heures 1/2 que l'obscurité ne permettant plus de voir les marques à terre, le pilote a fait mouiller par sept brasses, fond de sable, entre le banc Brown et celui de Brandywine.

J'ai perdu ce jour, le nommé Pierre Sellier, timonier, mon patron de canot, mort d'une péripneumonie putride.

Lundi 23 avril 1781

A 5 heures du matin, les vents de la partie du S.S.O. Le pilote a fait mettre sous voiles, gouvernant au N.O. 1/4 N sous le petit hunier jusque après avoir passé les bancs; alors, il a fait mettre de la voile. A 3 heures après midi, le vent ayant calmé et passé à l'E.S.E, le jusant commençant à se faire sentir, il a fait mouiller par 5 brasses 1/2,

fond de vase, par le travers de la crique Noamans, à 2 milles au dessous de Marcus Hook, restant au N.E. 1/4 E. Je n'ai mouillé qu'une petite ancre mais à 9 heures du soir, le vent a fraîchi à l'Est; j'en ai laissé tomber une grosse. Il y a eu une pluie continuelle toute la nuit.

Mardi 24 avril 1781

Les vents au N.E petit frais, le temps sombre et brumeux. A 8 heures, j'ai levé l'ancre au commencement de flot et je me suis laissé dériver au courant, jusqu'à 2 heures 1/2 que le jusant commençant, j'ai mouillé près de l'île Tinium, la pointe Thompson au S.E. 1/4 E, Chester au S.O. 1/4 S.

Mercredi 25 avril 1781

A 2 heures du matin, j'ai reçu deux pilotes de Philadelphie pour passer les Chevaux de Frise. A 8 heures du matin, ils ont été porter des bouées sur l'extrémité. A midi, le flot étant au tiers, les pilotes ont fait lever l'ancre et ont laissé dériver la frégate jusqu'au dessous de Billing Fort où j'ai mouillé par 5 brasses, fond de vase, le jusant ayant commencé et n'y ayant pas assez d'eau pour passer la seconde ligne des Chevaux de Frise. La première est située par le travers de Billing Fort. J'ai relevé Billing Fort au S.O. 1/4 O, l'île Mud au N.N.O.

J'ai fait jeter à la mer, 240 barils de sable pour m'alléger. Le soir, il s'est élevé un orage mêlé de beaucoup de pluie.

Jeudi 26 avril 1781

Les vents ont régné toute la journée, de la partie du N.E bon frais, ce qui m'a empêché de remonter. Les pilotes ont été porter des bouées sur chaque côté de la passe des Chevaux de Frise.

Vendredi 27 avril 1781

Les vents ont régné de la partie du Nord et

du N.N.E petit frais. J'ai levé mon ancre à jet que j'ai portée dans l'O.S.O pour me servir d'ancre d'affourche.

Samedi 28 avril 1781

Les vents ont régné de la partie du N.E, variables à l'E.S.E, presque calmes, ce qui m'a mis dans l'impossibilité de passer les Chevaux de Frise.

Dimanche 29 avril 1781

Dans la matinée, les vents ont été de la partie de l'E.N.E. Ce jour, il est venu à mon bord, Mr le chevalier de Maulevrier, commandant ci devant le cutter la *Guêpe* qui s'est perdu le 20 de février dernier, à l'entrée de la baie de Chesapeake, avec son équipage composé de 85 hommes venant par bateau de ... dans le bas comté de la Delaware. Je l'ai reçu à mon bord suivant l'ordre que j'en avais reçu de Mr Destouches. A 2 heures, la brise s'est élevée du S.S.E. J'ai appareillé et gouverné à l'Est et à l'E.N.E pour ranger les Chevaux de Frise. Après les avoir doublés, le pilote a fait arriver pour parer la carcasse d'un vaisseau que mes pilotes ont fait également marquer d'une bouée. Après avoir doublé un banc qui resserre beaucoup le chenal, le pilote a fait gouverner au plus près du vent, le cap à l'Est. Etant parvenu près de l'île League, j'ai couru deux bords pour m'élever mais le jusant commençant à se faire sentir, le pilote a fait mouiller par 6 brasses, fond de vase. La pointe de l'Est de l'île League à l'E.N.E, la pointe Higle au S.E. 1/4 Sud.

Lundi 30 avril 1781

Les vents au S.E presque calmes, le temps brumeux. A 4 heures 1/2 du matin, le pilote a fait lever l'ancre pour dériver sous les huniers. A 6 heures, il a fait mouiller par les six brasses, fond de vase. La pointe de l'Est de League Island au N.E. 1/2 N, la pointe du Ouest de ladite île au N.O. 1/4 O,

la pointe Hagle à l'E.S.E. A 2 heures après midi, au commencement de flot, on a levé l'ancre et laissé dériver sous les huniers. Les vents ayant passé au S.O, j'ai gouverné sur la ville de Philadelphie devant laquelle j'ai mouillé à 4 heures 1/2 après midi, par cinq brasses, fond de vase, par le travers de la place du marché de Drawbridge, à une encablure de terre. J'ai affourché N.E et S.O.

Mardi 1er mai 1781

Les vents ont régné de la partie de l'Ouest, le temps très beau.

Mercredi 2 mai 1781

Les vents ont régné du Ouest au N.O joli frais, le temps très beau. Mr le chevalier de la Luzerne, ministre plénipotentiaire de France, m'ayant fait l'honneur de venir à bord, je l'ai salué de trois "Vive le Roi" et de 13 coups de canon.

Jeudi 3 mai 1781

Les vents ont régné de la partie du S.O très faibles.

Vendredi 4 mai 1781

les vents ont régné de la partie du S.O bon frais.

Ce jour, j'ai eu à dîner à mon bord, le président et tous les membres du Congrès, ainsi que le Conseil de l'Etat de Pennsylvanie et les gens les plus notables, tant civils que militaires. J'ai fait pavoiser la frégate. Le président, à son entrée et à la sortie de la frégate, a reçu les honneurs de maréchal de France, suivant l'ordre que j'en ai reçu de la Cour. Je l'ai salué en conséquence, de cinq "Vive le Roi" et de 13 coups de canon. Le nom du président du Congrès est Samuel Hulington, de l'Etat du Connecticut. J'ai porté les santés suivantes qui ont été saluées de décharges d'artillerie comme il suit :

- Les treize Etats Unis de

l'Amérique : 21 coups de canon;
- Le Roi de France : 21;
- Le Roi d'Espagne : 21;
- La Reine de France : 21;
- Les Provinces Unies : 13;
- L'Etat de Pennsylvanie : 13;
- Le général Washington et l'armée américaine : 13
- Le général Rochambeau et l'armée française : 9;
- Les généraux Green, La Fayette, Stubens et leurs corps : 9;
- L'amiral Destouches et l'armée française : 9;
- Au succès de la campagne : 9;
- A l'éternité de l'alliance : 9;
- Aux ministres américains en Europe : 9.

Samedi 5 mai 1781

Les vents au S.O bon frais. Il est entré ce matin, un bâtiment à trois mâts américain et la corvette du Roi la *Comète*, commandée par Mr de Nermonet, officier auxiliaire, montant huit canons et 65 hommes, expédiée du Cap à Mr le chevalier de la Luzerne.

Dans l'après- midi, il est entré un brick portant pavillon hollandais, venant de la Havane. Je me suis approché du quai et me suis amarré sur deux grelins, 2 en avant et 2 en arrière.

Dimanche 6 mai 1781

Les vents au S.O gros frais, le temps très orageux, le vent ayant molli sur le soir. Il a tombé beaucoup de pluie.

Lundi 7 mai 1781

Les vents ont régné de la partie du N.O très faibles avec beaucoup de pluie.

Mardi 8 mai 1781

Les vents du N.O au Nord joli frais, le temps assez beau.

Mercredi 9 mai 1781

Les vents ont varié dans la journée, du Nord au N.N.O le matin, du Sud au S.S.O dans l'après-midi. J'ai donné ce jour, une fête à bord de ma frégate, aux dames les plus notables de la ville. Les membres du Congrès y ont assisté, la frégate a été pavoisée pendant le jour et illuminée pendant la nuit. J'ai fait tirer au feu d'artifice sur l'eau, vis-à-vis de la frégate.

Jeudi 10 mai 1781

Les vents ont régné du Nord au N.E. Je me suis halé au large du quai et j'ai repris mon ancien mouillage. Ce jour, en conséquence d'une lettre que m'a écrit Mr le chevalier de la Luzerne, que le Congrès remettait la frégate du Roi *l'Ariel* entre ses mains et qu'il me priait d'en ordonner l'équipement, j'ai ordonné à Mr le chevalier de Maulevrier, enseigne de vaisseau, d'en prendre le commandement et d'y faire passer l'équipage de la *Guêpe*. Ce même jour, j'ai arboré le guidon de commandement. J'ai embarqué 30 barriques de beurre.

Vendredi 11 mai 1781

Les vents au N.N.E joli frais. J'ai embarqué de la farine et du biscuit et fait une partie de mon eau. Dans la nuit, sept prisonniers anglais se sont échappés et ils se sont en sortant, emparés d'un bateau. Les deux factionnaires du port n'ont pu en déterminer le nombre. Le soir, ils ont été rattrapés et enfermés dans les vaisseaux avant d'être remis en détention.

Samedi 12 mai 1781

Les vents ont régné de la partie du N.N.E au Nord. J'ai fini d'embarquer la farine et le biscuit et j'ai complété mon chargement. Il y a eu dans l'après-midi, un orage mêlé de beaucoup de pluie. Il est entré deux bâtiments dans la journée, dont un ayant salué de 9 coups de canon. Je lui en ai fait

rendre cinq.

Dimanche 13 mai 1781

Les vents au N.N.O petit frais et beau temps. A 10 heures du matin, j'ai tiré le coup de canon du départ et fait déferler le petit hunier. J'ai fait désafourcher hier mais à midi, le vent a complètement calmé et peu après, la brise est venue de la partie du S.O.

Lundi 14 mai 1781

Les vents ont régné toute la journée, de la partie du S.O et m'ont empêché de partir.

Mardi 15 mai 1781

Les vents ont régné du S.O au S.S.O. J'ai réaffouché avec une petite ancre. Ce jour, la frégate *l'Ariel* a fini son armement et son chargement consistant en farine, biscuit et bière.

Mercredi 16 mai 1781

Les vents au S.O très faibles. Dans l'après-midi, il y a eu un orage assez violent et qui a duré près de quatre heures.

Jeudi 17 mai 1781

Les vents ont régné de la partie du Sud, presque calmes. La corvette française la *Comète* a descendu la rivière à l'aide de ses avirons et du jusant.

Vendredi 18 mai 1781

A 7 heures du matin, la fraîcheur étant venue de la partie du N.N.O, j'ai fait signal à *l'Ariel* de se préparer à appareiller et j'ai fait lever la petite ancre. A 11 heures 1/2, j'ai mis sous voiles au commencement du jusant. A 1 heure, le vent ayant calmé, j'ai mouillé par le travers de League par ... brasses, fond de vase. La pointe Ouest de League est au N.O. 1/2 O, la pointe de l'Est de la même île à l'Est 1/4 N.E, le fort Muffin à l'O. 1/4 S.O.

Dans l'après-midi, le pilote a été placer les

bouées sur l'extrémité des Chevaux de Frise. Ce jour, Mr le chevalier de la Luzerne, ministre de France, m'a fait part qu'il venait de recevoir un courrier qui lui apprenait l'arrivée à Newport, de Mr le comte de Barras, chef d'escadre des armées navales, envoyé pour commander l'escadre du Roi. Ce général a passé sur la frégate la *Concorde*, commandée par Mr de Tanouarn, lieutenant de vaisseau, arrivé à Boston le 9 de ce mois.

Samedi 19 mai 1781

Les vents ont régné de la partie de l'Ouest, variables à O.N.O très petit frais. Il a passé un brick venant de la Havane et une goélette venant de Cadix, partie le 8 avril.

Dimanche 20 mai 1781

Les vents au S.O bon frais, le temps pluvieux. Dans l'après-midi, la frégate *Ariel* a levé son ancre et a descendu un peu plus bas. Le pilote a été sonder et il n'a pas trouvé assez d'eau dans la passe des Chevaux de Frise pour hasarder de la passer.

Lundi 21 mai 1781

Le temps pluvieux toute la journée et le vent calme. Dans la nuit, les vents ont passé au N.E gros frais.

Mardi 22 mai 1781

A 2 heures 1/2 du matin, dans un grain assez violent de la partie du Nord, la frégate *Ariel* a chassé sur son ancre et s'est échouée sur un banc de sable, assez près des Chevaux de Frise, ayant tiré des coups de canon d'incommodité. Je lui ai fait porter une ancre à jet et deux grelins. Le vent forçant, j'ai fait amener les basses vergues. Au commencement du flot, *Ariel* a travaillé à se déséchouer en s'allégeant de son eau et en virant sur l'ancre à jet que je lui ai envoyée. A 10 heures du matin, elle a été remise à flot. A 11 heures, j'ai

appareillé sous le petit hunier pour me rapprocher des Chevaux de Frise. J'ai mouillé près d'eux, l'eau n'ayant pas assez monté pour les passer. A midi et demi, ayant trouvé la quantité d'eau suffisante, j'ai levé mon ancre et j'ai gouverné pour passer les Chevaux de Frise, ce que j'ai fait très heureusement. Après les avoir doublés, j'ai gouverné au S.O pour gagner le mouillage de Chester où j'ai laissé tomber l'ancre à 4 heures par 5 brasses, fond de vase, le quai Chester au N.O. 1/4 N, la pointe Thompson à l'Est, la pointe Marcus Hook à O.S.O. *L'Ariel* a mouillé un peu en avant de moi.

Mercredi 23 mai 1781

Dans la journée, *Ariel* a travaillé à refaire son eau. Les vents ont régné de la partie de l'E.N.E grand frais. J'ai fait filer 50 brasses de câble. Il a monté un bâtiment américain à trois mâts venant de la Havane qui m'a salué de cinq coups de canon. Je lui en ai en ai remis un.

Jeudi 24 mai 1781

Les vents à l'Est, variables à l'E.N.E très gros frais. A 5 heures du matin, j'ai appareillé ainsi que la frégate *Ariel*, gouvernant à O.S.O, au S.O et au Sud, suivant les sinuosités de la rivière, ayant deux ris de pris dans chaque hunier. A 10 heures 3/4, le flot était dans toute sa force et les vents forçant de la partie de l'Est, le pilote a fait mouiller par 6 brasses, fond de sable, par le travers de Moris Listons Land, la pointe Bombay Hook au S.S.E, la pointe Cohansay à l'E.S.E. 1/2 Sud, Moris Listons au S.S.O. 1/2 Sud. Le vent a continué à souffler avec violence, de la partie de l'E.N.E. Sur les 7 heures du soir, il y a eu un orage très violent et qui a duré plusieurs heures.

Vendredi 25 mai 1781

Les vents ont régné dans la matinée, de la

partie de l'Est gros frais, le temps sombre et pluvieux. J'ai appareillé le cap au S.S.O. A 2 heures 1/2, au S.O. A 3 heures au S. 1/4 S.E. A 4 heures, les vents étant venus au Sud et au S.E, j'ai été obligé de mouiller par le travers de Bombay Hook, par six brasses, fond de vase noire, la pointe Bombay Hook à O. 1/4 S.O, la pointe Cohansay à l'Est 1/2 Sud.

Le vent a calmé plat sur le soir. Dans la nuit, il a passé des bâtiments qui ont rapporté avoir eu connaissance de deux bâtiments ennemis dehors et un d'eux venant de la Havane, a donné la nouvelle que Pensacola avait été pris par les Espagnols.

Samedi 26 mai 1781

Les vents de la partie du N.N.O faibles. A 9 heures, j'ai fait signal à *l'Ariel* d'appareiller et j'ai mis sous voiles, le cap au S.S.E, au S.E. 1/4 S et au S.E. Au coucher du soleil, j'ai relevé le cap May au S.E. 1/4 E et la tour du cap James au S. 1/4 S.E. A 7 heures 3/4, le flot commençant à se faire sentir et le vent ne permettant pas de refouler, le pilote a fait mouiller par six brasses, fond de sable vasard, dans le N. 1/4 N.O de la tour, à 6 lieues entre les bancs de Brandywine et Brown. A 8 heures, les vents ont passé au S.S.E.

Dimanche 27 mai 1781

Les vents au S.O petit frais. A 3 heures 1/2 du matin, j'ai viré à pic et à 4 heures 15 minutes, j'ai mis sous voiles. J'ai couru plusieurs bords pour gagner le milieu du chenal entre les bancs de Brandywine et Brown. J'ai ensuite gouverné au S.E. A 7 heures 1/2, le flot étant commencé et les vents ayant passé au S.S.E, j'ai mouillé par 10 brasses, fond de vase, Pilot Town au S. 1/4 S.O, la tour du cap James au S. 1/4 S.E, le cap May à l'E.N.E.

A 2 heures après midi, au commencement de jusant, j'ai mis sous voiles. J'ai couru

quelques bords pour m'élever; les vents étaient au Sud. A 4 heures, étant sous le cap James, j'ai mis en travers au vent pour faire mettre à terre, le sieur Fisher, pilote major de la Delaware qui a piloté avec la plus grande attention.

A 4 heures 1/2, mon canot étant de retour, je l'ai embarqué et j'ai fait servir, le cap à l'E. 1/4 S.E pour doubler les bancs.

Lorsque j'ai eu amené la tour à l'Ouest, j'ai gouverné à l'Est et j'ai relevé la tour du cap James à Ouest 2° Sud et le cap May au N.N.O 2° Ouest d'où j'ai pris mon point de départ par 38° 49' de latitude et 77° 5' de longitude occidentale. A 7 heures, j'ai fait signal à *l'Ariel* de gouverner à l'E.N.E. J'ai cargué la misaine pour l'attendre.

Lundi 28 mai 1781

Les vents de la partie du Sud joli frais. A minuit, j'ai mis le cap au N.E. 1/4 E et à 4 heures du matin, au N.E. Depuis hier au soir, moment du relèvement, jusqu'à midi, la route m'a valu le N.E. 1/4 E. Chemin : 29 lieues 1/2. J'ai observé : 39° 41'. Longitude assurée : 75° 36', ce qui me met à 14 lieues dans l'Est de l'entrée de Berniques. A 2 heures, j'ai eu connaissance d'une voile dans le Nord. J'ai arrivé au N. 1/4 N.E et au N.N.E pour la chasser. J'ai reconnu un bateau qui a pris chasse au N.N.E. Je l'ai chassé jusqu'à 6 heures, le gagnant un peu mais n'ayant pas l'espoir de le rejoindre avant la nuit et m'éloignant beaucoup de *l'Ariel*, j'ai levé chasse et peu après, j'ai mis en travers tribord au vent, pour attendre *l'Ariel*. J'ai fait sonder et trouvé 29 brasses, fond de sable. Le vent fraîchissant, j'ai fait prendre un ris dans chaque hunier. A la même heure, j'ai eu connaissance de la terre de Long Island dans la partie de Southampton. A 7 heures 1/2, *l'Ariel* m'ayant joint, j'ai arrivé au N.E. 1/4 E sous les huniers. A 10 heures, j'ai sondé par 26 brasses, fond de sable fin. J'ai amené les huniers sur le ton. A minuit, j'ai sondé par

25 brasses.

Mardi 29 mai 1781

J'ai sondé de minuit à 4 heures par 25, 22 et 20 brasses, le cap au N.E sous petites voiles, le vent au S.O joli frais. Au jour, j'ai eu connaissance de la pointe Montuk au N.O, Block Island au N.E. 1/4 E. J'ai gouverné pour passer entre Block Island et la pointe Judith et sur les neuf heures, j'ai filé 10 noeuds sous les huniers. A midi, j'ai relevé la tour de Connanicut au N.E 1/4 N, la pointe Judith au Nord 1/2 O, la pointe de l'Est de Block Island au S.S.E. 1/2 Sud.

Lorsque j'ai été en vue de l'escadre, j'ai mis mon numéro et j'ai diminué de voiles. A 1 heure 1/2, j'ai mouillé en avant du *Duc de Bourgogne*, par 10 brasses, fond de vase noire, la pointe Brentons au S. 1/4 S.O, les Dumplins à O.S.O, l'île Race au N.O. 1/4 N. J'ai salué le pavillon de Mr le comte de Barras, chef d'escadre, commandeur de St Louis, de trois "Vive le Roi". J'ai affourché avec une grosse ancre S.E et N.O.

Mercredi 30 mai 1781

Les vents ont régné de la partie de l'Ouest petit frais. Le bâton des signaux a signalé une voile.

Jeudi 31 mai 1781

Les vents ont régné dans la matinée, de la partie du Nord petit frais et ils ont passé au S.O dans l'après-midi. Il y a eu conseil de guerre à bord du général, composé de tous les officiers généraux et brigadiers de l'armée de terre et des capitaines commandant les vaisseaux de ligne. A 11 heures, le général a fait signal à l'escadre, de se tenir prête à appareiller. A 2 heures, j'ai levé l'ancre du N.O et je me suis halé plus en tête de la rade pour être plus en appareillage. A 5 heures 1/2, j'ai été amarré, la pointe Brentons me restant au Sud, celle de Dumplins à O.S.O. 1/2 Sud.

Vendredi 1er juin 1781

Les vents ont régné de la partie du S.O petit frais. On a signalé deux voiles dehors. Il est entré un brick. J'ai eu ordre de décharger une partie des farines et biscuits que j'ai apportés de Philadelphie. En conséquence, j'ai débarqué dans la matinée, 860 quarts de farine ou biscuits. J'ai dévergué mes voiles et j'en ai mis de nouvelles. J'ai mis à bord, les pièces de mon second plan d'eau et celles de la cale aux vins. J'ai fait 20 tonneaux d'eau dans l'après-midi et embarqué 20 quarts de salaisons et 50 quintaux de légumes.

Samedi 2 juin 1781

J'ai embarqué dans la matinée, 36 quarts de salaisons destinés pour *l'Astrée* et j'ai fini de remplir d'eau, les pièces de la cale au vin et une partie de celles de mon second plan. Les vents ont régné dans la matinée, de la partie du N.E, le temps sombre et pluvieux. A midi, la brise s'est élevée de la partie du S.S.O. J'ai embarqué par ordre du général, 50 hommes de la légion de Lauzun, 2 mineurs, des outils et des caisses d'artifices et j'ai reçu ordre d'appareiller pour une mission particulière. En conséquence, à 4 heures, j'ai mis à bord ma chaloupe qui a été relevée hier et j'ai désafourché. Les vents ayant passé au N.E, à 7 heures, j'ai appareillé sous les huniers. Au même moment, on a signalé une voile. A 8 heures, ayant amené la tour de Connanicut à O.N.O, j'ai fait gouverner au S.S.E. Ayant fait quatre lieues à cette route, j'ai fait gouverner au S.E. 1/4 S. A 10 heures, les vents de la partie du N.E joli frais, le temps beau, la mer belle.

Dimanche 3 juin 1781

A 2 heures, j'ai sondé par 31 brasses, fond de sable, le vent au N.N.E, le temps très brumeux. A 6 heures, sondé par 45 brasses, fond de vase. J'ai fait gouverner à

l'Est. A 10 heures, le vent ayant fraîchi, j'ai fait prendre un ris dans chaque hunier. Depuis hier, la route m'a valu le S.E. 1/4 E. 3° Sud. Chemin : 33 lieues 1/2. J'ai observé : 40° 30'. Longitude assurée : 71° 43'. Suivant ce point, je m'estime à l'Ouest de la pointe du Sud des bancs de Nantucket. A 1 heure, j'ai sondé et trouvé 32 brasses, fond de sable, ce qui me fait supposer que je suis plus Est que mon estime, ce que j'attribue aux courants qui portent quelquefois dans cette partie, avec rapidité. J'ai continué la route de l'Est. A 4 heures, sondé par 35 brasses, fond de sable fin. A 6 heures, sondé par 42 brasses, sable vasard. A 9 heures, les vents ont adonné. J'ai gouverné à l'E.N.E sous toutes voiles.

Lundi 4 juin 1781

A minuit, sondé par 42 brasses, fond de sable piqué de noir. A 7 heures, les vents se sont halés au N.N.E. Gouverné au plus près du vent bâbord amures, le temps beau, la mer belle. Depuis hier, la route m'a valu l'E. 1/4 N.E. 2° Nord. Chemin : 43 lieues 1/2. J'ai observé : 41°. Longitude assurée : 69°. A 1 heure, j'ai sondé par 32 brasses, fond de sable fin piqué de noir. Les vents ayant adonné, j'ai gouverné au N.E. 1/4 E. A 2 heures, j'ai eu connaissance de deux voiliers au vent restant au N.O. 1/4 N. J'ai viré de bord, le cap au N.O pour en prendre connaissance. A 3 heures, j'ai reconnu un bâtiment à trois mâts et un brick qui ont pris le même bord que moi. J'ai continué à serrer le vent. Ces bâtiments s'apercevant que je les gagnais, se sont fait des signaux d'après lesquels le bâtiment à trois mâts a pris les amures sur bâbord et le brick a continué la bordée de O. 1/4 N.O. A 5 heures, étant à peu près dans les eaux du bâtiment à trois mâts, j'ai pris les amures sur bâbord, le cap au N.E. 1/4 Nord pour le chasser. A 5 heures 1/2, j'ai eu connaissance à 3 lieues

au vent, d'un bâtiment qui m'a paru fort grand et démâté de son grand mât de hune, courant les amures à tribord. Le bâtiment que je chassais m'a empêché de virer pour tâcher d'en prendre connaissance. A 9 heures, ayant joint ce navire, je lui ai tiré un coup de canon pour le faire mettre en travers, ce qu'ayant fait, je l'ai envoyé visiter. Il s'est trouvé américain, venant de la Grenade d'où il est parti le 13 mai, allant à Portsmouth. Le brick qui était avec lui est une prise qu'il a fait il y a 10 jours, allant de ... à Halifax. Il m'a dit qu'une escadre française était arrivée à la Martinique et les prisonniers anglais que j'ai fait venir à mon bord m'ont dit qu'ils avaient ouï dire avant leur départ, qu'il y avait eu un combat naval près de la Martinique dont ils ignoraient les détails et l'issue. J'ai resté en travers jusqu'à minuit. J'ai fait sonder et j'ai trouvé 45 brasses, fond de sable.

Mardi 5 juin 1781

Les vents au N.N.O bon frais, la mer très houleuse. A 1 heure, j'ai fait servir, le cap au N.E et N.E. 1/4 E. Depuis hier, la route estimée m'a valu le N.E. 1/4 E. 4° N. Chemin : 29 lieues 1/2. J'ai observé : 41° 52'. Longitude assurée : 67° 22'. J'ai eu 30' de différence de mon estime à ma hauteur, ce que j'attribue aux courants dont il est impossible dans ce parage, de connaître la vitesse et la direction, étant soumis à des changements très fréquents, ce qui rend cette navigation très dangereuse par le voisinage des hauts fonds du banc St George sur lesquels on est porté quelquefois avec une rapidité extrême. A 1 heure, j'ai fait sonder par 90 brasses. J'ai pris les amures sur tribord, le cap à Ouest et à O. 1/4 S.O. A 4 heures, sondé par 60 brasses. J'ai continué la bordée de l'Ouest jusqu'à 7 heures que j'ai pris celle du Nord. En virant, j'ai sondé par 58 brasses, fond de sable très fin mêlé de

coquilles brisées.

Mercredi 6 juin 1781

A 2 heures du matin, les vents ayant passé au Nord, j'ai pris chapelle et j'ai mis le cap à O. 1/4 N.O. A la même heure, sondé par 45 brasses, fond de gravier. A 4 heures, sondé par 55 brasses, fond de sable fin mêlé de coquilles brisées. A 4 heures 1/2, calme plat jusqu'à 7 heures que la fraîcheur est venue du N.E. J'ai gouverné au N.O. A 10 heures, sondé par 45 brasses, fond de gros cailloux. A 11 heures, j'ai eu connaissance d'une voile sous le vent. J'ai arrivé au N.O. 1/4 O pour la mieux reconnaître. A 11 heures 1/2, j'ai vu que c'était un brick qui faisait l'O.N.O.

Depuis hier, la route estimée m'a valu l'O. 1/4 N.O. 1° Nord. Chemin : 14 lieues 1/3. J'ai observé : 42° 4'. Longitude assurée : 68° 29'. J'ai eu 22 minutes de différence au Sud, ce qui m'a déterminé à midi, à mettre le cap au Nord pour me mettre en latitude du cap Anne. Les vents à l'Est petit frais, le temps clair, la mer belle. Le vent a calmé en passant au S.S.E.

Jeudi 7 juin 1781

A minuit, ayant fait 12 lieues depuis midi à la route du Nord, j'ai fait sonder. On a filé 100 brasses sans trouver fond. J'ai fait gouverner à O. 1/4 N.O. A 5 heures 1/2, j'ai eu connaissance d'une voile à bâbord, courant grand large. Les vents à l'E.S.E bon frais, j'ai tenu le plus près pour lui passer au vent. A 6 heures, ce bâtiment m'ayant reconnu, a viré de bord et a pris les mêmes amures que moi. A 7 heures, étant à portée de canon, je lui ai tiré plusieurs coups de chasse, ce bâtiment s'obstinant à ne pas mettre de couleur. Enfin, l'approchant beaucoup, il a arboré pavillon américain. Je l'ai fait mettre en travers et je l'ai envoyé visiter. C'est un brick parti avant hier de Boston, allant au cap Français. Etant en travers, j'ai eu

connaissance d'une autre voile un peu au vent à moi. J'ai embarqué mes canots et je l'ai chassée. Je l'ai reconnue pour une goélette corsaire. J'ai couru plusieurs bords pour lui gagner le vent. A 9 heures, une de ses deux drisses de pic ayant cassé et s'apercevant que je la joignais, elle a pris le parti d'amener sur moi que mettant pavillon américain. Je l'ai fait mettre en travers et l'ai envoyé visiter. C'est une petite goélette corsaire armée de six canons et de 18 hommes, partie il y a 8 jours de Plymouth, allant croiser sur Halifax. Après avoir bien visité ses papiers, je lui ai permis de continuer sa route. Le vent fraîchissant, j'ai fait prendre deux ris dans chaque hunier et serrer le perroquet de fougue. J'ai gouverné au plus près du vent, les amures à bâbord, le cap au S. 1/4 S.O. A midi, le vent forçant, j'ai fait serrer les huniers. J'ai arrivé lof pour lof sous la misaine et j'ai mis à la cape tribord au vent, capeyant du N.E au N.E. 1/4 E. Depuis hier, la route m'a valu l'O.N.O. 4° Ouest. Chemin : 22 lieues 1/2. Latitude estimée : 42° 23'. Longitude assurée : 68° 54'.

Les vents ont continué de souffler avec force, de la partie de l'E.S.E, le temps pluvieux et la mer grosse. A 6 heures, j'ai eu connaissance de deux bâtiments courant à l'O.N.O.

Vendredi 8 juin 1781

A minuit, j'ai arrivé lof pour lof sous la misaine et j'ai remis à la cape bâbord au vent jusqu'à 8 heures du matin que j'ai viré vent arrière pour remettre à la cape tribord au vent, le temps très couvert, la mer grosse, les vents variant de l'Est à l'E.N.E. A 11 heures du matin, j'ai eu connaissance de deux bâtiments à trois mâts sous le vent à moi. J'ai arrivé au S.O sur celui qui était de l'avant pour le mieux reconnaître. A 11 heures 1/2, m'apercevant que ce bâtiment arrivait

vent arrière et prenait chasse et craignant que ce ne fut quelque bâtiment du convoi français attendu à Boston, j'ai mis en travers et je lui ai fait des signaux d'après lesquels, j'ai mis ma couleur que j'ai assurée. Ce bâtiment continuant à faire route, j'ai mis les amures sur tribord, le cap à l'O.N.O sous les deux huniers et la misaine.

Depuis hier, la route m'a valu le N.O. 5° Nord. Chemin : 6 lieues. Latitude estimée : 42° 37'. Longitude assurée : 69° 10'. A 4 heures, j'ai fait sonder par 105 brasses. J'ai mis le cap à l'O. 1/4 N.O. A 10 heures, les vents ont passé à O.S.O. Gouverné au N.O.

Samedi 9 juin 1781

A minuit, j'ai fait sonder par 110 brasses sans trouver fond. A la même heure, j'ai pris les amures sur tribord, le cap au S.S.O, les vents à l'Ouest petit frais. A 8 heures du matin, j'ai sondé par 95 brasses, fond de vase noire.

J'ai eu connaissance à 9 heures, d'un bâtiment à trois mâts courant la bordée du Nord. A 10 heures, on a découvert la terre du haut des mâts, restant de l'avant. A 11 heures 1/2, les vents ayant passé à O.S.O, j'ai pris les amures à bâbord, le cap au N.O. Depuis hier, la route estimée m'a valu l'O.S.O. 4° Ouest. Chemin : 22 lieues 1/2. J'ai observé : 45° 15'. Longitude assurée : 70° 42'. Par la hauteur observée et la vue de la terre, je me trouve plus Est de 15 lieues que la frégate. A 1 heure 1/2, j'ai mis ma couleur et l'ai assurée d'un coup de canon. Peu après, ce bâtiment a mis pavillon de Normandie et ensuite pavillon blanc, ce qui m'a fait juger que ce bâtiment faisait partie du convoi attendu. A 2 heures 1/4, j'ai viré de bord, le cap à Ouest, les vents de la partie du N.N.O très faibles. Peu après, ils sont revenus à Ouest. J'ai gouverné au S.S.O. A 4 heures, j'ai relevé le cap Anne au N.O. 1/2 Nord, la pointe Alderton à O.S.O. 1/2 Sud.

Les vents ont varié de 4 à 8 heures du Ouest à O.N.O et à N.O presque calmes. J'ai tenu sur les bords toute la nuit.

Dimanche 10 juin 1781

Au jour, les vents se sont élevés de la partie de l'O.N.O joli frais. J'ai relevé le cap Anne au N.N.E. J'ai couru la bordée du Nord jusqu'à une demie lieue de terre, puis j'ai pris celle du S.O qui m'a rapproché beaucoup du bâtiment français en vue. A 10 heures, le vent a calmé. J'ai eu connaissance de plusieurs bâtiments français et portant flamme, dans la rade de Nantasket. A 11 heures, étant près du vaisseau marchand, j'ai envoyé un canot à son bord. Il m'a dit être le *Louis Auguste*, faisant partie du convoi du *Sagittaire*, qu'il avait mouillé avec ce bâtiment, les frégates *l'Astrée* et la *Concorde*, le 7 devant Boston, mais que le vent ayant forcé et ses câbles ayant cassé, il avait mis sous voiles avec le vaisseau le *Stanislas*.

A midi, calme plat. A 2 heures, la brise s'est élevée de la partie du S.O. J'ai couru bord sur bord pour entrer dans la rade de Nantasket, jusqu'à 4 heures 1/2 que le jusant prenant beaucoup de force, j'ai été forcé de mouiller dans la passe, par le travers du fanal, par 10 brasses, fond de gros sable et cailloux. Le fanal au N.E. 1/4 E, la pointe Alderton au S.E. 1/4 E, la pointe Sud de l'île George à Ouest, la pointe Ouest de l'île de Nantasket au S.O. 1/4 Ouest.

Je me suis rendu à bord de Mr de La Pérouse, capitaine de vaisseau, commandant *l'Astrée* de 40 canons, sous les ordres duquel je me suis rangé d'après ceux que j'en avais reçu de Mr de Barras, commandant l'escadre du Roi à Newport. J'ai trouvé dans la rade de Nantasket, le vaisseau le *Sagittaire* de 56 canons, commandé par Mr de Monluc, lieutenant de vaisseau, la frégate la *Concorde* de 32 canons, commandée par Mr de Tanouarn,

lieutenant de vaisseau, et plusieurs flûtes du Roi et bâtiments marchands arrivés de France sous l'escorte du *Sagittaire*.

Lundi 11 juin 1781

A 2 heures après midi, au commencement de flot, la brise s'étant élevée de la partie du S.O, j'ai appareillé pour remonter à Boston suivant les ordres de Mr de La Pérouse. Etant dans la passe entre l'île George et l'île Lowels, le *Sagittaire* qui sortait de la rade de Nantasket a porté sur moi. Ne pouvant passer ensemble, ce passage étant très étroit, j'ai fait venir sur tribord, préférant m'échouer sur un fond mou que d'aborder ce vaisseau, du moins de cette manoeuvre. Il m'a doublé sans me toucher. J'ai travaillé tout de suite à faire passer des canons de l'arrière pour égaliser mon tirant d'eau et j'ai fait porter une ancre à jet au milieu du chenal, à l'aide de laquelle je me suis promptement remis à flot, sans que la frégate n'ait en aucune manière souffert dans cet échouage. A 4 heures, j'ai fait route pour Boston. J'ai laissé passer *l'Astrée* de l'avant, dont j'ai salué le guidon de commandement d'un "Vive le Roi". A 5 heures, j'ai mouillé dans le port par 6 brasses, fond de vase, le fort Hill à O.S.O, le château au S.E. 1/4 E, l'île du Gouverneur à l'E.S.E. J'ai affourché avec une petite ancre S.E et N.O.

Mardi 12 juin 1781

Les vents ont régné à Ouest joli frais, le temps beau. J'ai envoyé ma chaloupe à terre pour la faire radouber.

Mercredi 13 juin 1781

Les vents au S.O bon frais, le temps beau. A 4 heures après midi, les frégates la *Gentille* et *l'Ariel*, commandées par Messieurs de Tromelin et de Capellis, lieutenants de vaisseaux, ont mouillé dans ce port, venant de Newport. Il est également entré un bâtiment de transport faisant partie du

convoi.

Jeudi 14 juin 1781

Les vents au S.O joli frais, le temps beau. Dans l'après-midi, il est parti un brick et un bâtiment à trois mâts américain.

Vendredi 15 juin 1781

Les vents au S.O bon frais, le temps sombre et pluvieux. Il est entré dans la journée, un bâtiment à trois mâts, américain venant de Bilbao et un brick français du convoi qui avait relâché à Marblehead.

Samedi 16 juin 1781

Les vents ont régné de la partie de l'Ouest, variables au N.O. J'ai commencé à faire mon eau.

Dimanche 17 juin 1781

Les vents ont varié dans la journée par un orage. Il est sorti un brick américain et il est entré un bâtiment français du convoi qui avait relâché à Portsmouth, ainsi qu'une prise anglaise faite par un corsaire américain. J'ai embarqué cinq chaloupes d'eau.

Lundi 18 juin 1781

Les vents ont régné de la partie du Sud et du S.O très faibles. Il est entré un bâtiment du convoi, à trois mâts, ainsi qu'un corsaire américain. J'ai embarqué 35 barriques de vin et du bois de chauffage.

Mardi 19 juin 1781

A 9 heures du matin, les vents ayant forcé au N.O, deux grelins que j'avais mariés pour tenir ma petite ancre ont cassé. J'ai mouillé mon ancre d'affourche et j'ai chassé d'une demie encablure à peu près. Dans l'après-midi, je me suis amarré, ayant viré sur ma grande touée et filé de mon ancre d'affourche.

Mercredi 20 juin 1781

Les vents ont régné de la partie du O.N.O petit frais, beau temps.

Jeudi 21 juin 1781

Les vents ont régné de la partie du N.N.O bon frais. Il est parti un bâtiment à trois mâts et un brick américain.

Vendredi 22 juin 1781

Les vents ont régné de la partie de l'Ouest gros frais, beau temps.

Samedi 23 juin 1781

A ... du matin, le général a fait signal de désafourcher et à 10 heures, il a fait celui de mettre sous voiles. la *Gentille* a fait le même signal aux six bâtiments du convoi destinés pour Newport, qu'elle est chargée d'escorter avec *l'Ariel*. A 10 heures 1/4, j'ai mis sous voiles sous le petit hunier et le perroquet de fougue et j'ai fait route pour sortir. A 1 heure, étant en dehors de la pointe Alderton, j'ai mis en travers comme *l'Astrée* pour attendre la *Gentille* et les bâtiments de transport. A 2 heures 3/4, ces bâtiments ayant rallié, nous avons fait servir sous les huniers, le cap à l'E. 1/4 S.E et à l'E.S.E, les vents au N.N.E très faibles. Continué la même route toute la nuit à très petites voiles, le vent presque calme.

Dimanche 24 juin 1781

A la pointe du jour, *l'Astrée* m'a donné ordre de chasser une voile qui me restait par le travers au vent. J'ai tenu le plus près, toutes voiles dehors, le cap au N.N.E, les vents au N.O très faibles. A 4 heures, ce bâtiment qui courait la bordée du O.S.O, a pris les amures à bâbord. A 4 heures 1/2, il les a repris sur tribord. Le commandant m'a fait signal de virer et j'ai mis ma couleur comme *l'Astrée* qui a assurée la sienne d'un coup de canon. Ce bâtiment a mis pavillon américain qu'il a assuré et il a continué à prendre chasse. J'ai couru plusieurs bords pour le rapprocher. A 7

heures, je lui ai livré plusieurs coups de canon pour le faire diminuer de voiles mais les boulets ne l'atteignant pas, il a continué à se laisser chasser. A 9 heures, l'approchant beaucoup, il a pris le parti d'arriver sur moi. Je l'ai fait mettre en travers. C'est un corsaire américain du port de Salem, montant 20 canons, où il se rend. Il rentre de croiser sur la côte d'Irlande où il a fait sept prises. *L'Astrée* m'a donné ordre de le faire visiter, ce que j'ai fait et j'ai envoyé mon canot lui rendre compte des avis qu'il m'a donnés. A 10 heures 1/2, le commandant m'a fait dire par le retour de mon canot, de mettre le cap à l'E. 1/4 N.E pour aller prendre connaissance du cap Sable. Le corsaire américain a salué de cinq coups de canon. *L'Astrée* lui en a rendu trois. Il a fait route. A midi, j'ai relevé le cap Cod au Sud 1/2 Est et j'ai observé 42° 24' d'où j'ai pris mon point de départ par 72° de longitude occidentale du méridien de Paris. A 10 heures du matin, nous avons perdu la *Gentille* et son convoi, de vue. Elle faisait le Sud, ayant doublé le cap Cod à 11 heures. Calme jusqu'à 2 heures que la brise s'est élevée de la partie de l'O.S.O. Gouverné à l'E. 1/4 N.E.

Lundi 25 juin 1781

Les vents au N.O petit frais, le cap à l'E. 1/4 N.E, toutes voiles dehors. A 9 heures 1/2, *l'Astrée* a signalé une voile de l'avant et celui de chasser au S.E, ce que j'ai fait en me couvrant de voiles. Depuis hier, la route m'a valu l'E. 1/4 N.E. 2° 30' Nord. Chemin : 43 lieues 1/2. J'ai observé : 42° 56'. Longitude assurée : 69° 9'. A midi, j'ai gouverné au S.E. 1/4 S. A 5 heures, j'ai remis le cap à l'E.S.E, le bâtiment chassé ayant pris cette route.

Mardi 26 juin 1781

A 1 heure du matin, nous avons joint le bâtiment chassé qui s'est trouvé un

bâtiment américain parti de Cadix depuis 44 jours, allant à Boston. Je l'ai envoyé visiter d'après l'ordre que m'en a donné *l'Astrée*. En conséquence, j'ai mis en travers. Ce bâtiment a rapporté que les Anglais étaient entrés à Gibraltar le 12 avril au nombre de 29 vaisseaux de guerre, que les Espagnols avaient totalement détruit la ville et que les Anglais avaient été obligés de se retirer à la pointe d'Europe, que l'escadre espagnole était sortie le 1er de mai et les Anglais quelques jours après, de Gibraltar.

A 2 heures 1/2, j'ai fait servir, le cap au N.E. 1/4 E, les vents à O.S.O petit frais. A 9 heures, *l'Astrée* a fait signal de gouverner au N.N.E. A 10 heures, elle a fait signal de mettre en panne et a envoyé un canot à mon bord pour me donner le lieu de rendez-vous en cas de séparation. A 11 heures, nous avons fait servir, le cap au N.N.E, toutes voiles dehors. A la même heure, j'ai eu connaissance de la terre que j'ai reconnue pour le cap de Sable de l'Acadie. Depuis hier, la route m'a valu l'Est 1/2 Nord. Chemin : 28 lieues. J'ai observé : 43° 1'. Longitude assurée : 67° 15'. A midi, j'ai relevé le cap de Sable au Nord, à six lieues de distance. Je me suis trouvé par la vue de la terre, 40' plus à l'Est que la frégate. A 2 heures, *l'Astrée* ayant eu connaissance d'une voile, à tenu le vent pour la chasser mais l'ayant reconnue pour bateau de pêche, elle m'a fait signal d'arriver au N.N.E, ce que j'ai fait sous toutes voiles, les vents au Ouest joli frais. A 4 heures, *l'Astrée* a retenu le vent et a mis pavillon anglais. Le bateau poursuivi est venu à son bord. Elle a mis en panne. J'en ai fait autant. Sous le vent à elle, j'ai sondé par 26 brasses, fond de sable. A 5 heures, *l'Astrée* a fait signal de faire servir, le cap à l'E.S.E. A 7 heures, mis le cap à l'Est.

Mercredi 27 juin 1781

Calme, le temps très novuste³. Dans la matinée, la fraîcheur a varié de plusieurs pointes du compas, du N.O au Sud en passant par l'Ouest. A 11 heures, elle s'est fixée au Ouest petit frais. Depuis hier, la route m'a valu le N.E. 1/4 E. Chemin : 19 lieues. Latitude estimée : 43° 32'. Longitude assurée : 66° 38', ce qui me met à 11 lieues dans le S.E. 1/4 E du Port à l'Ours. A midi, mis le cap à l'E. 1/4 N.E. A 10 heures, nous avons pris les amures sur tribord, le cap au S. 1/4 S.O, les vents à l'E.S.E bon frais, ayant pris un ris de chasse dans les huniers.

Jeudi 28 juin 1781

A 1 heure après minuit, viré de bord, le cap au N.E. 1/4 N. *L'Astrée* ayant manqué à virer, j'ai diminué de voiles pour l'attendre. Au jour, les vents ont un peu calmé et il s'est élevé une brume des plus épaisses. Depuis hier, la route m'a valu le S. 1/4 S.E. Chemin : 16 lieues. Latitude estimée : 42° 42'. Longitude assurée : 66° 16'. A midi, viré de bord, le cap au N.E. 1/4 E. Les vents au S.E, la brume très épaisse. Je me fais par ce point, à 28 minutes dans le S.E. 1/4 E du cap de Sable.

Vendredi 29 juin 1781

Les vents de la partie de l'O.S.O très faibles, le temps très brumeux, le cap à l'E. 1/4 S.E. Depuis hier, la route m'a valu l'Est 5° Nord. Chemin : 21 lieues. Latitude estimée : 42° 47'. Longitude assurée : 64° 48', ce qui me met à 39 lieues dans le S.O de la pointe de l'Ouest de l'île de Sable. A 9 heures du soir, nous avons pris les amures à bâbord, les vents de la partie du Sud presque calmes, la brume très épaisse au point d'être obligés de nous héler sans cesse, *l'Astrée* et moi, pour ne pas nous perdre. A 10 heures, j'ai fait chapelle ainsi

³ Déformation du terme "non-vue" qui à l'époque, désignait une brume si épaisse qu'on ne pouvait découvrir le parage où on était.

que *l'Astrée*. J'ai repris les amures sur tribord.

Samedi 30 juin 1781

Les vents de la partie du S.S.E, variables au S.E, presque calmes, la brume très épaisse. Depuis hier, la route m'a valu l'E.N.E. 4° 30' Nord. Chemin : 8 lieues. Latitude estimée : 42° 58'. Longitude assurée : 64° 18', ce qui me met à 32 lieues dans le S.O. 1/2 Sud de la pointe de l'Ouest de l'île de Sable. Dans l'après-midi, les vents n'ont fait que varier et presque calmes, la brume très épaisse. A 9 heures 1/2, nous avons pris les amures sur tribord, le cap à l'E. 1/4 N.E, les vents s'étant décidés au S.S.E.

Dimanche 1er juillet 1781

Les vents de la partie du S.S.E très faibles, le temps très brumeux, le cap à l'Est. A 6 heures du matin, le vent a fraîchi au Sud. A 10 heures, j'ai mis en panne ainsi que *l'Astrée* pour sonder. J'ai filé 150 brasses sans trouver fond. A 11 heures, le vent fraîchissant beaucoup et la brume très épaisse, nous avons pris deux ris dans chaque hunier. A midi, le vent forçant, j'ai eu mes deux huniers déchirés. J'ai fait des signaux d'incommodité pour faire connaître à *l'Astrée* que je ne pouvais faire de la voile. Elle a fait le signal de se mettre à la cape tribord au vent, ce que j'ai fait sous la misaine et l'artimon. A 1 heure, j'ai cargué la misaine et mis à la cape au petit foc et une demie heure après, à la cape à sec. Le vent étant de la plus grande force et la mer très grosse, j'ai recalé mes mâts de perroquet. A 2 heures, les vents ont passé au S.S.O avec la même violence. Depuis hier, la route m'a valu l'Est 5° Sud. Chemin : 31 lieues. Latitude estimée : 42° 48'. Longitude assurée : 62° 8', ce qui me met à 24 lieues dans le Sud de la pointe de l'Est de l'île de Sable. A 6 heures, les vents ont passé au S.O et à O.S.O en mollissant un peu. A 6 heures 1/2, *l'Astrée* a fait signal de

faire servir, le cap à l'E.S.E sous la misaine. J'ai largué aussi le perroquet de fougue et j'ai travaillé à envergner deux nouveaux huniers. A 8 heures 1/2, gouverné à l'E. 1/4 S.E. A cette heure, le vent avait beaucoup calmé et la mer commençait à tomber.

Lundi 2 juillet 1781

Les vents à Ouest petit frais, le cap à l'Est, le temps très brumeux. Depuis hier, la route m'a valu l'E. 1/4 N.E. 4° Est. Chemin : 36 lieues 1/3. Latitude estimée : 43° 8'. Longitude assurée : 59° 40', ce qui me met à 43 lieues dans l'E.S.E de Sable. A midi et demi, nous avons mis en travers pour sonder. Nous avons filé 150 brasses sans trouver fond. A 1 heure, mis le cap au N.E. 1/4 E et à 4 heures, à l'E.N.E. Les vents au S.O très faibles, la brume très épaisse.

Mardi 3 juillet 1781

Les vents de la partie du S.O presque calmes, la brume très épaisse. A 10 heures, on a cru entendre des coups de canon assez près. *L'Astrée* m'a crié de prendre les amures sur bâbord, le cap au S.O, ce que j'ai fait. Nous n'avons pas tardé à reconnaître que c'était des coups de tonnerre que nous avions pris pour du canon. A midi, l'orage s'est déclaré mais il s'est passé avec une pluie abondante qui a fait tomber la brume. Nous avons amené les huniers pendant l'orage et les vents à 1 heure, étant revenus de la partie du S.O, j'ai remis le cap comme *l'Astrée*, au N.E. 1/4 E. Depuis hier, la route m'a valu le N.E. 4° Est. Chemin : 30 lieues 2/3. Latitude estimée : 44° 8'. Longitude assurée : 58° 5', ce qui me met dans l'Est de l'île de Sable, à 60 lieues. A 4 heures 1/4, la brume s'est élevée, aussi épaisse qu'elle l'était ce matin.

Mercredi 4 juillet 1781

A 4 heures du matin, *l'Astrée* m'a crié de

gouverner au N. 1/4 N.E. A 6 heures du matin, sondé par 140 brasses sans fond, les vents de la partie de l'Est, presque calmes. Depuis hier, la route m'a valu le N. 1/4 N.E. 4° Est. Chemin : 23 lieues 1/3. Latitude estimée : 45° 15'. Longitude assurée : 57° 38', ce qui me met à 39 lieues dans le S.O, quelques degrés Ouest du cap Raze de l'île de Terre Neuve, la brume toujours très épaisse. A 4 heures 1/2, elle s'est un peu élevée. A 6 heures, sondé par 70 brasses, fond de gravier et à 8 heures, par 45 brasses, fond de sable. Nous avons couru sous les huniers jusqu'à minuit que nous avons pris le bord du Sud.

Jeudi 5 juillet 1781

Les vents au S.S.E petit frais, le temps brumeux. A 4 heures du matin, nous avons pris le bord du Nord, portant au N.E, après avoir sondé par 40 brasses, sous les huniers. A 10 heures, nous avons mis en travers jusqu'à midi que nous avons fait servir, le cap au N. 1/4 N.E sous très petites voiles. Depuis hier, la route m'a valu le N. 1/4 N.O. Chemin : 11 lieues. Latitude estimée : 45° 49'. Longitude assurée : 57° 46', ce qui me met à 27 lieues dans le S.O du cap Ste Marie de l'île de Terre Neuve. A 7 heures 1/2, sondé par 44 brasses, fond de sable jaune. A 9 heures, le vent ayant beaucoup fraîchi, nous avons amené les huniers à mis mâts, le cap au N.N.E, le temps très brumeux.

Vendredi 6 juillet 1781

A minuit, pris les amures sur bâbord, le cap au S. 1/4 S.E. A 1 heure, *l'Astrée* a pris tous les ris dans les huniers; j'en ai fait autant. A 7 heures du matin, viré de bord lof pour lof, le cap au Nord, le vent de la partie du O.N.O bon frais, le temps pluvieux et brumeux. A midi nous avons eu enfin, une éclaircie qui nous a permis d'avoir la hauteur dont nous étions privés depuis 10 jours. Depuis hier, la route m'a

valu le N. 1/4 N.O. Chemin : 8 lieues 1/2. J'ai observé : 46°. Longitude assurée : 57° 51'. J'ai eu par l'observation, 13' de différence de mon estime à ma hauteur. J'ai sondé par 40 brasses, fond de caillou, ce qui me met sur le banc à Vert. Les vents ayant passé au N.O, nous avons gouverné à O.S.O sous petites voiles. A 2 heures, la brume s'est élevée de nouveau. A 6 heures du soir, dans une éclaircie, *l'Astrée* m'a crié qu'elle avait connaissance d'une voile de l'arrière de nous. Nous avons viré de bord lof pour lof et gouverné sur ce bâtiment que nous avons reconnu être à trois mâts, courant les amures à bâbord, les basses voiles carguées. Une demie heure après, il a pris les amures à tribord sous la même voilure pour venir nous reconnaître. Etant à une demie lieue de l'avant à nous, nous avons pensé que ce pouvait être un corsaire américain. Pour nous en assurer, *l'Astrée* a mis pavillon anglais; j'en ai fait autant. Alors ce bâtiment qui était un corsaire américain de 16 à 18 canons, fraîchement peint et caréné, a pris chasse à l'E.S.E sous toutes voiles. N'ayant plus de doute que ce ne fut un corsaire américain, à 8 heures, nous avons levé chasse et pris les amures sur tribord, le cap au S.S.O. A 9 heures, nous avons pris deux ris dans chaque hunier et viré de bord lof pour lof, gouvernant au Nord.

Samedi 7 juillet 1781

Les vents au O.N.O faibles, le temps pluvieux. A 8 heures, j'ai eu connaissance d'une haute terre par le bossoir de tribord. A 9 heures 1/2, l'ayant bien reconnue pour les îles St Pierre et Miquelon, nous avons viré de bord et mis en panne. J'ai sondé par 80 brasses, fond de roches. J'ai relevé la pointe de Galantry de St Pierre au N. 1/4 N.E, la pointe d'Angrae au N. 1/4 N.O. Par ce relèvement, je ne me trouve que 5 lieues d'erreur dans mon point de longitude à l'Est. Depuis hier midi, il y a eu

cinq lieues de faites au Nord plus que l'estime, ce que l'on attribue aux courants qui portent au Nord dans cette partie. J'ai observé par la hauteur, que la carte de la Cour plaçait les îles de St Pierre et Miquelon 16 minutes plus au Nord qu'elles ne le sont en effet.

Dimanche 8 juillet 1781

Les vents variables du Ouest à O.S.O, le temps très couvert. A 1 heure du matin, nous avons pris les amures à bâbord. Au jour, on a relevé l'île de St Pierre par son milieu au N.E. 3° Est, à 10 lieues. Le vent ayant fraîchi, à 6 heures du matin, j'ai fait serrer les menues voiles. A 8 heures 1/2, pris deux ris dans les huniers et à 10 heures, le troisième ris, le vent à O.S.O gros frais. Sur le midi, le temps s'est éclairci. Depuis hier, la route m'a valu l'Ouest 1/2 Sud. Chemin : 23 lieues. J'ai observé : 46° 28'. Longitude assurée : 59° 45', ce qui me met dans le S.E du cap Raye de l'île de Terre Neuve, à 32 lieues. J'ai eu 8 minutes de différence au Sud, de l'estime à la hauteur. A 8 heures du soir, *l'Astrée* a fait signal de virer. A 9 heures, cargué la grande voile dans un grain. Pendant toute la nuit, il a tombé une pluie abondante, le vent à O.S.O gros frais et par grains.

Lundi 9 juillet 1781

Les vents à O.S.O, le temps brumeux, la mer grosse. A 7 heures du matin, nous avons viré de bord lof pour lof, le cap au N.O. A 9 heures, nous avons repris le bord du Sud et à midi, le bord du Nord. Depuis hier, la route m'a valu le S.O. Chemin : 5 lieues. Latitude estimée : 46° 19'. Longitude assurée : 60° 2'. A midi et demi, la brume s'est dissipée et les vents ont passé à O.N.O et ensuite au N.O bon frais. A 5 heures, j'ai pris deux ris dans les huniers. A 7 heures, j'ai eu connaissance de la terre de l'avant. A la même heure, nous avons pris les amures sur bâbord, le cap à O.S.O.

Mardi 10 juillet 1781

Les vents de la partie du N.O petit frais, le temps beau, la mer belle, le cap à O.S.O. Depuis hier, la route m'a valu l'Ouest 5° Sud. Chemin : 18 lieues 1/3. Latitude observée : 46° 15'. Longitude assurée : 61° 10'. A midi et demi, on a eu connaissance de la terre. Le vent ayant passé au Nord a permis de porter au N. 1/4 N.O et N.N.O. A 2 heures, *l'Astrée* a mis en panne et m'a fait signal de ralliement. Elle m'avait fait dans la matinée, celui de chasser une lieue de l'avant. Mr de La Pérouse est venu à bord. A 3 heures 1/2, nous avons fait servir, le cap au N. 1/4 N.O. A 6 heures, nous avons pris le bord du large sous les huniers. A la même heure, relevé l'entrée de la baie Moruime de l'île Royale au S.O. 1/2 S, la Pierre à Fusil à O.S.O. 1/2 Sud. A 7 heures, j'ai eu connaissance de deux voiles sous la terre. A 8 heures, nous avons amuré nos basses voiles et couru à l'E.N.E, les vents au Nord joli frais.

Mercredi 11 juillet 1781

A 1 heure du matin, nous avons viré lof pour lof et pris les amures sur tribord, le cap à O. 1/4 N.O et O.N.O. A 4 heures, j'ai eu connaissance de la terre et à 7 heures, de deux bâtiments à trois mâts au vent et d'un brick sous la terre. A 11 heures, calme plat, les bâtiments en vue paraissant courir grand largue au S.E. A midi, j'ai relevé l'entrée de la baie de Moruime au S.O. 1/4 S. 3° Sud, à 3 lieues de distance. Calme plat jusqu'à 6 heures 1/2 que la fraîcheur s'est élevée de la partie du S.O. Nous avons gouverné sur les bâtiments en vue qui faisaient route pour mettre sous la terre du cap Nord, afin de pouvoir se dérober dans la nuit, à notre vue. Malgré tous leurs efforts, nous les avons conservé à l'aide des lunettes de nuit.

Jeudi 12 juillet 1781

Les vents de la partie de l'Ouest petit frais, le temps très clair. En chasse des deux bâtiments. A 4 heures du matin, j'ai relevé le cap de Nord au N.O. 1/4 O, le milieu de l'île St Paul au N. 1/4 N.O. Cette île est mal placée sur les cartes. Elle gît S.E et N.O avec le cap de Nord et la carte de la Cour la place N.E et S.O.

A 7 heures du matin, approchant un des deux bâtiments chassés, nous avons mis notre couleur que nous avons assurée. A 8 heures, j'ai relevé le cap Raye de l'île de Terre Neuve à l'E.N.E. 1/2 E et la pointe du Sud de l'île St Paul au S.O. 1/4 O. 3° O.

A 9 heures, étant à portée de canon d'un des bâtiments chassés qui avait arboré pavillon anglais, *l'Astrée* lui a tiré deux coups de canon de chasse et aussitôt, il a amené. *L'Astrée* a mis en travers pour l'amariner et j'ai continué la chasse de l'autre, le cap au N.N.E, toutes voiles dehors, les vents au S.O bon frais. J'ai su en passant près du bâtiment pris que c'était le *Thorn (l'Epine)*, de 18 canons de 6 £, percé à 20, corvette du Roi d'Angleterre prise il y a un an, par la frégate continentale la *Deane*, reprise il y a six jours par la frégate la *Hind (la Biche)* de 26 canons dont je suis en chasse. Cette prise était commandée par un lieutenant et avait 25 hommes à bord. A 9 heures 3/4, *l'Astrée* a fait servir ainsi que la prise, sous toutes voiles à la même route que moi.

A midi, j'ai observé 47° 47', le cap Raye restant au S.E. 3° S, la pointe du Petit Port à l'E. 1/4 S.E. 3° Sud.

A midi et demi, le bâtiment chassé a tenu un peu le vent, le cap à l'E.N.E et à l'E. 1/4 N.E pour serrer la côte. J'ai pris comme lui, les amures sur bâbord mais s'apercevant que je le gagnais plus à cette allure qu'à celle du vent arrière, à 2 heures 1/4, il a arrivé de nouveau, le cap au N.E. 1/4 N.

A 4 heures, relevé le cap George au N.N.E. 3° N, le cap Anguille au S.S.O. 1/2 O. A 5 heures 1/2, approchant ce bâtiment et

m'apercevant qu'il serrait la côte de très près, j'ai jugé qu'il allait tenter de passer entre le cap George et Red Island (l'île Rouge). J'ai tenu un peu le vent pour l'empêcher de la doubler et le forcer de passer dans le canal au débouquement duquel, il devait se trouver passé de moi à la portée du fusil. J'ai commencé à lui tirer des coups de canons de chasse; il a riposté avec ceux de retraite. A 5 heures 3/4, voyant qu'il allait être forcé à combattre de très près en s'élevant au vent pour doubler le cap George, il a pris le parti d'arriver lof pour lof et de prendre les amures sur tribord, toutes les bonnettes hautes, quoiqu'il vantât grand frais et au risque de ne pouvoir doubler une pointe près de laquelle il était dans ce moment. Je lui ai envoyé ma volée qui malheureusement, est restée sans effet. J'ai arrivé comme lui, lof pour lof pour le poursuivre dans la baie mais, ignorant s'il n'y aurait pas de danger portant au large de la pointe et craignant de ne pas la doubler, j'ai viré de bord vent devant pour m'élever de la côte dont je n'étais pas à plus d'une portée et demie de canon de 12 £. J'ai couru un bord à l'O.N.O. *L'Astrée* a diminué de voiles, a arrivé sur moi et m'a fait signal de ralliement. J'ai repris les amures sur tribord. La frégate ennemie a continué de s'enfoncer dans la baie de St George qui a 10 lieues de profondeur à compter du cap de ce nom. A 7 heures, on l'a eu perdu de vue du haut des mâts. A 6 heures 1/2, ayant rallié *l'Astrée*, j'ai pris comme elle, trois ris dans les huniers, le vent au S.O grand frais. J'ai mis en travers sous le vent à elle et j'ai été à bord de Mr de La Pérouse. A 7 heures, la prise nous a ralliés. A 9 heures 3/4, nous avons fait servir, le cap à O.N.O sous les trois huniers, les ris pris.

La frégate anglaise qui s'est réfugiée dans la baie de St George est stationnée depuis deux ans à Québec. Elle croisait à l'entrée

du golfe St Laurent pour la protection du commerce.

Vendredi 13 juillet 1781

Les vents au S.O très gros frais, le temps très novuste, la mer grosse. Sous les huniers, tous les ris pris, le cap à O.N.O. Depuis hier 9 heures, la route m'a valu le N.O. 1/2 N. Chemin : 15 lieues. J'ai observé : 49°. Longitude assurée : 61° 27', ce qui me met à 33 lieues dans l'E. 1/4 S.E de la pointe du S.E de l'île d'Anticosti. A 1 heure, nous avons mis en travers bâbord au vent pour envoyer un équipage à bord de la prise. J'y ai envoyé six hommes. A 4 heures, nous avons fait servir, l'amure à tribord. J'ai largué deux ris. J'ai dévergué mon grand hunier et j'en ai mis un autre à la place.

Samedi 14 juillet 1781

A 3 heures, nous avons gouverné au Sud. Aujourd'hui, on a eu connaissance de la terre au S.S.E et à l'Est. Calme plat jusqu'à midi. Depuis hier, la route m'a valu le S.E. 1/4 S. 2° Est. Chemin : 13 lieues. J'ai observé : 48° 23'. Longitude assurée : 61° 3', ce qui me met dans l'O.S.O du cap George, à 10 lieues. La brise s'est élevée de la partie du S.O et S.S.O. Gouverné au S.E. A 2 heures, mis en panne pour attendre la prise. J'ai observé que les courants portaient ici à l'O.S.O. A 2 heures 1/2, fait servir. A 4 heures, viré de bord, le cap à O. 1/4 N.O et O. A 6 heures, mis en panne pour changer le cap de la prise. J'y ai envoyé un aide pilote de mon bord pour en prendre le commandement. A 8 heures, pris deux ris dans chaque hunier, les vents ayant beaucoup fraîchi. A 9 heures, fait servir, le cap à O.S.O.

Dimanche 15 juillet 1781

A 1 heure, il s'est déclaré un orage violent du Sud et du N.O. Nous avons arrivé lof pour lof, craignant une avalaison. Les

coups de tonnerre ont été violents et la pluie abondante mais le vent n'a pas forcé. A 3 heures, l'orage a été absolument dissipé. Nous avons pris les amures sur bâbord, le cap au S.O, la fraîcheur s'étant élevée de la partie du S.S.E. A 6 heures, les vents ayant passé au S.S.O, gouverné à l'Ouest. A 9 heures 1/2, mis en panne pour envoyer des choses nécessaires à la prise. A 11 heures 1/2, j'ai fait servir, le cap à E.S.E, les vents s'étant élevés de la partie du Sud. Depuis hier, la route m'a valu ... Chemin ... J'ai observé : 48° 3'. Longitude assurée : 61°.

A midi, j'ai fait larguer un ris dans chaque hunier. A 3 heures 1/2, les vents fraîchissant beaucoup, je l'ai fait reprendre. A 6 heures du soir, relevé le cap Anguille au Sud 1/2 Ouest, à 2 lieues. A 6 heures 3/4, nous avons pris les amures sur bâbord, le cap à Ouest.

Lundi 16 juillet 1781

A minuit, le vent ayant calmé, il a tombé beaucoup de pluie et à 2 heures, il s'est élevé une brume très épaisse pendant laquelle nous avons perdu la prise de vue. Nous avons allumé un feu ainsi que *l'Astrée*, pour nous conserver, en tirant réciproquement des coups de fusil toutes les minutes. A 3 heures, le vent s'est élevé de la partie du N.N.O. *L'Astrée* m'a ordonné de gouverner au S.S.O. A 6 heures, le temps est devenu clair. J'ai fait larguer les ris dans les huniers. A 9 heures, *l'Astrée* a tenu le vent, les amures à bâbord. J'en ai fait autant, sous les huniers. A midi, j'ai relevé le cap Raye au N.E. 1/2 E et j'ai observé 47° 16'.

A midi un quart, *l'Astrée* a signalé une voile de l'avant. Nous l'avons chassée mais jugeant que ce pouvait être la prise qui paraissait gouverner au S.S.O, nous avons levé chasse. A 2 heures, pris les amures sur tribord, le cap à O. 1/4 N.O. A 8 heures, j'ai relevé l'île St Paul au N. 1/4 N.E, le cap

Nord au N.O. 1/2 O. A la même heure, *l'Astrée* m'a ordonné de virer de bord lof pour lof, le cap à l'E.N.E sous les huniers.

Mardi 17 juillet 1781

A minuit, étant dans le S.E. 1/4 E du cap de Nord, j'ai arrivé au S.S.O, le vent de la partie du Nord, presque calme. Au jour, j'ai eu connaissance d'une voile dans le S.S.E, que j'ai signalée à *l'Astrée*. Ce bâtiment courait vent arrière avec les vents de S.E que j'ai bientôt éprouvés. Ce bâtiment a tenu le vent; je l'ai chassé ainsi que *l'Astrée*. A 8 heures du matin, j'ai relevé l'entrée de la baie d'Aspi au N.N.O. A 8 heures 1/2, *l'Astrée* a fait signal de virer de bord. Le bâtiment chassé a aussi viré au O.N.O. A 9 heures, mis pavillon anglais. Ce bâtiment a hissé la même couleur. A 9 heures 3/4, étant à portée de canon de lui, je lui ai tiré deux coups de canons de chasse. Il a amené son pavillon et a mis en travers. *L'Astrée* m'ayant fait signal d'amariner la prise, j'ai mis en travers au vent à elle et j'ai envoyé mes canots pour l'amariner. Ce bâtiment est un brick de 120 tonneaux percé pour 16 canons, n'en montant que 12 de 8 £, nommé le *Friendship*, capitaine Thompson, venant de la Barbade, allant à l'île St Jean chargé de sucre, de rhum et de café, ayant 12 hommes en tout, parti depuis 25 jours. Il m'a appris que l'escadre du Roi aux ordres de Mr le comte de Grasse s'était emparée de Tabago. J'y ai envoyé 4 hommes de mon équipage et un aide pilote pour la commander. *L'Astrée* y a envoyé aussi quatre hommes. A 1 heure, ayant fini de l'amariner et ayant mis mes bateaux à bord, j'ai fait servir, cap à O.S.O sous les huniers dans lesquels j'ai fait prendre deux ris, les vents étant de la partie du Sud bon frais. A midi, j'ai relevé le cap Nord au N.N.O 1/2 Ouest. J'ai observé 46° 42'. La prise a fait route pour Boston. Ayant pris la bordée du large, nous avons

fait servir, le cap à O. 1/4 S.O. A 2 heures 1/2, étant dans le S.S.E de la pointe Niganiche, j'ai viré de bord lof pour lof pour prendre les amures sur tribord, le cap à l'Est, le vent au S.S.E gros frais, le temps novuste. A 3 heures 1/2, j'ai relevé la pointe Niganiche au N.O. 1/4 N. 3° Nord, la pointe du Sud de l'entrée du port Dauphin à O.S.O. A 5 heures, j'ai pris tous les ris dans les huniers. A 6 heures 1/4, le commandant a fait signal de virer de bord vent arrière. A 8 heures, nous avons repris le bord du large, le vent au S.S.E gros frais, le temps pluvieux et la mer grosse.

Mercredi 18 juillet 1781

Les vents au S.S.E faibles, le temps brumeux, la mer houleuse. A 3 heures 1/4 du matin, *l'Astrée* m'a hélé de virer lof pour lof et prendre les amures à bâbord. A 7 heures 1/2, nous les avons repris sur tribord sous les trois huniers. A 8 heures, mis en travers tribord au vent. A 10 heures, fait servir. Depuis hier 3 heures 1/2, moment du dernier relèvement de terre, la route m'a valu le Nord, cinq degrés Est. Chemin : 4 lieues 1/3. Latitude estimée : 46° 47'. Longitude assurée : 62° 23'. A 1 heure 1/2, *l'Astrée* m'a crié qu'elle avait connaissance d'une voile courant vent arrière et m'a ordonné de virer lof pour lof pour prendre la bordée de terre et de mettre en travers quand j'aurai viré. La brume s'étant épaissie, on a perdu de vue le bâtiment. *L'Astrée* m'a ordonné de virer vent arrière et de prendre les amures à tribord. Peu après avoir été établis, nous avons eu connaissance d'un bateau courant vent arrière. *L'Astrée* a mis pavillon anglais à la corne. Ce bâtiment a arrivé sur elle. Etant à portée de canon, on lui a crié d'amener son pavillon qui était ennemi. *L'Astrée* l'a envoyé amariner. C'est un sloop de 70 tonneaux nommé le *Phoenix*, monté de 8 canons de 4 £, percé pour 14, et de 19 hommes, allant de New-

York à Québec, chargé de sel, de café et de tabac, commandé par le capitaine John Pappay. J'ai envoyé mon pilote côtier pour en prendre le commandement et un timonier. *L'Astrée* a fait passer à mon bord, neuf prisonniers. A 6 heures 1/2, nous avons fait servir, le cap au S.E. 1/4 E, le vent au S.S.O très faible.

Ce bateau anglais était parti le six de ce mois, de New-York et avait laissé l'escadre anglaise composée de 7 vaisseaux, mouillée à Sandy Hook. A 8 heures, les vents ont passé à Ouest avec de la pluie. On a gouverné au Sud. A 11 heures, le vent fraîchissant, *l'Astrée* m'a crié qu'elle allait prendre des ris. J'en ai fait prendre deux dans chaque hunier. A 11 heures 1/2, nous avons viré de bord lof pour lof et gouverné au N. 1/4 N.E et N.N.E, les vents à O.N.O, variables au N.O bon frais, le temps clair.

Jeudi 19 juillet 1781

Les vents à O.N.O grand frais, le temps clair, la mer un peu houleuse, le cap au N. 1/4 N.E. Depuis hier, la route m'a valu le N. 1/4 N.E. 3° 15' Nord. Chemin : 10 lieues 2/3. J'ai observé : 47° 19'. Longitude assurée : 62° 16'. A midi, *l'Astrée* m'a fait signal de virer de bord vent devant et de prendre les amures à tribord, le cap au S.O. 1/4 O. A 1 heure, j'ai eu connaissance d'une voile au vent, courant grand largue. *L'Astrée* m'a fait signal de chasser. J'ai tenu le vent sans faire beaucoup de chemin. Ce bâtiment ne changeant pas sa route, à 3 heures, étant parvenu presque dans mes eaux, *l'Astrée* m'a fait signal de virer de bord, ce que j'ai fait. Etant à portée, je lui ai tiré un coup de canon et mis ma couleur. Il a amené le pavillon anglais qu'il avait arboré. *L'Astrée* m'a fait signal de l'amariner; j'ai mis mes canots à la mer en conséquence. Le bâtiment pris se nomme le *Lockard Rose* de 200 tonneaux, à trois mâts, ayant 11 hommes à bord tout compris, chargé de bois de construction,

de planches, de 20 tonneaux de filets, allant de Québec à St Jean de Terre Neuve, parti du premier de ces ports il y a 15 jours avec plusieurs autres bâtiments qu'il croit, ont fait route pour la plupart, pour le détroit de Belle Ile. *L'Astrée* a envoyé de son bord, un capitaine pour la prise avec 3 hommes; j'y en ai envoyé cinq. J'ai gardé cinq prisonniers à mon bord et j'ai fait passer le reste à bord de *l'Astrée*. J'ai mis à bord de ce bâtiment pris, le capitaine du brick pris le 17. A 6 heures 1/2, ayant rembarqué mes bateaux, la prise ayant fait sa route, j'ai fait servir, le cap au S.O. 1/4 O, d'après le signal que m'en a fait *l'Astrée*. A 11 heures 3/4, nous avons pris les amures à bâbord, le cap au N.N.O et N. 1/4 N.O.

Vendredi 20 juillet 1781

Les vents à O.N.O, le temps clair, la mer belle. A 6 heures, nous avons pris les amures à tribord, le cap au S.S.O, toutes voiles dehors. A 10 heures, viré vent devant. Gouverné au N. 1/4 N.O. A midi, repris les amures à tribord, le cap au S.O. 1/4 O. Depuis hier, la route m'a valu le S.S.O. 1° 30' Ouest. Chemin : 7 lieues 2/3. J'ai observé : 46° 58'. Longitude assurée : 62° 30'. A 1 heure 1/2, j'ai mis en travers et j'ai été à bord de *l'Astrée*. A 3 heures, étant revenu à mon bord, nous avons fait servir toutes voiles dehors, les amures à tribord. A 6 heures, nous avons eu connaissance de la terre. A 8 heures 1/2, relevé le cap de Nord au N.N.O. 3° N, le cap du Sud de la baie d'Aspi au N.O. 1/4 N. A la même heure, nous avons pris les amures à bâbord sous petites voiles.

Samedi 21 juillet 1781

A 3 heures, *l'Astrée* m'a hélé de gouverner au N.O. A 8 heures, pris les amures sur tribord, le cap au S.S.O, les vents à l'Ouest petit frais. A 9 heures 1/2, on a découvert du haut des mâts, plusieurs voiles qui

doublaient l'île de Sacatari. A 10 heures, on les a reconnues pour une flotte de 18 à 20 voiles dont trois se sont détachées pour venir nous reconnaître. Nous avons gouverné au plus près du vent, les amures à tribord. A midi et demi, nous avons diminué de voiles. Le bâtiment le plus près de nous étant venu en travers, nous avons reconnu une frégate percée à 12 sabords en batterie et les deux autres pour une de 20 à 22 et de 14 à 16. Mr de La Pérouse a cherché à les induire en erreur par des signaux de reconnaissance. A midi, j'avais relevé le cap Nord au N.O. 1/4 N, une des pointes de l'entrée de la baie des Espagnols au S.O. 1/4 S. A 1 heure 1/2, la frégate ayant été ralliée par les deux autres qui venaient vent arrière tandis que le convoi filait le long de la terre, a fait servir toutes voiles dehors, tenant le plus près du vent, les amures à bâbord. Nous avons chassé et forcé de voiles sur le même bord, étant à 3/4 de lieue du plus près de ces trois bâtiments. A 4 heures 1/2, leur ayant gagné de l'avant, nous avons viré de bord, les amures à tribord. Dans le même moment, ils se sont aussi, mis au même bord. A 5 heures, nous avons repris les amures sur bâbord, dirigeant notre route sur le convoi qui était dispersé, dont partie tenait le vent, les amures à tribord et les autres donnaient dans la baie des Espagnols. Deux qui étaient armés ont manoeuvré pour se réunir aux trois autres qui avaient pris la bordée de terre aussitôt qu'ils se sont aperçus que nous l'avions prise. Quand nous avons été dans les eaux des deux derniers, nous avons viré de bord pour tâcher de les couper. Alors, la frégate et les deux autres bâtiments les plus en avant, ont mis en travers pour les attendre et lorsqu'ils ont été joints, ils ont formé leur ligne de bataille comme il suit :

- *L'Allegiance*; 24 canons de 9 £, capitaine P.

- Le *Vernon*; 24 canons de 9 £;
- Le *Charlestown*; 28 canons de 9 £ et de 6 £, capitaine Evens;
- Le *Vulture*; 20 canons de 9 £, capitaine George;
- Le *Jack*; 14 canons de 9 £, capitaine Thorn;
- Le *Thompson*; 18 canons de 9 £. Ce vaisseau s'est tenu au vent pendant le combat, à toute portée de canon. Nous avons forcé de voiles pour les joindre. A 6 heures 1/4, j'ai passé en arrière de *l'Astrée* pour me mettre au poste qu'elle m'avait indiqué. A 6 heures 1/2, le combat a commencé par le feu de nos bordées, avec les bâtiments de l'arrière. Marchant mieux que *l'Astrée*, je l'ai doublée sous le vent et je me suis trouvé par ce moyen, par le travers de la *Charlestown* que la vivacité du feu de *l'Astrée* forçait à gagner de l'avant pour se faire soutenir par *l'Allegiance* et le *Vernon*. J'ai battu cette frégate de tout mon feu pendant plus d'une demie heure, qu'elle a été obligée de mettre tout à culer. Je recevais avec son feu, celui des deux premiers bâtiments qui m'ont beaucoup dégradé. Après quelques coups de canon tirés de très près au *Jack* qui se trouvait par mon travers, ce petit bâtiment a amené son pavillon. Peu après, la frégate la *Charlestown* en a fait autant à *l'Astrée* qui venait de lui abattre son grand mât de hune, mais cette frégate étant encore soutenue par le feu de trois bâtiments, il n'a pas été possible de l'amariner. J'ai continué à combattre contre le *Vernon* et *l'Allegiance* mais qui tenaient le vent avec tout ce qu'ils pouvaient mettre dehors. *L'Astrée* ayant pris les amures sur l'autre bord, j'ai viré également pour la rallier. Etant à portée de la voix, elle m'a crié que pendant qu'elle amarinait le *Jack*, de faire tous mes efforts pour suivre la *Charlestown* qui s'éloignait et de l'amariner si je pouvais la joindre, mais

n'ayant pas ma manoeuvre courante qui me fut coupée, je n'ai pu faire toute la voile qu'il était nécessaire pour y parvenir, ma mâture étant également très offensée. A 10 heures, j'ai perdu de vue la frégate que je chassais, la nuit étant devenue très obscure. A 10 heures 1/2, j'ai été joint par *l'Astrée*. J'ai pu alors amurer ma grande voile et border mon grand hunier, tous les ris pris et amené sur le ton, mon grand mât de hune étant percé de trois boulets à cinq pieds du chouquet. A minuit, nous avons mis en travers tribord au vent, les vents au S.O gros frais, ayant un feu à la poupe pour servir de direction à la prise. Ce combat a duré deux heures. Je n'avancerai rien que de vrai en disant que si le combat eut commencé deux heures plus tôt, que tous ces bâtiments tombaient en notre pouvoir, leur feu étant presque éteint. Ils ont dû perdre beaucoup de monde, particulièrement la frégate la *Charlestown* qui, quoique soutenue par le feu de trois, a été obligée d'amener son pavillon mais que l'obscurité de la nuit nous a empêché d'amariner. J'ai retrouvé dans mes officiers et dans tout mon équipage, cette même valeur dont ils m'avaient donné des preuves dans le combat de *l'Iris* l'année dernière. J'ai eu trois hommes de tués roides, 6 blessés grièvement et 13 légèrement. En tout, 22 hommes de touchés. Le feu a pris deux fois pendant le combat mais il a été éteint dans l'instant. J'ai tiré dans ce combat, 509 coups de canon, 100 de pierriers et 1 700 de fusil ou d'espingoles.

Etat des tués et blessés dans le combat

Jacques Chenut, gabier, dans la hune d'artimon;
 Pierre Bouilléer, matelot calier, sur le gaillard d'arrière;
 Pierre Sochet, matelot d'Olonne, sur le gaillard d'arrière.

 3

Blessés

Mr Gourg, officier auxiliaire. Très forte contusion à la cuisse. Gaillard d'arrière;
 Le sieur Marcel Moutardiu, 1er pilote. Forte contusion à l'aine. Gaillard d'arrière;
 Le sieur Tunclair, volontaire. Une dent cassée. Gaillard d'arrière;
 Oudart Combault Boniment. Le bras emporté dans l'articulation;
 Pierre Garneau, aide canonnier. La cuisse percée d'une balle. A la batterie;
 Jean Campo, second maître. La hanche emportée par un boulet. Passavant;
 Nicolas Bertrand, timonier. Le crâne fracturé par une balle. Gaillard d'arrière;
 Pierre Labrégé, matelot canonnier. Le poignet droit emporté. Passavant;
 Jean Eyquem, second maître. Une plaie à la main. Passavant;
 Pierre Pessard, second maître. Une brûlure à la main. Passavant;
 Rey, soldat. L'oreille coupée. A la batterie;
 Solguio, capitaine d'armes. Une contusion au visage. Gaillard d'arrière;
 Henry Broissier, gabier. Une forte contusion au bras. Hune de misaine;
 L. Evrard, matelot. Une brûlure à la main et au visage. A la batterie;
 Antoine Manuel, matelot. Une brûlure à la main et au bras. A la batterie;
 G. Marchand, matelot. Une brûlure à la main;
 Pierre Moreau, caporal. Une contusion au bras. Passavant;
 Benjamin Bigaré, caporal. Une brûlure à la main et une contusion au bras.
 Bernard Deypujol, matelot canonnier. Une contusion à la cuisse, plaie légère au visage. A la batterie.

 19

Etat des dommages et avaries reçus dans le combat

Article du charpentier

10 boulets dans le corps de la frégate dont 3 seulement ont percé de travers en travers;

1 dans la guibre, 1 dans les jotteraux;

2 dans le grand mât. Mis deux jumelles;

2 dans le grand mât de hune. Obligé de le changer;

1 dans le mât de misaine. Mis une jumelle;

1 dans le petit mât de hune;

1 dans la jumelle de beaupré;

2 dans la grande vergue;

1 dans la vergue du grand hunier;

1 dans la vergue du grand hunier de

rechange. Mise hors de service;

1 dans la corne d'artimon;

La lisse de bâbord des bastingages coupée;

La chaloupe et la yole percées chacune par un boulet;

Plusieurs balles de mitraille sur le côté de la frégate qui n'ont que très légèrement endommagé le bordage.

Article du voilier

36 boulets ou mitrailles dans la grande voile;

18 - idem - dans la misaine;

44 - idem - dans le grand hunier;

14 - idem - dans le petit hunier;

15 - idem - dans le perroquet de fougue;

4 - idem - dans l'artimon;

3 - idem - dans le petit foc;

1 coup de canon dans la voile d'étai de hune;

2 - idem - dans le grand perroquet.

137 boulets

Article du maître; Manoeuvres coupées

Grand mât

5 grand haubans et 2 pataras;

3 haubans de hune;

3 galhaubans;

1 hauban de perroquet;

2 itagues de hune;

1 garant de fausse itague à bâbord;

Le grand étai coupé;

Le garant de caliorne à tribord;

L'écoute de grande voile à tribord;

Bras et faux bras de grande vergue tribord et bâbord;

Bras et faux bras de grand hunier tribord et bâbord;

La bouline de grand hunier à tribord;

La balancine de grande vergue à tribord;

Le pendeur de bredindin;

Une drisse de bonnette de hune à tribord;

le marchepied de grande vergue à bâbord;

Une gambe de hune à bâbord;

Une écoute de hune à bâbord;

Cargues fonds et cargue boulines de grande voile à tribord;

Un pendeur de grands bras à tribord;

Cargue points de grande voile à bâbord;

La suspente de la grande vergue;

La guinderesse du grand mât de hune;

La drisse de voile d'étai de hune;

La draille de la marquise;

Une itague de palanquin de ris à tribord;

Cargue fond et cargue point du grand hunier à tribord;

Mât de misaine

2 haubans de misaine et un pataras;

4 galhaubans de hune;

2 haubans de perroquet;

1 galhauban de perroquet coupé;

1 gambe de hune à bâbord;

La drisse de perroquet;

Le bras et le faux bras de misaine tribord et bâbord;

Les drisses du grand, du petit et du faux foc;

La grande caliorne tribord et bâbord;

Les garants de candelette tribord et bâbord;

La guinderesse du petit mât de hune;
Le garant de candelette à tribord;
Les deux bras de petit perroquet;
La bouline du petit perroquet à tribord;
Cargue bouline de misaine à tribord;
Bouline du petit hunier à tribord;
Bouline de misaine à bâbord;
Bras de fausse civadière à bâbord;
Une liure de beaupré coupée.

Mât d'artimon

3 haubans;
Le collier d'étau;
Les deux écoutes du perroquet de fougue;
Bras, boulines, cargue points et cargue fonds tribord et bâbord;
Balancines de vergue sèche tribord et bâbord;
Bras et faux bras de vergue sèche tribord et bâbord;
2 haubans de perroquet de fougue;
L'itague du perroquet de fougue;
Cargues et écoutes de la perruche à tribord;
Drisse de la corne d'artimon;
Toutes les cargues d'artimon tribord et bâbord;
Les deux palanquins d'artimon tribord et bâbord;
Le garant de candelette à tribord;
Deux gambes de hune;
6 poulies cassées de diverses espèces;
La verge d'une des ancres à jet coupée, dix-huit pouces d'emportés.

Dimanche 22 juillet 1781

A 3 heures 1/2 du matin, nous avons fait servir à petites voiles, le cap à Ouest, les vents de la partie du S.O bon frais. A 5 heures 1/2, n'apercevant rien à l'horizon, *L'Astrée* m'a crié qu'elle allait mettre en panne pour boucher quelques boulets qu'elle avait à l'eau et travailler pendant ce temps, à me réparer. En conséquence, j'ai changé mon grand mât de hune, la grande voile et le grand hunier. J'ai travaillé à

épisser et à réparer mes manoeuvres coupées dans le combat. Mr de La Pérouse voulant faire passer sans délai, la prise le *Jack* à Boston, j'ai envoyé mon second pilote pour la commander, avec six hommes de mon équipage. *L'Astrée* y en a fait passer sept du sien. Mr de La Pérouse m'a envoyé 30 prisonniers et 3 officiers provenants du *Jack*.

A 2 heures 1/2, mon mât de hune étant en place, j'ai fait servir, le cap au S.E, les vents au S.S.O petit frais. Depuis hier au soir, moment du relèvement, jusqu'à midi, la route m'a valu le S.S.E. 2° Est. Chemin : 4 lieues. J'ai observé : 46° 10'. Longitude assurée : 62° 5'.

A 10 heures 1/2 du soir, la prise a crié qu'elle venait de perdre un homme qui était tombé à la mer. *L'Astrée* et moi, avons mis en panne mais sans succès pour le sauver. A 10 heures 3/4, nous avons fait servir au S.E. 1/4 S sous les huniers et la misaine.

Lundi 23 juillet 1781

Les vents de la partie du S.O petit frais, le temps un peu brumeux, le cap au S.E. 1/4 S. Depuis hier, la route m'a valu l'E.S.E. 2° 30' Sud. Chemin : 32 lieues 1/3. J'ai observé : 45° 33'. Longitude assurée : 59° 39'.

J'ai jeté ce matin, le nommé Oudart Combault Boniment, mort des blessures qu'il a reçu dans le combat, à la mer. A midi, j'ai eu connaissance d'une voile au vent, courant grand largue. *L'Astrée* et moi l'avons chassée à la route du N.E et N.N.E jusqu'à 10 heures du soir que l'obscurité de la nuit nous l'a fait perdre. Nous avons reconnu ce bâtiment que nous gagnions, pour un cutter que nous avons jugé ennemi. A 10 heures 3/4, nous avons repris les amures à tribord, le cap au S.E. J'ai fit jumeler mon grand mât.

Mardi 24 juillet 1781

Les vents au S.O joli frais, le temps un peu brumeux, la mer belle, le cap au S.E et S.E. 1/4 E. Depuis hier, la route m'a valu l'Est 5° Nord. Chemin : 34 lieues 1/3. J'ai observé : 45° 41'. Longitude assurée : 57° 7', ce qui me met à 24 lieues dans le S.O du cap de Reine de l'île de Terre Neuve. A 1 heure, nous avons mis en travers. Mr de La Pérouse est venu à mon bord. J'ai fait sonder par 100 brasses, fond de sable. A 3 heures 1/2, nous avons fait servir, le cap au S.E. 1/4 E. J'ai changé ma misaine et mon petit hunier. A sept heures du soir, nous avons mis en travers. J'ai sondé par 52 brasses, fond de coquilles pourries. A 8 heures, fait servir, le cap à l'E.S.E, les vents s'étant rangés au Sud.

Mercredi 25 juillet 1781

A minuit, les vents ayant un peu fraîchi, j'ai fait prendre un ris dans les huniers. Nous avons gouverné à l'E. 1/4 S.E. A 4 heures du matin, les vents ayant passé à l'E.S.E, nous avons viré lof pour lof, le cap au S. 1/4 S.O, le temps très pluvieux. A 8 heures 1/2, mis en travers. A 9 heures, fait servir, le cap au Sud. Depuis hier, la route m'a valu l'E.S.E. 1/2 Sud. Chemin : 17 lieues. Latitude estimée : 45° 15'. Longitude assurée : 56° 2'. Le vent a calmé à midi. A 3 heures 1/2, il s'est délivré au N.N.O. Nous avons gouverné au S.S.E, sous les huniers.

Jedi 26 juillet 1781

Les vents ont passé au S.S.O à 1 heure du matin. Nous avons gouverné au S.E. 1/4 E, le vent frais, la mer grosse, le temps très brumeux. Depuis hier, la route m'a valu le S.E. 1/2 Est. Chemin : 38 lieues 2/3. Latitude estimée : 44° 2'. Longitude assurée : 53° 55'. A 4 heures, nous avons pris un ris dans chaque hunier comme *l'Astrée*. J'ai changé mon perroquet de fougue. J'ai fini de jumeler mon grand mât. Toute la nuit, la brume la plus épaisse. Ne pouvant nous conserver, *l'Astrée* et moi,

qu'en tirant continuellement des coups de fusil.

Vendredi 27 juillet 1781

Les vents au S.O bon frais, le temps très brumeux, le cap au S.E. 1/4 S. Depuis hier, la route m'a valu le S.E. 1/4 Est. Chemin : 47 lieues 1/2. Latitude estimée : 42° 55'. Longitude assurée : 51° 4'. Par ce point, je suis hors du Grand Banc dans l'Est. La grosse houle qui s'est élevée et le changement de couleur des eaux, m'a paru donner quelques degrés de vraisemblance à la justesse du point.

Samedi 28 juillet 1781

Les vents de la partie du S.O petit frais, le temps clair, la mer belle. Depuis hier, la route m'a valu le S.E. 1/4 Est. Chemin : 37 lieues. J'ai observé : 41° 42'. Longitude assurée : 49° 10'. A 2 heures 1/2, mis en panne pour recevoir un canot de *l'Astrée*. A 3 heures, fait servir, le cap au S.O. Les vents très faibles de la partie du N.O. De 4 à 8 heures, calme plat. A 8 heures 1/2, la fraîcheur est venue de la partie de l'E.N.E. Nous avons gouverné à O.S.O. A 11 heures, les vents ont un peu fraîchi.

Dimanche 29 juillet 1781

Les vents de l'E.N.E joli frais, le cap à O. 1/4 S.O, le temps clair, la mer belle. Depuis hier, la route m'a valu le S.O. 1/4 Sud. 2° 30' Ouest. Chemin : 38 lieues. J'ai observé : 40° 16'. Longitude assurée : 50° 44'. J'ai eu 30 minutes de différence de l'estime à la hauteur. Mis le cap à Ouest.

Lundi 30 juillet 1781

Les vents au S.S.O joli frais, le temps un peu orageux, le cap à Ouest. Depuis hier, la route m'a valu l'O. 2° 30'. Chemin : 41 lieues. J'ai observé : 40° 5'. Longitude assurée : 53° 18'. A 8 heures 1/2, *l'Astrée* ayant pris un ris dans chaque hunier, j'en ai fait autant. Le temps très orageux. A 11

heures, l'orage s'est déclaré. Nous avons amené les huniers sur le ton. Ce jour, j'ai perdu le nommé Nicolas Bertrand, timonier de Marennes, mort des blessures qu'il a reçu dans le combat du 21.

Mardi 31 juillet 1781

A 3 heures du matin, l'orage s'est dissipé; les vents ont passé à O.S.O. A 4 heures, *l'Astrée* a fait signal de virer lof pour lof, le cap au S. 1/4 S.E. A 4 heures 1/2, j'ai fait amener les huniers, l'orage paraissant s'élever de nouveau. A 6 heures 1/2, nous avons repris les amures sur bâbord, le cap au N.O. 1/4 O, les vents au S.O bon frais. A 11 heures, pris tous les ris dans les huniers. Depuis hier, la route m'a valu l'O. 1/4 S.O. 2° 15'. Chemin : 23 lieues. J'ai observé : 39° 53'. Longitude assurée : 54° 55'. A 2 heures 1/2, largué un ris dans chaque hunier, le vent ayant molli. A 4 heures, gouverné à O. 1/4 N.O, les vents étant venus au S.S.O. A 11 heures, pris les amures sur tribord, le cap au S.S.E.

Mercredi 1er août 1781

A 4 heures du matin, viré de bord, le cap au ..., les vents du S.S.E gros frais et par grains, la mer grosse. Nous avons été obligés plusieurs fois, d'amener les huniers et de carguer les basses voiles dans les grains. Depuis hier, la route m'a valu l'Ouest 4° Nord. Chemin : 26 lieues 1/3. J'ai observé : 39° 59'. Longitude assurée : 56° 38'. A 8 heures, nous avons repris les amures sur tribord, le cap au S.S.E, le temps continuant très mauvais, le vent par grains et une pluie abondante.

Jeudi 2 août 1781

Les vents au S.O gros frais par grains, le temps pluvieux, la mer grosse. Sous les quatre corps de voiles, tous les ris pris. A 4 heures 1/2 du matin, repris les amures à bâbord, le cap à O.N.O, carguant et

amenant la grande voile et les huniers dans les grains. Depuis hier, la route m'a valu l'O. 1/4 N.O. Chemin : 11 lieues 2/3. J'ai observé : 40° 9'. Longitude assurée : 57° 22'. Le vent a continué de la partie du S.O par grains, beaucoup de pluie. Le cap à O.N.O.

Vendredi 3 août 1781

A 2 heures du matin, j'ai fait chapelle. Dans le mouvement que cela m'a occasionné de faire, j'ai perdu de vue *l'Astrée*. J'ai tiré un coup de canon. Elle y a répondu; j'ai fait gouverner sur elle et à 3 heures, je l'ai ralliée. Les vents ont calmé au jour. Depuis hier, la route m'a valu l'O.N.O. Chemin : 23 lieues 2/3. J'ai observé : 40° 35'. Longitude assurée : 52° 48'. Le calme plat a duré jusqu'à 8 heures du soir que la fraîcheur est venue du S.S.O. Gouverné à O. 1/4 N.O.

Samedi 4 août 1781

Les vents au S.O, variables à O.S.O petit frais, le temps clair et la mer belle, le cap à O.N.O et au N.O, toutes voiles dehors. Depuis hier, la route m'a valu l'O. 1/4 N.O. 2° 30' N. Chemin : 29 lieues 1/3. J'ai observé : 40° 56'. Longitude assurée : 60° 41'. A midi, on a eu connaissance d'une voile par le bossoir du vent à bâbord. Je l'ai signalée à *l'Astrée* et j'ai serré le vent. A 3 heures, j'ai reconnu cette voile pour un bâtiment à trois mâts. Le vent étant très faible, nous l'avons chassé le reste du jour et ce n'est qu'à 10 heures du soir que j'en ai été à portée de la voix. Il s'est trouvé américain, parti de Cadix le 28 juin, allant à Boston. Il était parti, a-t-il rapporté, avec un convoi de 70 bâtiments marchands français escortés par deux frégates, allant aux Iles du Vent. Il n'a donné aucune nouvelle. Je l'ai visité. A 11 heures, *l'Astrée* m'a joint et à 11 heures 1/2, j'ai fait servir ainsi qu'elle, le cap au S.S.O, bordée que

nous avons prise à 9 heures et demie.

Dimanche 5 août 1781

A 2 heures, le vent a calmé et il s'est élevé un orage du N.O qui a duré jusqu'à 9 heures du matin. Calme plat, la frégate ne gouvernant pas, la mer très houleuse. Depuis hier, la route m'a valu l'O. 1/4 N.O. 2° 30'. Chemin : 10 lieues 2/3. J'ai observé : 41° 3'. Longitude assurée : 61° 21'. La mer très grosse, le temps orageux.

Lundi 6 août 1781

Calme plat, la mer grosse, le temps orageux. Depuis hier, la route estimée m'a valu l'O.S.O 1° 30' Sud. Chemin : 4 lieues 2/3. Par l'observation, j'ai eu 70' de différence au Sud dans les 24 heures, occasionnées par un courant violent portant au S.S.E suivant la plus grande vraisemblance. J'éprouvais ces mêmes courants au mois d'avril 1780 quand je vins à Boston, ayant eu par la longitude, depuis 45 jusqu'à 63°, des différences de 30 à 35' au Sud, même dans les 24 heures où je faisais 80 lieues de chemin. Par la hauteur observée, la route m'a valu le S.S.E 4° Est. Chemin : 27 lieues 1/3. J'ai observé : 39° 48'. Longitude assurée : 60° 37'. Continuation du calme. Quelques moments de fraîcheur de la partie du N.O et du O. A 8 heures du soir, le vent s'est élevé de la partie du O.S.O très faible.

Mardi 7 août 1781

De minuit à 4 heures, les vents se sont soutenus au S.O faibles. De 4 heures à 8 heures, il y a eu de l'orage, le vent variant beaucoup, ainsi que de 8 heures à midi. A 11 heures, j'ai amené les huniers dans un grain. A midi, l'orage s'étant dissipé, les vents se sont fixés à O.S.O joli frais. Gouverné au N.O. 1/4 O. Suivant l'estime, la route m'a valu le N.O. 1/4 O. 2° 15' O. Chemin : 14 lieues et par l'observé, je me suis trouvé 48' de différence au Sud qui a

pour principe la même cause que celle d'hier. D'après la correction, la route m'a valu le Sud 5° Ouest. Chemin : 8 lieues. J'ai observé : 30° 25'. Longitude assurée : 60° 40'.

A 2 heures, les vents fraîchissants, nous avons pris deux ris dans chaque hunier et à 2 heures 1/2, le 3e ris dans le petit. A 6 heures, nous avons largué les ris, les vents ayant calmé.

Mercredi 8 août 1781

Les vents variables du Ouest à O.N.O, le temps chargé de grains, peu de vent. A 7 heures 1/2, nous avons pris les amures à tribord, ne portant plus qu'au N. 1/4 N.E, mais les vents ayant repassé à Ouest dans un grain, nous avons pris les amures à bâbord, le cap au N.N.O. A 9 heures, les vents ayant de nouveau refusé, nous avons viré de bord, le cap au S.O jusqu'à midi que nous avons pris les amures sur bâbord, le cap au N.O. 1/4 N et N.N.O. Depuis hier, la route estimée m'a valu le N.O. 1/4 N. Chemin : 26 lieues. J'ai eu 39' de différence Sud de mon estime à ma hauteur sur laquelle ayant corrigé ma route, elle m'a valu le N.O. 1/4 N. 1/2 N. Chemin : 10 lieues 1/3. J'ai observé : 39° 52'. Longitude assurée : 60° 59'.

A 2 heures, le petit mât de hune a consenti au ras du chouquet. Le vent très faible, ne filant alors que 4 noeuds et demi, ayant ainsi que *l'Astrée*, les perroquets hauts, j'ai travaillé tout de suite à le dégarnir et à en passer un autre. Ce mât avait un boulet de 9 £ qui l'avait percé jusqu'au coeur et qui était resté dedans dans le combat du 21 juillet dernier. J'ai continué de faire servir, le cap au N.O sous la misaine, la grande voile, le grand hunier, le perroquet de fougue, deux focs et une voile d'étai. A 7 heures, au moment de mettre le mât de hune en clef, la guinderesse a cassé. On avait pris heureusement, la précaution de mettre des bridures par dessous le pied du

mât. La caisse étant trop forte, je l'ai fait recaler pour la diminuer.

J'ai arrivé au N.O. 1/4 N sous la misaine et le grand hunier. A 9 heures, j'ai reporté au N.O sous toutes voiles que j'ai pu établir, ayant fait prendre le second ris dans le grand hunier.

Jeudi 9 août 1781

A 3 heures du matin, le mât de hune a été en place et on a fait servir le petit hunier. Les vents à l'Ouest bon frais, le cap au N.N.O, le temps clair, la mer belle. Depuis hier, la route m'a valu le N.O. 3° Ouest. Chemin : 29 lieues 2/3. J'ai observé : 40° 50'. Longitude assurée : 62° 24'. Je n'ai eu aujourd'hui que 7 minutes de différence au Sud. Les vents dans l'après-midi, ont un peu adonnés. J'ai gouverné au N.O.

Vendredi 10 août 1781

A 3 heures du matin, il s'est élevé un orage. J'ai tout amené. Il a peu venté, il a tombé beaucoup de pluie accompagnée de quelques coups de tonnerre. Les vents ayant passé à O.N.O après l'orage, nous avons pris la bordée du S.O jusqu'à 10 heures 1/2 que les vents étant revenus à Ouest, nous avons repris les amures sur bâbord, le cap au N.N.O. Le vent fraîchissant, j'ai pris le deuxième ris dans chaque hunier. Depuis hier, la route m'a valu le N.O. 1/4 O. Chemin : 24 lieues. J'ai observé : 41° 34'. Longitude assurée : 63° 42'. Je n'ai point eu de différence de l'estime à la hauteur.

La mer très grosse. Dans l'après-midi, il s'est élevé un brouillard portant avec lui, une odeur de bois brûlé qui joint à la grosse houle que j'éprouvais, m'a fait penser que nous pourrions être plus près des acores de l'Est du banc St George que je ne m'en estimais. J'ai en conséquence, fait sonder par 100 brasses, mais je n'ai pas trouvé fond. A 4 heures, *l'Astrée* m'a crié que son petit mât de hune venait

d'éclater. Elle a travaillé sur le champ à le faire dégarnir. J'ai fait prendre tous les ris dans les huniers et je me suis conformé à la voilure de *l'Astrée*, la tenant sous les deux huniers et la misaine.

Ce jour, j'ai perdu le nommé Louis Gazeau, aide canonnier des Sables d'Olonne, mort d'une hydropisie de poitrine.

A 11 heures du soir, *l'Astrée* a eu fini de garnir son petit mât de hune.

Samedi 11 août 1781

Les vents au N.O, variables au N.N.O gros frais, la mer grosse. Le cap au O.S.O et à Ouest depuis une heure du matin que nous avons pris les amures sur bâbord sous les quatre corps de voiles, tous les ris pris. Depuis hier, la route m'a valu l'O. 1/4 N.O. Chemin : 12 lieues. J'ai observé : 41° 43'. Longitude assurée : 64° 27'.

A 7 heures 1/2, nous avons viré de bord lof pour lof et pris les amures à bâbord, le cap au N.N.E. Les vents ont un peu calmé et la mer a embelli.

Dimanche 12 août 1781

A 6 heures du matin, les vents ayant passé au Nord et au N.N.E, nous avons viré de bord vent arrière et pris les amures à tribord, le cap au N.O. A 8 heures 1/2, j'ai fait larguer un ris de chaque hunier. Depuis hier, la route estimée m'a valu le N.O. Chemin : 11 lieues mais corrigée sur la hauteur, elle m'a valu le S.O. 1/4 O 3° 45' Ouest. Chemin : 9 lieues. J'ai observé : 41° 30'. Longitude assurée : 64° 58'. J'ai eu 36 minutes de différence Sud de l'estime à la hauteur.

A 1 heure, on a eu connaissance d'une voile par le travers au vent. A 5 heures, j'ai fait guinder et garnir les perroquets et j'ai largué le 2e ris du grand hunier, le vent ayant beaucoup calmé et la mer embellie.

A 6 heures, nous avons sondé par 150 brasses sans trouvé fond. Gouverné au N.O toutes voiles dehors.

Lundi 13 août 1781

Les vents ont varié de l'E.N.E au Sud en passant par l'Est. Nous avons gouverné au N.O. 1/4 Ouest sous toutes voiles, le temps clair, la mer belle. Depuis hier, la route estimée a été le N.O. 1/4 O. Chemin : 25 lieues 2/3 mais par la hauteur, la route corrigée m'a valu l'O. 1/4 N.O. Chemin : 22 lieues. Latitude observée : 41° 47'.

Longitude assurée : 66° 22'. J'ai eu 25 minutes de différence Sud.

A 2 heures 1/2, les vents ont passé au S.S.O bon frais. J'ai fait servir les menues voiles.

A 4 heures, gouverné à O.N.O. A 6 heures, sondé par 160 brasses sans trouver fond.

Pris deux ris dans chaque hunier. A 6 heures 1/4, fait servir le cap à l'O.N.O. Les vents au S.S.O gros frais.

Mardi 14 août 1781

A 3 heures 1/2, le vent a sauté au N.O par avalaison. J'ai gouverné au N.N.E. A 5 heures, les vents ont passé au Nord. J'ai pris ainsi que *l'Astrée*, les amures à tribord, le cap à O.N.O. A la même heure, j'ai sondé par 120 brasses sans trouver fond. Depuis hier, la route m'a valu l'O. 1/4 N.O. 1° Nord. Chemin : 51 lieues 1/3. J'ai observé : 42° 24'. Longitude assurée : 69° 46'.

J'ai fait larguer tous les ris des huniers et mis le grand perroquet, le vent ayant beaucoup molli.

Ce jour, j'ai perdu le nommé Louis Labrégé, matelot canonnier de Bordeaux, mort des blessures qu'il a reçu dans le combat du 21 juillet.

A 6 heures 1/2, sondé par 150 brasses sans avoir trouvé fond. Continué la route de l'O.N.O toute la nuit.

Mercredi 15 août 1781

Les vents au N.E petit frais, le temps clair, la mer belle. A 6 heures du matin, *l'Astrée* a sondé et m'a crié qu'elle avait trouvé fond

de vase par 102 brasses. Nous avons gouverné à l'O. 1/4 N.O. Depuis hier, la route estimée m'a valu l'O. 1/4 N.O. 2° 15'. Chemin : 30 lieues 1/3. Par la hauteur, elle m'a valu l'O. 4° Sud. Chemin : 30 lieues. J'ai observé : 42° 17'. Longitude assurée : 71° 47'. Ce point me mettant à la vue du cap Cod me démontre que je suis de l'avant de la frégate.

A 1 heure, on a eu connaissance d'un brick sous le vent, paraissant courir à l'O.N.O. A 4 heures 1/2, on a eu connaissance d'une autre voile par la hanche de tribord, paraissant courir sur nous. A 7 heures, nous avons gouverné à O.N.O.

Jeudi 16 août 1781

Les vents à l'Est petit frais, le temps clair et la mer belle. A 5 heures du matin, nous avons gouverné à O. 1/4 N.O. Depuis hier, la route m'a valu l'Ouest. Chemin : 14 lieues 1/3. J'ai observé : 42° 18'. Longitude assurée : 72° 45', ce qui me met à l'entrée du port de Boston.

Dans l'après-midi, on a eu connaissance de deux voiles, l'un à tribord et l'autre à bâbord. Celle de bâbord a été reconnue pour un brick faisant l'O.N.O. Au coucher du soleil, nous avons mis en travers et sondé par 110 brasses, fond de vase. Nous avons gouverné à O.N.O.

Vendredi 17 août 1781

A 1 heure du matin, sondé par 100 brasses, fond de vase. Les vents au Sud joli frais, le temps clair, la mer belle. Au jour, on a eu connaissance de plusieurs voiles au vent et sous le vent. A 9 heures, *l'Astrée* qui était de l'avant m'a signalé la terre. A 10 heures 1/2, on a bien reconnu le cap Anne restant au N.O. Depuis hier, la route m'a valu l'O. 1/2 N. Chemin : 34 lieues 1/3. J'ai observé : 42° 29'. Différence en longitude : 2° 19'. Par le relèvement de la terre à midi et la hauteur, je me suis trouvé de 30 lieues de l'avant de la frégate, ce que

j'attribue aux courants qui m'ont porté au S.E, ce que je n'ai corrigé que portant au S.S.E. A 4 heures, j'ai relevé le cap Anne au N. 1/4 N.E, la pointe Alderton au S. 1/2 E. A 5 heures 1/2, j'ai diminué de voiles et je suis venu en travers pour prendre un pilote. J'ai fait servir tout de suite pour donner dans la baie de Nantasket où *l'Astrée* avait mouillé. En passant le long de cette frégate, Mr de La Pérouse m'a crié que j'étais le maître de remonter jusqu'à Boston; qu'il n'avait pu le faire lui-même parce que son pilote ne connaissait pas assez bien la passe. En conséquence, j'ai fait route pour passer entre l'île George et l'île Galop. Après avoir gagné la grande passe, j'ai fait route pour le port de Boston où j'ai mouillé à 7 heures du soir par 7 brasses 1/2, fond de sable vasard, la pointe Sud de Hog Island à l'E. 1/4 N.E, la pointe Nord de la même île au Nord, le fort Williams au S.E.

En passant sous ce fort, j'ai salué de 13 coups de canon; il m'en a été rendu le même nombre. J'ai affourché avec une grosse ancre Nord et Sud. J'ai trouvé dans cette rade, la frégate du Roi la *Magicienne* de 32 canons, commandée par Mr de la Bouchetière, capitaine de vaisseau arrivé de Brest depuis 3 jours, avec un bâtiment de transport qu'il a escorté. Il a eu 53 jours de traversée. Il a appareillé le 23 juin avec l'armée navale du Roi commandée par Mr le comte de Guichen, allant à Cadix se joindre à celle d'Espagne. Le vaisseau le *Sagittaire* de 90 canons était aussi dans la rade.

Samedi 18 août 1781

Les deux corvettes anglaises le *Jack* et le *Thorn* que nous avons prises sont arrivées mais le brick le *Friendship* a été repris par un corsaire de la Bermude sous le cap Anne. J'ai aussi appris que le navire le *Lockard Rose* avait été repris et conduit à Halifax. On n'a aucune nouvelle du bateau

le *Phoenix*.

Les vents variables du Nord au N.E, beau temps. La frégate *l'Astrée* est venue mouiller dans le port à midi.

Dimanche 19 août 1781

Les vents de la partie du N.E. J'ai fait faire une tente à terre sur l'île Vioodles pour y établir mes malades.

Lundi 20 août 1781

Les vents au N.O, le temps orageux. Dans l'après-midi, j'ai débarqué 50 malades. Il est sorti un corsaire américain.

Mardi 21 août 1781

Les vents de la partie du N.O, variables au S.O. A 11 heures, il est entré une prise faite par un corsaire américain. Dans l'après-midi, le *Jack* qui a été vendu, a fait route pour sa destination.

Mercredi 22 août 1781

On a visité le taquet de gorgère⁴ qui a largué. La frégate a été mise sur l'arrière. On a pompé toute l'eau de la grande cale. J'ai perdu le nommé Nadeau, matelot d'Oléron, mort à l'hôpital du scorbut.

Jeudi 23 août 1781

Les vents de la partie du S.S.O. Les charpentiers ont travaillé à faire les mâts de hune.

Vendredi 24 août 1781

Les vents à l'Est bon frais. Il est entré une prise dans la matinée. Dans l'après-midi, la frégate du Roi la *Résolue* est entrée escortant la flûte la *Cybèle* chargée de

⁴ D'après le Dictionnaire de la marine à voile de Bonnefoux & Paris, il s'agit d'une "pièce de construction appliquée sur l'étrave, d'où en s'arrondissant, elle s'élève vers le beaupré et qui forme la partie inférieure du taillemer (...) C'est vers le haut de cette pièce que sont les mortaises pour le passage des liures de beaupré".

poudre et d'habillement pour le Congrès américain, ainsi qu'un senault français. Cette frégate a 85 jours de traversée, étant partie le premier juin du port de Brest. A 4 heures après midi, le vaisseau le *Sagittaire*, la frégate *l'Astrée*, la *Magicienne*, la *Résolue* et *l'Hermione* ont fait un salut de 21 coups de canon en l'honneur du Roi. Le Te Deum a été chanté à bord de la *Magicienne*.

Samedi 25 août 1781

Les vents de la partie du S.O. On a travaillé à faire de l'eau et du bois.

Dimanche 26 août 1781

Le vent presque calme, la fraîcheur venant de l'Est. La *Magicienne* a appareillé pour aller à Portsmouth chercher un bâtiment français chargé de mâture. Le vent lui ayant manqué, elle a mouillé sous le château. On a appris aujourd'hui, le départ de l'escadre du Roi aux ordres de Mr le comte de Barras, de Newport.

Lundi 27 août 1781

Les vents de la partie du N.O presque calmes.

Mardi 28 août 1781

Les vents de la partie du Sud. J'ai embarqué dans la matinée, 6 000 £ de poudre prise à bord du navire la *Marie*, destinés pour l'escadre et 90 quintaux de biscuit. Il est entré un brick venant de D...

Mercredi 29 août 1781

Les vents variables de l'Ouest au S.O joli frais. On a travaillé à raccommoder le taquet de gorgère de la frégate. Dans la journée, j'ai embarqué 20 tonneaux d'eau et trois cordes de bois.

Jeudi 30 août 1781

Calme plat tout le matin. A midi, la brise est venue du S.O. La frégate la *Flore* de 32

canons appartenant à des négociants de cette ville, a mouillé dans ce port. J'ai embarqué de l'eau et des vivres.

Vendredi 31 août 1781

Les vents ont régné du S.O au S.S.O grand frais. Dans l'après-midi, ils ont passé à Ouest et O.S.O. J'ai embarqué 18 boissauts de sel et continué à faire de l'eau.

Samedi 1er septembre 1781

Les vents au N.N.O bon frais. Au point du jour, on a entendu plusieurs coups de canon au large. A 6 heures 1/2, on a eu connaissance de deux bâtiments qui combattaient à une lieue et demie à peu près, dans le N.N.E de la pointe Alderton, dont un paraissait beaucoup plus gros que l'autre. La frégate *l'Astrée* et le vaisseau le *Sagittaire* qui étaient prêts à partir pour une croisière ont sur le champ, filé leurs câbles par bout mais le vent étant très faible et le courant de flot trop rapide, ne leur a pas permis de mettre dehors aussi promptement qu'ils le désiraient et que la circonstance l'exigeait. A 7 heures 1/2, le plus petit des bâtiments qui se combattaient a cessé son feu et a paru être réduit. Le pavillon français qu'il avait m'a fait tout craindre pour la frégate la *Magicienne*, malgré que je ne fus pas disposé à sortir par le nombre de choses essentielles qui manquaient à ma frégate. A 8 heures du matin, je me suis déterminé à mettre dehors pour aller me joindre à *l'Astrée* et au *Sagittaire*. J'ai fait demander du monde à la frégate la *Résolue* qui m'a envoyé vingt quatre hommes et deux officiers. J'ai pris à l'hôpital, tous ceux qui étaient en état de rendre quelque service. J'ai été obligé de m'opposer au zèle et à la volonté de tous ceux qui voulaient s'embarquer. Le vaisseau particulier le *Duguay Trouin* et la flûte du Roi la *Cybèle* m'ont envoyé chacun cinq hommes. A 9 heures 1/2, ayant reçu un pilote de terre

et plusieurs officiers français et américains qui se sont offerts pour faire la sortie, j'ai appareillé pour mettre dehors en filant mon ancre d'affourche par le bout sur lequel j'ai laissé ma chaloupe. A cette heure, le vaisseau ennemi faisant vent arrière avec sa prise, *l'Astrée* était par le travers de la pointe Alderton, presque encalmée. A 10 heures, le vent a calmé plat, le *Sagittaire* a été forcé de mouiller à la pointe de la Longue Ile. A midi, j'ai été contraint d'en faire autant sur la pointe de l'île Lowel, sur laquelle le courant de jusant me jetait avec beaucoup de rapidité. Ayant laissé mon grand canot et ma chaloupe à Boston, j'ai été forcé de faire arrêter une goélette américaine dans laquelle j'ai fait mettre une ancre à jet que j'ai envoyé mouiller à une encablure et demie dans le N.O pour m'aider à appareiller. A 4 heures, on a perdu de vue du haut des mâts, le vaisseau ennemi et sa prise. La frégate *l'Astrée* a reviré et a rapporté son bord à terre, les vents étant du large et les bâtiments qui avaient combattu se trouvant par là à quatre lieues au vent à elle. A 6 heures, la brise s'étant élevée de la partie du O.N.O, étant à pic de *l'ancre* à jet, j'ai appareillé ainsi que le vaisseau le *Sagittaire*. Etant par le travers de l'île George, le vent a calmé et a passé au Sud, ce qui m'a fait masquer. A l'aide du courant de flot, j'ai dérivé dans la rade de Nantasket où j'ai laissé tomber l'ancre par 6 brasses, fond de vase à 7 heures 1/4, la pointe Nord de l'île George au Nord, celle du Sud au N.E. 1/4 E, la pointe Alderton à l'E. 1/4 S.E.

Le *Sagittaire* a été forcé de mouiller entre l'île Lowel et Nikermat et *l'Astrée* a mouillé à une lieue en dehors du fanal. A 7 heures, j'ai trouvé dans la rade de Nantasket, le navire le *Marie Françoise* venant de Portsmouth, qui était parti sous l'escorte de la *Magicienne*. Le capitaine de ce bâtiment m'a rapporté qu'il était parti hier

à 6 heures du soir de Portsmouth avec la frégate, que vers trois heures du matin, ils avaient eu connaissance d'un bâtiment, que la *Magicienne* l'ayant reconnu pour vaisseau à deux batteries avait pris chasse, que ce vaisseau ayant la supériorité de marche avait été bientôt à portée de canon de la frégate, qu'ils s'étaient tirés respectivement des coups en chasse et en retraite jusqu'à 6 heures, que la *Magicienne* voyant l'impossibilité de gagner l'entrée de Boston avait arrivé sur le vaisseau et que s'en était suivi un engagement à la portée du pistolet au bout duquel, la *Magicienne* a été forcée d'amener son pavillon. Le vaisseau ennemi qui l'a combattu avait une galerie et pouvait porter de 56 à 60 canons. Le navire la *Marie Françoise* à la faveur du combat, a gagné la pointe Alderton. A 10 heures 1/2, la mer étant étale et la brise étant de la partie du S.O, j'ai appareillé pour rejoindre *l'Astrée*. A 11 heures 1/2, étant par son travers, j'ai diminué de voiles et peu après, j'ai mis en travers tribord au vent pour attendre que cette frégate appareillât.

Dimanche 2 septembre 1781

A minuit 3/4, *l'Astrée* étant sous voiles, j'ai fait servir, le cap à l'Est. A 5 heures, j'ai parlé à un brick américain venant de croiser sur Halifax, qui m'a rapporté qu'il avait appris par une goélette dont il s'était emparé, qu'il était sorti de Halifax, un vaisseau de 50 canons et 2 frégates pour venir croiser dans la baie. A 6 heures du matin, j'ai été à bord de *l'Astrée*. Nous avons gouverné au plus près du vent, les amures à bâbord. J'ai fait garnir une vergue de hune pour me servir de corne d'artimon que j'ai laissée à terre. A 10 heures 1/2, j'ai pris les amures sur tribord, le cap au S. 1/4 S.E. A 11 heures, j'ai eu connaissance du *Sagittaire* qui sortait de la rade de Nantasket. A midi, n'ayant

connaissance d'aucune voile et n'étant pas en état de tenir plusieurs jours la mer, j'ai fait signal à *l'Astrée* que je demandais à rentrer. Ayant accordé ma demande, j'ai viré de bord à midi et demi et j'ai pris les amures sur bâbord, le cap au S.O. A 2 heures, *l'Astrée* étant en panne avec le *Sagittaire* qui l'avait ralliée, m'a fait signal de virer de bord. J'ai pris les amures sur tribord et j'ai gouverné pour la rallier. A trois heures et demi, étant par son travers, j'ai mis en panne. Elle m'a hélé d'envoyer chercher deux de mes officiers et plusieurs hommes de mon équipage que j'avais envoyés à Salem pour arrêter quelques déserteurs français et qui ayant appris que j'étais appareillé, s'étaient rendus à bord du *Sagittaire*. J'ai arrivé sur ce vaisseau qui a envoyé son canot à mon bord. J'ai fait servir, le cap au S.E. A 7 heures 1/4, j'ai pris les amures sur bâbord pour donner dans la passe, les vents étant favorables pour remonter jusqu'à Boston. Le pilote m'a monté jusque devant la ville où j'ai laissé tomber l'ancre à 10 heures 1/4 du soir par 6 brasses d'eau, fond de vase, le fort William au S.E, l'île du Gouverneur à l'E. 1/4 S.E, le fort de Forthill à O.S.O. 1/2 O. J'ai repris mon câble d'affourche sur ma chaloupe que j'avais laissée. J'ai filé 60 brasses de l'ancre du Nord et 50 de celle du Sud.

Lundi 3 septembre 1781

Les vents au S.O bon frais. J'ai fait mettre flamme d'ordre pour demander tous les charpentiers et voiliers du convoi. A 10 heures, j'ai fait donner la cale à un matelot déserteur du vaisseau le *Duguay Trouin* qui avait été rattrapé à Salem. J'ai tiré un coup de canon et mis un pavillon rouge pour prévenir la rade de cette punition. A midi, le navire la *Marie Françoise* est venu mouiller de la rade de Nantasket dans le port. J'ai envoyé tous les prisonniers anglais que j'avais à bord à un navire du

convoi que l'on a établi en prison sous la garde de la frégate la *Résolue*. J'ai fait de l'eau et du bois.

Mardi 4 septembre 1781

Les vents de la partie du S.O faibles. J'ai continué à faire de l'eau et du bois. Il est entré un brick américain.

Mercredi 5 septembre 1781

Le vent de la partie du S.O très faible. Il est entré une prise anglaise.

Jeudi 6 septembre 1781

Les vents de la partie de l'Ouest bon frais. J'ai fini mon chargement. J'ai embarqué mes mâts de hune.

Vendredi 7 septembre 1781

Les vents à O.S.O grand frais. A 9 heures du matin, la frégate du Roi *l'Engageante* de 32 canons commandée par Mr de K... venant de France en 34 jours, a mouillé dans ce port, chargée de 500 mille francs pour l'escadre de Mr de Barras. J'ai appris par cette frégate que le Roi m'avait élevé au grade de capitaine de vaisseau à la fin de juin dernier.

Samedi 8 septembre 1781

Les vents au N.O, variables au Nord bon frais. J'ai fait toutes mes dispositions pour appareiller. Ce jour, on a appris par express, que les ennemis s'étaient emparés de New London dans le Connecticut et y avaient mis le feu.

Dimanche 9 septembre 1781

Les vents de la partie du N.O très faibles. A 9 heures du matin, j'ai appareillé mais le vent ayant calmé plat et le flot étant survenu, j'ai été contraint de mouiller près de l'île du Spectacle, la pointe Sud de la Longue Ile au Sud, l'île du Spectacle au S.O. J'ai mouillé par 6 brasses, fond de sable vasard, sur une ancre à jet.

Lundi 10 septembre 1781

A 3 heures du matin, les vents de la partie de l'O.S.O petit frais. J'ai mis sous voiles pour sortir de la passe. Etant par le travers du Fanal, au jour, j'ai eu connaissance de deux grands bâtiments mouillés au large avec un brick. Etant à une lieue d'eux, j'ai diminué de voiles et j'ai tenu le vent, les amures sur tribord pour faire des signaux de reconnaissance. M'y ayant répondu, j'ai arrivé dessus. Ces bâtiments mettaient sous voiles. J'ai reconnu *l'Astrée* et le *Sagittaire* et un brick dont ils ont fait prise hier au soir. Etant près d'eux, j'ai mis en travers et je me suis rendu à bord de *l'Astrée*. Mr de La Pérouse m'a dit qu'il avait chassé hier, une frégate et une corvette anglaise nommées *l'Amphitrite* et le *Général Monk*, que ces bâtiments avaient pris chasse au Sud, qu'ils avaient repris une prise américaine qu'ils avaient fait la veille. On a su par les Anglais mis à bord de cette prise, que la *Magicienne* avait été prise par le vaisseau le *Chatham* de 56 canons, portant 24, 12, 6 £, que la frégate a eu 130 hommes tués et blessés. Mr de La Pérouse s'étant décidé à m'accompagner jusqu'au cap Cod, à 10 heures, nous avons fait servir, le cap à l'E.S.E, les vents de la partie du S.S.O très faibles. A midi, le vent a fraîchi au S.S.E. Nous avons mis toutes voiles dehors. A cette heure, j'ai relevé le cap Anne au N. 1/4 N.E du monde et j'ai observé 42° 19' de latitude, d'où j'ai pris mon point de départ par la longitude de 72° 30'. A 3 heures, *l'Astrée* a reviré de bord pour rallier le *Sagittaire* et m'a fait signal qu'elle allait rentrer. J'ai continué de gouverner à l'E. 1/4 N.E. J'ai fait serrer les perroquets, la brise étant très fraîche. A 6 heures, j'ai fait gouverner à l'E. 1/4 S.E.

Mardi 11 septembre 1781

Les vents au Sud bon frais. A minuit, j'ai fait gouverner à l'E.S.E et à 8 heures du

matin, à l'E. 1/4 S.E. Depuis hier, la route m'a valu l'Est 5° Sud. Chemin : 59 lieues 1/3. J'ai observé : 42° 12'. Longitude assurée : 68° 38'. A midi, j'ai fait prendre un ris dans chaque hunier. A 1 heure, le vent fraîchissant, j'ai fait prendre le second. J'ai fait gouverner à l'E.S.E. A 1 heure 1/2, au S.E. 1/4 E. Les vents ayant un peu adonnés, à 3 heures, j'ai fait larguer un ris dans chaque hunier. A 5 heures, j'ai eu connaissance d'un bâtiment à trois mâts au vent à moi, courant au plus près du vent, les amures à bâbord. J'ai fait arriver à l'E. 1/4 S.E pour faire un peu plus de chemin et provoquer ce bâtiment à arriver sur moi. Ce bâtiment ne s'étant pas dérangé de sa route, j'ai fait remettre le cap à l'E.S.E. A 6 heures 1/2, le vent fraîchissant, j'ai fait prendre tous les ris dans le petit hunier et deux dans le grand. A 10 heures, serré le perroquet de fougue et amené les huniers sur le ton.

Mercredi 12 septembre 1781

A 3 heures du matin, les vents forçants dans les grains au S.S.O, j'ai fait carguer la grande voile. A 6 heures, cargué les huniers.

A 7 heures, le nommé Antoine Negro, matelot de Marseille, en travaillant dans les porte haubans à rider un des haubans, a été emporté à la mer par une lame. J'ai diminué de voiles à l'instant et j'ai reviré de bord mais il m'a été impossible de le sauver.

J'ai mis à la cape à la misaine bâbord au vent pour rider les haubans des bas mâts qui ont largué. A 9 heures 1/2, j'ai fait servir au O.N.O. A 10 heures, j'ai viré lof pour lof, le cap au S.S.E, le vent au S.O forcé avec beaucoup de pluie et d'orage. A 10 heures 1/2, j'ai cargué la grande voile par la force du vent. A 11 heures, je l'ai ramuré, le vent ayant beaucoup molli et j'ai fait larguer les huniers, tous les ris pris. Depuis hier, la route m'a valu l'E. 1/4 S.E.

3° Est. Chemin : 44 lieues 2/3. Latitude estimée : 41° 54'. Longitude assurée : 65° 34'. A 2 heures, le vent calmant, j'ai fait larguer deux ris dans chaque hunier, gouvernant au S.E. 1/4 S et au S.E. La pluie a continué le reste du jour et le vent soufflant par grains en variant du S.S.O au S.O.

Jeudi 13 septembre 1781

Les vents au S.S.O par grains, le temps très pluvieux, la mer grosse, le cap au S.E et S.E. 1/4 E. A 5 heures 1/2, le petit hunier a été déchiré dans un grain. Je l'ai fait changer tout de suite.

Depuis hier, la route m'a valu le S.E. 1/4 E. 1/2 Est. Chemin : 21 lieues 1/3. J'ai observé : 41° 24'. Longitude assurée : 64° 20'. A midi, j'ai pris les amures sur bâbord, le cap à Ouest. Dans l'après-midi, le temps s'est un peu éclairci et la pluie a cessé.

Vendredi 14 septembre 1781

A 4 heures du matin, le temps s'est de nouveau chargé de grains. A 8 heures, les vents ayant passé à O.S.O, j'ai pris les amures à tribord, le cap au Sud. A 11 heures, le vent ayant passé au N.O, j'ai fait gouverner au S.O. 1/4 O. Depuis hier, la route m'a valu l'O. 1/4 S.O. 1/2 O. Chemin : 29 lieues 1/3. J'ai observé : 41° 13'. Longitude assurée : 66° 15'. J'ai eu 7 minutes de différence Nord de l'estime à la hauteur. A 1 heure, j'ai garni les bonnettes.

Samedi 15 septembre 1781

Les vents au Nord, variables au N.N.O petit frais, le temps clair, la mer belle. Depuis hier, la route m'a valu le S.O. Chemin : 28 lieues 2/3. J'ai observé : 40° 18'. Longitude assurée : 67° 36'. A midi, j'ai mis le cap à O.S.O, le vent très faible.

Dimanche 16 septembre 1781

Les vents de la partie du N.O, variables à l'Ouest très faibles. Depuis hier, la route

m'a valu le S.O. Chemin : 16 lieues 2/3. J'ai observé : 39° 44'. Longitude assurée : 68° 22'. J'ai eu 12 minutes de différence Nord. A midi, les vents ont passé au S.O. J'ai gouverné au S.S.E. A 4 heures, portant sous le vent du S.S.E, j'ai pris les amures à bâbord, le cap à O.N.O. A 5 heures, les vents ont refusé sur ce bord; j'ai repris les amures sur tribord, le cap au Sud et S. 1/4 S.E, le vent très faible.

Lundi 17 septembre 1781

A 3 heures du matin, les vents ont passé au N.N.O. J'ai fait mettre le cap à O.S.O, la mer très houleuse et annonçant du courant. Depuis hier, la route m'a valu le S. 1/4 S.O. 1° 45' O. Chemin : 31 lieues. J'ai observé : 38° 13'. Longitude assurée : 68° 49'. J'ai eu 17 minutes de différence au Sud. A midi, j'ai mis le cap à O. 1/4 S.O.

Mardi 18 septembre 1781

Dans la nuit, les vents ont calmé et passé au S.O en passant par l'Est, la mer houleuse. Depuis hier, la route m'a valu l'O. 1/4 N.O. 3° 30' O. Chemin : 27 lieues 1/3. J'ai observé : 38° 24'. Longitude assurée : 70° 34'. J'ai eu 32 minutes de différence Nord que j'attribue au courant portant au N.E dans cette partie. A 11 heures, les vents ont passé à O.S.O avec des grains.

Mercredi 19 septembre 1781

Dans la nuit, les vents ont varié du S.O à Ouest avec des grains et beaucoup de pluie, le temps très orageux, la mer grosse. A 8 heures du matin, j'ai eu connaissance d'une voile courant au plus près, les amures à tribord. J'ai arrivé dessus au N.N.E. Ce bâtiment a pris chasse vent arrière, le cap à l'Est et E.N.E. Je l'ai chassé toutes voiles dehors. Depuis hier, la route m'a valu le N.O. 1/4 O. Chemin : 26 lieues. J'ai observé : 39° 4'. Longitude assurée : 71° 52'. J'ai eu 10 minutes de différence

Nord. A 6 heures, ayant approché le bâtiment chassé, je lui ai tiré deux coups de canon de chasse en arborant ma couleur. Il a mis pavillon américain et a continué à prendre chasse. Je l'ai poursuivi toute la nuit, gouvernant à l'E.S.E et S.E, le vent à Ouest presque calme, le conservant à l'aide des lunettes de nuit.

Jeudi 20 septembre 1781

A 5 heures, le vent a calmé plat. La frégate ayant peine à gouverner, j'ai pris le parti d'envoyer mon canot sous le commandement de Mr de Chadirac pour aller reconnaître le bâtiment chassé. Lorsque mon canot a débordé, j'ai tiré un coup de canon pour assurer de nouveau ma couleur. Ce bâtiment continuant à s'éloigner à l'aide du peu de fraîcheur qu'il y avait, je n'ai pu douter qu'il ne fut ennemi. En conséquence, j'ai mis à la mer mon grand canot et ma chaloupe que j'ai fait armer, sous le commandement de Messieurs de Traversay et Desbiare, gardes de la marine, avec ordre de se ranger sous ceux de Mr de Chadirac et d'enlever le bâtiment l'épée à la main, mais mon canot qui les avait précédés ayant reconnu que c'était un bâtiment américain, s'est rendu à son bord et l'a fait mettre en panne. Ce bâtiment venait de Salem, allant au Cap chargé de morue. A 10 heures, j'ai fait servir, le cap au N.O. 1/4 O. A 11 heures, j'ai pris les amures sur tribord, le cap au S. 1/4 S.E. Depuis hier, la route m'a valu l'Est 5° Sud. Chemin : 23 lieues. J'ai observé : 38° 58'. Longitude assurée : 70° 22'.

A midi, j'ai eu connaissance d'une voile de l'avant que je n'ai pas tardé à reconnaître pour goélette à huniers, gouvernant les amures à bâbord. Etant par mon travers à une portée et demie de canon, j'ai mis pavillon anglais et tiré un coup de canon. Elle a continué sa route sans mettre de couleur. A 2 heures, j'ai viré de bord pour

la chasser. A 3 heures 1/4, étant parvenu par son travers, elle a arrivé sur moi. Elle a mis pavillon anglais. J'ai envoyé mon canot à son bord pour l'amariner mais il s'est trouvé que c'était un bâtiment anglais pris par le *Pilgrim*, corsaire américain qui l'envoyait à Salem et qui a mis pavillon anglais n'en ayant pas d'autres. M'étant assuré par l'inspection des papiers que c'était en effet, une prise américaine, je lui ai permis de faire sa route et à 5 heures 1/2, j'ai fait servir, le cap au S.S.E.

Le vent a calmé plat, le temps pluvieux. De 8 heures à 10 heures, les vents n'ont fait que varier. A 10 heures, ils se sont décidés au S.S.O. J'ai fait mettre le cap à Ouest sous les quatre voiles majeures.

Vendredi 21 septembre 1781

Les vents au S.S.O gros frais, le temps clair, la mer assez belle, le cap à l'Ouest. Depuis hier, la route m'a valu l'O. 1/4 S.O. Chemin : 29 lieues. J'ai observé : 38° 38'. Longitude assurée : 72° 13'.

A 5 heures 1/2, il s'est élevé un orage de l'avant. J'ai fait carguer les basses voiles, amené les huniers et mis en travers. Le vent a calmé au S.S.O et a sauté au Nord. L'orage s'est déclaré; il a tombé abondamment de la pluie. A 8 heures, les vents se sont fixés au N.N.O très gros frais. J'ai fait gouverner au S.O. 1/4 O sous la misaine et les huniers amenés sur le ton. Ventant très grand frais, la mer fort grosse, j'ai fait dégarnir les perroquets et recalé les mâts.

Samedi 22 septembre 1781

Le vent a continué de souffler avec violence jusqu'à 9 heures du matin, qu'il a un peu calmé. J'ai largué un ris de chaque hunier et j'ai gouverné à O.S.O sous les quatre corps de voiles. Depuis hier, la route m'a valu le S.O. 1/4 O. 4° Ouest. Chemin : 47 lieues 1/3. J'ai observé : 37° 39'. Longitude assurée : 74° 57'. J'ai eu 14'

de différence au Nord de ma latitude estimée à mon observée, que j'attribue aux courants portants au N.E. En corrigeant ma longitude sur les différences que j'ai éprouvées depuis quelques jours, je me trouve par les 73°.

A midi, j'ai fait gouverner à O. 1/4 S.O. A 2 heures, à O.S.O, les vents au N.N.O gros frais. A 8 heures, j'ai fait gouverner à O. 1/4 S.O.

Dimanche 23 septembre 1781

Les vents au Nord bon frais, la mer grosse. A 4 heures du matin, j'ai fait gouverner à Ouest. Depuis hier, la route m'a valu l'O.S.O. 1° 30' Sud. Chemin : 65 lieues. J'ai observé : 36° 21'. Longitude assurée : 78° 41'. Par ce point, je me trouve arrivé à terre. Par celui corrigé de la différence Est qu'ont dû me donner les courants, ma longitude est de 76° 44', ce qui me met à 32 lieues de terre. J'ai eu 24 minutes de différence Sud.

A midi, j'ai gouverné à O.N.O, la mer très grosse. A 1 heure 1/4 dans un roulis, le grand mât de hune a cassé ras le chouquet. J'ai travaillé à le faire dégrader pour en passer un autre. A 6 heures, le grand hunier était dehors. A 10 heures, les vents se sont halés de l'avant. J'ai gouverné à O.S.O. A 7 heures, sondé sans trouver fond par 70 brasses.

Lundi 24 septembre 1781

A 4 heures du matin, sondé sans trouver fond par 60 brasses. Les vents sont revenus de la partie Nord très faibles, le temps beau, la mer belle. Depuis hier, la route m'a valu l'O. 1/4 N.O. 2° Ouest. Chemin : 24 lieues. J'ai observé : 36° 32'. Longitude assurée corrigée sur les courants : 78° 13'. J'ai eu 9 minutes de différence au Nord. J'ai sondé à midi par 70 brasses sans trouver fond, ce qui me démontre que je suis de l'avant de mon point corrigé. A midi, j'ai fait gouverner à

l'O. 1/4 N.O. A 4 heures, le vent a calmé tout plat. Il a duré tout le soir et toute la nuit.

Mardi 25 septembre 1781

Calme plat toute la nuit. A 7 heures, la fraîcheur s'est élevée de la partie du N.O. J'ai gouverné à O.S.O. Depuis hier, la route m'a valu l'O. 1/4 S.O. Chemin : 7 lieues. J'ai observé : 36° 28'. Longitude assurée du point corrigé : 78° 39'.

Par cette longitude, je me trouve à la vue de terre, ce qui m'a déterminé à faire une nouvelle correction de 40 lieues à l'Est en m'appuyant sur la remarque que j'ai fait du clapotis de la mer avant-hier, qui a été la cause de la rupture de mon grand mât de hune. Attribuant l'effet du clapotis et de cette mer houleuse, au courant portant au N.E, j'ai estimé qu'à 4 heures de l'après-midi, ayant trouvé tout à coup la mer calme, je devais être aux limites occidentales de ce lit de courant, distant de terre par cette latitude, de 75 lieues. Il en résulte que ma longitude de ce jour serait par 76° 13', ce qui me met à 41 lieues de terre.

A midi, la brise s'est élevée de la partie du O.S.O. J'ai gouverné au N.O.

Mercredi 26 septembre 1781

A minuit, j'ai sondé par 90 brasses sans trouver fond. J'ai pris les amures à tribord, le cap au Sud. A 5 heures, j'ai pris les amures sur bâbord, le cap au N.N.O. A 9 heures, ne portant plus qu'au Nord, j'ai viré de bord et pris les amures sur tribord, le cap au S.O. A 11 heures, j'ai eu connaissance d'un brick courant les amures à bâbord, à 3 lieues au vent à moi. Depuis hier, la route m'a valu l'O. 1/4 N.O. 2° 15' O. Chemin : 18 lieues 1/3. J'ai observé : 36° 38'. Longitude assurée corrigée : 77° 19'.

A 1 heure, j'ai eu connaissance de deux voiles, l'une de l'avant et l'autre sous le

vent. A 2 heures, j'ai reconnu celle de l'avant pour une goélette faisant le S.S.E et celle de dessous le vent, pour un bâtiment à trois mâts courant au plus près, les amures à bâbord. A 3 heures, ce bâtiment a fait porter largue, évitant par cette manoeuvre de nous approcher. La goélette après m'avoir dépassé, à tenu le vent les amures à bâbord. J'ai jugé qu'elle sortait de la Delaware ainsi qu'une seconde dont j'ai eu connaissance dans le même moment, faisant la même route. A 11 heures 1/4, j'ai sondé par 70 brasses sans trouver fond.

Jeudi 27 septembre 1781

Le vent au N.O très faible, le temps beau, la mer belle. Depuis hier, la route m'a valu l'O. 1/4 S.O. 1° 45' O. Chemin : 36 lieues. J'ai observé : 35° 58'. Longitude assurée corrigée : 79° 30'. Par ce point, je me trouve encore arrivé à la vue de terre. A 2 heures, calme plat. J'ai fait mettre un petit canot à la mer pour vérifier la vitesse et la direction du courant. Par cette observation, je me suis convaincu qu'il portait au S. 1/4 S.E avec une vitesse d'un demi mille par heure. A 6 heures, le vent s'est élevé de la partie du S.O. J'ai fait gouverner au N.O. 1/4 O.

Vendredi 28 septembre 1781

A 2 heures 1/2 du matin, j'ai sondé par 25 brasses, fond de sable et de vase. J'ai fait serrer les perroquets. A 4 heures, sondé par 22 brasses; à 5 heures par 18. J'ai mis toutes voiles dehors à cette heure pour chasser la terre. A 10 heures, on en a eu connaissance du haut des mâts par le bossoir de bâbord, gouvernant alors au N.O. A 10 heures 1/4, calme plat. A midi, j'ai eu connaissance de deux voiles de l'avant. J'ai sondé par 12 brasses, fond de sable, et j'ai observé 36° 50', ce qui me met à 7 à 8 lieues dans l'E.S.E du cap Henry. Depuis hier, la route m'a valu le

N.O. 1/4 O. 4° 35' Nord. Chemin : 29 lieues 1/3. Par la vue de la terre, je me trouve par mon premier point estimé, de 117 lieues 2/3 de l'avant du vaisseau, de 87 lieues par le premier point corrigé et de 32 lieues par le dernier point corrigé, différence qu'on ne peut attribuer qu'à la violence des courants portants à l'Est et à l'E.S.E. A 1 heure, la fraîcheur est venue du S.E. J'ai fait gouverner à Ouest. A 2 heures, j'ai reconnu les deux voiles en vue pour deux frégates qui tenaient le plus près. Lorsque j'en ai été à une lieue 1/2, j'ai mis en travers et j'ai fait des signaux de reconnaissance auxquels elles ont répondu. J'ai fait porter sur elles en mettant mon numéro. Peu après, elles ont mis le leur. J'ai su par ce moyen que c'étaient les frégates la *Concorde* et la *Surveillante*. A 6 heures, je les ai ralliées, j'ai mis mon canot à la mer et je me suis rendu à bord de la *Concorde*. J'ai appris que l'escadre de Mr de Barras s'était réunie à l'armée de Mr le comte de Grasse le 7 de ce mois, que cette dernière était arrivée le 29 d'août, que les frégates anglaises *l'Iris* et le *Richmond* de 32 canons avaient été prises ainsi que plusieurs autres bâtiments dont le nombre se monte à 10, que le lord Cornwallis s'était retranché dans la ville d'York dont on allait commencer le siège, que l'armée navale était mouillée à l'embouchure de la rivière d'York. J'ai fait route avec ces frégates pour l'entrée de la baie. A 9 heures, elles ont pris le bord du large pour aller reprendre leur faction et me trouvant par 9 brasses 1/2, fond de vase, j'ai pris le parti de mouiller pour attendre le jour. J'ai relevé la pointe du N.O du cap Henry au S.S.E à 2/3 de lieue de distance. J'ai fait filer 30 brasses de câble.

Samedi 29 septembre 1781

Les vents de la partie du S.O bon frais. A 6 heures 1/4 du matin, j'ai appareillé pour

me rendre au mouillage qu'occupe l'armée du Roi à l'embouchure de la rivière d'York. N'ayant pas de pilote de la baie, j'ai suivi l'indication de la carte pour passer le banc de Horse Shoe en tenant toujours le cap Henry au S.E. 1/4 S. J'ai passé sur les acores du banc par 5 brasses et après l'avoir doublé, je me suis entretenu par cinq et par six jusqu'à ce que j'ai eu gagné la tête de la ligne de l'armée. Alors, j'ai fait porter au N.N.O et N. 1/4 N.O pour aller mouiller à portée du général, ce que j'ai fait après l'avoir salué de cinq "Vive le Roi", par six brasses, fond de vase. En laissant le cap Henry au S.E. 1/4 S du compas et le tenant toujours à cette aire de vent, on passera sans danger sur la queue d'Horse Shoe par 5 et 6 brasses. Cette partie du banc étant inégale, la sonde rapporte tantôt cinq, tantôt six et quelquefois seulement quatre brasses et demie, mais il ne faut pas pour cela changer de route et il faut tenir constamment le N.O. 1/4 O. Il ne faut pas approcher la partie de Midle Ground par plus de 8 brasses. En tombant sur un plus grand fond, on serait trop près de ce banc sur lequel le courant de jusant porte avec assez de violence dans la direction de l'Est. En remontant, j'ai trouvé la frégate la *Gentille* qui faisait route pour sortir de la baie. A 10 heures 1/2, je me suis rendu à bord du général pour lui rendre compte de mon arrivée et prendre ses ordres. Il m'a donné celui d'appareiller pour me rendre dans la baie de Lynhaven avec les frégates *l'Iris*, le *Richmond*, la *Diligente* et la corvette le *Loyaliste* pour y charger des boeufs destinés pour la subsistance de l'armée navale. En conséquence, à 4 heures 1/2 après midi, j'ai appareillé pour gagner cette baie située près du cap Henry, gouvernant au S.S.E et S.E. 1/4 S pour passer le Horse Shoe. Après l'avoir doublé, j'ai tenu le vent et gouverné au Sud pour gagner le mouillage où j'ai laissé tomber

l'ancre à 6 heures 1/2 du soir, par cinq brasses, fond de vase. J'ai filé 50 brasses de câble. Dans la nuit, le vent ayant passé au Nord avec force, j'ai filé jusqu'à 80 brasses.

Dimanche 30 septembre 1781

Au jour, j'ai relevé le cap Henry à l'Est 3° Nord, la pointe Wilouby à Ouest 1/2 Sud. La frégate la *Concorde* qui m'avait précédé au mouillage de Lynhaven ayant chassé cette nuit de dessus ses ancres et se trouvant très près de terre, a appareillé pour s'élever de la côte et gagner un mouillage plus au large. A 10 heures, la frégate *l'Aigrette* commandée par Mr de Cambis, lieutenant de vaisseau, est venue mouiller venant de la rivière James. Le vent a calmé à midi. J'ai employé le reste du jour à rider les haubans des bas mâts.

Ordre de bataille de l'armée navale

Escadre blanche et bleue

- 1 - Le *Neptune* - 74 - Mr Destouches;
- 2 - La *Provence* - 64 - Mr de Lombard;
- 3 - *L'Auguste* - 80 - Mr de Bougainville, chef d'escadre;
- 4 - Le *Magnanime* - 74 - Mr le comte de Begue;
- 5 - Le *Romulus* - 44 - Mr de la Villebrune;
- 6 - Le *Conquérant* - 74 - Mr de la Grandière;
- 7 - Le *Duc de Bourgogne* - 80 - Mr de Barras, chef d'escadre, Mr de Medine;
- 8 - Le *Northumberland* - 74 - Mr de Briqueville;
- 9 - Le *Sagittaire* - 50 - Mr de Monluc;
- 10 - *L'Hector* - 74 - Mr Renaud d'Aleins;
- 11 - Le *Sceptre* - 74 - Mr le comte de Vaudreuil;
- 12 - *L'Hercule* - 74 - Mr le comte de Turquin.

Escadre blanche

- 1 - *L'Eveillé* - 64 - Mr de Tilly;
- 2 - Le *Glorieux* - 74 - Mr le baron Descarte;

3 - Le *St Esprit* - 80 - Mr le marquis de Chabert;
4 - Le *Solitaire* - 64 - Mr de Cicé;
5 - Le *Marseillais* - 74 - Mr le marquis de Castellane;
6 - Le *Palmier* - 74 - Mr le baron d'Arros;
7 - La *Ville de Paris* - 104 - Mr le comte de Grasse, lieutenant général - Mr de St Cesaire;
8 - Le *Souverain* - 74 - Mr le chevalier de Glandevéz;
9 - Le *Caton* - 64 - Mr de Framond;
10 - Le *Zélé* - 74 - Mr le chevalier de Préville;
11 - Le *Destin* - 74 - Mr de Goimpy;
12 - *L'Ardent* - 64 - Mr le chevalier de Marigny.

Escadre bleue

1 - Le *Jason* - 64 - Mr de la Clocheterie;
2 - La *Bourgogne* - 74 - Mr de Charitte;
3 - Le *César* - 74 - Mr d'Espinouse;
4 - Le *Vaillant* - 64 - Mr de St Côme;
5 - Le *Citoyen* - 74 - Mr de Thy;
6 - Le *Réfléchi* - 64 - Mr de Marigny;
7 - Le *Languedoc* - 80 - Mr de Monteil, chef d'escadre - Mr Duplessis Pascaut;
8 - Le *Diadème* - 74 - Mr de Monteclerc;
9 - *L'Experiment* - 50 - Mr de Martelly;
10 - Le *Triton* - 64 - Mr de Pierrefeu;
11 - La *Victoire* - 74 - Mr le comte de St Hyppolite;
12 - Le *Scipion* - 74 - Mr de Clavel;
13 - Le *Pluton* - 74 - Mr d'Albert de Rions.

Les vaisseaux *l'Ardent*, *l'Experiment*, le *Romulus* et la frégate *L'Aigrette* sont mouillés à l'embouchure de la rivière de James. Le *Vaillant*, le *Triton* et la frégate *l'Andromaque* à l'embouchure de celle d'York.

Lundi 1er octobre 1781

Les vents ont régné de la partie de l'Est très faibles. A 11 heures du matin, la *Diligente* ayant été chargée de boeufs à

appareillé pour aller rejoindre l'armée.

Mardi 2 octobre 1781

Les vents de la partie du N.E. A 10 heures, le temps chargé au large me faisant craindre d'éprouver un coup de vent de la partie de l'E.N.E, j'ai fait signal aux frégates de se tenir prêtes à appareiller pour donner dans la rivière de James. J'ai viré 50 brasses de câble. A 11 heures, le temps paraissant se mettre au beau, j'ai fait tenir bon. La frégate le *Richmond* a appareillé pour l'armée, étant chargée de boeufs et de moutons. Pendant toute la journée et toute la nuit, on a entendu beaucoup de coups de canon du côté d'York.

Mercredi 3 octobre 1781

Les vents de la partie du Nord, variables au N.N.E. A 8 heures du matin, la corvette le *Loyaliste* commandée par Mr de Barras, enseigne de vaisseau, a appareillé pour se rendre au mouillage de l'armée navale. Dans l'après-midi, les vents ont fraîchi de la partie du N.E. Les frégates la *Surveillante* et la *Gentille* en station sur le cap Henry, sont venues mouiller dans Lynhaven Bay.

Jeudi 4 octobre 1781

Les vents au N.N.E, variables au N.E bon frais. A 10 heures du matin, ne voyant pas revenir mon canot de la rivière James, parti depuis quatre jours et n'ayant aucun bateau pour aller s'informer de ce qu'il peut être devenu, j'ai pris le parti d'appareiller pour aller prendre quelques informations. Après avoir laissé des vivres aux équipages des chaloupes et canots employés au transport des boeufs à bord des frégates, j'ai mis sous voiles à 1 heure après midi, courant un bord dans l'Est pour m'élever. Après avoir fait trois bords pour doubler la pointe Wiloughby, j'ai arrivé au N.O. 1/4 O et O.N.O pour donner à l'embouchure de la rivière James où j'ai laissé tomber l'ancre à 5 heures 3/4 par 10

brasses, fond de sable, la pointe Comfort au N.N.E 1/2 E, la pointe Wilouby à l'E.S.E. 1/2 S.

J'ai trouvé dans cette rade, les vaisseaux *l'Experiment* de 50 canons commandé par Mr de Martelly, *l'Ardent* de 64 par le chevalier de Marigny et la frégate *l'Andromaque* par Mr de Ravenel, capitaine de vaisseau, ainsi que plusieurs bâtiments de transport. J'ai affourché avec une petite ancre E.N.E et O.S.O.

En venant du cap Henry, il faut gouverner quelque temps au N.O pour gagner le milieu du chenal entre Horse Shoe et la côte, ce que l'on connaîtra lorsque la sonde rapportera six brasses et demie à sept, fond de vase. Les marques indiquées sur les cartes de la Cour de 1778 n'existant plus, il ne faut pas donner dans cette rivière sans un pratique. Celui que j'ai eu m'a indiqué qu'il faut tenir un monticule de sable situé près de la pointe Comfort, un peu ouvert à bâbord de trois maisons. On a le cap alors à O.N.O du compas, la sonde rapporte 6, 7, 8, 9, 10, 11 brasses en augmentant progressivement. En rapprochant la pointe Comfort, la pointe Wilouby a une basse qui s'étend fort au large dans le N.E et qui tend le chenal fort étroit. Pour la doubler, il faut quand on se trouve par 5 brasses du côté de Horse Shoe, gouverner à O.S.O du compas. On gagnera cette sonde en tenant le cap Henry à l'E.S.E du compas.

Vendredi 5 octobre 1781

Les vents de la partie de l'Est petit frais. Ayant reçu mon canot dans la nuit, à midi et demi, j'ai désafourché au commencement du jusant et à 3 heures, je me suis laissé dériver jusqu'en dehors de la pointe Comfort. J'ai appareillé et couru bord sur bord jusqu'à 7 heures que le flot commençant à se faire sentir, j'ai mouillé par six brasses et demie, fond de vase, au milieu du chenal entre la pointe Wilouby

et Horse Shoe. *l'Experiment* et six bâtiments de transport ont également appareillés pour se rendre au mouillage de l'armée navale. Un transport sur lequel on a mis un chargement de boeufs a appareillé du cap Henry dans l'après-midi pour se rendre à l'armée navale.

Samedi 6 octobre 1781

A 5 heures du matin, les vents de la partie du Nord très faibles. J'ai appareillé pour me rendre dans la baie de Lynhaven mais à 8 heures, le vent ayant calmé et le flot commençant à se faire sentir, j'ai mouillé une ancre à jet pour étaler la marée. A 1 heure, j'ai remis sous voiles, le vent de la partie du N.N.O. A 2 heures, j'ai mouillé par 6 brasses, fond de vase, la pointe de Wilouby à O. 1/4 N.O, le cap Henry à l'Est. Le bâtiment de transport la *Seine* est venu mouiller à côté de moi, étant destiné à prendre des bateaux. La frégate *l'Iris* commandée par Mr de Traversay a appareillé pour l'armée, chargée de boeufs.

Dimanche 7 octobre 1781

Les vents au N.N.E, variables au N.E gros frais. A 2 heures après midi, les vents forçants dans cette partie, j'ai laissé tomber une seconde ancre dont j'ai filé 40 brasses et 90 de la grande touée. A 3 heures, les frégates la *Surveillante* et la *Gentille* sont venues mouiller dans la baie ainsi que *l'Experiment* et les bâtiments du convoi. Les vents ont continué de souffler avec violence, la mer très grosse. Sur les neuf heures du soir, un bâtiment a tiré plusieurs coups de canon d'incommodité. N'ayant point de chaloupe, je n'ai pu lui envoyer aucun secours.

Lundi 8 octobre 1781

A 11 heures du matin, les vents ayant beaucoup calmé, j'ai levé ma seconde ancre et j'ai viré sur la grande touée. A 4

heures 1/4, j'ai appareillé pour aller rejoindre l'armée. J'ai couru plusieurs bords. A 10 heures du soir, étant à une demie lieue de la ligne, j'ai mouillé par sept brasses, fond de sable noir.

Mardi 9 octobre 1781

Calme plat. A 11 heures au commencement du flot, j'ai appareillé pour me rapprocher de l'escadre mais le vent n'ayant pas pris de force et le flot se faisant à peine sentir, j'ai remouillé.

Mercredi 10 octobre 1781

Les vents de la partie du O.S.O très faibles. A 4 heures 1/2 du matin, j'ai appareillé pour aller prendre mon mouillage en dedans de la ligne. Les vents ayant refusé, je n'ai pu traverser la ligne dans l'intervalle de la *Ville de Paris* et du *Palmier*. J'ai été obligé d'arriver entre le *Solitaire* et le *St Esprit*. A 9 heures, j'ai mouillé par 5 brasses 1/2, fond de vase, le cap Charles à l'Est, la vieille pointe Comfort au S.S.O. 1/2 O et la nouvelle pointe Comfort au N.O. 1/2 N, le vaisseau la *Ville de Paris* au Sud 1/2 O. J'ai fait affourcher avec une petite ancre. J'ai fait signal aux différents vaisseaux indiqués par l'ordre du général, de venir prendre à bord, les boeufs qui leurs sont destinés.

Jeudi 11 octobre 1781

Les vents de la partie de l'E.S.E très faibles. Dans la nuit, on a vu un incendie considérable à York, occasionné sans doute, par l'effet des bombes ou boulets rouges des assiégeants dont le feu a été très vif depuis avant-hier que l'on a ouvert la tranchée.

J'ai débarqué le sel et le riz dont j'étais chargé pour les vaisseaux de l'escadre de Mr de Barras.

J'ai perdu le nommé Louis Ravel, matelot d'Oléron, mort d'une dysenterie.

Vendredi 12 octobre 1781

Calme plat une partie de la journée. On a appris que le vaisseau le *Charon* de 50 canons et trois bâtiments de transport avaient été consumés par les boulets rouges d'une batterie américaine. A 5 heures du soir, les vents de la partie de l'E.S.E, j'ai appareillé sous toutes voiles pour me rapprocher de Black River pour être plus à portée d'y faire de l'eau et du bois. A 9 heures 1/2, j'ai mouillé par six brasses et demie, fond de sable, la vieille pointe Comfort au S. 1/4 S.O, l'entrée de la rivière de Black au S.O. 1/2 S, le vaisseau la *Ville de Paris* à l'Est 1/2 Sud. A 11 heures, il y a eu beaucoup de pluie d'orage. On a eu nouvelle aujourd'hui, que l'on a ouvert la seconde parallèle de tranchée.

Samedi 13 octobre 1781

Dans la matinée, les vents ont été de la partie du O.S.O modérés. A 10 heures, ils ont fraîchi et forcé au point d'être obligé de mouiller une seconde ancre et de filer 90 brasses de la grande touée. La chaloupe que j'avais envoyé porter des boeufs aux bâtiments mouillés à l'entrée de la rivière d'York a été obligée de relâcher ainsi qu'un canot que j'avais envoyé à terre porter des charpentiers. Toute la journée et toute la nuit, les vents ont soufflé avec force de la partie du N.N.O. Il est entré trois bâtiments qui se sont ralliés à l'armée.

Dimanche 14 octobre 1781

A 4 heures du matin, les vents ayant beaucoup calmé, j'ai fait lever la seconde ancre et rembarquer trente brasses de la grande touée. J'ai fait travailler dans la journée, à faire de l'eau, du sable et du bois. Une frégate a appareillé de l'armée pour aller dehors. Le vaisseau *l'Experiment* a été mouiller à l'entrée de la rivière d'York.

Lundi 15 octobre 1781

Les vents au S.O joli frais. J'ai affourché avec une petite ancre. On a continué à faire de l'eau. On a enlevé hier au soir, deux redoutes des ennemis l'épée à la main, dans lesquelles on a fait environ 60 prisonniers; il y en a eu à peu près 30 tués. Notre part a été de 80 hommes tués et blessés et les Américains ont perdu 37 tués ou blessés. Les batteries de la seconde parallèle ont commencé à jouer.

Mardi 16 octobre 1781

Les vents au S.O joli frais. J'ai continué à faire de l'eau par ma chaloupe. Deux bâtiments de transport ont rallié l'armée.

Mercredi 17 octobre 1781

Dans la nuit, les vents ont passé du S.O au N.N.O et au Nord où ils ont soufflé avec violence. J'ai fait filer 20 brasses de câble. Dans l'après-midi, les vents ont calmé. J'ai fait rembarquer les 20 brasses de câble que j'avais filé. On a appris aujourd'hui que les ennemis dans l'avant dernière nuit, avaient fait une sortie au nombre de 600 hommes, qu'ils se sont emparés d'une redoute gardée par 50 hommes dont partie a été tué et fait prisonnier. Ils ont encloué quatre pièces de canon mais ayant été chargés à leur tour, ils se sont retirés dans la plus grande confusion en laissant 19 des leurs sur la place. Les canons ont été désencloué deux heures après.

Jeudi 18 octobre 1781

Les vents au N.N.O joli frais. A 9 heures, tous les vaisseaux ont mis les flammes et pavillons de destination. J'ai embarqué du bois de chauffage. Le feu a cessé hier à 4 heures 1/2 à York, sur les premières propositions de capitulation qu'a fait faire le lord Cornwallis au général Washington.

Vendredi 19 octobre 1781

Les vents au Nord joli frais. Les articles de la capitulation des places d'York et de Gloucester ont été signés ce matin à 10 heures. Sur le champ, deux redoutes des ennemis ont été occupées par nos troupes et celles des Américains. A 2 heures, l'armée du lord Cornwallis au nombre de 3 600 hommes d'infanterie, est sortie de la ville pour aller mettre bas les armes suivant l'article de la capitulation, au bout de deux lignes formées par l'armée française et celle des Américains. Après avoir subi cette condition, les troupes anglaises sont rentrées sans armes dans la place pour y demeurer jusqu'au moment où elles seront conduites par les milices américaines dans les Etats de Pennsylvanie, Maryland et Virginie. La garnison de Gloucester au nombre de 900 hommes environ, en a fait autant à la même heure. La somme totale des troupes anglaises prises à York et à Gloucester se monte à peu près à 5 000 hommes sans y comprendre 800 hommes tant tués que blessés pendant la durée du siège qui a été de 11 jours de tranchée ouverte. On évalue à 600, le nombre des tués et blessés de l'armée française et américaine. On s'est emparé de plus de 1 200 matelots anglais et de 40 bâtiments de transport dont la plupart ont été coulés par les ennemis pendant le siège. Ils ont également coulé bas, la *Guadeloupe*, frégate de 28 canons. La seule frégate le *Fowey* n'a pas été endommagée. On a pris 22 drapeaux à l'ennemi, 175 canons, 8 mortiers et obus. Les vaisseaux le *Vaillant* et l'*Experiment* ont remonté devant la ville d'York. Le brick le *Lord Cornwallis* commandé par Mr le Camus, enseigne de vaisseau et une goélette armée, ont descendu la rivière d'York dans le haut de laquelle ils étaient bloqués depuis six mois. J'ai reçu ce soir, ordre du général de rallier l'armée.

Samedi 20 octobre 1781

Les vents au S.S.O bon frais. A 9 heures, *l'Aigrette* a rallié l'armée. La *Surveillante* a également rallié l'armée, venant du cap Henry. A midi, *l'Iris* et le *Richmond* ont rallié l'armée. A la même heure, le général a mis son numéro qu'il a accompagné d'un coup de canon. Ayant toutes mes pièces à l'eau à Black River et tous mes charpentiers à Charles River, je n'ai pu rallier l'armée comme les autres frégates. Néanmoins, le général a insisté pour que j'appareille pour le cap Henry. Je me suis décidé à laisser toutes ces choses à terre et à rallier l'armée à 5 heures du soir. Et à 6 heures 1/2, j'ai mouillé par 6, 6 1/2, fond de sable vasard, la veille pointe Comfort au S.O. 1/4 S, l'entrée de Black River au S.O. 1/4 O, la *Ville de Paris* à l'E.N.E 1/2 E. Dans l'après-midi, le vaisseau le *Pluton* a signalé qu'il touchait.

Dimanche 21 octobre 1781

Les vents de la partie du S.O bon frais. Au jour, les frégates *l'Iris* et le *Richmond*, *l'Aigrette* et la *Diligente* ont appareillé pour la rivière d'York. A 7 heures 1/2, j'ai mis sous voiles, gouvernant au S.E. 1/4 S pour gagner le cap Henry. J'ai eu connaissance du vaisseau *l'Ardent* et de la frégate *l'Andromaque* sortant de la rivière James et allant rallier l'armée. Etant sous le cap Henry, j'ai mis en travers pour envoyer un canot à terre. A midi, j'ai fait servir pour rallier la *Gentille* qui après m'avoir parlé, a fait route pour l'armée. J'ai tenu le reste du jour et toute la nuit sur les bords, observant de ne pas perdre de vue le cap Henry suivant mes instructions.

Lundi 22 octobre 1781

A 4 heures du matin, j'ai mouillé une petite ancre. Le vent calme et le courant nous menant, au jour, j'ai relevé le cap Henry au N.O, à 2 lieues. A 8 heures, j'ai mis sous voiles, ayant eu connaissance d'une voile au vent à moi, les vents étant de la partie

du N.N.O. Je l'ai reconnue pour un brick cherchant à donner dans la baie. J'ai couru bord sur bord, n'approchant pas la côte plus près que par les 7 brasses et ne m'en éloignant pas à plus de 10. A 2 heures 1/2 après midi, le vent ayant calmé plat, j'ai mouillé une petite ancre par 7 brasses 1/2, le cap Henry à O. 1/4 N.O, à 1/2 lieue.

Mardi 23 octobre 1781

Calme toute la nuit. A huit heures du matin, la fraîcheur s'est élevée de la partie du Sud. A 10 heures, le vent ayant fraîchi, j'ai mis sous voiles. J'ai couru bord sur bord sous les huniers. A 4 heures, j'ai eu connaissance sous le vent, d'un voilier que j'ai reconnu pour frégate. Après m'être disposé au combat, j'ai arrivé sur elle pour la reconnaître. A 3 heures 1/2, j'ai été à portée de la voix. Ce bâtiment s'est trouvé la *Concorde*, venant de l'entrée de la Delaware où elle a convoyé la flûte le *Saumon*. Elle a fait route pour aller mouiller dans la baie de Lynhaven. J'ai repris le bord du large jusqu'à cinq heures que j'ai rapporté à terre et à 7 heures, j'ai mouillé par 8 brasses, fond de sable vasard, le cap Henry au S.S.E. 1/2 Est, à 2/3 de lieue.

Mercredi 24 octobre 1781

Les vents au Sud bon frais. J'ai appareillé prenant les amures sur tribord. J'ai couru bord sur bord jusqu'à 9 heures 1/2 du matin qu'ayant connaissance d'une frégate venant de l'arrière, j'ai mis en travers pour mettre mon canot à la mer. A 10 heures, je l'ai envoyé porter des lettres à bord de la *Surveillante* faisant route pour la France chargée d'y porter Mr le duc de Lauzun. A 10 heures 1/2, après avoir embarqué mon canot, j'ai mis le cap au large. A midi, j'ai reporté à terre. J'ai fait prendre deux ris dans les huniers, le vent étant très frais de la partie du S.O. A 3 heures, j'ai eu connaissance d'un bâtiment à trois mâts

portant pavillon parlementaire. J'ai arrivé dessus pour le héler. Il m'a dit aller à New-York ayant à bord, le lord Cornwallis et plusieurs officiers anglais de la garnison d'York. A 6 heures 1/2, j'ai mouillé par sept brasses, fond de sable vasard, le cap Henry au S.S.O et le faux cap à O.S.O. 1/2 O, à 1/4 de lieue de terre. A 7 heures du soir, le vent a sauté par avalaison au N.N.O, soufflant avec violence. J'ai filé 50 brasses de câble. Toute la nuit, le vent a soufflé avec force de la partie du Nord.

Jeudi 25 octobre 1781

Etant très près de terre, j'ai attendu le jour et le commencement du jusant pour mettre sous voiles. A 8 heures, j'ai appareillé, gouvernant au N.O. 1/4 N. Après avoir eu doublé la pointe du faux cap Henry, j'ai pris le bord du large, le cap à l'Est et l'E. 1/4 S.E. A midi, j'ai pris la bordée de terre, le cap Henry me restant à l'O. 1/4 S.O. A 4 heures 1/2, sondé dans le même moment et trouvé 7 brasses 1/2, fond de sable vasard. A 2 heures 1/2, j'ai mis en travers tribord au vent. A 3 heures, j'ai eu connaissance d'une voile courant à terre. J'ai couru bord sur bord jusqu'à la nuit que le temps novuste annonçant des vents du S.E frais et n'ayant point de pilote, j'ai pris le parti d'arriver à O. 1/4 S.O pour mouiller sous le cap Henry. A 8 heures 1/2, j'ai mouillé une grosse ancre par sept brasses et demie, fond de sable vasard, le cap Henry au S.O. 1/4 O à 1/4 de lieue. A 10 heures du soir, ayant connaissance d'une voile que j'ai reconnue pour un brick qui faisait route pour entrer, je lui ai tiré un coup de canon pour le faire mouiller mais il a arrivé vent arrière, le cap au Nord.

Vendredi 26 octobre 1781

Les vents de la partie du Sud, variables au S.S.E gros frais, le temps chargé. A 2 heures après midi, le vent calmant et craignant

qu'il ne passât subitement au N.O, j'ai pris le parti de lever mon ancre pour m'éloigner de terre, en étant trop près par les vents de cette partie. Dans un grain de pluie abondant, les vents ont sauté au N.O. J'ai mis sous voiles, courant au N.E sous les huniers. A 4 heures 1/2, les vents ayant calmé plat, j'ai mouillé une ancre à jet par 14 brasses, le cap Henry au S.S.E, le faux cap au S.O. A 6 heures 1/2, les vents ayant fraîchi au N.N.O et me trouvant encore trop près de terre, j'ai appareillé sous les huniers et la misaine, courant ma bordée au N.E. Après avoir couru une demie lieue, j'ai viré le cap à Ouest. A 7 heures 1/2, j'ai mouillé une grosse ancre par 16 brasses, fond de sable vasard, le cap Henry au S.S.E, le faux cap à O.S.O. 1/2 Sud, à 2/3 de lieue de distance. A 8 heures, les vents se sont élevés avec force au N.N.O. J'ai filé 90 brasses de câble.

Samedi 27 octobre 1781

Toute la nuit, les vents ont soufflé avec violence au N.N.O. Au jour, il a un peu calmé mais la mer grosse. A 1 heure après midi, la vigie a découvert une voile venant du vent. A 2 heures, j'ai reconnu ce bâtiment pour être à trois mâts ayant cargué sa grande voile et ses perroquets. J'ai jugé que ce pouvait être une découverte de l'escadre ennemie. J'ai fait frapper un orin sur mon canot et je me suis tenu prêt à couper mon câble lorsque je verrai ce bâtiment cesser de m'approcher. A 2 heures 1/2, l'ayant vu virer de bord, j'ai coupé mon câble et j'ai fait porter sur lui, toutes voiles dehors. Il a pris chasse courant trois quarts largue. Au même moment, j'ai eu connaissance de deux autres voiles un peu au vent à moi, courant largue à ma rencontre. La plus près a viré de bord et a paru prendre chasse tandis que le troisième continuait d'arriver indépendant, ce qui m'a déterminé à bien tenir le vent. J'ai reconnu

le bâtiment de dessous le vent pour un vaisseau de 44 ayant pavillon anglais à sa corne, qu'il a assuré d'un coup de canon. J'ai signalé ces trois voiles à la *Concorde* mouillée dans la baie de Lynhaven. A 3 heures, on a eu connaissance du haut des mâts de 31 voiles courant au S.E. J'ai viré de bord pour aller les signaler à l'armée. Les deux bâtiments du vent ont reviré et ont fait porter sur moi. A 4 heures, ayant eu connaissance de la frégate *l'Andromaque* qui venait de l'armée, j'ai mis en panne en tirant des coups de canon de distance en distance pour faire remarquer mes signaux. A 4 heures 1/2, j'ai fait servir sur *l'Andromaque* pour lui parler mais elle a arrivé pour donner dans la rivière James. Alors, j'ai pris le parti d'écrire au général et de lui envoyer ma chaloupe pour lui rendre compte de l'apparition des ennemis. Les frégates *l'Andromaque* et la *Concorde* ont répété mes signaux; cette dernière a appareillé au coucher du soleil, de la rade de Lynhaven et a fait route pour l'entrée de la rivière de James. A la nuit, les deux bâtiments qui me suivaient ont arrivé au S.E. J'ai cru reconnaître deux vaisseaux de ligne à la hauteur de leur bois. A 7 heures, j'ai pris le parti de mouiller par six brasses et demie, fond de sable vasard, le cap Henry à l'E.S.E et le faux cap au S.O. J'ai filé 40 brasses de câble.

Dimanche 28 octobre 1781

Les vents au N.N.E petit frais. Au jour, j'ai mis sous voiles. A 7 heures, étant par le travers du cap Henry, j'ai eu connaissance de l'escadre ennemie dans l'E.N.E du cap Henry, distante de 3 lieues. J'ai fait porter sur elle toutes voiles dehors. A 9 heures, étant à 2 lieues 1/2 de l'armée anglaise, j'ai viré de bord pour prendre les amures sur bâbord. Les ennemis couraient alors sous les huniers et la misaine au plus près du vent, les amures sur tribord. J'ai été

forcé d'arriver à cause du banc de Middle Ground dont j'étais très près. Après l'avoir passé, j'ai mis en travers. J'ai compté alors 44 voiles dont 27 à 28 m'ont parus vaisseaux de ligne, 7 à 8 frégates et le reste de petits bâtiments. A 9 heures 1/4, trois bâtiments de la queue de l'escadre se sont détachés pour courir au S.S.E. Une heure après, ils ont fait route pour rallier. A 10 heures, j'ai fait servir, le cap à O.N.O sous petites voiles. A 10 heures 1/2, j'ai augmenté de voiles pour m'approcher de l'armée et tâcher de lui faire apercevoir mes signaux. A 11 heures 1/2, j'ai mis en travers pour recevoir ma chaloupe qui venait du bord du général. A midi, l'armée ennemie a viré par la contremarche pour prendre les amures sur bâbord. Un bâtiment s'est détaché pour s'approcher du cap Henry. A 1 heure, j'ai dépêché mon canot au général pour l'instruire du nombre des ennemis et de leurs manoeuvres. J'ai pris les amures sur bâbord pour m'approcher du bâtiment de découverte envoyé par les ennemis. A 2 heures, en étant à 2/3 de lieue, ce bâtiment a viré de bord lof pour lof. J'ai reconnu un vaisseau à deux batteries. J'ai continué à porter sur lui jusqu'à 2 heures 1/2 que j'ai viré de bord pour prendre les amures à bâbord. J'ai resté sous les huniers, basses voiles et perroquets cargués et le perroquet de fougue sur le mât. L'armée ennemie a mis en panne bâbord au vent. A la même heure, une frégate a été détachée de l'armée ennemie pour venir en observation. Elle a arrivé lof pour lof dans les eaux du vaisseau. A 3 heures, j'ai viré de bord, le cap au large. J'ai couru aussi bord sur bord jusqu'à la nuit. Les deux bâtiments venus en observation ont rallié leur armée à cinq heures et demie. A la nuit, deux bâtiments se sont détachés et ont paru porter sur le cap Henry. A 6 heures du soir, l'armée ennemie a paru courir les amures à bâbord

sous petites voiles. J'en ai fait le signal. A 6 heures 3/4, étant dans le N.O du cap Henry, à une lieue, j'ai mouillé par six brasses et demie, fond de sable vasard. Calme toute la nuit.

J'ai perdu aujourd'hui, le nommé Martin St Martin, matelot de St Jean de Luz, mort d'une fluxion de poitrine.

Lundi 29 octobre 1781

Les vents de la partie de l'O.S.O très faibles. A 6 heures 1/2 du matin, j'ai appareillé pour aller en observation de l'armée ennemie. A 9 heures, j'en ai eu connaissance, courant les amures à bâbord, les vents pour lors, de la partie de l'O.N.O. Dans l'E.S.E du cap Henry, à 6 lieues, j'ai arrivé à l'E. 1/4 S.E sous la tête de leur ligne et en étant à 2 lieues 1/2. A midi, j'ai mis sur le même bord sous les huniers, perroquets et basses voiles carguées. A 1 heure, le plus grand nombre de vaisseaux ennemis a pris les amures à tribord. J'en ai fait le signal à la *Concorde* en station sur le cap Henry pour communiquer mes signaux à l'armée. J'ai pris aussi les amures à tribord. A 2 heures, ils ont tous pris les amures sur bâbord. Je l'ai signalé et viré pour prendre les amures. A 3 heures, toute l'escadre a fait porter largue à l'E.N.E. J'en ai fait le signal et j'ai viré de bord, le cap au O.S.O, toutes voiles dehors pour rallier la terre. A 7 heures, courant les amures à bâbord sous toutes voiles, le cap au N. 1/4 N.O, le temps clair sans aucun nuage, j'ai essuyé un tourbillon de vent très violent qui m'a mis ma mâture dans le plus grand danger. Les vents ont en même temps, sauté au Nord avec force. J'ai coiffé et j'ai amené. La frégate en culant sur le canot que j'avais en remorque l'a coulé. Deux hommes qui étaient dedans ont eu le bonheur de se sauver. J'ai gouverné à Ouest pour venir chercher un mouillage, le vent étant très fort. A 8 heures 1/2, j'ai mouillé par 8

brasses, fond de sable vasard, à 2/3 de lieue du cap Henry, dans le N.O. 1/4 N. J'ai filé 50 brasses de câble. Il a venté très gros frais toute la nuit.

Mardi 30 octobre 1781

A 6 heures, le vent ayant un peu calmé, j'ai fait venir mon ancre. A 7 heures 1/2, j'ai mis sous voiles, le cap au N.E. 1/4 E, le vent au N.N.O, pour aller à la découverte de l'armée ennemie. J'ai tenu le vent pour ranger le plus près possible, le banc de Middle Ground sur l'acore duquel j'ai passé par cinq brasses. J'ai eu connaissance d'un sloop sur lequel j'ai chassé mais que j'ai reconnu pour être américain. A 10 heures, n'ayant connaissance d'aucune voile dans la partie du N.E et de l'Est, j'ai pris la bordée du O.S.O sous les deux huniers et la misaine. J'ai couru des bordées jusqu'à cinq heures du soir que le vent ayant calmé plat et le jusant me portant au large, j'ai mouillé une ancre à jet dans l'Est 1/2 Sud du cap Henry. A 8 heures, la fraîcheur s'étant élevée de la partie du S.O et le flot commençant, j'ai appareillé pour me rapprocher de terre. A 10 heures du soir, j'ai mouillé avec une petite ancre par 12 brasses, fond de vase, le cap Henry au S.S.E, le faux cap au S.O. 1/4 Sud.

Mercredi 31 octobre 1781

A 1 heure du matin, j'ai eu connaissance d'un sloop par mon travers sur lequel j'ai tiré un coup de canon pour le faire arriver. J'ai envoyé ma chaloupe le visiter. Il s'est trouvé américain venant de Rhode Island. Il m'a rapporté qu'il avait eu connaissance la nuit précédente, de l'armée ennemie à peu près à 10 lieues dans le S.E, du cap Henry, qu'il avait été chassé. Au jour, j'ai appareillé. J'avais compté profiter du petit vent pour relever mon ancre mais au lever du soleil, je n'ai eu connaissance ni du canot, ni de la bouée ce

qui m'a fait juger que le canot avait rempli dans la nuit du lundi au mardi. Ayant eu connaissance d'une voile au large, j'ai fait porter dessus. A 8 heures, je lui ai parlé. Elle s'est trouvée américaine venant de Rhode Island. Elle m'a dit n'avoir eu connaissance de rien. A 9 heures, j'ai aperçu une autre voile venant du S.E. J'ai viré de bord pour rallier la terre et ayant reconnu un sloop avec pavillon hollandais, j'ai mis en travers et lui ai tiré un coup de canon. J'ai envoyé ma chaloupe le visiter. Il vient de Ste Croix et n'a eu connaissance de rien à la mer. La frégate *l'Iris* est venue me joindre. J'ai couru un bord avec cette frégate sur laquelle j'ai eu un avantage de marche considérable. A 1 heure, elle a fait route pour entrer dans la baie et j'ai pris le bord du large. A 3 heures, le temps se chargeant beaucoup dans la partie du S.E, avec apparence de mauvais temps, j'ai arrivé pour aller gagner le mouillage du cap Henry où j'ai laissé tomber l'ancre par sept brasses, fond de sable vasard, le cap Henry à l'E.S.E.

Jeudi 1er novembre 1781

Les vents dans la nuit, ont soufflé avec violence de la partie de l'O.N.O avec de la pluie et du tonnerre. A jour, il a un peu calmé et a repassé à l'O.S.O. A midi, ayant connaissance de deux frégates de l'armée qui mettaient sous voiles, j'ai appareillé et j'ai fait petites voiles pour les attendre. A 3 heures, j'ai mis en travers, étant au large du cap Henry. A 4 heures, la frégate *l'Andromaque* m'a joint et m'a dit de la part du général, de l'accompagner à quelques lieues du cap Henry. Cette frégate faisant route pour la France, j'ai laissé arriver comme elle à l'Est et j'ai forcé de voiles. A 6 heures 1/2, étant à 6 lieues du cap Henry, je me suis séparé et j'ai mis en travers bâbord au vent pour prendre des ris et embarquer ma chaloupe. A 7 heures 1/2, j'ai fait servir, le

cap au N.O sous les quatre voiles majeures, le vent à O.S.O gros frais. A 8 heures 1/2, j'ai cargué la grande voile. A 9 heures, j'ai pris les amures sur tribord et à 11 heures 3/4, je les ai repris sur bâbord.

Vendredi 2 novembre 1781

A 2 heures du matin, le perroquet de fougue ayant déchiré, j'en ai renvergué un autre. A 2 heures 1/2, j'ai eu connaissance du cap Henry à O.N.O. A 4 heures 3/4, étant en dedans du cap, j'ai mouillé par sept brasses, fond de sable vasard. J'ai relevé le cap Henry au S.E 1/4 S. 2° Est, le cap Charles au N.N.E. Les vents ont régné de la partie du S.O, variables à Ouest le reste du jour.

Samedi 3 novembre 1781

Les vents au N.O bon frais. J'ai resté toute la journée mouillé. Les vents ayant forcé dans la nuit, j'ai filé 60 brasses de câble.

Dimanche 4 novembre 1781

Les vents au N.N.O grand frais. Au jour, j'ai fait embarquer ce que j'avais filé de câble dans la nuit. A 8 heures 1/2, j'ai eu connaissance des mouvements de l'escadre pour appareiller. J'ai fait venir à pic. A 9 heures 1/2, la plus grande partie de l'armée étant sous voiles et quelques vaisseaux ayant mis mon numéro, j'ai appareillé et j'ai couru les amures à bâbord sur *l'Hercule* dont j'ai reçu à bord, le pilote côtier américain. Plusieurs vaisseaux étant très près de Middle Ground, je leur ai fait signal de danger en avant et je l'ai crié à ceux dont je me suis trouvé à portée. J'ai mis en travers tribord au vent. Le *Pluton* a fait signal qu'il était échoué mais ce vaisseau a été à flot sur le champ. Le même événement est arrivé aux vaisseaux le *Zélé* et le *Marseillais*. Le *Languedoc* dont je m'étais trouvé à portée m'a ordonné d'aller demander au *Pluton* s'il avait besoin de secours. Ce vaisseau

m'a chargé de rendre compte à Mr de Monteil, qu'il ne s'était fait aucun mal dans son échouage. Plusieurs vaisseaux ayant mis mon numéro, j'ai manoeuvré pour me mettre par leur travers en panne et recevoir les pilotes qu'ils avaient ordre de remettre à mon bord. A 4 heures, j'ai passé à poupe du général qui m'a envoyé le sien. Le seul vaisseau, le *Northumberland* ne me l'a point envoyé malgré les signaux que je lui ai fait, que je ne pouvais envoyer de canot à son bord, ayant perdu les deux miens. J'ai resté en panne jusqu'à ce que le dernier bâtiment de l'armée m'ait eu dépassé, ayant eu attention de mettre un feu en avant et en arrière. A 7 heures 1/4, j'ai fait servir, le cap au N.E sous les quatre voiles majeures. A 8 heures, le vent fraîchissant, j'ai cargué la grande voile et j'ai tenu bord sur bord toute la nuit sous les huniers et la misaine, le vent au N.N.O grand frais.

Lundi 5 novembre 1781

Au jour, on a relevé le cap Henry à O.S.O, à 2 lieues. J'ai continué de louvoyer pour le doubler, les vents au N.O, variables au N.N.O très gros frais. A 10 heures, la misaine a été déralinguée. J'ai travaillé tout de suite à la changer. A 2 heures 1/2, le jusant commençant à se faire sentir et ne gagnant plus sur les bords, le pilote a pris le parti de faire mouiller par 7 brasses 1/2, fond de sable vasard, le cap Henry au S.E et le cap Charles au N.E. 1/4 E. Le cutter le *Serpent* de 18 canons, commandé par Mr le chevalier de Maulevrier, enseigne de vaisseau, a parti venant de York, allant rejoindre l'armée navale. A 3 heures, le vent a tout à fait calmé. A 9 heures, les vents ont fraîchi de la partie du N.N.O. A 11 heures, ils ont soufflé avec violence. J'ai été obligé de filer 50 brasses de câble.

Mardi 6 novembre 1781

Les vents au N.N.O joli frais. A 8 heures 1/2, j'ai appareillé avec le commencement du flot. J'ai louvoyé pour m'approcher de l'entrée de la rivière d'York jusqu'à 3 heures que le jusant commençant à se faire sentir, j'ai mouillé par 7 brasses, fond de vase, le cap Charles à l'Est 1/4 S, la vieille pointe Comfort au S.O. 1/4 S, la nouvelle pointe Comfort au N.N.O. J'ai trouvé à ce mouillage, la corvette le *Loyaliste* commandée par Mr de Barras, enseigne de vaisseau. Il a passé un bâtiment parlementaire sortant de la rivière d'York, allant à New-York. A 5 heures, la frégate la *Diligente* commandée par Mr de Clonard, lieutenant de vaisseau, est sortie de la rivière d'York, faisant route pour Annapolis.

Mercredi 7 novembre 1781

Les vents variables du N.N.O au Nord. A minuit 1/2, j'ai appareillé avec le flot. J'ai couru bord sur bord jusqu'à 3 heures 1/2 que le jusant se faisant sentir, j'ai mouillé par six brasses, fond de sable vasard, la nouvelle pointe Comfort au N. 1/4 N.O, le cap Charles à l'E. 1/4 S.E. A 10 heures du matin, les vents à O.N.O petit frais, j'ai appareillé au commencement de flot et j'ai couru bord sur bord jusqu'à 4 heures du soir, commencement de jusant que j'ai mouillé par 7 brasses, fond de vase, avec une petite ancre, Monday Point au N.N.O, la nouvelle pointe Comfort au N.E. 1/4 O. Etant en vue de la ville d'York, j'ai signalé mon numéro.

Jeudi 8 novembre 1781

Les vents au N.N.O bon frais. A 4 heures du matin, j'ai envoyé une goélette à York pour faire de l'eau. J'ai également envoyé ma chaloupe et un équipage de 12 hommes pour appareiller le bâtiment de transport le *Saint Joseph* laissé à l'ancre par l'armée navale sans un homme dedans. A 10 heures au commencement de flot, j'ai

appareillé sous les huniers, courant bord sur bord. A 11 heures, ayant approché de trop près la côte de tribord en entrant, j'ai touché sur un fond de sable mou. J'ai fait passer des canons de l'avant et à l'aide du flot, je me suis déséchoué. Les vents soufflant avec violence, j'ai pris le parti de mouiller une grosse ancre par 8 brasses, fond de vase, la pointe Trois Marais à l'E. 1/4 S.E, la pointe de New Comfort au N.E. 1/4 E, la ville d'York à Ouest 1/2 Sud. A 1 heure, le vent ayant molli, j'ai remis sous voiles mais le jusant se faisant et ne gagnant rien par la variété des vents, j'ai pris le parti de mouiller avec une petite ancre, à peu près au même endroit où j'avais mouillé la grosse.

Vendredi 9 novembre 1781

Les vents au N.N.O gros frais. A 8 heures 1/2, en virant notre grelin à pic, l'ancre ayant chassé et tombant sur la côte, j'ai filé le grelin par bout et j'ai appareillé en courant bord sur bord sous les huniers. A 1 heure, j'ai mouillé par 11 brasses, fond de vase, entre York et Gloucester, la pointe Gloucester au N.O, le fort d'York à O.S.O. J'ai trouvé le vaisseau le *Romulus* de 44 canons commandé par Mr de Villebrune, capitaine de vaisseau sous les ordres duquel je me suis rangé en conséquence de ceux qui m'ont été donnés par Mr de Grasse. J'ai affourché avec une ancre à jet Nord et Sud.

L'entrée de la rivière d'York est formée par le banc de Sprit qui court S.E et N.O, et dont l'extrémité gît S.S.E et N.N.O avec la pointe de New Comfort. Il n'y a que 2 brasses d'eau sur ce banc qu'on laisse à tribord en entrant. L'autre coté a un bas fond qui tient à la côte et sur lequel sont situées les îles Eggs dont il ne faut pas s'approcher. Il faut faire l'O.N.O lorsqu'on a amené la pointe New Comfort au N.N.O. 1/2 Nord, et la vieille pointe Comfort au S. 1/4 S.O, en s'entretenant par 5, 6, 7

brasses, en gouvernant sur la pointe Trois Marais, reconnaissable par un bouquet de bois situé à son extrémité. Il faut ranger de plus près, la pointe Monday qu'on laisse à tribord, que celle de Trois Marais qu'on laisse à bâbord, cette pointe s'étendant beaucoup et rétrécissant l'entrée de la rivière. Entre ces deux points, on trouve depuis 7, jusqu'à 10 brasses. Quand on a doublé la pointe de Trois Marais, on gouverne à O.S.O, en s'entretenant autant que cela est possible, dans le milieu du chenal par 10, 11, 12 et 13 brasses, gouvernant sur les maisons d'York. Si l'on était forcé des bordées, il faut observer de moins accoster la côte de tribord que celle de bâbord. Il faut virer par les 7 brasses près de la première et par les 5 près de la seconde. On mouille alors entre York et Gloucester par 10 et 11 brasses, fond de vase.

Samedi 10 novembre 1781

Les vents de la partie du N.O bon frais. J'ai envoyé du monde à terre pour les effets de l'artillerie de l'armée de Mr le comte de Rochambeau. Dans la journée, deux paquebots chargés de 500 matelots prisonniers ont fait voile pour l'Angleterre.

Dimanche 11 novembre 1781

Les vents du N.N.E gros frais, le temps sombre et pluvieux. Les bâtiments détenus au bas de la rivière par les vents de N.O sont remontés, entre autres, le *Loyaliste* et le *Saint Joseph*.

Lundi 12 novembre 1781

Les vents ont varié du Nord au N.N.O. J'ai envoyé du monde pour le service de l'artillerie.

Mardi 13 novembre 1781

Les vents au N.O, variables au Nord. Une partie de mon équipage a été destinée aux corvées de l'artillerie de terre.

Mercredi 14 novembre 1781

Les vents au N.N.O, le temps sombre. J'ai reçu ordre d'envoyer 10 hommes de mon équipage pour compléter celui du brick la *Suzanne* commandé par Mr de Boulainvilliers. J'ai embarqué 6 canons de 6 £ ainsi que 15 tonneaux d'eau. J'ai envoyé une goélette pour chercher de la paille pour le service de l'armée de terre.

Jeudi 15 novembre 1781

Les vents ont varié du Nord au N.O, le temps novuste. 40 hommes ont été employés à terre à l'embarquement des effets de l'artillerie de terre.

Vendredi 16 novembre 1781

Les vents de la partie du O.N.O très faibles. Le navire la *Flora* armé en parlementaire, chargé de deux cents matelots, a fait route pour l'Angleterre. J'ai fait rider mes haubans de misaine.

Samedi 17 novembre 1781

Dans la nuit, les vents ont forcé à l'E.S.E. J'ai chassé dessus mon ancre à jet et je suis venu à l'appel de ma grosse ancre. A 10 heures, le vent ayant calmé, j'ai levé l'ancre à jet et j'ai affourché avec une grosse ancre. J'ai fait travailler au transport de quelques pièces d'artillerie de Gloucester à York. Le commandant du bâtiment américain a appareillé pour Head of Elk, chargé de 400 hommes.

Dimanche 18 novembre 1781

Les vents de la partie du O.N.O petit frais. J'ai changé mes barres du petit mât de hune qui étaient cassées. 50 hommes de mon équipage ont été employés aux corvées à terre.

Lundi 19 novembre 1781

Les vents ont varié du O.S.O au N.N.O, le temps beau. Dans la journée, on a fait de

l'eau.

Mardi 20 novembre 1781

Les vents au N.O, beau temps. J'ai fait déverguer mes voiles pour les raccomoder.

Mercredi 21 novembre 1781

Les vents au N.E, le temps novuste. Dans l'après-midi, ils ont passé au N.N.O, beau temps. J'ai mis à bord, un mât de hune neuf.

Jeudi 22 novembre 1781

Les vents de la partie du S.E presque calmes. J'ai fait rider les haubans des bas mâts.

Vendredi 23 novembre 1781

Les vents au S.O, le temps beau. Dans l'après-midi, le brick de guerre la *Suzanne* commandée par Mr de Boulainvilliers, a mis sous voiles.

Samedi 24 novembre 1781

Les vents de la partie de l'Est joli frais. J'ai fait enverguer mes voiles.

Dimanche 25 novembre 1781

Les vents au S.E gros frais, le temps pluvieux.

Lundi 26 novembre 1781

Les vents à O.N.O bon frais. Ayant reçu ordre de Mr de la Villebrune, commandant le *Romulus* et la division des frégates stationnées dans la baie de Chesapeake, de remonter à la tête de l'Elk pour y convoyer une prise chargée de sucre et de café, j'ai fait passer 8 hommes de mon équipage à bord du bâtiment pour l'aider à manoeuvrer. A 7 heures du matin, j'ai désaffourché et à 9 heures, j'ai viré à pic. A 1 heure, j'ai mis sous voiles. Etant en dehors de la rivière, j'ai mis en travers pour attendre le bâtiment hollandais que

j'escorte à Head of Elk. A 5 heures, j'ai fait servir sous le petit hunier pour me mettre au large du Sprit. A 7 heures 1/2, j'ai mouillé avec une petite ancre. La prise hollandaise n'est pas sortie de la rivière. A 8 heures 1/2, le vent ayant fraîchi, j'ai laissé tomber une grosse ancre.

Mardi 27 novembre 1781

Toute la nuit, il a venté très gros frais de la partie du N.N.E. Au jour, j'ai relevé le cap Charles à l'Est, la pointe de New Comfort au N. 1/4 N.O, la pointe de Black River au S. 1/4 S.O. J'ai envoyé mon pilote pratique à la flûte hollandaise. Le vent ayant calmé dans l'après-midi, j'ai levé ma grosse ancre et j'ai resté sur l'ancre à jet.

Mercredi 28 novembre 1781

A minuit, les vents ayant fraîchi au N.N.E, j'ai laissé tomber une grosse ancre. Il a venté très gros frais de la partie de l'Est et du S.E. Après midi, les vents ont calmé et passé à l'Ouest. La flûte hollandaise a appareillé et est venue me joindre. Etant tombée beaucoup sous le vent à moi, j'ai appareillé sous les focs pour la rallier. J'ai passé sur l'extrémité du Sprit par trois brasses et demie et quand j'ai eu trouvé 5 brasses, j'ai laissé tomber une grosse ancre. Il a venté très gros frais toute la nuit de la partie du N.O.

Jeudi 29 novembre 1781

Les vents de la partie de l'Ouest bon frais. A 5 heures, j'ai fait virer à pic et à 8 heures, ayant envoyé un message à la flûte hollandaise, j'ai appareillé et fait servir, le cap au Nord. A 9 heures 1/2, le grelin de remorque ayant rompu, j'ai mis en travers pour en renvoyer un autre à bord de la flûte. A 10 heures, j'ai fait servir, le cap au N. 1/4 N.O sous les huniers et la misaine. A midi, j'ai relevé la pointe de Staingray à O.N.O 3° Nord, la pointe Windmill au N.O 3° Nord, l'île Gwin à O. 1/2 Nord. A 3

heures, les vents s'étant halés au N.O et le jusant étant dans sa force, j'ai mouillé par 5 brasses, fond de sable vasard, What Island au N. 1/4 O, la pointe Islingris à Ouest 1/2 Sud.

Vendredi 30 novembre 1781

Les vents à O.N.O petit frais. A 5 heures, j'ai mis sous voiles tenant le plus près, la flûte hollandaise toujours à la remorque. J'ai louvoyé ainsi jusqu'à 1 heure que le courant de jusant prenant de la force et ne gagnant rien, j'ai mouillé par 7 brasses, fond de vase, l'île What au N.E, la pointe Smith au N.N.O, celle de Windmill à Ouest 1/2 Sud. A midi, le vent a calmé et a passé à l'Est. A 4 heures, le vent fraîchissant un peu, j'ai mis sous voiles, gouvernant au N.N.O en m'entretenant par 5 brasses, n'approchant pas de plus près les battures des îles Tanguiers, et par 7 brasses du côté de la pointe Smith. Ayant doublé cette pointe, j'ai trouvé 12 brasses d'eau, étant par le travers du Potomac qui a 5 lieues de largeur et qui est fermé d'un côté par la pointe Lookout et celle de Smith.

Samedi 1er décembre 1781

A 1 heure 1/2 du matin, le vent ayant calmé et n'étant pas assez fort pour faire refouler le courant de jusant, le pilote pratique a fait mouiller par 11 brasses, fond de vase, la pointe Lookout à O. 1/4 N.O, la pointe Smith au S. 1/2 Ouest. A 4 heures du matin, les vents se sont élevés de la partie du N.E, variables au N.N.E et au Nord et ont soufflé bon frais dans cette partie le reste du jour.

Dimanche 2 décembre 1781

A 8 heures du matin, les vents étant de la partie du O.N.O, j'ai fait virer à pic. A 9 heures, j'ai mis sous voiles. Courant les amures à tribord, j'ai louvoyé à l'aide du flot jusqu'à 3 heures après midi que le courant de jusant qui sort du Potomac me

jetant sur la batterie des îles Tanguiers, j'ai été forcé de mouiller par 4 brasses, fond de sable fin, la pointe Smith au S. 1/2 O, la pointe Lookout au S.O. 1/4 O. Une demie heure après avoir été mouillé, les vents se sont élevés de la partie du S.E petit frais. J'ai appareillé, le cap au N.N.O. A 5 heures 1/2, j'ai relevé la pointe Lookout au S. 1/4 S.O. J'ai continué la même route en m'entretenant à mi canal par 8, 9, 10, 12 brasses.

Lundi 3 décembre 1781

A 2 heures après minuit, les vents ayant passé au N.O, le pilote côtier a fait mouiller par 10 brasses 1/2, le milieu de l'île Popplar au N. 1/4 N.E, la pointe Thomas au N. 1/4 N.O. Les vents ont continué de souffler au N.O toute la nuit. J'ai resté mouillé toute la journée.

Mardi 4 décembre 1781

A 6 heures du matin, les vents ayant passé à l'E.N.E, j'ai viré à pic et à 7 heures, j'ai mis sous voiles, gouvernant au N.N.O. A 9 heures 1/2, le vent a calmé au point de ne pouvoir refouler le courant de jusant, ce qui m'a forcé de mouiller par 6 brasses 1/2, fond de vase, la pointe du Nord de l'île Popplar au N.N.E, celle du Nord de Howdi Island à l'E.N.E. J'ai resté mouillé le reste du jour et toute la nuit, les vents ayant passé au Nord et N.N.O avec de la pluie.

Mercredi 5 décembre 1781

A midi, les vents ayant passé à O.N.O, variables à Ouest, j'ai mis sous voiles, le cap au Nord en m'entretenant par 6 et 7 brasses. A 5 heures 1/2, les vents ayant calmé plat, j'ai mouillé par 6 brasses 1/2, fond de vase, la pointe du Ouest de l'île Popplar au S.E, la pointe la plus Sud de Kent Island à l'Est. La fraîcheur est venue du O.S.O à 8 heures du soir.

Jeudi 6 décembre 1781

Les vents au S.S.O très brumeux. A 6 heures 1/2, j'ai mis sous voiles le cap au Nord. A midi, les vents ont passé à l'Ouest. J'ai parlé à un brick américain venant du Port au Prince, allant à Baltimore. A 2 heures, j'ai eu connaissance de la frégate la *Diligente* à laquelle j'ai signalé mon numéro. J'ai arrondi la pointe du Nord de Kent Island en trouvant depuis 5, jusqu'à 10 brasses. A 4 heures, le vent ayant calmé plat toute la nuit, j'ai mouillé par 7 brasses, fond de vase, la pointe du Nord à O.N.O 1/2 N, Pools Island au N. 1/4 N.E, la pointe Swan à l'Est.

Vendredi 7 décembre 1781

Les vents à Ouest, variables à O.N.O joli frais. J'ai appareillé au jour, gouvernant au N.E par 5 et 6 brasses, fond de vase. A 10 heures, l'eau a diminué tout à coup de 4 à 3 brasses et j'ai échoué ainsi que le bâtiment hollandais, sur un fond de sable vasard. Ayant sur le champ, fait passer beaucoup de poids de l'avant pour me remettre à un tirant d'eau égal, j'ai été à flot peu de moments après et je me suis retrouvé par 5 et 6 brasses. J'ai mis en travers pour attendre le bâtiment hollandais dont j'avais été forcé de larguer la remorque. L'ayant reprise, j'ai fait servir, le cap au N.E. A 11 heures, l'île Pools me restant au N. 1/2 E et la pointe Swan au S.S.E, la frégate a touché et s'est accostée le côté de tribord sur un banc d'huîtres, ayant 3 brasses 1/2 sous la quille et 2 brasses 1/2 sur le côté de tribord et 4 brasses de l'arrière. Dans le même moment, le vent ayant affraîchi de la partie du N.O, ce qui tendait à nous faire toucher davantage, j'ai fait crier au bâtiment hollandais de mouiller et j'ai envoyé une ancre à jet et un grelin, d'après l'avis d'un pilote américain que j'ai envoyé prendre dans une goélette qui passait. Après avoir consulté celui que j'ai à bord, ils se sont décidés à envoyer cette ancre à

jet dans l'oeil du vent pour parvenir à faire éviter la frégate debout au vent mais le vent étant trop fort, je leur ai fait représenter que cette manoeuvre ne me paraissait pas devoir avoir l'effet qu'ils se proposaient et je leur ai fait dire qu'il me paraissait plus convenable de la porter en arrière, ce qui faciliterait à la frégate de se déséchouer plus promptement. Mais ayant insisté sur la première de ces manoeuvres, l'ancre a été portée au N.O, mais l'ancre a chassé en la virant et les pilotes ont été forcés de revenir au moyen que j'avais proposé, mais le vent étant trop fort, j'ai pris le parti d'attendre qu'il ait calmé. A 8 heures du soir, j'ai fait porter l'ancre à jet dans l'O.S.O par 4 brasses, fond de vase. A 10 heures, la frégate a été totalement à flot. J'ai mouillé par 5 brasses, fond de vase, Pools Island au Nord, la pointe Beacon au N.N.E.

Samedi 8 décembre 1781

Les vents à Ouest joli frais. A 7 heures 1/2, j'ai viré les deux ancres sur lesquelles j'étais mouillé et j'ai mis sous voiles à 9 heures, mais le vent ayant calmé peu après, j'ai remouillé par 5 brasses 1/2, l'île Pools au N, la pointe Beacon au N.N.E. A midi, la fraîcheur étant venue de la partie du S.O, j'ai remis sous voiles, le cap au N.N.E par 4, 5 et 6 brasses, fond mou. A 3 heures, ayant doublé la pointe Beacon, j'ai gouverné au N.E et à l'E.N.E, trouvant 4 et 3 brasses 1/2, fond de vase. A 6 heures, j'ai mouillé par 3 brasses 1/2, l'île Pools au S.O, la pointe Beacon au S.O. 1/4 S, la pointe Turkey au N.E. 1/4 E.

Dimanche 9 décembre 1781

Les vents ont régné de la partie du N.N.E, le temps calme et pluvieux.

Lundi 10 décembre 1781

A 8 heures 1/2, les vents ayant passé au Nord bon frais, j'ai mis sous voiles. J'ai

couru à peu près une lieue et j'ai mouillé par 3 brasses 1/2, fond de vase, la pointe Turkey au N. 1/4 N.E, la pointe de l'Est de la rivière de Sanafra au S.S.O, la pointe Sandy au S.O. 1/4 S.

Mardi 11 décembre 1781

Les vents à l'Ouest, le temps très froid.

Mercredi 12 décembre 1781

Les vents ont soufflé à Ouest gros frais. Dans l'après-midi, ayant passé à O.S.O et calmes, j'ai appareillé sous le petit hunier pour donner dans la rivière d'Elk, ayant la chaloupe en avant pour sonder. A 4 heures, j'ai mouillé par 4 brasses, fond de vase, la pointe Turkey au S.O, la crique appelée du Capitaine John au S.S.E, la pointe Beacon à l'Est 1/4 N. La flûte hollandaise a mouillé à une encablure à l'Est de la frégate.

Jeudi 13 décembre 1781

Les vents à Ouest joli frais. A 8 heures 1/2, j'ai appareillé sous le petit hunier, trouvant 3 brasses 1/2, 3 brasses 1/4. A 9 heures, ne trouvant plus que 3 brasses, j'ai mouillé, la pointe Turkey au S.O. 1/4 O, la pointe Beam à l'E.S.E. 1/2 E à 1/3 de lieue. La flûte hollandaise a touché à 2 portées de fusil de la frégate. J'ai fait élonger un grelin et une ancre à jet mouillée dans l'O.N.O, à l'aide de laquelle je l'ai remise à flot.

Vendredi 14 décembre 1781

Trouvant la frégate mouillée par un trop petit fond, j'ai profité de la fin du flot et d'un vent de N.O pour appareiller et gagner les trois brasses 1/2. J'ai gouverné au S.O. 1/4 Sud et j'ai couru à peu près un mille à cette route. Ayant trouvé 3 brasses 1/2, fond de vase, j'ai mouillé, la pointe Turkey au S.O, la pointe Beam à l'E.N.E, la crique du Capitaine John au S. 1/4 S.O. On a commencé à décharger la flûte

hollandaise.

Samedi 15 décembre 1781

Les vents à O.N.O. Le jusant a amené une grande quantité de glace, ce qui m'a forcé à fourrer mon câble avec des douelles de barriques et à mettre des bûches en avant de la frégate pour empêcher le doublage en cuivre d'être endommagé. On a fait une chaloupée de bois.

Dimanche 16 décembre 1781

Les vents de la partie du Sud joli frais. Dans l'après-midi, il a déserté deux hommes de l'équipage. J'ai tiré plusieurs coups de canon pour avoir mes embarcations qui étaient à terre. Ces deux hommes ont été rattrapés dans la nuit.

Lundi 17 décembre 1781

Calme toute la nuit. La fraîcheur est venue de la partie du N.E. Dans la matinée, toute la rivière a été remplie de glaces provenant de celle de la rivière Susequanah, portées dans l'Elk par les vents de S.S.O.

Mardi 18 décembre 1781

Les vents au N.E, le temps doux. Le dégel étant établi a permis à plusieurs goélettes et bateaux, de descendre d'Head of Elk pour décharger le Hollandais.

Mercredi 19 décembre 1781

Calme plat toute la nuit. Les glaces ont repris. Il est arrivé un bateau d'Head of Elk pour prendre son chargement. Une goélette américaine qui en avait pris un hier, ne pouvant gagner Head of Elk à cause des glaces et coulant bas d'eau, est venue remettre son chargement à bord de la flûte hollandaise.

Jeudi 20 décembre 1781

Le vent au S.S.O gros frais, le temps par grains. La flûte hollandaise a chassé et

s'est échouée ayant deux ancrs en barbe. Dans la nuit, le vent a molli et le dégel s'est établi.

Vendredi 21 décembre 1781

Les vents ont régné du N.N.E au N.N.O bon frais. La flûte hollandaise a été remise à flot. Cinq bateaux ou goélettes ont pris leur chargement. J'ai embarqué ce jour, du vin et autres effets destinés pour l'armée de Mr le comte de Rochambeau.

Samedi 22 décembre 1781

Calme plat toute la nuit. La rivière a repris. Au jour, les glaces ont descendu et ont fondu. Une goélette a pris charge à bord du Hollandais. J'ai perdu ce jour, le nommé Pierre Naudet, matelot, mort d'une fluxion de poitrine.

Dimanche 23 décembre 1781

Calme plat toute la nuit. La rivière a repris mais au jour, le dégel a eu lieu.

Lundi 24 décembre 1781

Les vents à l'E.N.E avec beaucoup de neige.

Mardi 25 décembre 1781

Toute la nuit, calme plat. Au jour, la fraîcheur est venue du Nord. J'ai levé mon ancre et je me suis halé plus près de la côte du Nord pour me mettre plus à l'abri des glaces qui débouchent de la rivière d'Elk et de celle-ci. J'ai fait remonter la flûte hollandaise à 2 lieues plus haut jusqu'au ferry ou passage, pour accélérer son chargement.

Mercredi 26 décembre 1781

Calme plat toute la nuit. A 9 heures, la fraîcheur est venue de Ouest. J'ai envoyé 15 hommes de mon équipage pour travailler au déchargement de la flûte.

Jeudi 27 décembre 1781

Les vents à Ouest bon frais. Dans l'après-

midi, le vent a calmé et devenu brumeux mêlé de pluie.

Vendredi 28 décembre 1781

Les vents à Ouest joli frais. J'ai embarqué dans la journée, le chargement d'une goélette chargée d'effets pour l'armée de Mr le comte de Rochambeau.

Samedi 29 décembre 1781

Les vents de la partie de l'Ouest presque calmes, beau temps.

Dimanche 30 décembre 1781

Les vents à l'Ouest, le temps très doux. Dans la nuit, ils ont passé au S.E et il est tombé de la pluie.

Lundi 31 décembre 1781

Calme plat. J'ai embarqué le chargement d'un bateau pour des effets destinés à l'armée de Mr le comte de Rochambeau.

Mardi 1er janvier 1782

Les vents à O.N.O grand frais. Dans l'après-midi, ils ont tourné au Nord et calmé.

Mercredi 2 janvier 1782

Les vents à l'E.N.E petit frais. J'ai fait amarrer sur un canon, le nommé Pajot convaincu de vol. J'ai envoyé 12 hommes de supplément à bord de la flûte et j'ai reçu 12 hommes des Philadelphie provenant des prisons de cette ville, envoyés par le Conseil Général et destinés à être portés à York.

Jeudi 3 janvier 1782

Calme plat, le temps très brumeux et fort doux.

Vendredi 4 janvier 1782

La fraîcheur venant du S.O, le temps très brumeux.

Samedi 5 janvier 1782

La fraîcheur venant du S.O, le temps très brumeux. J'ai envoyé 12 hommes de renfort à bord de la flûte hollandaise.

Dimanche 6 janvier 1782

Calme plat, la brume très épaisse. Dans l'après-midi, les vents ont passé au S.O. J'ai embarqué 4 barriques de sucre provenant du bâtiment hollandais, ce sucre destiné pour York.

Lundi 7 janvier 1782

Calme plat, la brume très épaisse. Dans l'après-midi, le vent ont passé au S.O. Le temps s'est éclairci.

Mardi 8 janvier 1782

Le vent au N.O, le temps froid.

Mercredi 9 janvier 1782

Les vents ont régné du Nord au N.E petit frais, le temps beau.

Jeudi 10 janvier 1782

Les vents au Sud, le temps sombre et neigeux.

Vendredi 11 janvier 1782

Les vents au N.O joli frais. La chaloupe a été reprendre les hommes de mon équipage à bord de la flûte hollandaise dont le déchargement a été fini hier au soir.

Samedi 12 janvier 1782

Les vents à l'E.N.E, le temps brumeux. Les gens de l'équipage envoyés à bord de la flûte hollandaise sont revenus à bord.

Dimanche 13 janvier 1782

Calme plat pendant toute la matinée. Après midi, le vent s'est élevé de la partie de l'O.S.O avec de la neige. Le vent fraîchissant, j'ai fait filer du câble. Le soir, les vents ont passé à O.N.O.

Lundi 14 janvier 1782

Les vents à O.N.O très faibles, le temps très froid. A 8 heures 1/2, j'ai appareillé mais les vents ayant refusé, j'ai échoué à tribord du chenal. J'ai envoyé sur le champ, une ancre à jet dans le N.O, à l'aide de laquelle je me suis mis en chenal. A 10 heures, j'ai fait servir, le cap au S.O, mais peu après, j'ai été obligé de mouiller. Dans l'après-midi, j'ai envoyé ma chaloupe pour travailler à déséchouer une goélette américaine chargée d'effets pour l'armée de Mr le comte de Rochambeau, qui s'était jetée dans la nuit à la côte.

Mardi 15 janvier 1782

Les vents au N.N.O joli frais. A 8 heures, j'ai appareillé le cap au S.O, toutes voiles dehors. A 10 heures 1/2, ayant eu connaissance d'une goélette échouée à la côte, j'ai envoyé ma chaloupe qui n'a pu trouver celle pour laquelle je l'avais fait partir hier pour donner des secours à ce bâtiment. J'ai tenu les bords pendant une heure qu'elle a été à reconnaître ce bâtiment qui ne s'est pas trouvé être celui à la recherche de laquelle j'avais envoyé. A midi j'ai fait servir. A 1 heure 1/2, étant par le travers de la balise qui est placée sur la batture de la pointe Worton, j'ai arrivé en dépendant jusqu'au S. 1/4 S.O. A 3 heures, j'ai retenu le vent, le cap à O.S.O pour me rapprocher de North Point. A 4 heures, j'ai mouillé par 6 brasses, fond de vase. Relevé l'entrée de la rivière de Patapoo au N.O. 1/4 O, Pools Island au N.N.E, la pointe Worton au N.E. 1/4 N. J'ai envoyé ma chaloupe à North Point.

Mercredi 16 janvier 1782

Les vents au Nord grand frais, le temps très froid. A 11 heures, ma chaloupe est revenue de terre n'y ayant pu aborder par la quantité de glaces qui bordaient la côte. J'ai pris le parti d'appareiller, ne pouvant remplir par cette raison, les objectifs que

m'avait prescrit Mr de Villebrune. A 11 heures 1/2, j'ai fait servir, toutes voiles dehors, gouvernant au S.S.O. A 3 heures, étant par le travers d'Annapolis, j'ai mouillé par 5 brasses, fond de vase noire. Relevé la pointe Thomas au S. 1/4 S.O, le clocher d'Annapolis à O. 1/4 N.O, la pointe Rattlesnake au N.N.E. 1/2 N. Sur le soir, les vents ont calmé et passé au S.E. A 6 heures, la chaloupe que j'ai envoyée à terre est revenue.

Jeudi 17 janvier 1782

Les vents de la partie du S.E très faibles. A 7 heures 1/2, j'ai appareillé sous toutes voiles mais les vents ayant calmé, j'ai mouillé une ancre à jet par 6 brasses 1/2, fond de vase. Relevé la pointe Thomas au S.O. 1/4 S, Annapolis à O.N.O, la pointe Rattlesnake au N.E. 1/4 N. A 11 heures, les vents s'étant élevés de la partie du Sud, j'ai remis sous voiles, courant bord sur bord jusqu'à 3 heures après midi que le flot commençant à se faire sentir, j'ai mouillé par 10 brasses, la pointe Rattlesnake au Nord, la pointe Thomas au S.O, la pointe la plus Ouest de l'île Popplar au S. 1/4 S.E.

Vendredi 18 janvier 1782

Calme plat. A 11 heures, j'ai levé l'ancre pour essayer de dériver à l'aide du jusant. A midi, les vents sont venus de la partie du N.N.E. J'ai gouverné au S. 1/4 S.E. A 6 heures du soir, la nuit étant très obscure, le pilote a fait mouiller par 7 brasses, fond de vase, le pilote s'estimant à 2 milles de l'île Sharp dans l'O.S.O.

Samedi 19 janvier 1782

A 4 heures du matin, les vents de la partie du N.O variables à O.N.O. J'ai appareillé le cap au Sud. Au jour, les vents ont varié du S.O à O.S.O. Trouvé 9, 10 et 11 brasses par le travers de l'embouchure de la rivière de Patuxen et entre celle-ci et le Potomac, 7 et 8. Gouverné au S.S.E et S.E. 1/4 S. A 5

heures après midi, le vent ayant calmé tout plat, j'ai mouillé avec une petite ancre par 7 brasses, fond de sable, la pointe Lookout au N.O. 1/2 O, la pointe Smith au ...

Dimanche 20 janvier 1782

A 5 heures du matin, le vent s'étant élevé de la partie du Nord, j'ai appareillé, le cap au S.E. 1/4 E. A 7 heures, ayant doublé la pointe Smith, j'ai gouverné en arrondissant jusqu'au S. 1/4 O. A 8 heures, remis le cap au Sud et S. 1/4 S.E, trouvant 7, 8 et 9 brasses. A midi, j'étais par le travers du Rapnoock. A 4 heures, étant dans le S.S.E de la pointe de New Comfort et dans le N. 1/4 N.E de celle nommée Old Comfort, l'eau a diminué tout à coup de 7 à 5 brasses et 4 brasses 1/2. J'ai mis le cap au S.E, puis au S.S.E et au Sud en arrondissant le plus près possible de l'extrémité du banc Sprit. A 5 heures 1/2, étant dans le S.S.E 1/2 E de New Comfort et dans l'E.N.E 1/2 Nord de la pointe Trois Marais, l'eau a augmenté de 4 brasses 1/2 à 7 brasses et le pilote ayant reconnu que le banc était doublé, il a fait mettre le cap à O.N.O. 1/2 Nord. A la nuit, s'étant aperçu que le courant de jusant le drossait sur les bas fonds d'Eggs et n'étant que par 5 brasses, il a fait mettre le cap au N.N.O jusqu'à ce qu'étant tombé par un fond de 10 brasses. Il a fait gouverner à O. 1/4 N.O jusqu'à 8 heures 1/2 que le vent ayant calmé plat, j'ai mouillé par 8 brasses, fond de vase, la pointe Trois Marais à l'E.S.E, celle de Gloucester à O. 1/4 N.O, la ville d'York à O. 1/4 S.O.

Lundi 21 janvier 1782

Les vents de la partie du N.O. A 9 heures 1/2, au commencement de flot, j'ai appareillé, gouvernant sur la ville d'York et m'entretenant par 7, 8, 9 brasses. A 11 heures, les vents ont passé à Ouest. J'ai couru plusieurs bordées jusqu'à midi que j'ai mouillé par 10 brasses, fond de vase, la

pointe de Gloucester au N.O, la batterie d'York à O.S.O. J'ai affourché avec une ancre à jet S.E et Nord. J'ai trouvé dans la rade, le vaisseau le *Romulus*, la frégate la *Diligente* et la *Sybille* commandée par Mr de la Garde de Locmaria, arrivant de France depuis huit jours et qui m'a apporté la nouvelle de la naissance du Dauphin le 22 octobre dernier. Mr de Villebrune m'ayant annoncé que l'intention de Mr le comte de Rochambeau commandant l'armée était de me faire partir pour la France sous peu de jours, j'ai envergué une misaine et un grand hunier neuf et j'ai travaillé à débarquer les effets de l'armée que j'avais pris à Head of Elk.

Mardi 22 janvier 1782

Les vents à l'E.S.E petit frais. J'ai continué de décharger les effets appartenants à l'armée de terre. J'ai fait rider les haubans.

Mercredi 23 janvier 1782

Les vents au S.O très gros frais. A 1 heure 1/2, la frégate a chassé. J'ai fait filer du câble. On a relevé de nouveau la pointe de Gloucester au N.O. 1/4 Nord et la batterie d'York à O.S.O. 1/2 Ouest, la pointe des Trois Marais à l'Est 1/2 Sud. J'ai fait relever l'ancre à jet que j'ai fait rapporter au S.E. J'ai fait dans le jour, deux chaloupées d'eau.

Jeudi 24 janvier 1782

Les vents au N.O joli frais. J'ai fait de l'eau, du bois et déverguer la grande voile pour la raccomoder.

Vendredi 25 janvier 1782

Les vents à l'Ouest joli frais. J'ai continué à faire de l'eau et du bois. A midi, le brick du Roi la *Suzanne*, commandé par Mr de Boulainvilliers, enseigne de vaisseau, a mis à la voile pour la rivière James.

Samedi 26 janvier 1782

Les vents à l'Est bon frais. J'ai complété deux mis de vivres. Il est arrivé un bâtiment américain à trois mâts venant de Rhode Island ainsi que la goélette chargée des effets de l'armée qui avait resté échouée dans la rivière de Sanafra. J'ai perdu ce jour, le nommé César, nègre qui m'appartenait, mort à bord de la petite vérole.

Dimanche 27 janvier 1782

Les vents au S.E, variables au N.E, le temps très brumeux.

Lundi 28 janvier 1782

Les vents à O.S.O presque calmes. J'ai eu ordre de pavoiser pour célébrer la prise de l'île de St Eustache, prise sur les ennemis par Mr le marquis de Bouillé le 26 novembre. La frégate la *Sybille* a fait trois salves de 21 coups de canon.

Mardi 29 janvier 1782

Les vents au N.O bon frais, le temps très froid. J'ai fait une chaloupe d'eau.

Mercredi 30 janvier 1782

Les vents à O.N.O joli frais. J'ai perdu ce jour, le nommé Pierre Berger, mousse de Bordeaux mort de la petite vérole.

Jeudi 31 janvier 1782

Les vents à Ouest joli frais, le temps novuste et pluvieux. A 6 heures du soir, j'ai désafourché. A 7 heures, la fraîcheur est venue du N.N.E.

J'ai parlé plus haut des bancs qui gisent à l'entrée de la baie de Chesapeake, tels ceux de Middle Ground et de Horse Shoe. J'ai indiqué la route qu'il faut tenir pour entrer dans la rivière James et dans celle d'York. Je me borne ici, à indiquer les aires de vent où il faut gouverner pour remonter la baie de Chesapeake et les dangers dont il faut observer de s'éloigner.

Sortant de la rivière d'York, quand on a

doublé la pointe du Spit, ce que l'on connaît quand la pointe de New Comfort vous restera au N.O, vous gouvernerez au Nord en vous entretenant par 5, 6, 7 brasses sans jamais tomber par un peu plus petit fond. En tenant cette route, vous passerez dans l'Est des dangers nommés Wolf Trap Rock, situé droit à l'Est de Milford Haven, à une lieue de la côte. Lorsque vous aurez amené l'île Cowens fermant la côte de bâbord de l'embouchure de la rivière de Rappaanock, vous gouvernerez au N. 1/4 N.O sur la pointe Smith en la laissant ouverte d'une voile sur bâbord. Vous trouverez 6, 7, 8, 9, 10 brasses. Lorsque vous serez à la distance de 5 à 6 milles de la pointe Smith, vous gouvernerez pendant quelque temps au Nord pour éviter de ranger de trop près la batterie qui part de cette pointe dans la direction du S.S.E environ deux milles. Si vous vous trouvez à ce point au commencement de la nuit, il faudrait y mouiller parce que les jusants qui sortent du Potomac portent avec violence sur le banc des îles Tanguiers et que ces îles sont si basses qu'on ne peut les apercevoir. Il ne faut pas s'approcher de plus près du banc que par les 12 brasses parce qu'on tombe tout à coup de ce brasseyage, sur celui de 4 et de 3 brasses. Si le jour et le vent vous permettent de continuer votre route, lorsque vous aurez amené la pointe Smith à O.S.O, vous gouvernerez au N.N.O et vous trouverez depuis 12, jusqu'à 17 brasses d'eau en gouvernant de manière à laisser la pointe Lookout, ouverte de deux voiles à bâbord. Cette pointe avec celle de Smith, forme l'embouchure du Potomac, la plus grande de toutes les rivières qui se jettent dans la baie de Chesapeake. Vous continuerez la route du N.N.O par 8, 9, 10 et 11 brasses, en observant de ranger la côte de l'Ouest qui s'élève dans cette partie. En tenant cette route, vous laissez à bâbord, la rivière de Patuxen, la première

rivière du Maryland. Lorsque vous aurez amené la pointe Cosse qui en forme l'entrée à tribord, au S. 1/4 S.E et le milieu de l'île James à l'E.S.E, vous avez doublé la grande batture des îles Tanguiers dont l'île James est la plus Nord. Vous gouvernez au N. 1/4 N.O par 7, 8 et 9 brasses jusqu'à ce que vous soyez par le travers de la baie de Hearing. Alors vous gouvernez au Nord en trouvant de 5 à 6 brasses, tenant le mi chenal entre le continent et l'île Popplar. En tenant cette route, vous avez le cap sur la pointe de Rattlesnake et vous passez à une lieue ou un peu moins, de la côte occidentale de l'île de Kent. Vous laissez à bâbord, la baie au fond de laquelle est bâtie Annapolis, capitale du Maryland et le siège du gouvernement.

Cette ville est assez bien bâtie. L'hôtel de l'assemblée de l'Etat est un édifice de très bon goût ainsi que l'hôtel du gouverneur qui se nomme Lee. Les vaisseaux d'un certain rang mouillent entre la pointe Taylor et celle de Goosberry par 6 brasses d'eau, fond de vase. Lorsque vous aurez amené la pointe Lone, extrémité septentrionale de l'île de Kent, à l'Est, vous gouvernez au N.N.E pour passer dans l'Est des bancs qui occupent dans cette partie, le milieu de la baie et qui gisent d'Est et N.O de North Point qui forme l'entrée de tribord de la rivière de Patapoo sur une des branches de laquelle est située la ville de Baltimore, à 16 milles de North Point, et non sur la baie de Chesapeake à l'embouchure de la rivière Bush comme le marquent toutes les cartes anglaises et françaises par une erreur inconcevable, y ayant plus de 60 milles de l'un à l'autre endroit. Si l'on avait le projet de remonter jusqu'à Baltimore, il faudrait, partant de la pointe Lone, suivre l'instruction indiquée dans la carte pour la route pour remonter le Patapoo.

Baltimore est une ville naissante bien bâtie dont le commerce considérable assure la

future splendeur. Son port est très sain et très commode. Si l'on veut remonter jusque dans l'Elk, il faut comme je l'ai dit ci-dessus, gouverner au N.N.O sur Pools Island en observant de ne pas trop ranger la pointe Swan qu'on laisse à tribord par rapport à une batture qui s'étend d'environ deux milles dans la direction de l'O.S.O. Le chenal dans cette partie, devient très étroit étant resserré à bâbord, par un banc qui prend sa naissance à Pools Island et qui s'étend dans le S.O de cette île jusqu'à venir Nord et Sud de la pointe Lone. Il n'y a que 4 à 5 pieds d'eau sur toute l'étendue de ce banc que quand on est venu par le travers de Pools Island, il faut gouverner un peu plus Nord pour doubler et laisser à tribord, une balise qui marque l'extrémité d'un banc qui porte assez au large. Quand on l'a doublée, il faut gouverner au N.E sur la pointe Turkey en laissant à bâbord, l'entrée de la rivière de Susquanah et de la rivière du N.E. On trouve dans cette partie de la baie qui est très saine, de 5 à 6 brasses. Vous pouvez ranger de très près, la pointe Turkey qui est très saine et gouverner à l'Est pour entrer dans la passe au ferry, de laquelle vous pouvez accoster si votre bâtiment ne tire pas plus de 15 pieds d'eau. Il faut observer après avoir passé la pointe Turkey, de ne plus ranger la côte de bâbord que celle de tribord qui est très plate.

Vendredi 1er février 1782

Les vents au N.E bon frais, le temps pluvieux. J'ai fait dire à la *Diligente* de se tenir prête à appareiller à la pointe du jour.

Samedi 2 février 1782

A 8 heures du matin, les vents étant de la partie du N.N.O bon frais, j'ai fait signal à la *Diligente* de désafourcher et de virer à pic. A 9 heures, Mr le baron de Viumenil,

maréchal de camp, commandeur de l'Ordre de St Louis, que je suis chargé de ramener en France, s'étant rendu à bord avec ses aides de camp et plusieurs officiers français de l'armée de Mr le comte de Rochambeau, au nombre de 17, j'ai appareillé faisant petites voiles pour attendre la *Diligente*. A midi, ayant doublé la pointe des Trois Marais et cette frégate étant appareillée, j'ai fait de la voile mais bientôt, j'ai été forcé d'en diminuer, ayant la plus grande supériorité de marche sur la *Diligente*, ce qui m'a déterminé à mettre en travers et à attendre Mr de Clonard pour l'engager à trouver bon que je fis ma route. Les vents se halant de la partie du N.E avec apparence de mauvais temps, sur le conseil que je lui ai donné, il a pris le parti de virer de bord et de gagner la baie de Lynhaven. J'ai eu connaissance d'un brick et d'un bateau qui m'ont paru corsaires ennemis à leurs manoeuvres. Ils ont arrivé au Sud à mon approche. La nuit se faisant, je n'ai pas cru devoir leur donner chasse. A 5 heures du soir, j'ai pris mon point de départ du cap Henry par 37° de latitude et 77° 28' de longitude, méridien de Paris. J'ai gouverné à l'E. 1/4 S.E, calme une partie de la nuit.

Dimanche 3 février 1782

Au jour, les vents se sont élevés de la partie du S.O joli frais. Gouverné à l'E. 1/4 N.E. Depuis hier, moment du relèvement, jusqu'à midi, la route m'a valu l'Est 2° Sud. Chemin : 19 lieues. Latitude estimée : 36° 56'. Longitude assurée : 77° 28'.

Lundi 4 février 1782

Les vents variables du O.S.O au N.O bon frais, le cap à l'Est sous toutes voiles. Depuis hier, la route m'a valu l'Est 5° Sud. Chemin : 56 lieues 1/3. J'ai observé : 36° 40'. Longitude assurée : 73° 58'.

Mardi 5 février 1782

Les vents de la partie du S.E petit frais, le temps novuste. Depuis hier, la route m'a valu le N.E. 1/4 E. 1/2 Est. Chemin : 30 lieues. J'ai observé : 37° 24'. Longitude assurée : 72° 20'.

J'ai eu 28' de différence au Nord, ce que j'attribue aux courants portants au N.E, pour lesquels j'ai donné 9 lieues. Sur le soir, le vent ayant fraîchi au S.S.E, j'ai serré les menues voiles.

Mercredi 6 février 1782

Les vents au S.S.E, variables au Sud gros frais, le temps novuste, la mer grosse. Depuis hier midi, la route m'a valu l'E.N.E. 4° 30' Nord. Chemin : 66 lieues 1/3. J'ai observé : 38° 53'. Longitude assurée : 68° 35'. J'ai eu 26' de différence au Nord. J'ai donné 12 lieues pour le courant portant au N.E. Sur le soir, le vent a molli et passé au S.S.O. A 3 heures, j'ai eu connaissance d'une voile courant au N.N.O.

Jedi 7 février 1782

Les vents ont beaucoup varié, calmants et fraîchissants ensuite de la partie du S.S.O, le temps sombre et pluvieux. Depuis hier, la route m'a valu l'E. 1/4 N.E. 4° 45' N. Chemin : 46 lieues. J'ai observé : 39° 29'. Longitude assurée : 65° 44'. J'ai eu 10' de différence au Nord. J'ai donné 9 lieues pour le courant dans la direction de l'E.N.E. Dans l'après-midi, les vents se sont halés au N.E. A 7 heures, j'ai fait prendre un ris dans chaque hunier et gouverner à l'E.S.E. A 11 heures du soir, le vent renforçant, j'ai fait prendre le deuxième ris et serrer le perroquet de fougue.

Vendredi 8 février 1782

Les vents variables du N.E à l'E.N.E gros frais, le cap au S.E et S.E. 1/4 S, le temps sombre, la mer grosse. A 11 heures du matin, les vents ayant pris plus de l'Est, j'ai viré vent devant et gouverné au N. 1/4 N.E. Depuis hier, la route m'a valu l'E.S.E. 4°

Est. Chemin : 46 lieues 1/3. Latitude estimée : 38° 43'. Longitude assurée : 62° 55'. Dans l'après-midi, les vents ont passé au S.E en forçant, la mer très grosse. J'ai fait serrer le petit hunier et à 10 heures 1/2 du soir, j'ai aussi fait serrer le grand.

Samedi 9 février 1782

A 1 heure du matin, le vent soufflant avec violence, j'ai fait serrer la grande voile et j'ai mis à la cape sous la misaine. A 10 heures du matin, les vents ayant passé au S.S.O, j'ai fait servir, le cap à l'Est sous la misaine. Depuis hier, la route m'a valu le N.E. 1/4 E. 1/2 N. Chemin : 38 lieues 1/3. Latitude estimée : 39° 56'. Longitude assurée : 61°. A 1 heure après midi, j'ai fait larguer le grand hunier mais à 4 heures, la poulie ayant cassé, j'ai été forcé de le carguer.

Dimanche 10 février 1782

A 6 heures du matin, les vents ont passé à Ouest avec beaucoup de pluie et ont calmé. A 8 heures, ils ont fraîchi à O.N.O. Gouverné à l'Est. Depuis hier, la route m'a valu l'Est 7° Nord. Chemin : 91 lieues 1/3. J'ai observé : 40° 30'. Longitude assurée : 55°. J'ai eu 34' de différence au Nord depuis la dernière hauteur. Le vent a continué de forcer à l'Ouest, la mer très grosse, la frégate fatiguant beaucoup.

Lundi 11 février 1782

Dans la nuit, les vents ayant molli en passant au Nord, j'ai fait larguer les ris des huniers et gouverner à l'E.S.E. Depuis hier, la route m'a valu l'Est 4° 30' N. Chemin : 48 lieues. Latitude estimée : 40° 41'. Longitude assurée : 51° 55'. Calme plat de midi jusqu'à 6 heures que le vent s'est élevé de la partie du S.S.E gros frais. J'ai fait prendre les ris dans les huniers et gouverner à l'E.N.E. A 10 heures, le petit hunier a été déchiré.

Mardi 12 février 1782

Les vents au S.S.O gros frais, le temps sombre, la mer grosse, le cap à l'E. 1/4 N.E. Depuis hier, la route m'a valu le N.E. 1/4 E. 4° 45' Est. Chemin : 6 lieues 1/3. J'ai observé : 42° 10'. Longitude assurée : 48° 18'.

Mercredi 13 février 1782

Les vents à O.S.O, variables au S.O, la mer très grosse, le temps sombre et par grains. A 6 heures 1/2 du matin dans un fort roulis, j'ai démâté du grand mât de hune, les trois ris pris dans la voile que l'on amenait dans ce moment. La vergue du grand hunier ainsi que le grand mât de perroquet ont été rompus dans la chute. A 8 heures 1/2, le vent a passé à Ouest dans un grain et a forcé avec la plus grande violence, la mer très grosse. A 10 heures, j'ai eu fini de déblayer le grément du mât rompu mais le temps ne me permettant pas d'en repasser un autre, j'ai gouverné à l'Est, filant sous la misaine. Depuis hier, la route m'a valu le N.E. 1/4 E. 4° 45' Est. Chemin : 94 lieues. J'ai observé : 44° 31'. Longitude assurée : 42° 40'. A 8 heures, le vent mollissant un peu, j'ai largué le petit hunier et à 10 heures, j'ai fait larguer un ris dans le petit hunier, la mer ayant beaucoup tombé.

Jeudi 14 février 1782

Les vents à Ouest, variables à O.N.O bon frais, le cap à l'Est. J'ai travaillé dès le jour, à faire réparer un mât de hune. Depuis hier, la route m'a valu l'E. 1/4 N.E. 1/2 N. Chemin : 73 lieues 2/3. J'ai observé : 45° 36'. Longitude assurée : 37° 41'. A 8 heures 1/2 du soir, j'ai fait servir le grand hunier.

Vendredi 15 février 1782

Les vents au Sud gros frais, le temps novuste, le cap à l'Est, la mer grosse. Depuis hier, la route m'a valu l'E.N.E. Chemin : 70 lieues 1/3. J'ai observé : 46°

55'. Longitude assurée : 2° 33'.

Samedi 16 février 1782

Les vents à Ouest bon frais, le cap à l'E. 1/4 S.E, la mer grosse. Depuis hier, le route m'a valu l'E.N.E. 2° 30' E. Chemin : 64 lieues.

J'ai observé : 48°. Longitude assurée : 28° 33'. A midi, j'ai gouverné à l'E.S.E.

Ce jour, j'ai perdu le nommé Grégoire Priou, quartier maître de la Rochelle, mort d'une fièvre putride.

Dimanche 17 février 1782

Les vents au S.O, le cap à l'E.S.E, le temps beau. Le maître charpentier m'étant venu avertir que la grande vergue avait consenti dans son milieu, je l'ai faite amener pour la jumeler. Depuis hier, la route m'a valu l'Est, Chemin : 43 lieues. J'ai observé : 48° 2'. Longitude assurée : 25° 20'.

A 4 heures, la grande vergue étant réparée, je l'ai faite hisser et servir le grand hunier.

Lundi 18 février 1782

Les vents à O.N.O, variables au N.N.O joli frais, le cap au S.E. 1/4 E. Depuis hier, la route m'a valu l'E. 1/4 S.E. 1° Est. Chemin : 55 lieues 2/3. Latitude estimée : 47° 32'. Longitude assurée : 21° 12'.

Mardi 19 février 1782

A 2 heures du matin, le vent forçant au N.N.E, j'ai fait serrer le perroquet de fougue et pris tous les ris dans les huniers. A 4 heures, j'ai fait serrer la grande voile, le temps par grains et menaçant d'avalaisons.

Depuis hier, la route m'a valu l'Est 1° N. Chemin : 48 lieues 2/3. J'ai observé : 47° 35'. Longitude assurée : 17° 37'.

A 1 heure, le vent a passé au S.E par grains. J'ai fait servir, le cap à l'E.N.E sous les 4 voiles majeures. Le point de la grande voile ayant manqué, je l'ai faite carguer et déverguer et j'ai mis une misaine à la place. A 8 heures, le vent ayant calmé plat,

j'ai fait carguer les basses voiles et sonder par 200 brasses sans trouver fond.

Mercredi 20 février 1782

Les vents au Sud, variables au S.S.O gros frais. A 7 heures, j'ai fait gouverner au S.E. 1/4 E. Depuis hier, la route m'a valu le N.E. 2° Est. Chemin : 24 lieues 2/3. J'ai observé : 48° 26'. Longitude assurée : 16° 16'. A 2 heures, le vent forçant, j'ai fait serrer le perroquet de fougue.

Jeudi 21 février 1782

Au jour, le vent étant très fort de la partie du S.S.O, j'ai pris tous les ris dans les huniers. J'ai eu connaissance d'un brick courant à l'E.N.E. A 8 heures 1/2, j'ai fait serrer les huniers, le vent augmentant, la mer grossissant. A 10 heures, la grande voile a été déchirée par la force du vent. J'ai fait mettre à la cape sous la grande voile d'étai, courant au S.E. 1/4 Sud au S.E, la mer grosse, le temps pluvieux. Depuis hier, la route m'a valu l'E. 1/4 S.E. 1/2 Sud. Chemin : 54 lieues. Latitude estimée : 47° 43'. Longitude assurée : 12° 23'.

A 4 heures, les vents ont sauté au N.O. J'ai fait sonder par 180 brasses sans trouver fond. A 6 heures, j'ai fait servir sous la misaine et le grand hunier, le cap au S.E, la mer grosse, la frégate fatiguant beaucoup. Ce jour, j'ai perdu le nommé François Roux, second maître provenant du vaisseau *l'Auguste*, passager, mort d'une dysenterie scorbutique.

Vendredi 22 février 1782

A 4 heures du matin, le vent ayant beaucoup molli, j'ai fait larguer le petit hunier, gouvernant au S.E. A 6 heures, j'ai gouverné au S.E. 1/4 E. J'ai eu connaissance d'une voile de l'avant. Le maître charpentier est venu me rendre compte que la guibre avait beaucoup largué. J'ai fait frapper un appareil pour soutenir le beaupré dont les liures

jouaient. A 11 heures, j'ai parlé à une galiote hollandaise démâtée de son grand mât, partie d'Ostende, allant à Bordeaux. Ce bâtiment se faisait à 30 lieues dans l'O. 1/4 S.O de l'île d'Ouessant mais par la hauteur, nous nous sommes assurés qu'il était dans l'erreur. Depuis hier, la route m'a valu l'E. 1/4 S.E. 1/2 Sud. Chemin : 47 lieues 1/3. J'ai observé : 47° 2'. Longitude assurée : 9° 3'.

A 6 heures du soir, j'ai sondé par 180 brasses sans trouver fond. Le vent paraissant devoir souffler violemment, j'ai fait recaler les mâts de perroquet et j'ai fait gouverner au S.E. A 10 heures 1/2, j'ai fait carguer et serrer le petit hunier. A 11 heures, serré le grand hunier et mis à la cape sous la misaine.

Samedi 23 février 1782

A minuit, le vent soufflant très violemment, la mer grosse. J'ai sondé par 190 brasses sans trouver fond. A 4 heures, sondé par 160 brasses sans trouver fond. A 8 heures, les vents ont passé à O.S.O, toujours soufflant avec violence. A 10 heures, j'ai eu connaissance de deux bâtiments, l'un à tribord, l'autre à bâbord, tous les deux à la cape bâbord amures. A 11 heures, j'ai eu connaissance sous le vent, à la cape tribord amures.

A midi, j'ai sondé 110 brasses et trouvé fond de sable gris mêlé de cornet. Depuis hier, la route m'a valu l'Est 3° Sud. Chemin : 39 lieues 2/3. J'ai observé : 46° 56'.

Longitude assurée : 6° 10'.

Suivant ce point vérifié par la sonde, la frégate s'est trouvée 7 lieues de l'arrière de mon point. Le vent a passé au N.O avec la plus grande force. J'ai resté à la cape. A 6 heures, le vent a beaucoup molli et la mer a commencé à tomber. A 8 heures, j'ai fait servir sous les fonds de misaine, le cap au S.E. 1/4 E. A 11 heures 1/2, j'ai sondé par 90 brasses, fond de vase, ce qui me met dans l'Ouest de l'île Dieu à 22 ou 23 lieues.

Dimanche 24 février 1782

A 3 heures, sondé par 80 brasses, fond de sable vasard, le vent au N.O petit frais. Au jour, j'ai eu connaissance de plusieurs bâtiments autour de nous, tous paraissant Hollandais. A 7 heures 1/2, sondé par 70 brasses, fond de sable vasard. A 9 heures, j'ai parlé à une galiote hollandaise qui se fait à 15 lieues dans le N.N.O de la tour des Baleines. A 10 heures 1/2, j'ai eu connaissance de l'île Dieu restant à l'E. 1/4 N.E. J'ai fait gouverner un peu plus au vent pour en prendre une connaissance plus parfaite. A 11 heures 1/2, j'ai remis le cap au S.E. 1/4 S. Depuis hier, la route m'a valu l'E. 1/4 S.E. 1° Sud. Chemin : 33 lieues. J'ai observé : 46° 33'. Longitude assurée : 3° 48' et 5° 10' par la carte. Calme le reste du jour.

J'ai eu connaissance dans l'E.N.E, d'une frégate courant les amures à tribord. Ignorant ce que ce pouvait être, j'ai fait mes dispositions pour le combat mais à 10 heures du soir, le vent ayant passé à S.O, elle a pris le bord opposé. J'ai continué ma route.

Lundi 25 février 1782

Au jour, j'ai eu connaissance de la tour des Baleines restant à l'E. 1/4 S.E. J'ai gouverné au S.E. Peu après, j'ai vu la tour de Chassiron restant au S.E. 1/4 Sud, étant en dedans. Les vents ont passé au Sud, ce qui m'a forcé de courir plusieurs bordées pour gagner le mouillage de l'île d'Aix où j'ai laissé tomber l'ancre par 10 brasses, fond de vase.

J'ai débarqué tout de suite pour me rendre à la Cour.

FIN