JEAN BOUDRIOT

HISTORIQUE DE LA CORVETTE 1650-1850

MONOGRAPHIE

La Créole

1827



1990

Édité par J. Boudriot, 15 avenue Paul-Doumer 75116 Paris

COLLECTION ARCHÉOLOGIE NAVALE FRANÇAISE



Jean Boudriot — Auteur-Éditeur — 15, avenue Paul-Doumer, 75116 Paris
Tous droits de reproduction même partielle par quelque procédé que ce soit réservés pour tous pays.
Copyright Jean Boudriot — Modèle déposé sous le numéro ISBN 2-903178-23-2

Aux lecteurs

Jusqu'à présent, une catégorie de bâtiment n'était pas représentée dans la collection « Archéologie navale française » : la corvette. Il est remédié à ceci avec cette monographie de « la Créole ». Le choix de celle-ci a été déterminé par le souci de prendre un exemple caractéristique de notre marine post-napoléonienne, à ceci s'ajoutait le rôle joué par cette corvette au Mexique en 1838 sous le commandement du Prince de Joinville.

La première partie de l'ouvrage est consacrée à l'étude de l'évolution dans notre marine de la corvette depuis le milieu du XVIIe siècle, jusqu'au milieu du XIXe, fin de l'ancienne marine.

Ce sujet a nécessité bien des recherches, et a été difficile à organiser afin de le traiter de manière cohérente, malgré sa complexité. La corvette est un type de bâtiment relativement mal connu, ambigu par rapport aux frégates, pouvant se confondre avec les moindres de celles-ci. J'ajoute que l'armement des corvettes est sujet à bien des variantes. Et l'on dénomme corvette de communes gabares de même l'on assimile à des corvettes des bricks et des senaults, il existe des corvettes-canonnières, des corvettes-bombardes, etc. Voilà qui atteste de la confusion existante, afin de la limiter j'ai délibérément écarté les bricks et senaults, ne retenant que les corvettes gréées à trois mâts, ceci à partir des premières décennies du XVIIIe siècle. Mais il est possible que dans les listes que je donne, se soit glissé quelque brick ou senault. Bref, m'appuyant sur de nombreux plans anciens, j'espère vous permettre de suivre sans trop de difficultés cette évolution.

Comme pour les publications antérieures, la seconde partie de l'ouvrage est réservée à la Créole dont la monographie est particulièrement développée, car je disposais du modèle d'époque de celle-ci et souhaitais traiter également du gréement au XIXe siècle, afin d'en faire connaître les différences par rapport aux pratiques de la seconde moitié du XVIIIe siècle.

Vous constaterez que la présentation de l'ouvrage est différente, avec une formule reliée et la réduction à petite échelle (1/100e) de toutes les planches au 1/48e nécessaires à la réalisation d'un modèle. Ceci m'a permis d'incorporer ces planches dans le texte et ainsi d'éviter de déplier le cas échéant les planches à grande échelle, celles-ci étant prévues indépendantes. J'ai modifié également la manière de présenter l'étude du gréement.

Que ce volume, dix-huitième de la collection, vous procure le plaisir de la connaissance, toujours basée sur la seule utilisation de sources anciennes et généralement inédites, j'espère, au service du savoir les avoir bien utilisées. A vous chers lecteurs d'en juger et soyez assuré de toute ma sympathie.

J.B.

LA CORVETTE DANS LA MARINE FRANÇAISE

D'après A. Jal, le terme corvette est tiré du bas breton korveten ; il cite également des équivalences telles que corvetto en provençal, corvetta en basque vulgaire, corbeta en espagnol, corvet en anglais. La similitude de ces termes est grande mais encore faut-il qu'ils s'appliquent au même type de bâtiment.

En France l'on relève la première attestation du terme corvette en 1664 dans un inventaire[1] et Guillet dans son ouvrage* publié en 1678 cite la corvette. Mais Desroches en 1687 ne fait pas figurer le terme corvette dans ce que l'on peut considérer comme notre premier dictionnaire de marine. J'ajoute qu'il en est de même dans l'Hydrographie du Père Fournier éditée en 1643.

C'est seulement en 1758 qu'un ouvrage imprimé cite et décrit sommairement la corvette, (dictionnaire de Marine par A. Savérien). L'auteur définit la corvette comme une « espèce de barque longue », tout en définissant celle-ci comme un petit bâtiment sans pont, dénommé également *double-chaloupe*. Et par ailleurs, A. Savérien précise que tous les bâtiments « de moins de vingt canons sont corvettes en France ».

Ceci exprime la confusion qui existe au 17e siècle et au début du 18e entre barque longue, double-chaloupe et corvette. Dans son recueil de gravures édité en 1720, F.V. Gueroult[2] du Pas donne des représentations de ces divers petits bâtiments, leur reproduction vous permet de constater, que rien ne distingue la barque longue de la corvette, mais il n'en est pas de même pour la double-chaloupe, sensiblement plus petite et dépourvue d'artillerie.

Les états annuels de notre marine classent suivant les ordonnances nos vaisseaux[3] en cinq rangs et à la suite s'ajoute une autre catégorie, les frégates d'avis, dénommées ultérieurement frégates légères, enfin sous le titre de *bâtiments interrompus*[4] sont répertoriés les types les plus divers : brulôts, flûtes, chaloupes, brigantins, etc. En 1675 dans cette dernière catégorie sont citées les barques longues, l'état en précise le nombre (neuf) sans en fournir les noms. L'année suivante les barques longues sont reconnues sous une rubrique qui leur est propre, après les frégates légères et avant les bâtiments interrompus.

En 1696, pour la première fois, la rubrique change de titre, devenant *corvettes ou barques longues*[5], ceci pour les états annuels jusqu'en 1746, date à laquelle le terme barque longue disparaît, celui de corvette étant seul retenu, pour une classe de bâtiment qui n'a cessé de grandir et va continuer à le faire.

Dans le dernier quart du 18e siècle, l'on constate un certain abus dans l'utilisation du terme corvette, utilisé pour désigner des brig ou senau plus reconnaissables sous ces dernières appellations caractérisant leur gréement.

Enfin au 19e siècle, sous la Restauration, l'on désigne les bâtiments de servitude que sont les flûtes sous le nom de « corvette de charge », ceci pouvait masquer la véritable utilisation de ces navires surtout si l'on s'en tient au premier mot de la nouvelle appellation.

Voici donc rapidement esquissé les avatars de désignation d'une catégorie de bâtiment qui ne s'affirme véritablement qu'au milieu du 18e siècle.

J'aurais tendance à considérer la barque longue comme issue de la double-chaloupe, très modeste bâtiment de la première moitié du XVIIe siècle dont l'album de Guéroult nous donne une représentation et Blaise Ollivier une bonne description. Pontée ou demi-pontée, la double chaloupe ne dispose comme armement que de pierriers placés sur chandeliers. L'utilisation de canons même de petit calibre, mais montés sur des affûts, marque à mon avis le passage de la double-chaloupe à la barque longue. Évolution semblant s'être opérée vers les années 1660-1670 dans la région dunkerquoise.

J'ouvre une parenthèse pour indiquer qu'il ne faut pas confondre la barque longue du ponant avec celle du levant, cette dernière présentant des caractéristiques différentes, tenant compte de la fréquente utilisation de l'aviron, avec un allongement prononcé et une grande finesse de carène et pouvant être considérée comme une variante du brigantin méditerranéen (voir monographie du chébec « le Requin »). *[6]

Dès les années 1660-1670, la barque longue, propre à la région de Dunkerque, ne peut se confondre avec la double chaloupe[7], en effet elle est pontée ceci lui permettait de disposer de quelques canons du calibre de 4 livres.

Au cours du dernier quart du 17e siècle, l'on constate suivant la règle générale, un développement de la barque longue portant couramment six à huit canons de 4 livres, ce qui implique une longueur dépassant une vingtaine de mètres. Cette formule est parfaitement illustrée avec le plan datant du tout début du 18e siècle[8] d'une barque longue armée de huit canons de 4 livres. Ce document étant heureusement complété par un manuscrit[9] où figurent les proportions d'une corvette, mâture comprise, bâtiment ayant été construit en 1694 à Dunkerque.

Dans son dictionnaire manuscrit, rédigé dans les années 1740-1745, le constructeur Blaise Ollivier ne cite pas la barque longue, ceci rejoint ma remarque sur les états annuels de notre marine. Mais il donne une description précise de la corvette, indiquant que leur longueur varie de 50 à 80 pieds et leur armement de 4 à 16 canons toujours du calibre de 4 livres[10].

La tendance est à l'adoption de plus grandes dimensions puisque dans les années 1730, les corvettes peuvent porter 10 à 12 canons et même utiliser des pièces de 6 livres. Je donne comme exemple le plan de corvettes construites à Brest en 1747, illustrant bien l'évolution par comparaison avec le plan antérieur d'une quarantaine d'années. L'augmentation du nombre de canons, s'accompagne nécessairement d'une plus grande longueur. Conséquence de cet allongement le gréement passe de deux à trois mâts et sera dorénavant celui de toutes nos corvettes.

Confirmant ceci, le maître-constructeur rochefortais P. Morineau, au milieu du siècle, donne une description détaillée d'une corvette de 80 pieds armées de 14 canons du calibre de 6 ou 4 livres. Le pont présente un coupis sur l'avant et l'arrière, entre lesquels se distribue la batterie entièrement à découvert.

En octobre 1765, un règlement défini les divers types de bâtiments de notre marine, basé sur l'importance de leur artillerie. Ainsi les corvettes sont classées en deux ordres, le premier fort de 20 canons de 6 et le second de 12 de 4 livres.

Dorénavant les frégates n'utilisant plus le calibre de 6, celui-ci va caractériser l'artillerie des corvettes dont la force maximum ne doit pas dépasser à l'époque vingt canons.

En 1767, il est demandé aux ingénieurs-constructeurs des trois ports royaux, les plans pour des corvettes de 12 et 18 canons de 6 livres. Même pour la corvette de 12 canons la longueur atteint 100 pieds et 105 pour celle de 18 ; dans l'un et l'autre cas, le pont ne comporte plus de coupis ou ravalement étant « paré » sur toute sa longueur. Un faux pont divise le volume de la cale.

Cette formule est semblable à celle de la frégate, qui ne se distingue que par le calibre de son artillerie 8 ou 12 livres formant une batterie de 24 et plus généralement de 26 canons. L'importance des gaillards des frégates justifie qu'ils soient armés de quelques canons de 4 à 6 livres.

Depuis la guerre d'Amérique, nous avons cessé de construire des frégates portant des canons de 8 livres à leur batterie, ce calibre devenu disponible sera « récupéré » par les corvettes.

Ainsi le chevalier de Borda définissant en 1786 notre nouvelle marine, prévoit pour celle-ci 60 corvettes, dont vingt armées de 24 canons de 8 livres et vingt armées de 20 canons de 6 [11]. Sous la Révolution de nombreuses corvettes sont construites, notamment sur ces dispositions [12]. L'on constate avec le Premier Empire, la préférence accordée aux corvettes armées de 20 canons de 8 ou 6 livres et à partir de 1807, l'utilisation de caronades de 24 livres se substituant aux canons [13].

Sous la Restauration, l'évolution se poursuit à partir de 1824, avec les nouveaux types de corvettes proposés par le baron Tupinier. En 1827, adoption d'une corvette dite de 32, à batterie couverte, ceci en raison de la réunion des gaillards, formant un pont continu. La batterie est armée de 20 caronades du nouveau calibre de 30 et de 4 canons de 18 courts, sur le pont supérieur 8 caronades de 30. La longueur totale atteint 42,25 m (133,5 pieds).

La même année est également adopté un deuxième type de corvette dite de 24, caractérisée par sa batterie découverte, formule plus caractéristique de la formule corvette. L'armement comporte 20 caronades de 30 et 4 canons de 18 courts. La longueur totale est de 38,65 m (119,3 pieds).

Enfin, il est choisi un troisième type dit de corvette-aviso avec le choix en 1822 du plan d'une corvette conçue sous la Révolution. Ce petit bâtiment gréé également à trois mâts est armé de 16 caronades de 18 et de 2 canons de 12 courts, sa longueur totale est de 24,67 m (107 pieds) [14].

Les grandes corvettes de 32 dont les dernières seront construites au milieu du 19e siècle, vont marquer la fin de l'évolution d'un type de bâtiment né très modestement de la barque longue des capres [15] dunkerquois du milieu du 17e siècle.

1. Manuscrit Colbert n° 199. Bibliothèque Nationale.

2. Dans ce recueil, une gravure en tête de chapitre, porte la date de 1709.

3. Le terme vaisseau à cette époque est générique, car l'on ne distingue pas encore les frégates des vaisseaux.

4. Ce terme doit être compris comme bâtiment hors des cinq rangs reconnus par ordonnance, donc interrompus dans l'acception de rupture avec le classement officiel.

5. A noter qu'en 1676, une barque longue porte le nom de corvette.

6. Jouve dans son album daté de 1679 représente des barques longues propres à la Méditerranée, elles sont proches des brigantins, mais gréées en carré. Leur carène permet l'utilisation courante d'avirons avec un grand allongement. Il s'agit malgré un nom identique de bâtiments fort différents de ceux du ponant.

7. Ces barques longues étant armées de 4 à 6 canons de 4 livres.

8. Documents conservés aux Archives royales danoises à Copenhague.

9. Manuscrit conservé au Musée de la marine sous la cote J. 355.

10. Confirmant ceci dans le traité de construction, « pour servir à l'éducation de ses enfants », manuscrit rédigé par B.O., probablement entre 1740-1745. Conservé au Musée de la marine, cote B. 251.

11. A ceci s'ajoute 20 brick de 12 à 16 canons. La longueur des corvettes de 24 canons de 8 livres est de l'ordre de 119 pieds et de 113 pieds pour celles de 20 canons. Mais les ingénieurs peuvent en varier formes et dimensions, ce qui n'est pas le cas pour les frégates, dont les dimensions sont imposées.

12. A signaler l'existence de nombreux cas particuliers dont notamment celui de « corvettes révolutionnaires » très fortement armées, auxquelles je consacre une note.

13. En conservant cependant deux ou quatre canons.

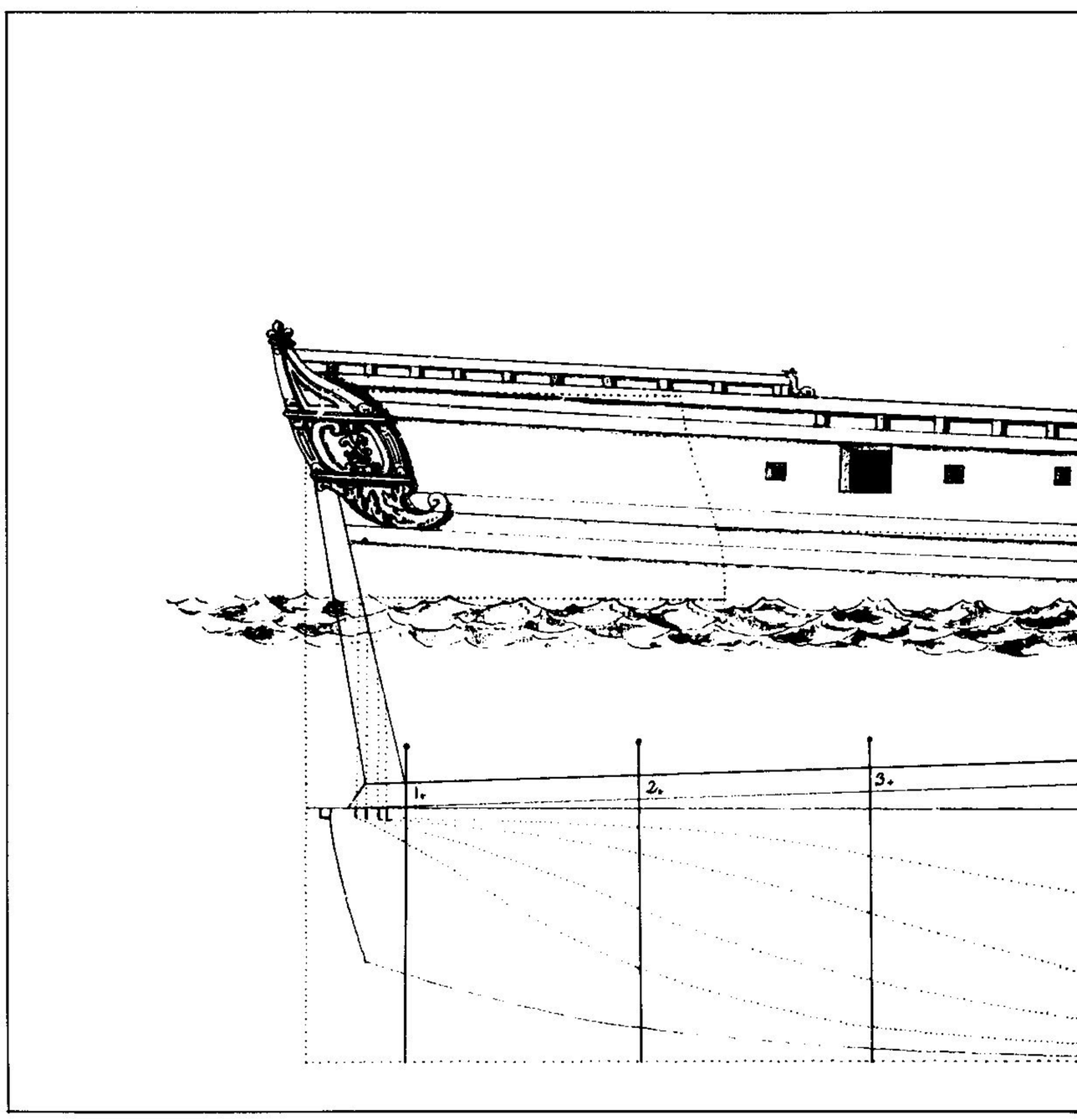
14. L'artillerie de ces trois types de corvettes sera modifiée en 1837 avec l'utilisation de canons-obusiers du système Paixhans.

15. Les capres sont des armateurs ou des hommes de mer pratiquant la course.

★
★ ★

LA BARQUE LONGUE, XVIIe SIÈCLE

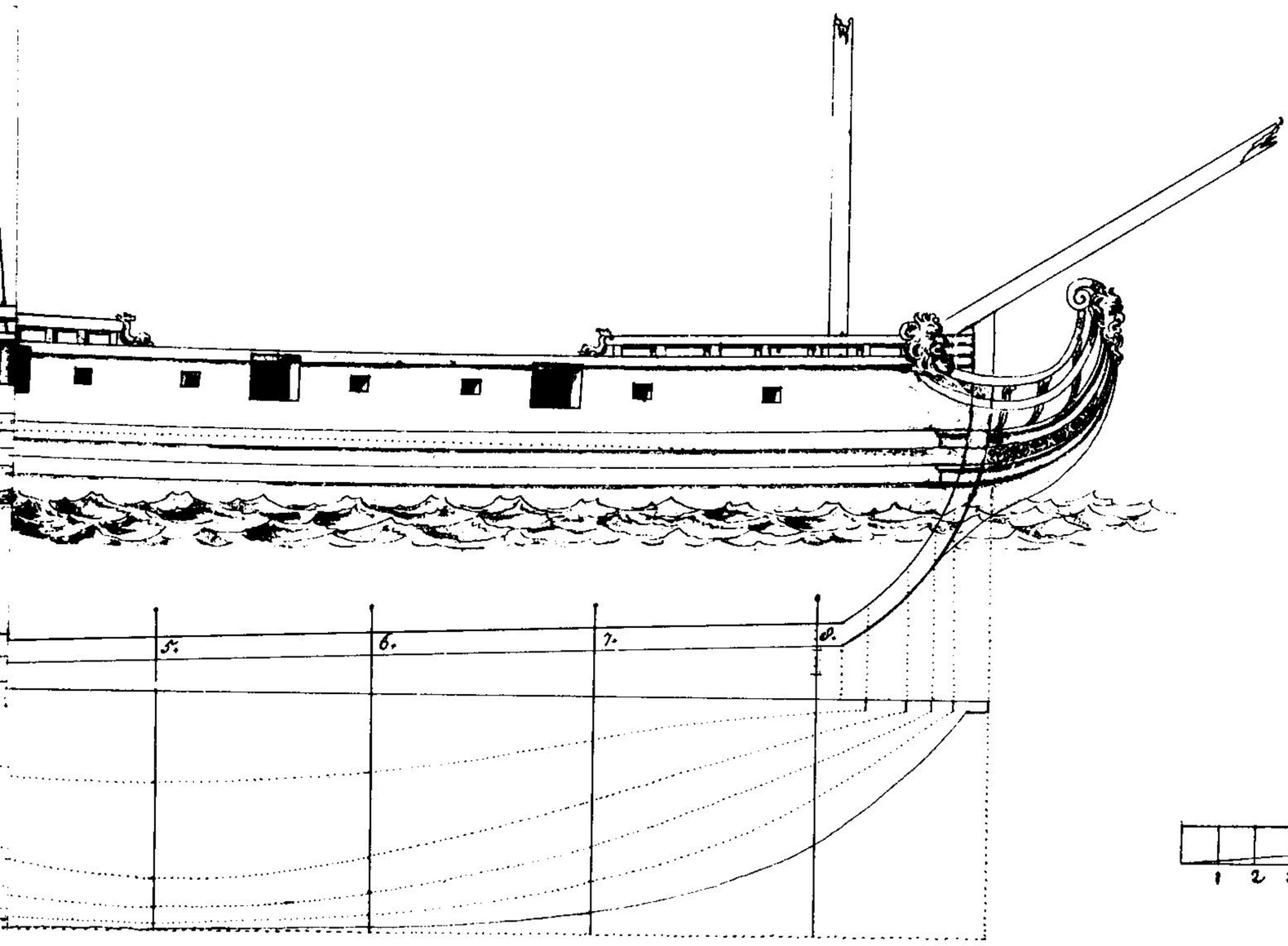
Ce plan heureusement conservé aux Archives royales danoises peut être daté de la fin du XVIIe siècle ou tout début du XVIIIe. Ce document illustre bien la barque longue des années 1670-1710; il doit concerner plus particulièrement celles construites à Dunkerque. La longueur de tête en tête n'est que de 50 pieds et, d'après les dimensions des sabords, l'artillerie devait se composer de canons du calibre de 3 livres. Ses modestes dimensions classent cette barque parmi les plus petites. Son pont est coupé sur l'arrière pour y installer la chambre du commandant. L'on remarquera les sabords de nage au nombre de neuf. La carène a des façons nettement « pincées », le tracé des sections transversales est effectué, non perpendiculairement à la quille, mais à la ligne de flottaison. Ce plan peut être complété avec divers textes dont je donne la reproduction et deux dessins de décor de bouteilles. L'on dispose ainsi avec les gravures de Guéroult du Pas d'un ensemble d'informations permettant de bien connaître la barque longue, ou la corvette du XVIIe siècle et des premières années du XVIIIe.

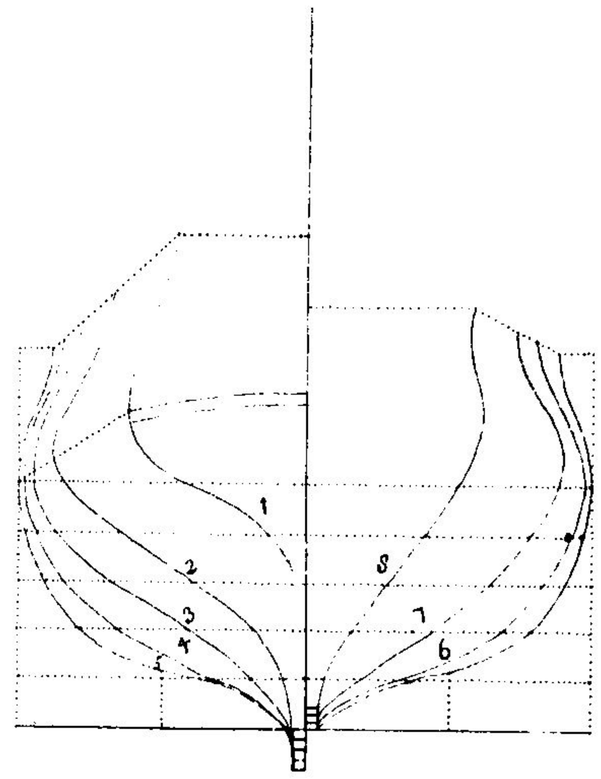


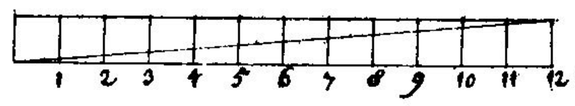
Ces deux feuillets donnent les proportions des éléments de mâture pour une barque longue ayant 57 pieds de quille, alors que celle dont nous avons le plan n'a que 45 pieds de quille. Mais il est possible d'établir les proportions, suivant la largeur au maître-bau et de déterminer les diamètres en fonction de la longueur des éléments, de même pour les tons et bouts ou taquets de vergues.

Parmi les éléments, il est cité « un petit brajart » de 20 pieds de long, 4 pouces de diamètre et 6 pouces de ton. Je suppose que cet élément de mâture sous un nom que j'ignorai est un arc-boutant permettant d'établir un foc, latéralement à l'allure vent arrière ou grand largue et par beau temps.

Je précise que les feuillets dont vous avez la reproduction proviennent d'un précieux manuscrit, indispensable pour l'étude de notre marine au XVIIe siècle, ce manuscrit est conservé au musée de la Marine sous la cote J. 355.







BIBLIOTEKSVÆRKSTEDET
KONSERVERINGS OVN

105

Proportions de la Mature

d'une Barque Longue de 57. pieds de quille portant sur terre et 16. pieds ½ de Large

Sçavoir

Longueur du Grand Mast	57. Pieds	
Diametre	11 pouc ½	
Ton	6.	
Mast de Mizaine	40.	
Diametre	9.	9.
Ton	4.	
Beaupré	20.	
Diametre		9.
Grande Vergue	31	6
Diametre		7.
Bout	1.	
Vergue de Mizaine	26.	
Diametre	5	6.
Bout		6
Grand Mast d'une	23.	
Diametre	6.	
Ton	1.	
Petit Mast d'Hune	16.	
Diametre		4.
Ton		10.

Grande Vergue d'Hune	24 Pieds	
Diametre		5
Bout		6.
Petit Tunier d'Arrant	17	6.
Diametre	3	6.
Ton		8.
Petit Brujart	20.	
Diametre		4.
Ton		6.
La Quadiere	20.	
Diametre		3 ½
Bout		6.
Bout de hors	31.	
Diametre	5.	
Bouton d'epaullon	11	
Diametre		2 ½
Petit Bouton d'epaullon	7.	
Diametre	0	2.

Fait a Dunkerque le 8.e Janvier 16

106

Proportion d'une Corvette nommée Dunette ou Salage Batiis a Dunkerque par M. Le Masson en l'année 1693.

Premierem.

Longueur de l'Etrave a l'Etambot	63	—	6. 20.6
Longueur de quille	55	—	8. 18,08
queue de l'Etrave	—	5.	1.65
Hauteur Id	14.		4,547
queue de l'Etambot	2	— 10	0.91
Hauteur	13.		4.29
Creux	7	— 6	2.436
Relevement dupont en arriere	9	— 10	3.141
Id en avant	7	—	2.318
Distance de l'Etrave au Sabord en dehors	11		3,m 56
Distance de celuy de larriere Id	21	— 10	7.09
Distance de l'un a l'autre	5	— 8	1.840
Fueillet	1	— 4	0,439
Largeur	1	— 8	0.541
Hauteur	1	— 5	0.460

Il y a 5. Sabords de chasque Costé

Longueur depuis le dernier Sabord de larriere jusques au Bout du pont — 10 3,m 15

Hauteur de la Chambre du Chasne — 1 — 10.

Longueur depuis le dernier de l'Estambor jusqu'au Sabord de la 1.re Chambre — 5 — 6.1.186

Hauteur depuis le dessous de la quille jusques au dessus de larriere — 18 1.81

Longueur du Mastis — 1 — 4

Longueur depuis le Sabord de larriere jusques a l'Escoutille des Timons — 1 — 10

Longueur de la 2.e Escoutille — 2 — 2

Longueur du 2.e Sabord a la grande Escoutille — 1

Longueur de la 3.e Escoutille — 3 — 6

Longueur du 3.e Sabord a la Cuisine — 1 — 4

Longueur Id — 3 — 4

Longueur du 4.e Sabord a l'Escoutille de la Soute aux Cables — 3 — 9

Longueur — 2

Il y a 16. Lattes au pont

Hauteur de la quille — 1 — 2

Le Grand mas est eloigné du dehors de l'Estambot — 28

Le Mas d'artimon —

Le Mas de Beaupré hors de l'Etrave — 7 — 10

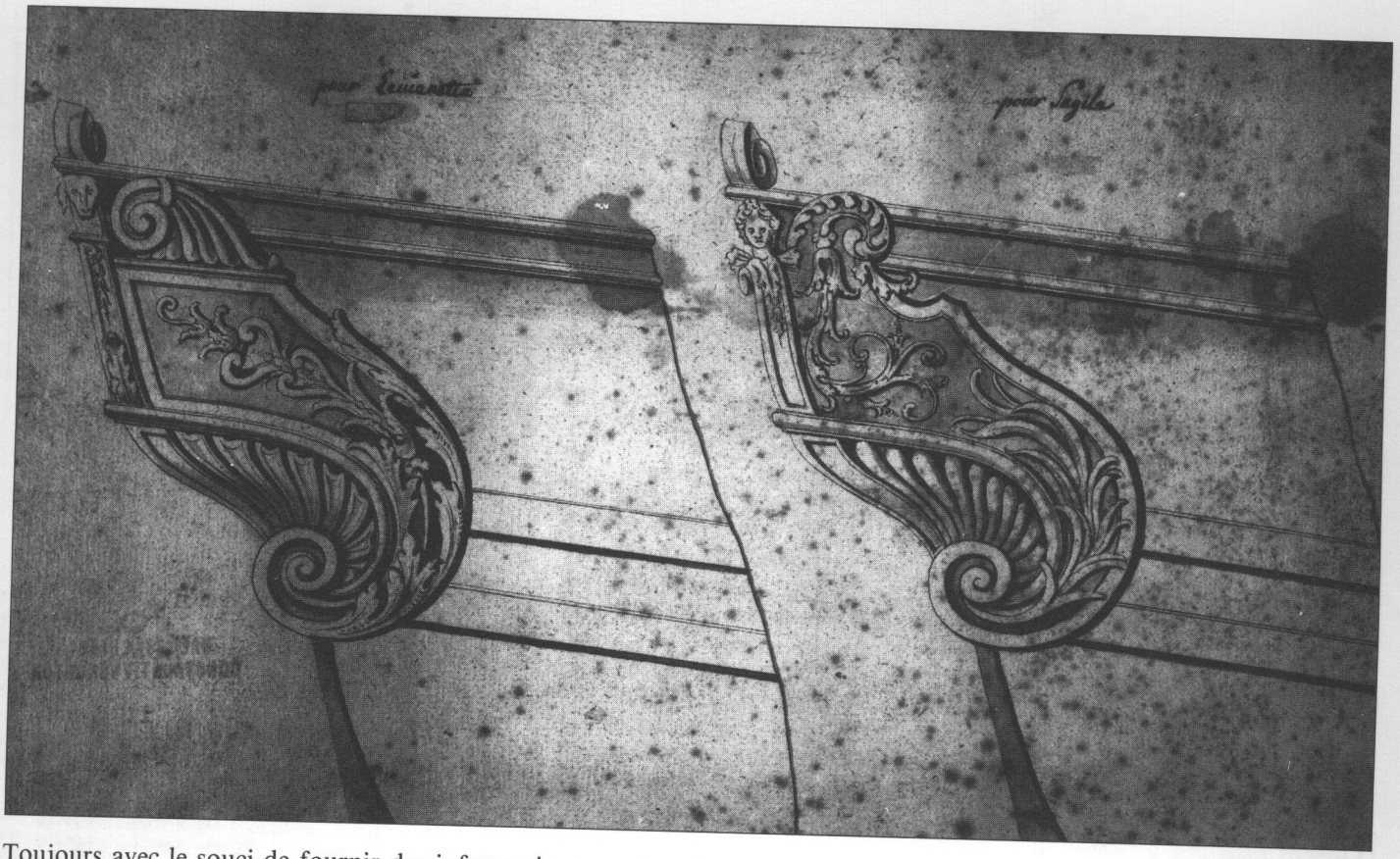
107

Levinte

La Seconde levinte passe au dessous du Sabord

de larriere de	5.
a la m.e v.e	2.
au dernier de lauant	6.
Longueur Id	10.

Ces trois feuillets du manuscrit J. 355 déjà cité, nous fournissent d'utiles informations sur des *corvettes* construites en 1693 et à priori rien ne distingue ces bâtiments de la *barque longue du ponant*; présentant les mêmes caractéristiques. Curieusement, ce document relativement complet, ne donne cependant pas la valeur de la largeur qui devait être de l'ordre de 16 pieds. L'on notera que cette corvette est armée de 10 canons probablement du calibre de 4 livres.



Toujours avec le souci de fournir des informations sur les barques longues, voici les décors des « fausses bouteilles » ornements en placage de *La Levrette* et de *l'Agile* construites en 1707 à Dunkerque par René Levasseur 1667-1727 (voir thèse de Mlle Solange Ami - Faculté de Nice 1974). Ces dessins sont conservés aux Archives royales danoises.

Dans un manuscrit conservé au Service historique de la Marine à Vincennes (cote SH 90) figurent les proportions de nombreux bâtiments, construits notamment par François Poumet ayant commencé sa carrière à Toulon et la terminant à Rochefort comme premier maître-charpentier en 1680. J'ai relevé le « mémoire d'une corvette », 66 pieds de l'estrave à l'estambord, 14 pieds et 1/2 de large - 12 pieds de large à l'amure à l'endroit des bittes loin de l'estrave, 13 pieds - 12 pieds de large, 18 pieds et 1/2 d'arrière loin de l'estambord - 8 pieds de barre d'arcasse et 9 pieds de l'estambord de hauteur - 7 pieds de fond de cale, de vibord derrière 3 pieds 8 pouces et devant 3 pieds de hauteur, au mitan 2 pieds 9 pouces.

Dans ce même manuscrit F. Poumet donne le « mémoire d'une barque longue ou brigantin » attestant de ses activités à Toulon. Il faut noter le rapport longueur-largeur de l'exemple donné, il est de 6, alors que pour la barque longue du ponant ce rapport est de l'ordre de 4 à 4,50. Le terme brigantin devrait être préféré sur le levant pour ces petits bâtiments utilisant fréquemment leurs avirons, comme l'atteste leur finesse (voir monographie du Requin, Étude de bâtiments méditerranéens). Ainsi, malgré leur appellation de barque longue, je ne retiens pas ce type de bâtiment comme tel et conserve cette appellation seulement pour le ponant.

BARQUES LONGUES - XVIIe SIÈCLE

Nom	*Date construction*	*Lieu construction*	*Nom constructeur*	*L^r*	*l^r*	*C^x*	*Armement*	*Radiation*
L'Inconnu	1671	Dunkerque	Hendrick				4 de IV	1691
La Pouponne	1671	Dunkerque	Hendrick				4 de IV	1680
La Fine	1671	Dunkerque	Hendrick				2 de IV	1682
L'Entreprenante * 1	1671	Brest					4 de VI	
L'Adroite	1671	Brest					4 de IV	1677
L'Hardie (Belle)	1671	Brest					4 de IV	
L'Assurée	1671	Brest					4 de IV	
La Fidèle (Méchante)	1672	Dunkerque	Hendrick				4 de IV	
La Surprenante * 2	1672	Dunkerque	Hendrick				4 de IV	
La Ferme (Lutine) * 3	1672	Dunkerque	Hendrick				4 de IV	
La Corvette (Folle)	1674	Rochefort	B. Chaillé				8 de IV	
L'Inconnue	1674	Dunkerque	Hendrick				4 de IV	1691
La Fine	1674	Dunkerque	Hendrick				4 de IV	1682
La Mignonne (Rochelaise)	1675	Le Havre	Henrick				4 de IV	
La Subtile	1675	Le Havre	Hendrick				6 de IV	
L'Espérance	1675							1677
L'Agathe	1675	Dunkerque	Henrick	54	13.6	5.6	6 de IV	1692
L'Effrontée * 4	1677	Dunkerque	Hendrick				6 de IV	1698
L'Assurée II	1677	Dunkerque	Hendrick				6 de IV	
La Rieuse	1678	Dunkerque	Hendrick				8 de IV	1694
La Belle II	1689	Rochefort	P. Mallet				6 de IV	
L'Utile	1689	Dunkerque	Hendrick	55	13	5.6	8 de IV	1710
La Sans Peur * 5	1689	Dunkerque	Hendrick				8 de IV	1697
La Méchante II	1689	Brest	Brun				10 de IV	1699
La Blonde * 6	1689	Le Havre	B. Chaillé	65	14	5	8 de IV	1699
L'Entendue	1689	Le Havre	E. Salicon				8 de IV	1694
La Prompte	1689	Le Havre	E. Salicon				6 de IV	
La Levrette	1689	Le Havre	B. Chaillé				6 de IV	1693
La Sybile	1689	Dunkerque	Hendrick				6 de IV	1693
La Rochelaise V	1689	Dunkerque	Hendrick				6 de IV	1697
La Fine II	1689	Brest	Brun				4 de IV	1700
La Surprenante	1689	Brest	Hubac				4 de IV	
La Pouponne II	1690	Dunkerque	Houvens				6 de IV	1693
La Bonne	1690	Dunkerque	Houvens				6 de IV	1707
La Brune	1690	Dunkerque	Houvens				6 de IV	1703
La Flatteuse	1690	Dieppe	Blondel	48	12	5	2 de I	1696
La Choquante	1690	Dunkerque	Hendrick	70	17	7.6	10 de IV	1702
L'Assurée	1690	Dunkerque	Houvens				8 de IV	
La Rusée	1691	Dunkerque	Houvens				6 de IV	1707
La Commode * 7	1691	Dunkerque	Houvens	62	16.6	5.3	8 de IV	1697
La Flèche * 8	1691	Dunkerque	Cochois	60	14	7	6 de IV	1697
La Boussole	1691	Dunkerque	Cochois	60	14	7	6 de IV	
La Trompette * 9	1691	Dunkerque	Cochois	60	14	7	8 de IV	1703
La Biche * 10	1691	Dunkerque	Houvens	60	14.6	5.6	6 de N	1698
La Vedette * 11	1691	Dunkerque	Houvens	60	15	7	6 de N	1702
L'Émeraude * 12	1691	Dunkerque	Cochois	70	17	7.6	10 de IV	1702
La Dorade * 13	1691	Dunkerque	Houvens	66	16.6	5.6	8 de IV	1702
La Joyeuse	1691	Le Havre	G. Salicon				10 de IV	1702
L'utile III * 4	1691	Bayonne	Masson	69.6	17	6.6	8 de IV	1710
La Nymphe	1692	Dunkerque	Guillou	60	16.6	5.6	10 de IV	1698
La Prompte * 15	1692	Dunkerque	Guillou	60	16.6	5.6	8 de IV	1698
L'Hautaine	1693	Dunkerque	Hendrick	61	18	6	12 de IV	1702
La Volage * 16	1693	Dunkerque	Le Vasseur	61	18	6	12 de IV	1703
La Fouine * 17	1693	Dunkerque	Guillou	62	14.6	5.6	12 de IV	1698
La Discrète * 18	1693	Dunkerque	Guillou	57	14	5.6	6 de IV	1702
L'Allumette * 19	1693	Dunkerque	Hendrick	57	14	5.6	6 de IV	1696
La Fine III	1693	Dunkerque	J. Houvens	60	15	7	8 de VI	1700
La Subtile		Dunkerque		61.6	20	8.3	6 de IV	
La Gentille	1701							1702

La Curieuse	1701	Le Havre	P. Cochois	52	13	6.2	6 de III	1707
La Fine	1702	Dieppe	Blondel	56	15	5.4	8 de III	1710
La Gracieuse	1703	Dieppe	Drouillard					
La Turbulente	1703	Brest	Blaise	50	9.10	4.6	2 de II	1707
L'Active	1703	Brest	Blaise	50	9.10	4.6	2 de II	
L'Insensée	1703	Brest	Blaise	50	9.10	4.6	2 de II	1710
La Diligente	1703	Dieppe	P. Cochois	56.2	15	6.6	6 de IV	1712
La Marie-Françoise * 20	1703	Le Havre	P. Cochois	52	16	7	6 de IV	1716
La Trompette	1706	Brest	Blaise	56	14.6	5.6	6 de III	1717
La Levrette	1707	Dunkerque	Le Vasseur	64	17.6	7	8 de IV	1708
La Cigale	1707	Dunkerque	Le Vasseur	64	17.6	7	8 de IV	1708
La Vipère	1707	Dunkerque	Le Vasseur	64	17.6	7	8 de IV	
L'Agile	1707	Dunkerque	Le Vasseur	64	17.6	7	8 de IV	1708
L'Étoile	1708	Rochefort	Le Masson	66	16	8	8 de IV	1718
L'Agathe	1708	Rochefort	Le Masson	66	16	8	8 de IV	1718

* 1 Indiquée également construite à Ostende.
* 2 Une autre construite en 1674 à Ostende.
* 3 Également dénommée l'Utile.
* 4 Artillerie donnée également avec 4 de IV.
* 5 Variante artillerie 4 de IV.
* 6 Variante artillerie 4 de IV et constructeur Salicon.
* 7 Variante artillerie 6 de IV.
* 8 Variante artillerie 4 de IV.
* 9 Variante artillerie 6 de IV.
* 10 Variante constructeur Cochois.
* 11 Variante artillerie 6 de IV et constructeur F. Hendrick.
* 12 Variante artillerie 8 de IV et constructeur F. Hendrick.
* 13 Variante artillerie 4 de IV et constructeur Cochois.
* 14 Variante dimensions : 69.6 - 17 - 7.6.
* 15 Variante artillerie 12 de IV.
* 16 Variante : constructeur J. Houvens, dimensions 60 - 16 - 7.6 - artillerie 8 de IV.
* 17 Variante dimensions 60 - 16 - 7.6 - artillerie 8 de IV.
* 18 Variante dimensions 49 - 16 - 6 - artillerie 4 de IV.
* 19 Variante constructeur Houvens, dimensions 47 - 11.6 - 6 et artillerie 4 de IV.
* 20 Variante dimensions 61 - 17.6 - 6.

Les longueurs sont données du dehors de l'étrave au-dehors de l'étambot, les largeurs sont données aux maître-couple bordage non compris, les creux sont donnés du dessus de la quille à la ligne droite du maître-bau.

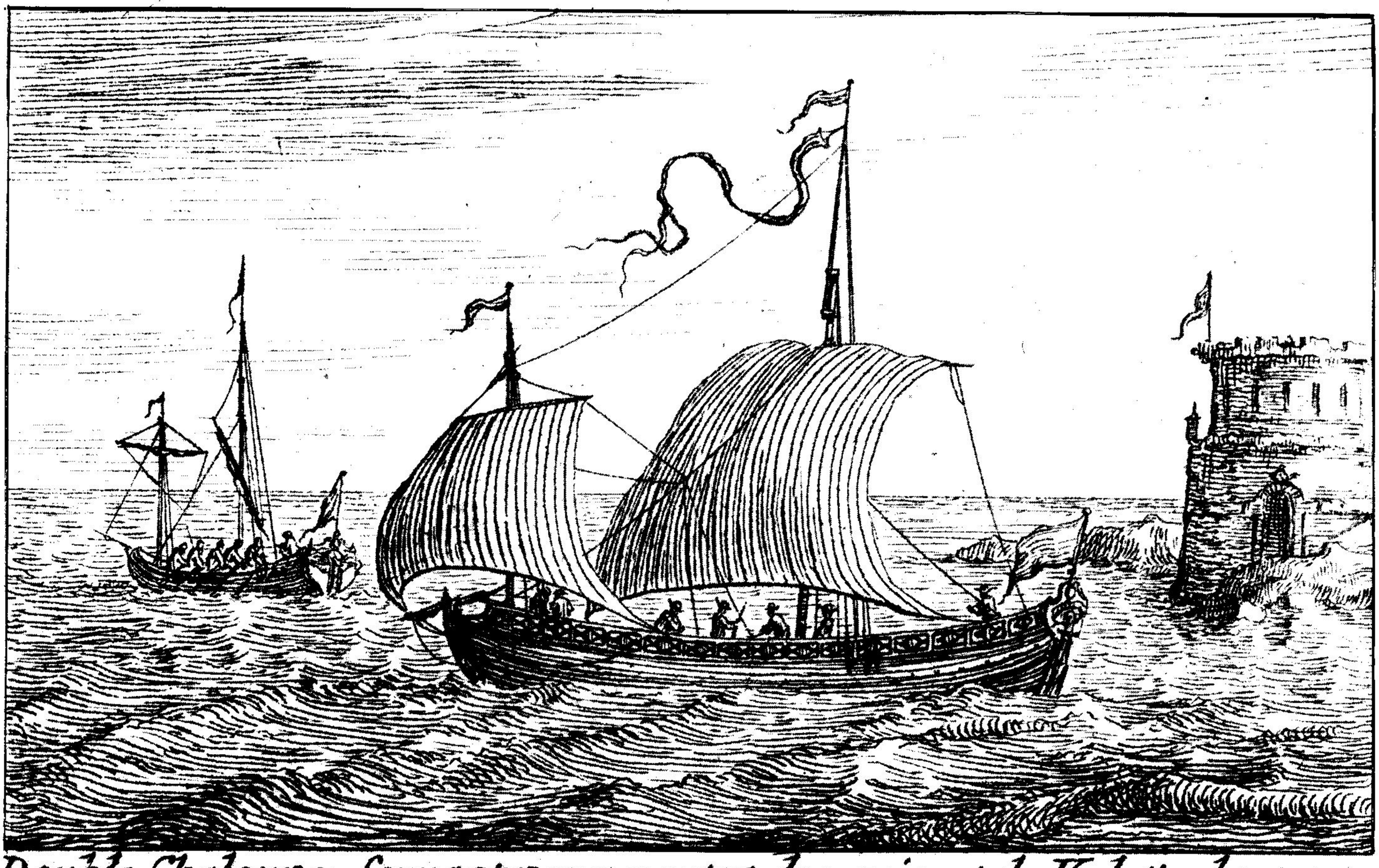
Cette liste est établie d'après la suite des états de la marine royale, documents relativement sommaires jusqu'aux dernières années du XVIIe siècle, donnant ensuite des informations plus précises avec notamment les trois grandes dimensions des bâtiments.

L'exactitude des états n'est pas absolue ; des erreurs de copistes, des différences en ce qui concerne les dimensions, l'artillerie, les constructions, etc., peuvent être constatées à diverses reprises. L'artillerie peut être modifiée d'un armement à l'autre et le nom du constructeur-concepteur confondu avec celui du constructeur seulement chargé de la réalisation.

L'examen de cette liste permet de constater que le calibre de 4 livres est une constante propre aux barques longues, et ce ne sont pas les rares cas d'utilisation de canon de 3 livres qui peuvent être significatifs. Le nombre de pièces dans deux cas est de 12 et dans quatre cas de 10, la plupart des autres barques longues étant armées de 4 à 8 canons, ceci étant une autre caractéristique. Les longueurs sont quelque peu irrationnelles avec pour une même dimension un nombre de pièces variant de six à huit. La longueur parfois un peu inférieure à 4 fois la largeur, peut atteindre la valeur de 4,30. Le creux fréquemment inférieur à la moitié de la largeur varie de 0,35 à 0,40 de celle-ci.

★

★ ★



Double Chaloupe, Servant pour porter des avis, et de Vedette dans une Armée Navalle

Seule représentation connue d'une double chaloupe, elle est tirée de l'album de Guéroult du Pas, *publié en 1710. Ce document est à confronter avec la description que donne* Blaise Ollivier *à l'article double chaloupe de son dictionnaire (il ne cite pas la barque longue). « Ce sont des chaloupes plus grandes que celles qu'on embarque dans les vaisseaux, qui ont un pont ou seulement un demi-pont, elles servent de garde-côte et au commerce. Leur longueur d'étrave à l'étambord est de 40 à 50 pieds, leur largeur est d'environ 5 pouces 3 lignes par pied de leur longueur et leur creux est de 4 pouces 6 lignes par pied de leur largeur.*

Leurs fonds sont semblables à ceux des chaloupes des vaisseaux, et elles ont au-dessus de leur pont ou demi-pont, une œuvre morte d'environ 18 pouces de hauteur au milieu et en avant et de 2 pieds à 2 pieds 1/2 en arrière.

Quand les doubles chaloupes sont destinées pour la guerre, on y établit plusieurs chandeliers de pierriers de chaque côté. Leur mâture est la même que celle des chaloupes des vaisseaux quand elles portent des voiles latines mais autrement elles ont un grand mât qui porte une grande voile carrée et un grand hunier, un mât de misaine qui porte une seule voile carrée et un mât de beaupré où l'on amure le foc.

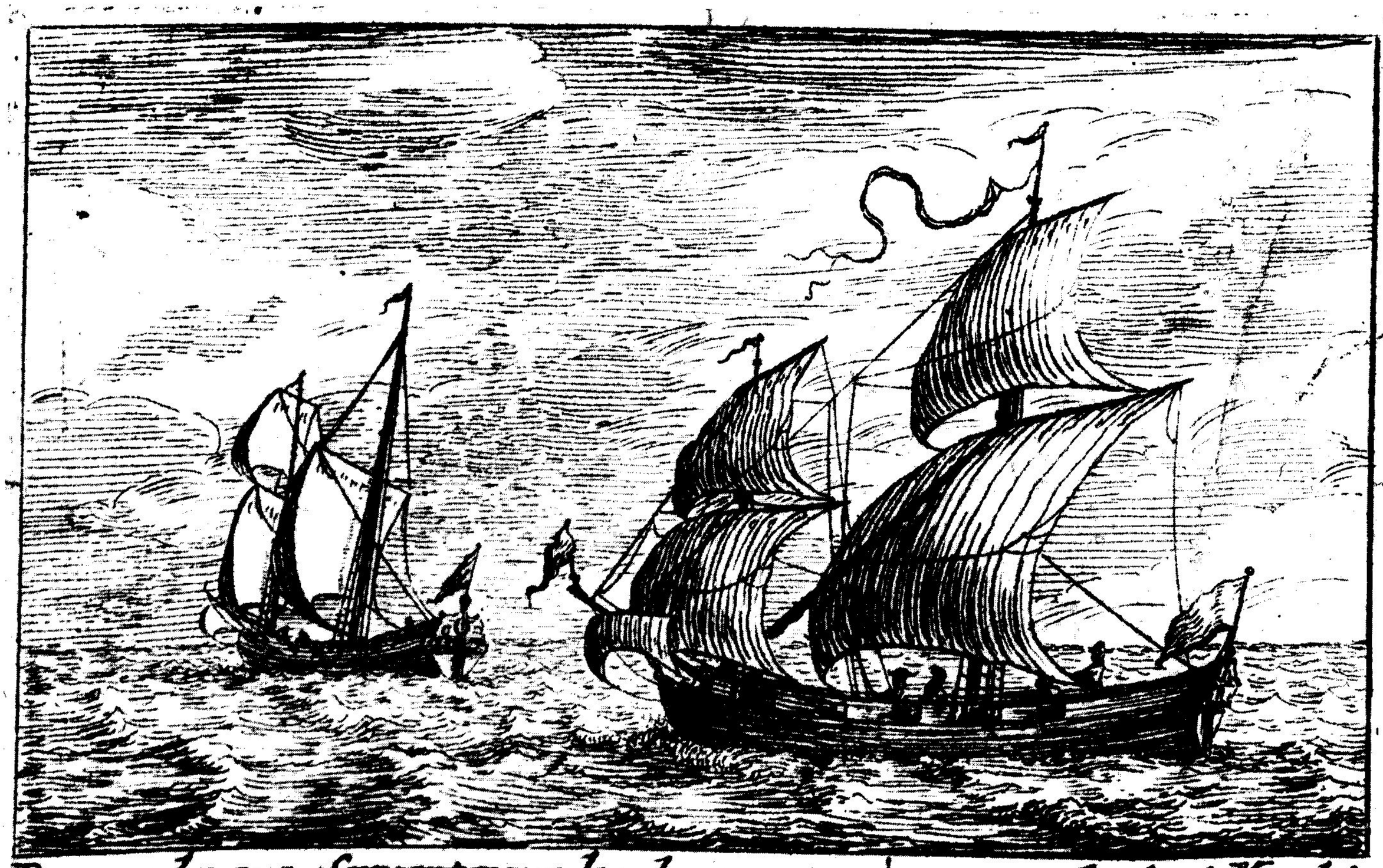
La plupart des doubles chaloupes, particulièrement celles qui sont à voiles carrées, ont une poulaine semblable à celle des vaisseaux. »

Si l'on compare cette définition avec la gravure, l'on constate que le grand mât se prolonge avec une sorte de mâtereau, présomption d'un hunier, le beaupré est absent donc pas de foc, et un mât de misaine très en avant avec un espar pour l'amure de la voile. La coque, à l'exception de la poulaine, est conforme à la description de B.O.

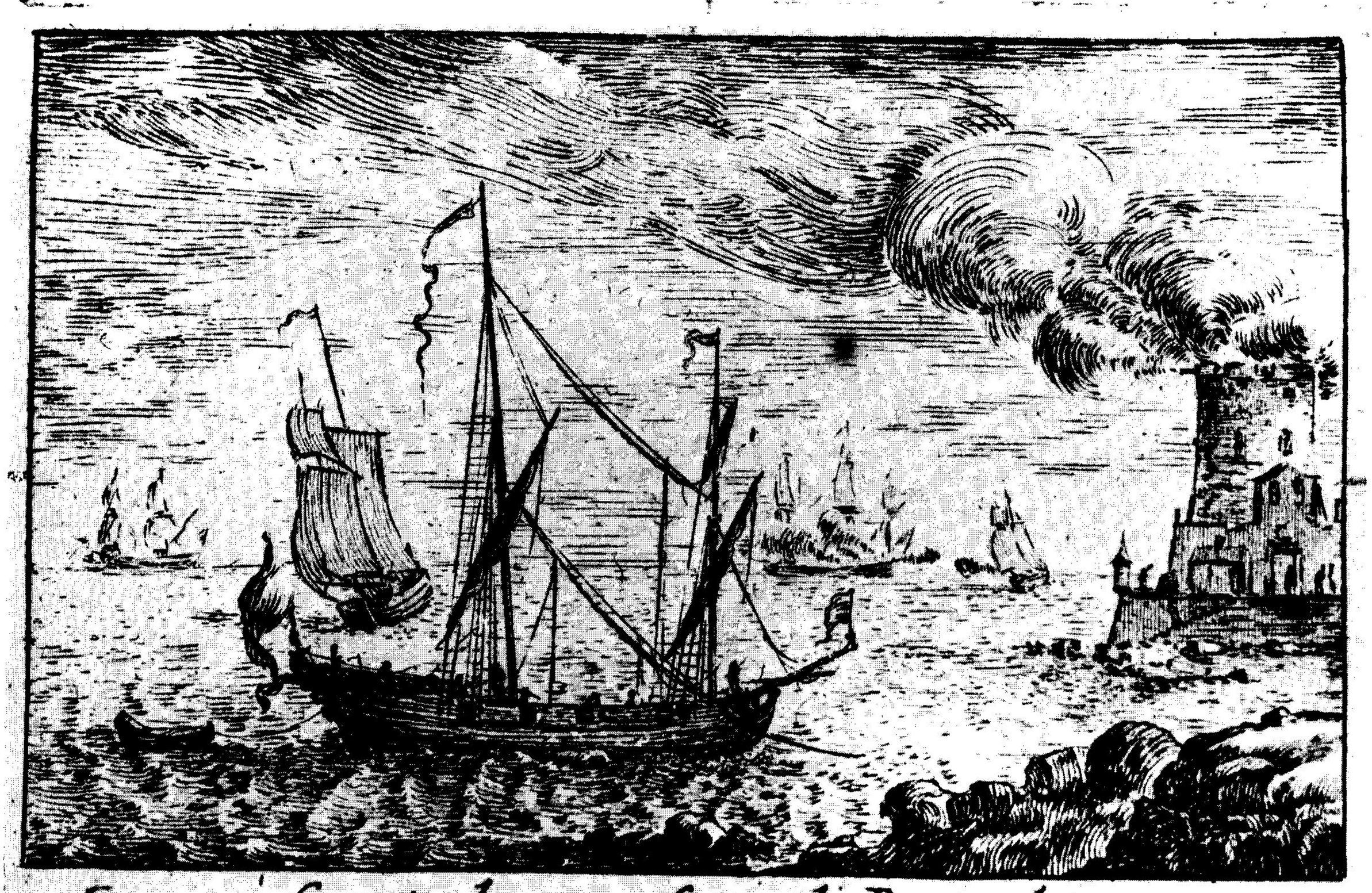
Cette barque longue est bien proche de celle donnée par le plan existant aux Archives danoises, mais l'on constate un manque d'échelle peut-être dû à la taille des personnages. L'on remarquera la présence d'une civadière et l'absence de voilure sur l'arrière du bâtiment, créant un vide « appelant » une voile à corne, mais en mettant en cause la manœuvre de la grande voile carrée.

Cette corvette présente de grandes similitudes avec la barque longue, elle paraît de plus grandes dimensions mais, paradoxalement, l'on compte quatre sabords et cinq sur la barque longue. Les bas-mâts sont prolongés par des mâtereaux mis en place grâce à des colliers en fer, formant chuquet. Le mât de misaine porte ainsi un hunier, mais ce n'est pas le cas du grand mât et son mâtereau ne sert peut-être qu'à porter des marques ou pavillons (voyez l'indication des balancines de la grande vergue). Par ailleurs, deux voiles d'étais ferlées peuvent être distinguées ainsi qu'une civadière, le beaupré porte un petit pavillon.

La coque se termine à l'avant par une poulaine et, à l'arrière, la position des personnages indique l'existence d'un gaillard.



Barque longue, Servant pour les decouvertes, à escorter les bats. Marchds et faire le Commerce pendant la Guerre. F II



Corvettes, de mesme usage que les Barques longues

LA CORVETTE
PREMIÈRE MOITIÉ XVIIIe SIÈCLE

Blaise Ollivier classe les frégates en trois ordres. Dans son grand dictionnaire manuscrit il définit ainsi les frégates de troisième ordre : « Elles ont un ou deux ponts, un gaillard d'arrière et un château d'avant, celles d'un pont portent sur ce pont 10 à 12 canons de 6 ou de 8, de chaque côté et 2,3 ou 4 canons sur le gaillard d'arrière. » (Dans le cas de l'existence de deux ponts, la batterie est placée sur le pont supérieur.) Ce même auteur définit également la frégate légère : « C'est un vaisseau de guerre de 18 à 22 canons. Il tient le milieu entre la corvette et la frégate et sa construction est la même que celle des corvettes, avec cette différence que son pont n'est point coupé en arrière. Les frégates légères ont 86 à 100 pieds de longueur de l'étrave à l'étambord. » De cette définition retenons la notion de pont continu.

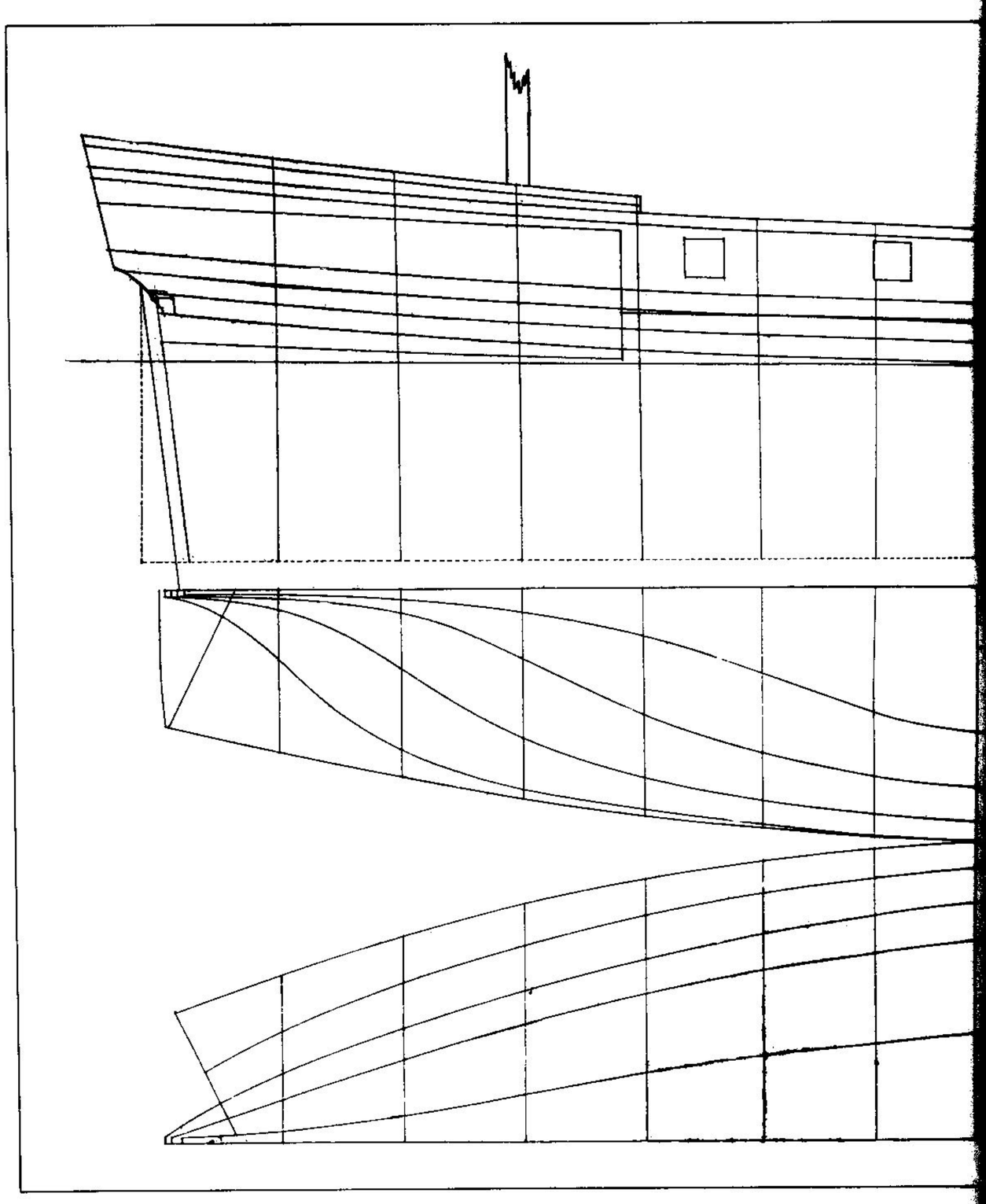
Nous pouvons maintenant mieux situer la corvette, par rapport à la définition détaillée figurant dans le dictionnaire de B. Ollivier rédigé en 1740-1745. « Corvette, petite frégate qui va à voiles et à rames et qui porte depuis 4 jusqu'à 16 ou 18 canons. On se sert des corvettes pour faire la course, pour escorter de petites flutes et à la suite d'une armée navale pour aller à la découverte et porte des nouvelles.

Les corvettes ont 50 à 80 pieds de longueur de l'étrave à l'étambord ; leur largeur est d'environ 3 pouces 3 lignes par pied de leur longueur ; leur creux au milieu est de 5 pouces ou 5 pouces 2 lignes par pied de leur largeur. La longueur de leur quille est de 10 pouces à 10 pouces 8 lignes par pied de longueur de l'étrave à l'étambord. La différence de longueur de la quille à la longueur de l'étrave à l'étambord, divisée en cinq parties égales, quatre de ces parties donnent l'élancement de l'étrave et la cinquième la quête de l'étambord.

La longueur du plat de leur maîtresse varangue est égale à la moitié ou à 9/20e parties de leur largeur, l'acculement de cette varangue est de 1/10e à 1/12e partie de sa longueur. La longueur de leur lisse d'hourdi est égale au 2/3 de leur largeur. Leur rentrement au maître-gabari est d'environ 2 pouces par pied de cette même largeur et la largeur au couronnement est égale au 2/3 ou au 3/4 de la largeur de la lisse d'hourdi.

Les fonds des corvettes sont semblables à ceux des frégates, leur pont est coupé en arrière à 15 ou 16 pieds de l'étambord dans les grandes corvettes et seulement à 8 ou 9 pieds dans les plus petites ; il y a dans cet espace un plancher situé à un ou deux pieds au-dessous du niveau du pont et sur lequel on établit la chambre du capitaine. Il y a au-dessus de ce plancher un gaillard d'arrière élevé, 5 pieds ou 5 pieds 3 pouces, la plupart ont aussi un château d'avant d'environ 10 pieds de longueur, élevé 4 pieds ou 4 pieds 1 pouce au-dessus du pont.

Les corvettes sont percées de 2, 3, 4, 5, 6, 7 ou 8 sabords de chaque côté pour des canons de 4 éloignés d'environ 6 pieds les uns des autres. Elles sont aussi percées de plusieurs sabords d'aviron. Leurs bittes sont établies au premier pont comme dans les vaisseaux en arrière du mât de misaine, elles abordent le bau formant l'étambrai de ce mât. Il y a dans le pont des corvettes une grande écoutille de 3 pieds 9 pouces à 4 pieds en quarré, percée à 4 pieds ou 4 pieds 1/2 en avant du milieu du grand mât, une écoutille aux câbles de 3 pieds de longueur et 3 pieds 3 ou 4 pouces de largeur percée à 4 pieds 1/2 ou 5 pieds en arrière des bittes, une écoutille aux vivres de 3 pieds 6 ou 7 pouces au quarré percée à 3 pieds 1/2 ou 4 pieds en arrière du milieu du grand mât.



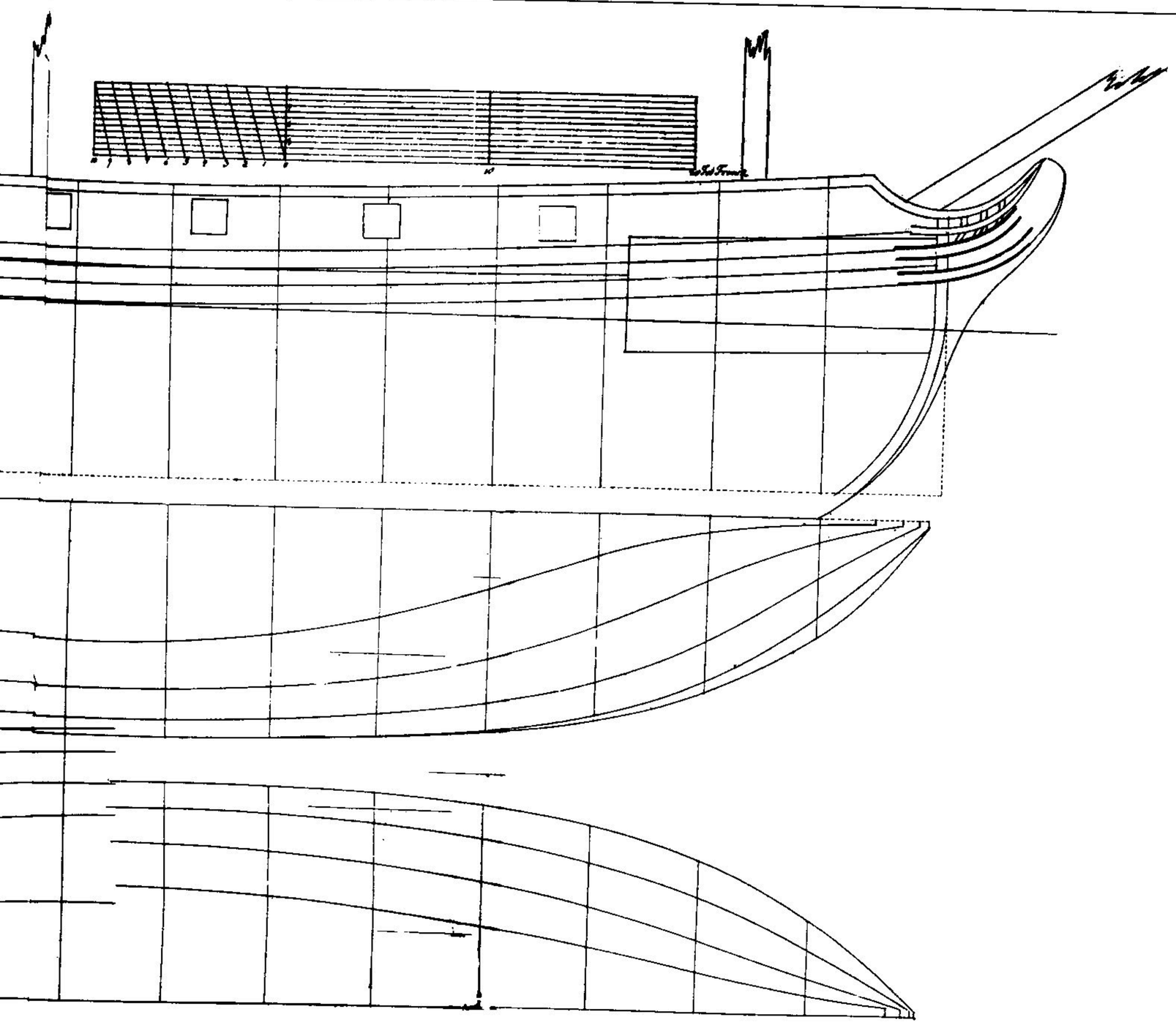
Le cabestan tourne sur le pont et est placé à 6 pieds en avant du fronteau du gaillard. La cuisine est placée entre les bittes et la fosse aux câbles.

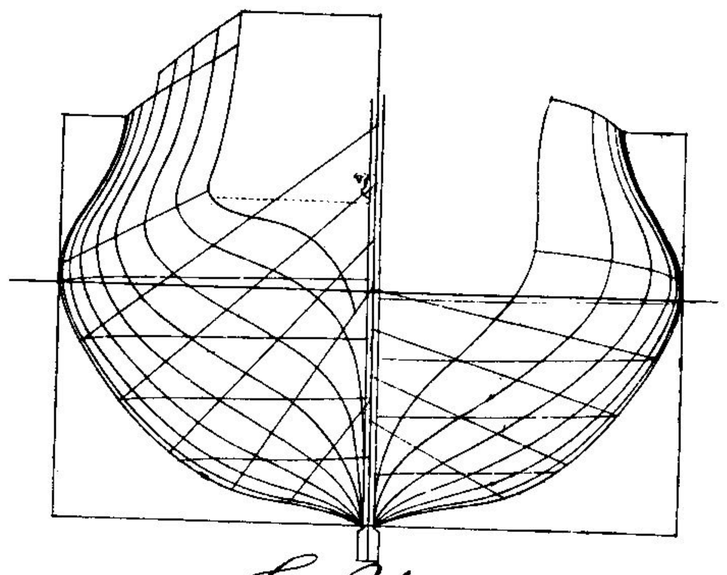
La description de la corvette donnée par B.O., est la plus ancienne et la plus détaillée. Elle peut s'illustrer avec les plans de *La Palme* de 12 canons de 4 livres, construite à Brest en 1744-1745 sur ses directives. Cette corvette déplaçait 265 tx*. Sur ce document conservé dans les Archives danoises figure l'indication de frégate, ceci à tort car pour une frégate légère l'existence d'un pont coupé ne justifie pas de cette appellation.

L'on notera l'absence de gaillard d'avant, un relèvement du pont de 2 pieds permet d'aménager, dans la hauteur de la cale, un poste destiné à loger une partie de l'équipage. Les œuvres-mortes « très rases », une maîtresse varangue très courte avec un relèvement prononcé, confèrent à la carène une réelle finesse. L'allure générale est moderne, et caractéristique du talent de B. Ollivier, qui imposa, notamment pour les frégates et les corvettes, des formules qui seront suivies par les marines européennes, pendant tout le XVIIIe siècle.

* Ceci d'après le manuscrit SH 321. Donnant par ailleurs comme dimensions à *La Palme* : 85 - 22^6 - 10^4.

** Il cite ce qui mérite d'être relevé, le gréement propre aux petites corvettes ne portant que deux mâts avec mâts de hune, formule illustrée par Guéroult du Pas, et pour certaines corvettes l'absence de hunier sur le mât de misaine, ou une voile d'artimon à fourche.





La Palme
Een Fransk Fregatt paa 12 Canoner proponeret
og Bygt i Brest af Mons.r Olivier.

	Fod tom
Lang over Stefnene	85: 5
Bred paa tykeste af Tømret	22: 8
Dyb i Lasten	10: 6
Flaggets Længde	9: 4
Flaggets Bredning	[illegible]
Forstefnens Fald	6: 0
Agterstefnens fald	1: 6
Breden paa Spylet	12: 0
Dybgaaende Agter	10: 5
For	9: 0
Middel porten over Vandet	3: 8

La Palme 1744-1748.

Un autre auteur *P. Morineau*, dans son traité de construction rédigé entre 1752 et 1762, nous apporte d'autres informations sur la corvette du milieu du siècle. Il considère comme frégate un bâtiment armé de 18 canons de 6 livres, équivalent de la frégate légère de B. Ollivier, avec une longueur de 90 pieds, un pont non coupé et un gaillard sur l'avant et l'arrière, ceux-ci non armés.

P. Morineau donne l'exemple d'une corvette de 80 pieds armée de 14 canons de 6 ou 4 livres, déplaçant 290 tx. Il existe un coupis sur l'avant pour loger les cuisines, s'arrêtant un barrot en arrière du mât de misaine, les bittes sont placées à la suite. Le coupis de l'arrière s'arrête au mât d'artimon. P.M. indique les proportions de ces coupis en ce qui concerne leur longueur, celui de l'avant à 1 pouce 3/4 par pied de la longueur totale, celui de l'arrière à 2 pouces 1/4. L'artillerie est placée entre les coupis, les sabords ayant 2 pieds de largeur, étant espacés de 6 pieds.

Un faux pont est établi à 3 pieds 1/6 de hauteur franche sous la batterie. Le dôme ou plate-forme du coupis avant est à 20 pouces au-dessus du pont de la batterie et celui de l'arrière à 3 pieds 2/3, ce qui permet de donner une hauteur convenable aux chambres des officiers.

La largeur au-dehors des membres est de 3 pouces 3 lignes 1/2 par pied de la longueur et le creux au-dessus de la quille, au-dessus du bordage du pont de la batterie de 6 pouces 1/2 par pied de la largeur.

Le vibord est de 3 pieds 1/3 au-dessus du pont au milieu, les seuillets étant de 16 pouces et la hauteur des sabords de 19 pouces, la lisse de plat-bord rasant au milieu le « haut-seuillet » en ayant 5 pouces d'épaisseur.

De ces descriptions retenons qu'*au milieu du XVIIIe siècle, la corvette peut se caractériser par son pont coupé aux extrémités et une artillerie de 14 à 18 canons du calibre de 6 ou 4 livres*. Je précise que l'exhaussement du pont sur ses extrémités ne peut être considéré comme l'équivalent de gaillards. Dans un rapport daté du 22 novembre 1743, adressé à *M. de Maurepas*, Secrétaire d'État à la Marine, Blaise Ollivier fait la critique des frégates et corvettes de notre marine. Voici ce qu'il exprime sur ces dernières.

Corvettes de 16 canons : Il ne faut établir qu'un seul pont, un gaillard d'arrière jusqu'au mât d'artimon et un château d'avant jusqu'aux bittes. Il faut y ouvrir un ou deux sabords d'aviron entre deux sabords. Il n'y aura point de faux pont dans ces corvettes, l'équipage couchera dans le fond de cale sur les futailles. C'est ainsi que l'on a construit ci-devant avec succès les corvettes de cette force, et c'est toute la commodité que l'on peut trouver dans des bâtiments de cette grandeur-là, au lieu que si on éleve leur accastillage comme on l'a fait depuis la paix, elles marcheront mal.

Corvettes de 12 canons : Le peu d'accastillage que nous avons dit de donner aux corvettes de 16 canons est encore trop grand pour les corvettes de 12 canons. Il ne faut établir qu'un seul

pont dans ces corvettes, n'étendre leur batterie que jusqu'à 5 pieds près du mât d'artimon, couper le pont auprès du mât d'artimon, y faire un ravalement de 2 pieds et établir au-dessus de ce ravalement un gaillard qui ne sera élevé qu'à environ 3 pieds 1/2 au-dessus du pont.

Si on construit des corvettes de 10, 8, 6 et 4 canons, on fera leur établissement comme dans les corvettes de 12 canons. Ce texte complète celui déjà donné dans son Dictionnaire manuscrit, il a été probablement rédigé ultérieurement. En effet, il n'est plus fait état d'une coupure du pont pour les corvettes de 16 canons, un pont continu est prévu, ceci annonce une formule qui sera celle suivie au cours de la seconde moitié du XVIIIe siècle.

Le calibre de l'artillerie n'est pas indiqué, mais l'on constate d'après la liste de nos corvettes pour cette période, que le canon de 4 livres les caractérise. Le calibre de 6 étant propre aux frégates légères.

La quille des corvettes a 9 à 10 pouces de largeur de haut en bas et 7 à 8 pouces d'épaisseur. L'étrave et l'étambord sont de même grosseur que la quille. Les varangues et fourcats ont 4 pouces 1/2 à 5 pouces en quarré, les genoux et allonges ont 4 pouces à 4 pouces 1/2 en quarré. La troisième allonge ou la seconde monte jusqu'à la hauteur du vibord et sa grosseur est diminuée d'un tiers à la tête. Les serre-bauquières du pont ont un pied de largeur et 2 pouces 1/2 d'épaisseur. Le vaigrage a un pouce 1/2 ou 3/4. Il y a 14 à 18 baux au pont, qui ont 7 à 8 pouces de largeur et 5 à 6 pouces d'épaisseur de haut en bas, ces baux sont liés aux côtés par des courbatons d'environ 6 pieds de long et 5 à 6 pouces en quarré. Les bordages du pont ont 2 pouces d'épaisseur. Les hiloires ont 4 pouces de même que les serre-gouttières* et sont endentées et distribuées comme dans le pont d'un vaisseau.

Les corvettes ont au-dessous de la batterie une ou deux préceintes de 8 à 9 pouces de largeur et de 4 pouces d'épaisseur. La préceinte du vibord a 6 pouces de largeur et 3 pouces d'épaisseur ; elle est placée au milieu à 3 pieds 9 pouces ou à 4 pieds au-dessus du pont, elle est en avant à la hauteur du château d'avant et en arrière à la hauteur du gaillard d'arrière ou à quelques pouces au-dessus de ce gaillard ; il y a en avant au-dessus de cette préceinte un accastillage d'environ un pied de hauteur formé par une lisse de 5 pouces de largeur et 3 pouces d'épaisseur.

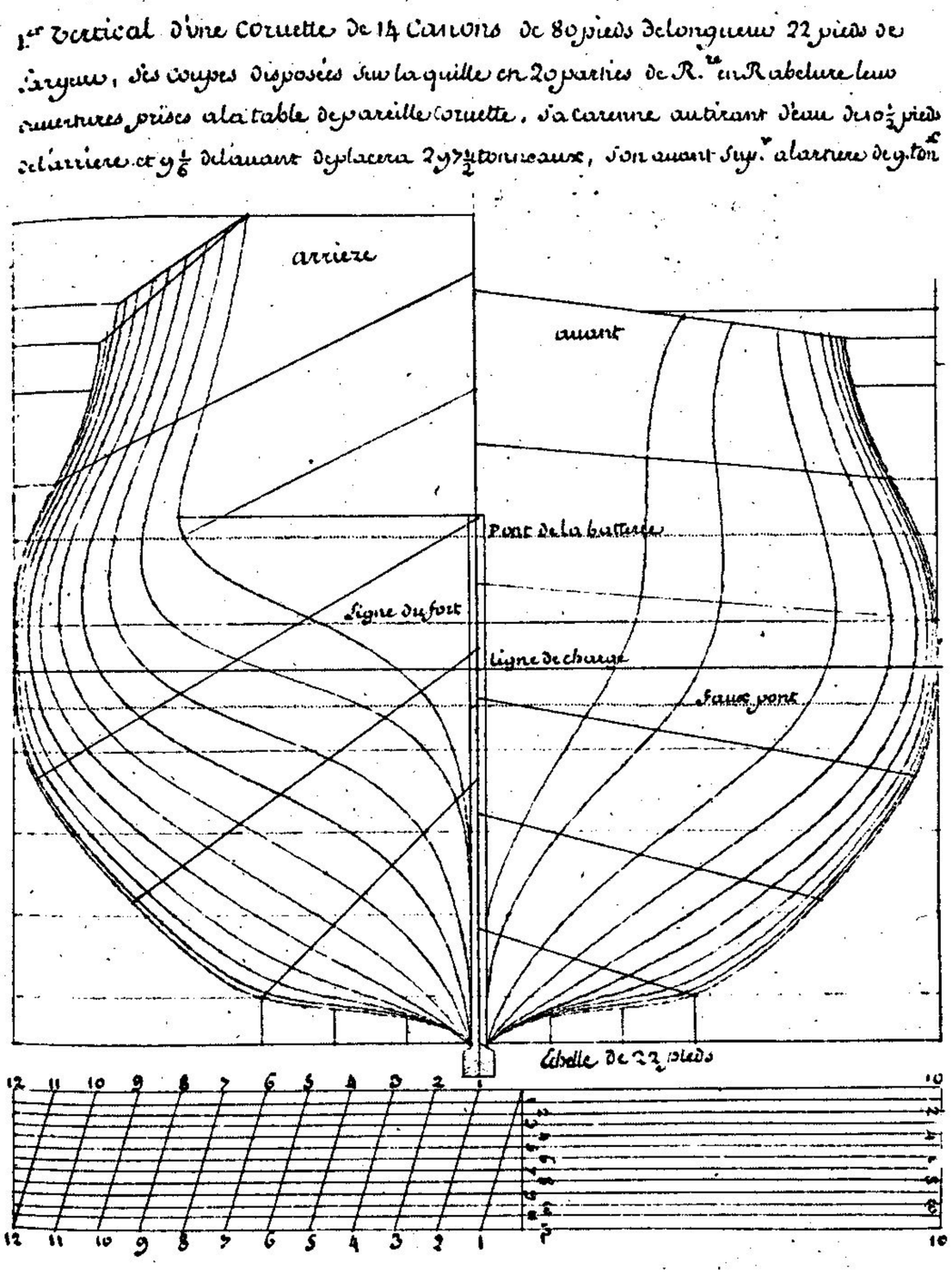
Il y a aussi en arrière du grand mât un accastillage d'un pied ou d'un pied et demi, formé par une ou deux lisses de mêmes dimensions ou d'un pouce moins large que la lisse d'accastillage de l'avant. Les bordages du fond ont 2 pouces d'épaisseur, ceux de l'œuvre-morte 1 pouce 1/2 à 2 pouces et ceux de l'accastillage 1 pouce 1/4. Les barrots de gaillard ont environ 6 pouces de largeur et 3 pouces d'épaisseur. Ils sont distribués à 2 pieds 1/2 de distance les uns des autres.

Les corvettes ont une poulaine comme celle des vaisseaux ; sa sortie est de 4 pieds 1/2 à 5 pieds 1/2. Le gouvernail de ces bâtiments monte jusque sur le gaillard d'arrière et sa barre passe sur ce gaillard.

La plupart des corvettes ont même mâture que les vaisseaux, c'est-à-dire un grand mât et un mât de misaine qui portent chacun un mât de hune et un mât de perroquet ; un mât d'artimon qui porte un perroquet de fougue ; et un mât de beaupré. Ces mâts sont placés comme dans les vaisseaux et proportionnés ainsi que leurs vergues comme la mâture des frégates. Les petites corvettes ne portent ni mât de perroquet ni mât d'artimon ; quelques-unes n'ont point de petit mât de hune. Il y en a qui sont mâtées en fourche**.

Les aménagements du fond de cale sont établis dans les corvettes à peu près comme dans les vaisseaux ; elles ont une fosse aux lions. Les soutes à pain sont placées en arrière de l'écoutille aux vivres et la soute aux poudres est au-dessous des soutes à pain ou en arrière de ces soutes. Il n'y a point de chambre aux voiles.

* Ce terme peut prêter à confusion et B.O. précise « Dans les ports ou la gouttière est nommée fourrure de gouttière et c'est au vraigrage qui aborde la fourrure de gouttière que l'on donne le nom de serre-gouttière, mais comme je m'arrête aux termes les plus usités je nomme serre-gouttières les pièces endentées sur les baux en forme d'hiloires auprès du bout des baux et chevillées avec le bord. »
Mais ultérieurement le terme gouttière prévaudra pour désigner les hiloires bordant la fourrure de gouttière et les vaigres placées au-dessus de cette dernière seront les serre-gouttières dites également feuilles bretonnes.
Noter pour la quille la hauteur considérée comme la largeur.



Ce document est tiré du manuscrit de P. Morineau déjà cité. Ces sections transversales permettent d'apprécier les « fonds » particulièrement pincés caractérisant les corvettes. Le rapport de la solidité de la carène à celle du parallélogramme circonscrit (Monographie la Jacinthe page 26) est de l'ordre de 0,51 alors que pour une gabare de mêmes dimensions ce rapport est de 0,62. L'on remarquera l'indication d'un faux pont, ceci confirmant le texte et indiquant une évolution par rapport aux propositions faites quelques années auparavant par B. Ollivier.

CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES
Corvettes 1re moitié XVIIIe siècle

Nom	*Mise en chantier*	*Lieu construction*	*Nom constructeur*	L^r	l^r	C^x	*Armement*
La Badine	1745	Brest	Deslauriers	66	17.6	7.4	6 canons de III
La Levrette	1734	Rochefort	B. Geslain	66	19.6	8	8 canons de IV
La Nayade	1734	Le Havre	Poirier	68	19.6	7.6	10 canons de IV
La Palme	1744	Brest	J.-L. Ollivier	85.5	22.8	10.6	12 canons de IV
* (projet)	1743	Brest	J. Chapelle	90	24.8	11	16 canons de IV

PÉRIODE 1re MOITIÉ XVIIIe SIÈCLE

Nom corvettes	*Date construction*	*Lieu construction*	*Nom constructeur*	L^r	l^r	C^x	*Armement*	*Radiation*
La Méduse	1727	Le Havre	G. Poirier	79.6	20.2	10.6	16 de IV	1744
La Nymphe	1728	Toulon	J.-A. Levasseur	80	20.8	9.6	14 de IV	1735
La Fée	1734	Rochefort	B. Geslain	72	21.8	10	10 de IV	1744
La Vipère	1734	Rochefort	B. Geslain*	72	21.8	10	10 de IV	1746
La Levrette	1734	Rochefort	B. Geslain	66	19.6	8	8 de IV	1745
La Dryade	1734	Le Havre	B. Geslain	79	23.6	6	12 de IV	1745
La Nayade	1734	Le Havre	G. Poirier	68	19.6	7.6	10 de IV	1745
La Palme	1744	Brest	Ollivier fils**	85.5	22.8	10.6	12 de IV	1748
La Maligne	1744	Brest						1745
La Perle	1744	Brest	J. Chapelle	76	20.8	9	12 de III	1745
La Badine	1745	Brest	Deslauriers	66	17.6	7.4	6 de III	1750
L'Anémone	1747	Brest	Ollivier fils	84	22	10	12 de IV	1760
L'Amarante	1747	Brest	Ollivier fils	84	22	10	12 de IV	1760

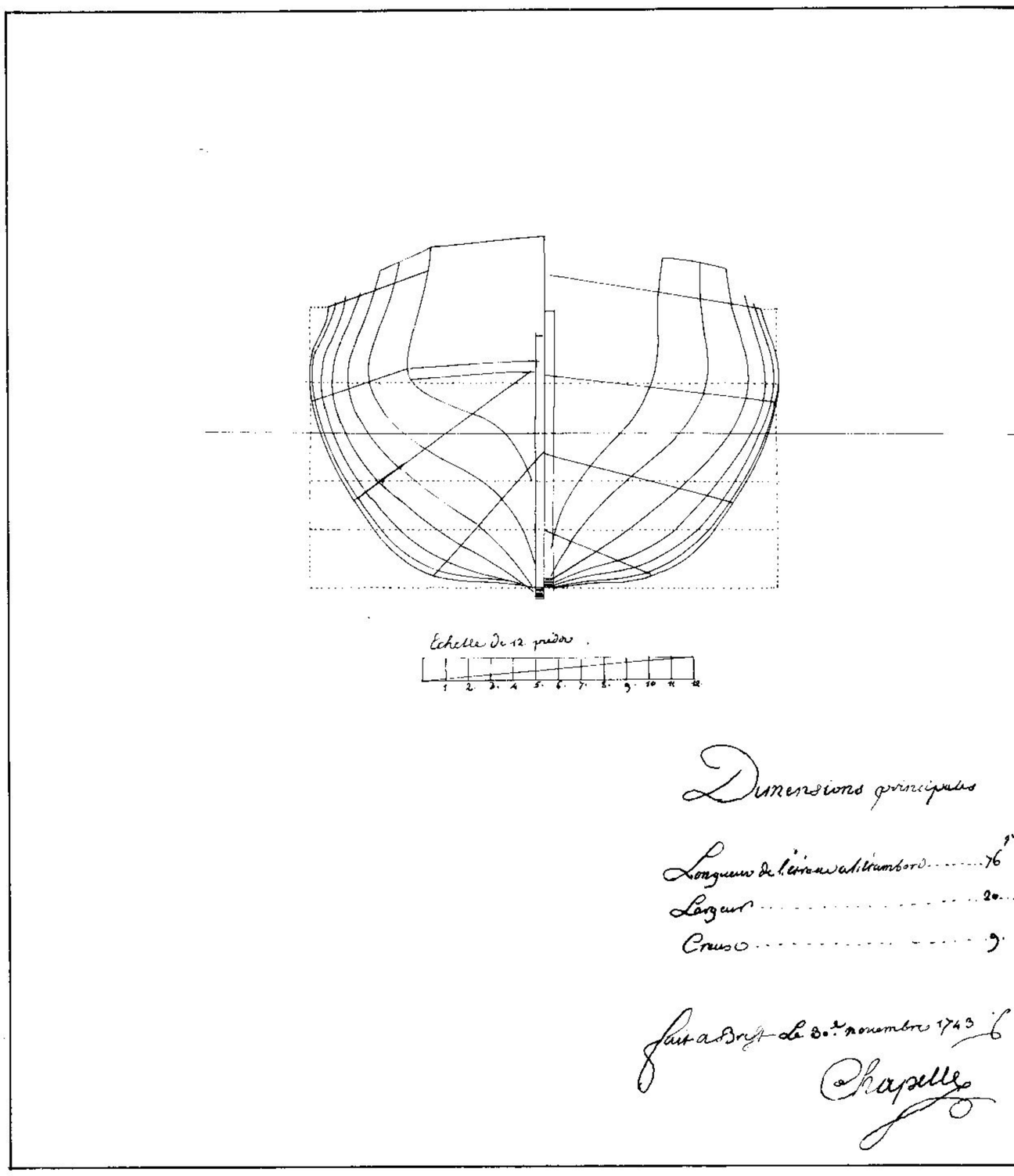
La Dryade est également indiquée comme ayant les dimensions suivantes : 78 - 22 - 6 1/2 et armée de 12 de III et *La Levrette* : 66 - 19.10 - 9.
** Le fils *Ollivier* est à l'époque âgé de 15 ans.
* Le constructeur *P. Morineau*, cite dans ses états de service la réalisation de *La Vipère*.

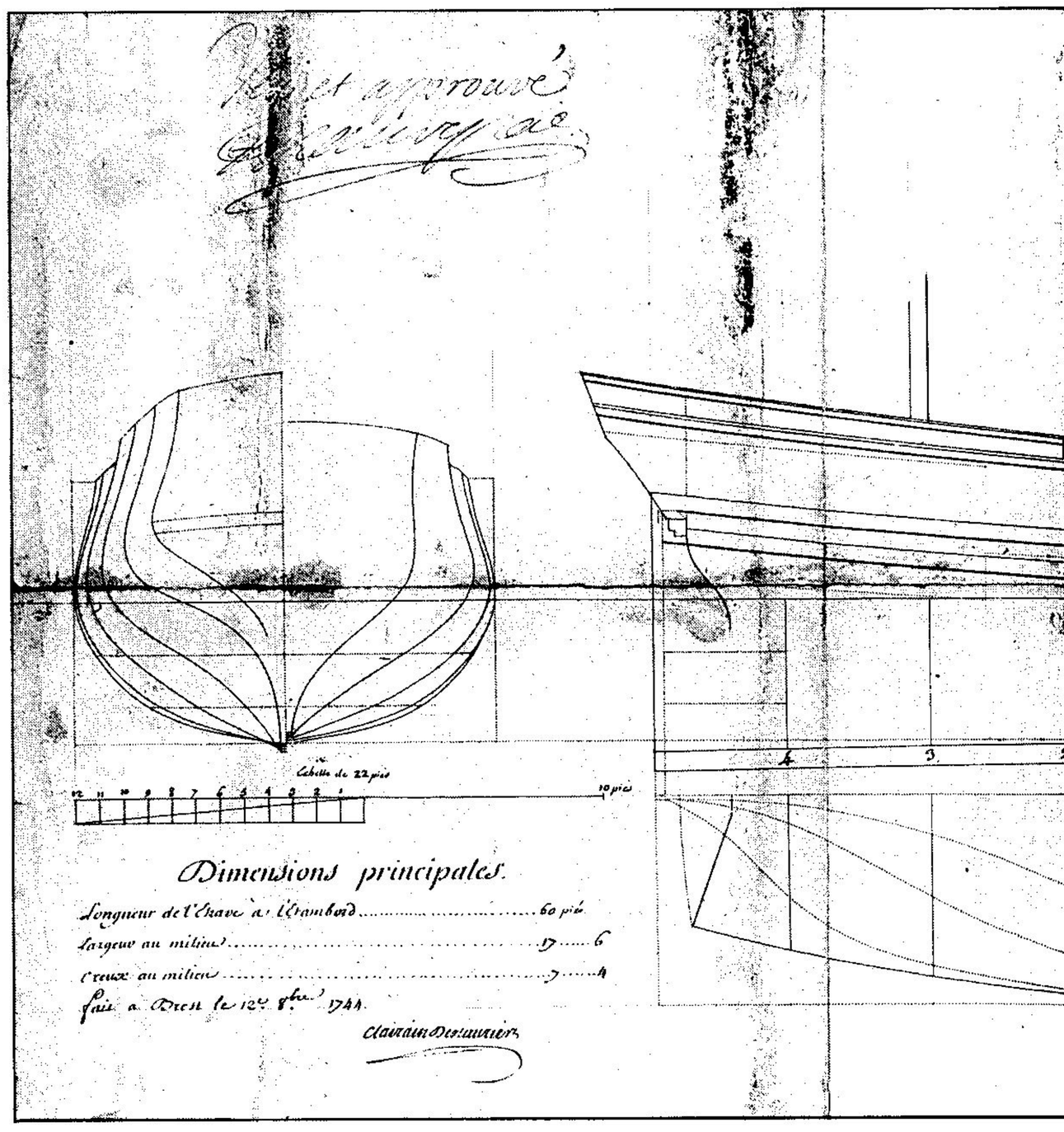


Corvette de 12 de 4. Ce plan est conservé aux Archives du port de Toulon, sous la cote 1 L 442.12.n° 1. Il a été dressé par le constructeur Chapelle en 1743. Et si le plan par Clairin-Deslaurier, est encore proche de celui de la barque longue de la fin du XVIIe siècle, nous avons avec ce document le plan d'une véritable corvette *La Perle*, armée de 12 canons de 4 livres comportant un petit gaillard d'avant sous lequel se trouvent les grandes bittes et la cuisine. A l'arrière un coupis de décrochement du pont destiné à donner une hauteur suffisante à la dunette sans augmenter l'élévation des œuvres-mortes. L'importance du coupis est de 2 pieds, ceci permet de donner au logement des officiers une hauteur franche de 5 pieds 1/2. Sur le plan ne figure pas de faux pont, son absence doit certainement nuire au logement de l'équipage.

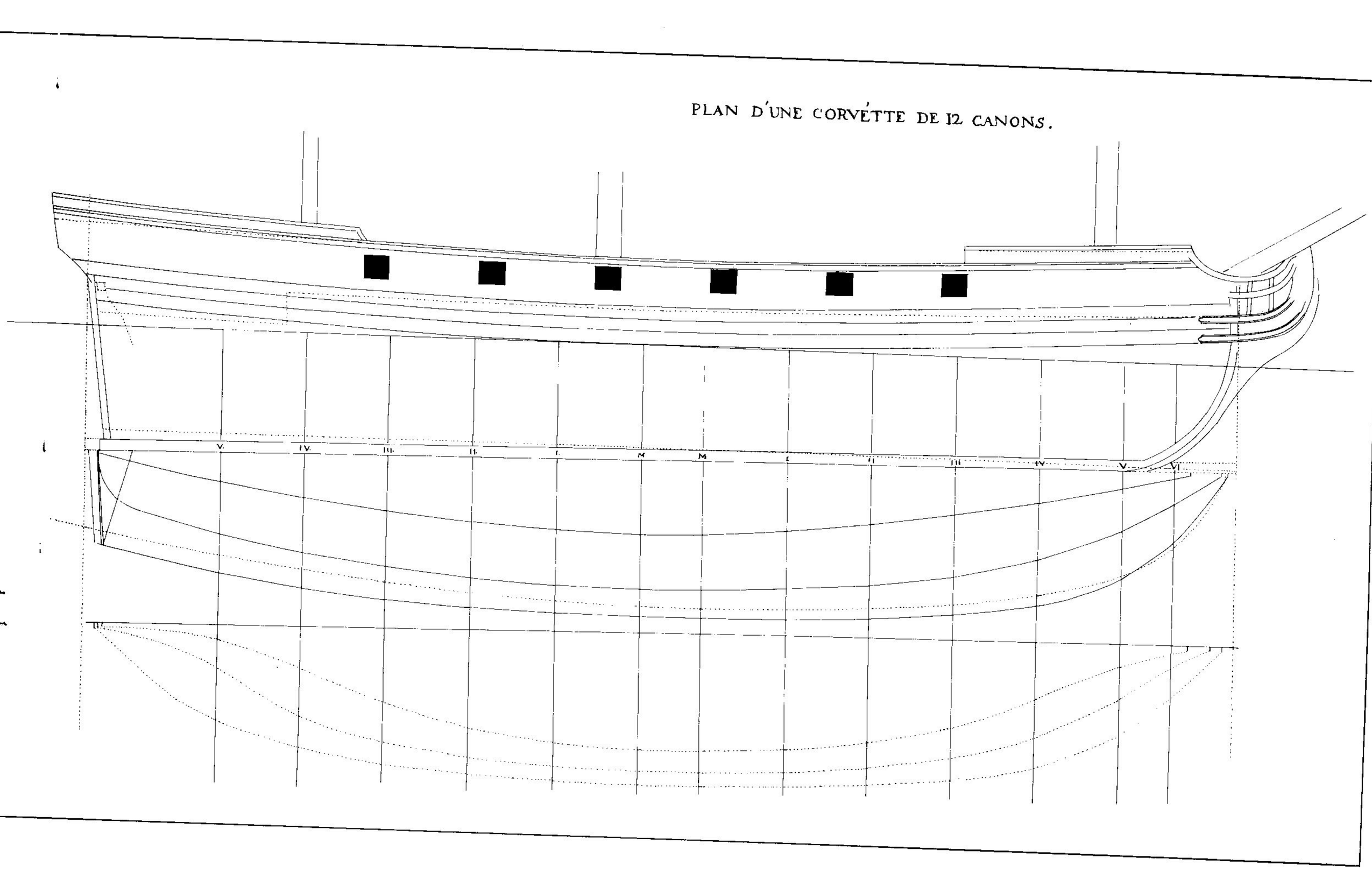
Vous remarquerez que cette petite corvette de 76 pieds est gréée à trois mâts, cette « miniaturisation » peut surprendre lorsque l'on sait qu'une quarantaine d'années plus tard nous mâterons des bâtiments de même longueur en cotre !

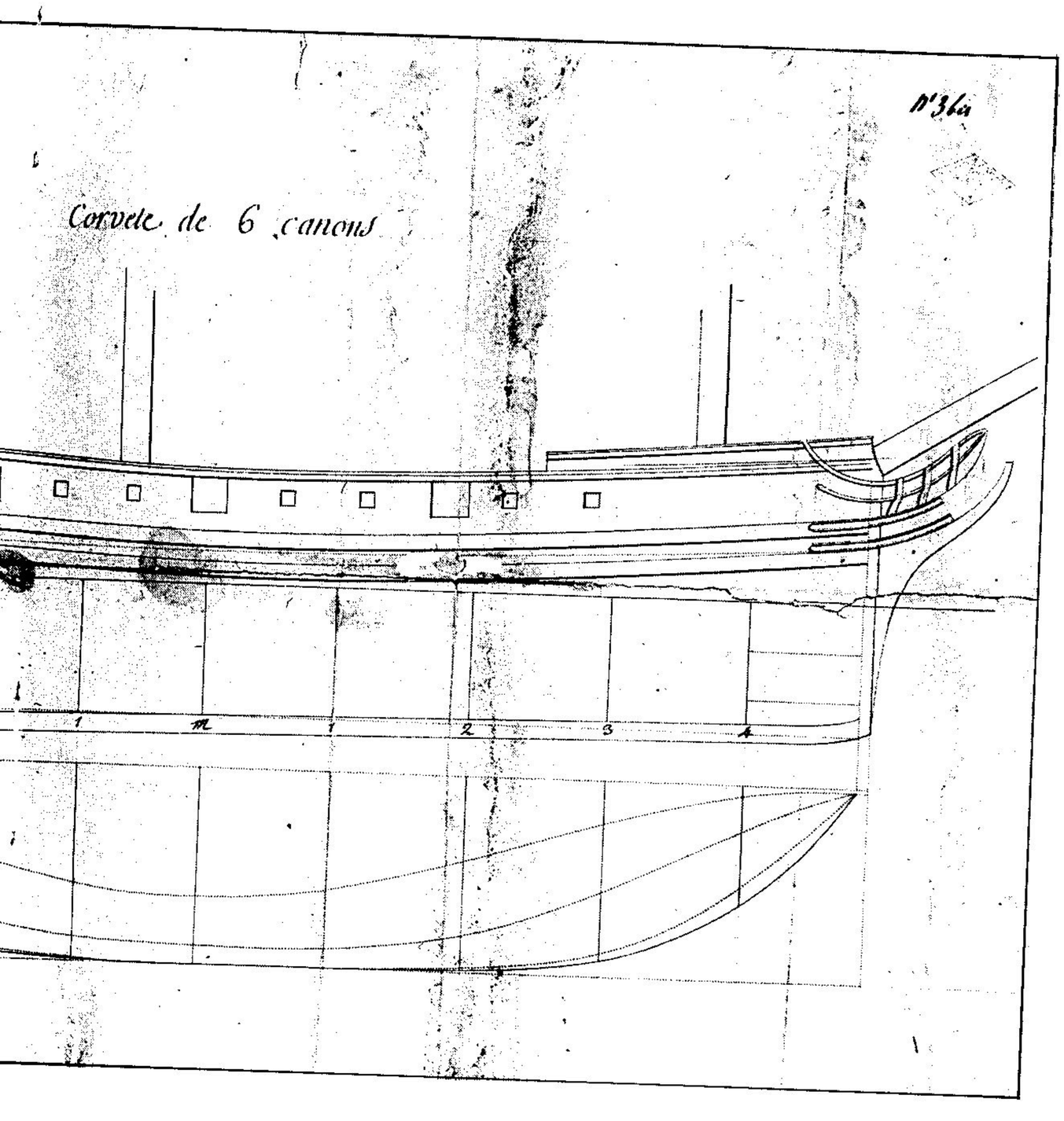
Le constructeur Chapelle travaillait à Brest sous les ordres de Blaise Ollivier, il est vraisemblable de supposer que ce plan a été établi sur ses directives, mais le tracé de la carène n'a pas l'élégance de celui de *La Palme*.





PLAN D'UNE CORVÉTTE DE 12 CANONS.



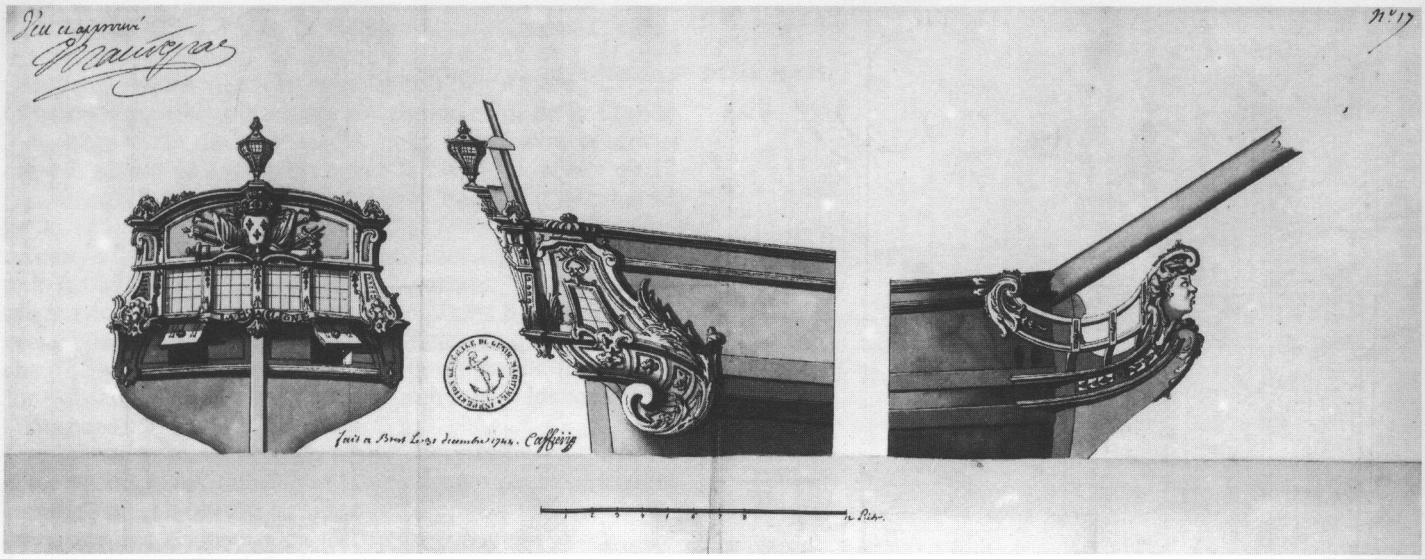


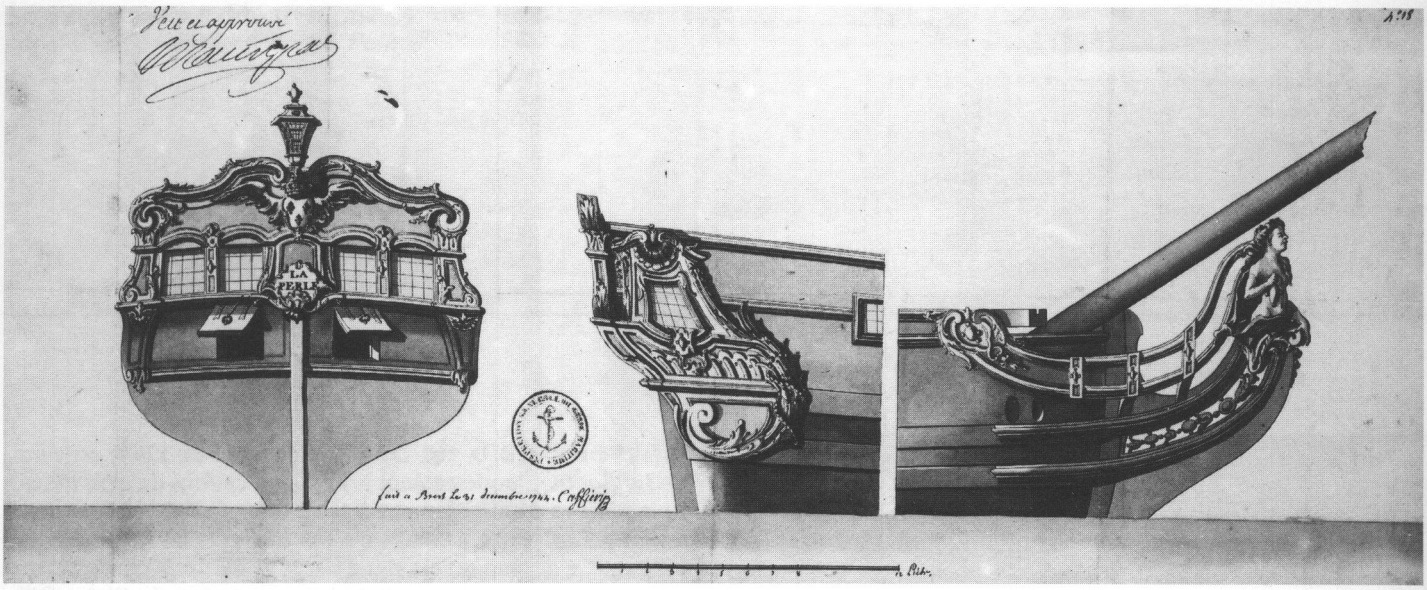
Corvette de 6 de 3. Ce plan, daté de 1744, est celui de *La Badine*, modestement armée de 6 canons de trois livres. A la réserve d'un gréement à trois-mâts malgré sa longueur de 60 pieds ! cette « corvette » est très proche de la barque longue. Ce document est signé par le jeune sous-constructeur *Clairin-Deslauriers*, travaillant sous les ordres de *Blaise Ollivier*, ceci à mon avis explique l'absence d'élancement de l'étrave et de quête d'étambot. Dispositions adoptées en 1741 par B.O. pour la construction de *L'Alcide*, vaisseau de 64 canons et en 1745 pour les vaisseaux de 74 canons *Monarque - Sceptre - Intrépide*.

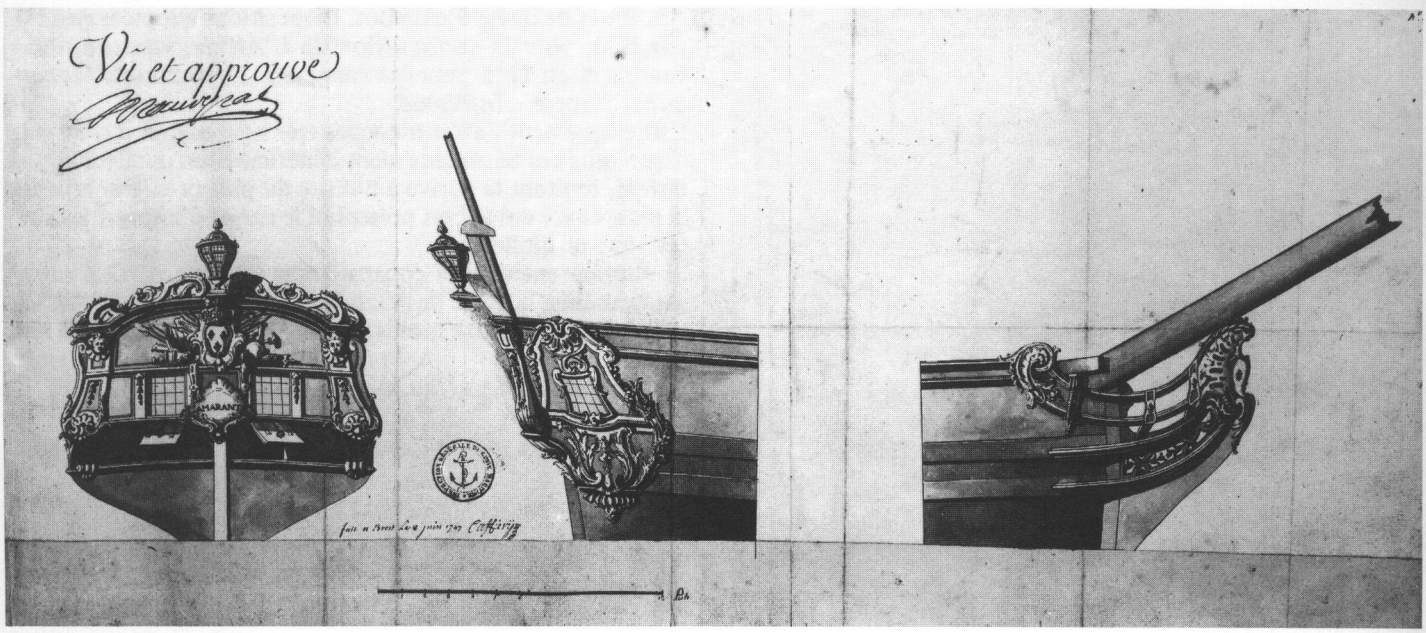
Esthétiquement l'effet n'est pas très heureux, et il n'est pas assuré que ces bâtiments aient bénéficié d'un meilleur appui latéral, limitant la dérive à l'allure du plus près. Par ailleurs la manœuvre des ancres présentait le risque d'engager les pattes sous la quille.

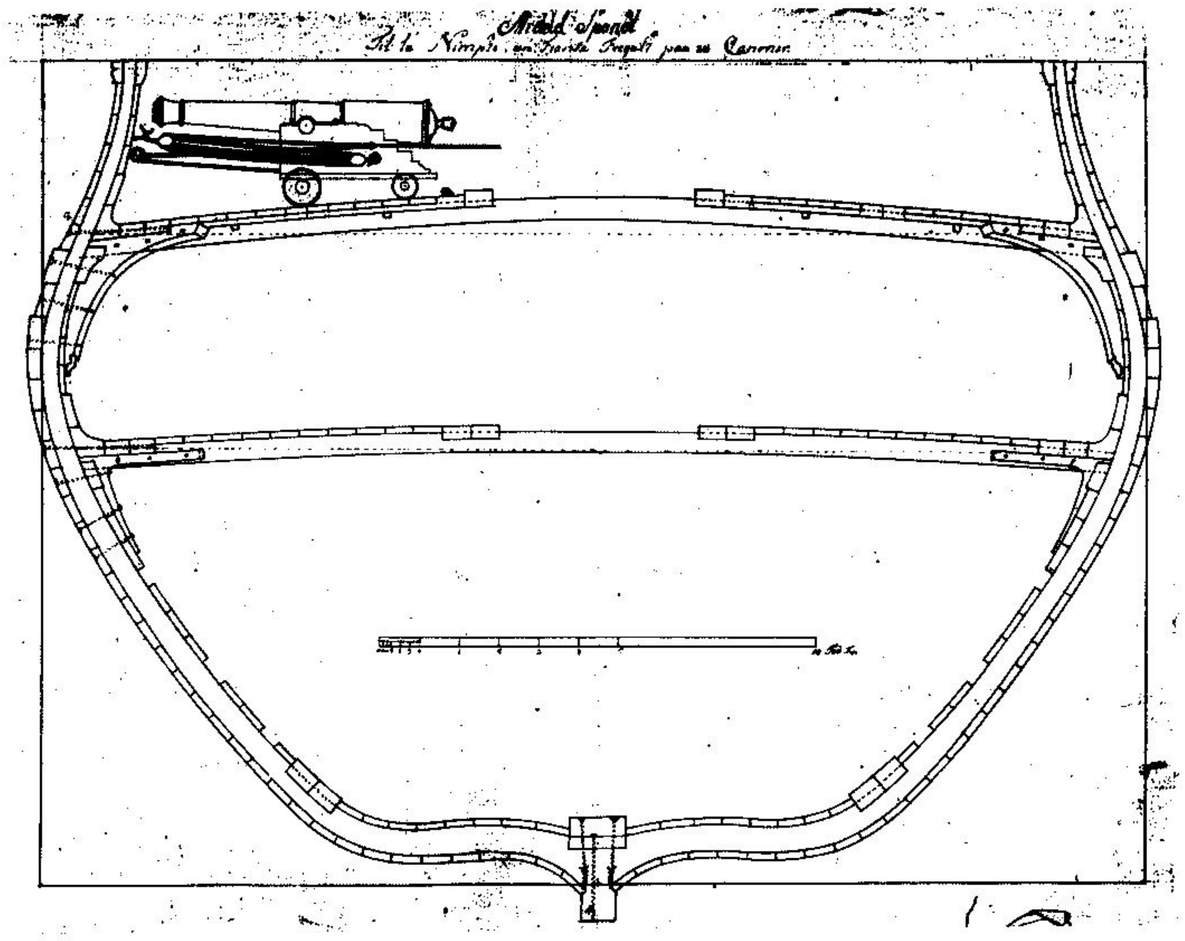
Si ultérieurement, des constructeurs tels que *A. Groignard* supprimaient la quête de l'étambot, ils ne limitaient pas l'élancement de l'étrave à moins de 1/15e de la longueur de tête en tête.

Ce plan est conservé au musée de la Marine.









Cette petite coupe qui date des années 1750, permet de juger de la charpente d'un bâtiment de 28 pieds de maître-bau. Membrure, vaigrage, bordage, faux pont, pont, etc., sont exactement représentés.

Ces trois documents (Service historique de la Marine D[1]68) sont signés du maître-sculpteur du port de Brest, C.-P. Caffiéri 1695-1766. Approuvés par le ministre Maurepas, ces dessins lavés, concernent des corvettes construites en 1744-1747. Le décor de l'éperon présente sur ces trois exemples la même disposition, avec les jottereaux moulurés et entre eux une frise à jour. Les deux herpes se terminent avec un enroulement de feuillage derrière le bossoir. Celui-ci est soutenu par un arc-boutant. La figure de proue consiste en une tête pour La Maligne, *le torse d'une femme pour* La Perle *et un écusson aux armes de France pour* L'Amarante.
Les bouteilles sont simulées, en placage sculpté rapporté sur le bordage, le chassis est vraisemblablement aveugle. Le décor, quelque peu contorsionné, est bien typique de l'époque et pour ma part je préfère celui de L'Amarante *plus sage et surtout moins lourd.*
Les façades de poupe comportent au niveau de la chambre du commandant cinq travées et quatre pour La Maligne. *L'on remarquera pour* La Perle *et* L'Amarante, *la travée centrale aveugle, ceci correspondant au passage de la mèche du gouvernail dont la barre franche est placée au niveau supérieur du gaillard. Sur* L'Amarante *figurent deux chassis, et quatre sur* La Perle, *mais les chassis latéraux sont factices. Ces chassis sont vitrés avec de petits carreaux montés sur une résille en plomb.*
Les sabords de la voûte d'arcasse ne sont pas utilisables pour l'artillerie, et peuvent fort bien être simulés malgré leur représentation.
L'on constatera en comparant les plans des constructeurs avec les dessins du maître-sculpteur, combien ce dernier s'affranchi des contraintes imposées par les constructeurs. Il faut donc considérer ces dessins dont l'intérêt artistique est réel, comme des suggestions de décor à adapter sur les volumes définis par la charpente des corvettes. Et malgré une échelle figurant sur ces dessins, n'essayez pas d'établir une concordance avec les plans, car il n'y en a pas !

LA CORVETTE
DEUXIÈME MOITIÉ XVIIIe SIÈCLE

Le début de la seconde moitié du siècle est marqué par la mise en chantier en 1756-1757, d'une douzaine de corvettes, pour la plupart construites sur les plans de *J.-L. Coulomb**, prévoyant deux types armés de 16 ou 12 canons du modeste calibre de 4 livres. Nous perdrons presque toutes ces corvettes lors de la guerre de Sept Ans.

En octobre 1763, une décision royale prévoit qu'à l'avenir il existera un 1er ordre de corvettes armées de 20 canons de 6 livres et un 2e ordre portant 12 canons de 4.

Ainsi pour la première fois le calibre de 6 est prévu pour des corvettes, qui ainsi, se substituent aux frégates légères dont la catégorie a disparue.

L'abandon du calibre de 4 livres est consacré en 1767 puisque le duc de Choiseul-Praslin réclame aux ingénieurs-constructeurs de nos trois ports, l'établissement de plans pour des corvettes armées de 12 et 18 canons de 6 livres et pouvant porter 6 mois de vivres. Cette dernière exigence va amener les ingérieurs de Brest à rédiger un mémoire daté du 16.1.1768.

Ce texte rappelle les qualités devant caractériser les corvettes : marche - stabilité - sensibilités au gouvernail - célérité des mouvements - mouvements doux - facilité à s'élever à la lame - résistance à la dérive - élévation de la batterie - capacités suffisantes. Mais plus un bâtiment est petit, plus la longueur doit augmenter en proportion de la largeur afin de remédier à l'absence de plat de varangue, incompatible avec la marche et cependant avoir un volume de carène suffisant pour sa stabilité.

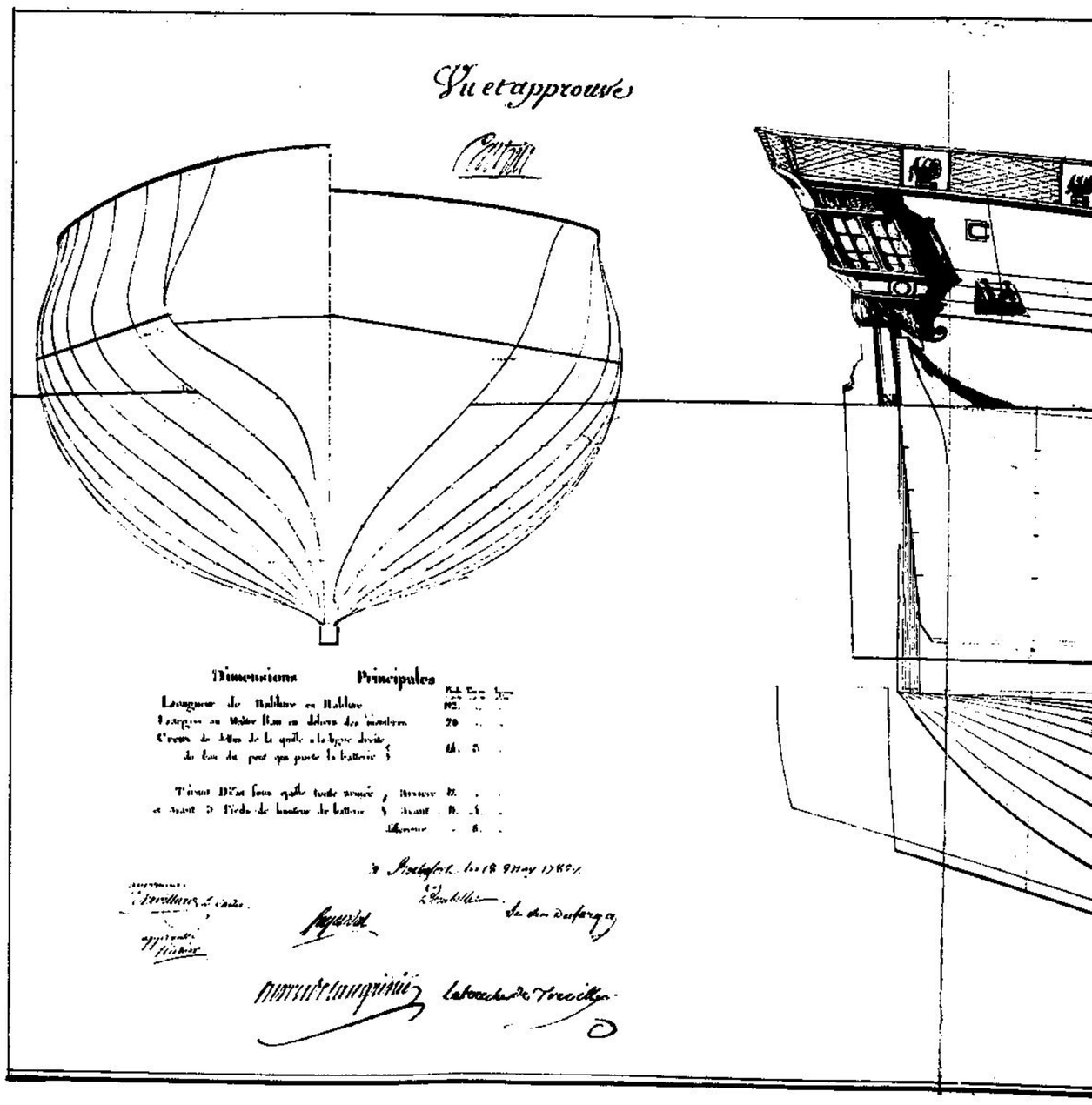
La corvette *La Calypso* de *J.-L. Coulomb* est considérée comme la meilleure connue jusqu'alors, elle porte 16 canons de 4 livres et n'a jamais pu embarquer plus de 4 mois de vivres pour un équipage de 100 hommes.

Un autre rapport daté d'octobre 1775, sur les formes et proportions les plus avantageuses notamment pour les corvettes de 18 canons de 6 livres, propose l'adoption d'un plan unique, d'après *Le Rossignol* construit en 1769 à Brest par *J.-L. Ollivier*, la longueur de cette corvette est de 101 pieds 1/2.

Mais la tendance est d'aller au-delà des caractéristiques de ce bâtiment, ce que l'on constate avec les constructions faites à Rochefort. Ceci se confirme avec la mise en chantier en 1779 à Toulon, de *La Coquette*, sur les plans de *Joseph Marie-Blaise Coulomb*. Cette corvette longue de 119 pieds est armée de 20 canons de 8 livres. L'adoption de ce calibre est consécutif à l'abandon de la classe de frégate l'utilisant, la dernière ayant été mise à l'eau en 1772.

Sur le plan de la Coquette seront construites à Toulon de 1779 à 1781, huit corvettes. Cependant le calibre de 6 livres n'est pas négligé pour autant, avec la construction à Rochefort de quatre bâtiments sur les plans du baron *Bombelle*, la longueur de ces corvettes est de 112 pieds.

Enfin et cela termine la période Ancien Régime, le *Chevalier de Borda* prévoit, en 1786, pour notre nouvelle marine 20 corvettes de 24 canons de 8 livres et 20 corvettes de 20 canons de 6 livres. Aucune corvette n'étant mise en chantier avant 1792 ; le programme de 1786 ne sera mis en œuvre que sous la Révolution.

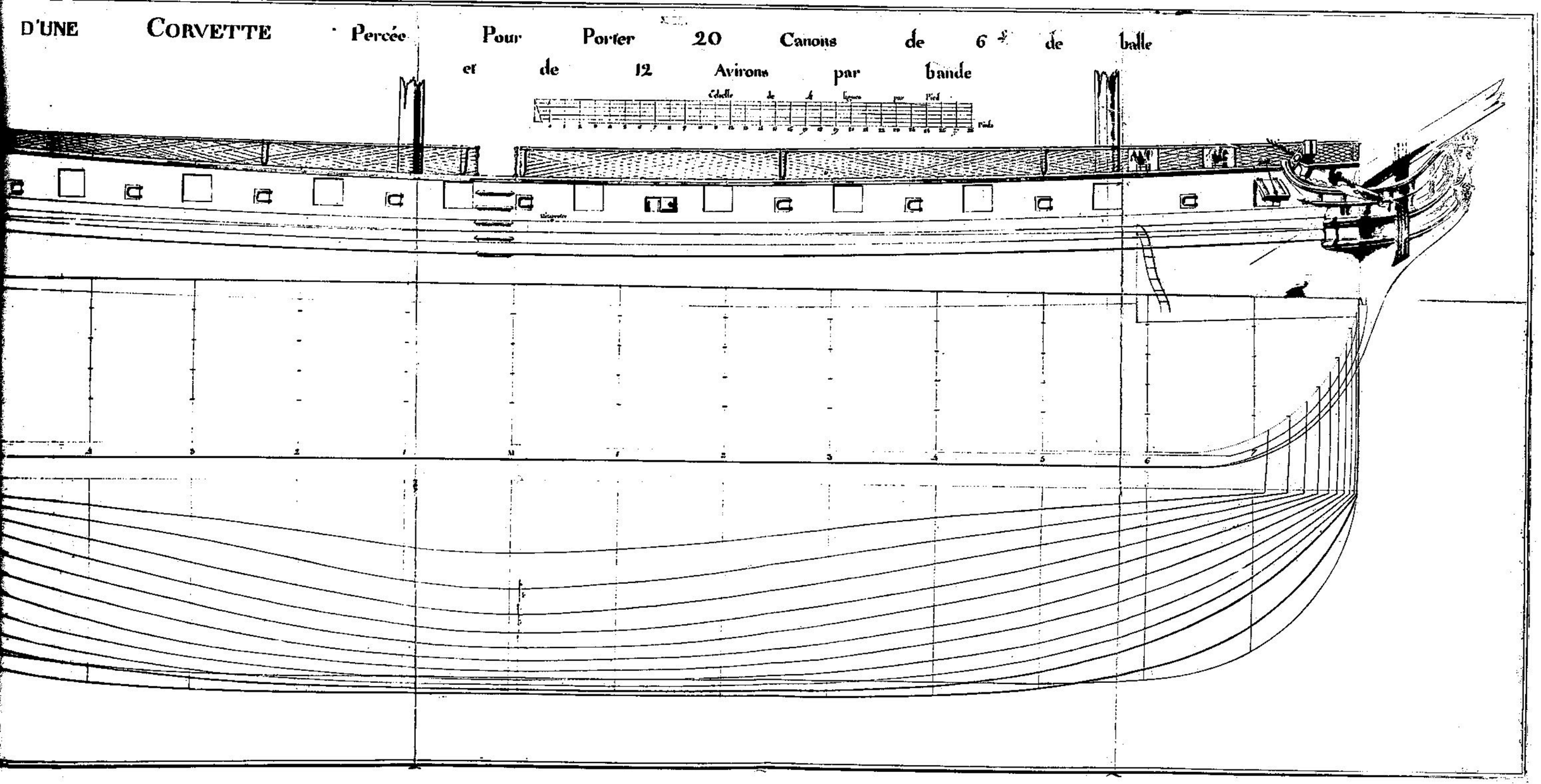


Corvette de 20 de 6. Ce plan daté de 1782 est signé par le baron *Bombelle*, officier de marine, s'intéressant à l'architecture navale, mais je suppose que l'ingénieur *Segondat-Duvernet* a également participé à l'élaboration de ce plan, qui sera suivi pour la construction de quatre corvettes.

Sur les petits gaillards sont placées de chaque bord quatre bouches à feu, que j'identifie comme des obusiers sur affût-chandelier pivotant. Mais il ne s'agit que d'intentions car ce type d'artillerie n'existe pas dans notre marine. Mais F.-H. Chapman en fait grand cas, et nous avons peut-être ici une tentative de réponse aux petites caronades de 12 de la marine anglaise ?

Vous constaterez qu'un sabord de chasse, muni d'un mantelet, s'ajoute aux sabords de la batterie. Entre les sabords des « hublots » pour avirons, j'en profite pour indiquer qu'en 1737 la frégate *La Victoire* de 20 canons de 6 avec 18 avirons atteignit le sillage de 1 lieue 1/2 à l'heure et l'on estima que 28 à 30 avirons permettraient d'obtenir un sillage de 2 lieues. Mais il n'a pas été précisé pendant combien de temps cette vitesse a été maintenue. Ceci bien entendu par mer calme, et faute de vent ce qui justifie de l'utilisation d'avirons, également bien nécessaires pour faciliter certaines manœuvres. Je suppose qu'il s'agit de lieues marines de 5 556 mètres.

Sur ce plan figure les aménagements des gaillards. Sous celui d'avant, un four et les cuisines et sous le gaillard d'arrière la chambre du commandant. Des coupis permettent de pratiquer ces installations sans augmenter sensiblement l'élévation des œuvres-mortes. L'on remarquera la présence d'un bastingage en filet, permettant le cas échéant une défense contre la mousqueterie ou la mitraille en utilisant des tronçons de cordages, matelas, hamacs, etc.

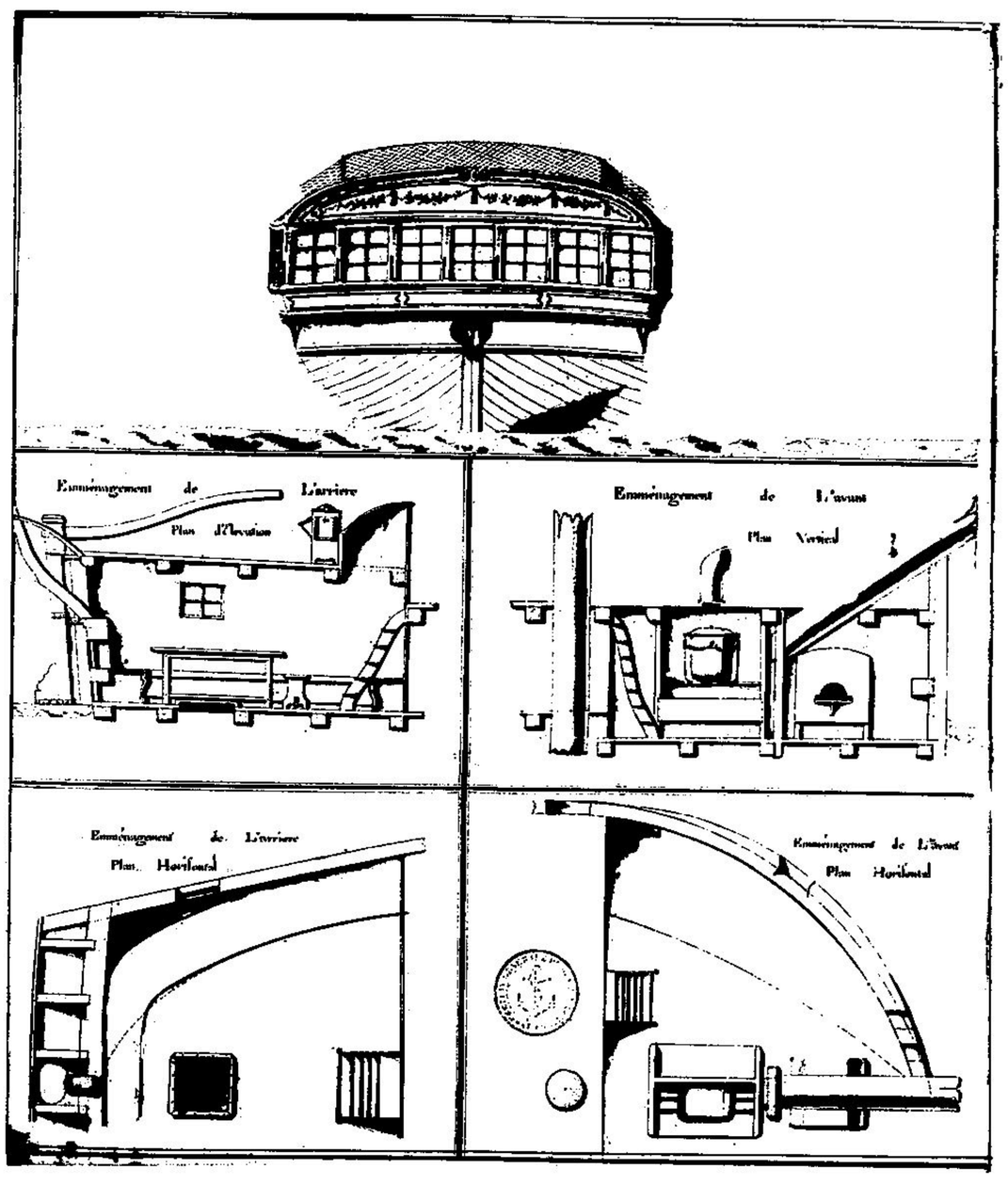


Le décor de la poupe est limité à bien peu, les chassis latéraux sont factices, ainsi que celui du centre, la mèche du gouvernail devant s'élever au-dessus du coupis, étant manœuvrée avec une barre franche. Les bouteilles sont simulées, ce n'est qu'un décor rapporté sur le bordage. Ces petits dessins ainsi que l'indication des éléments décoratifs, ne figurent généralement pas sur les plans établis par les ingénieurs-constructeurs.

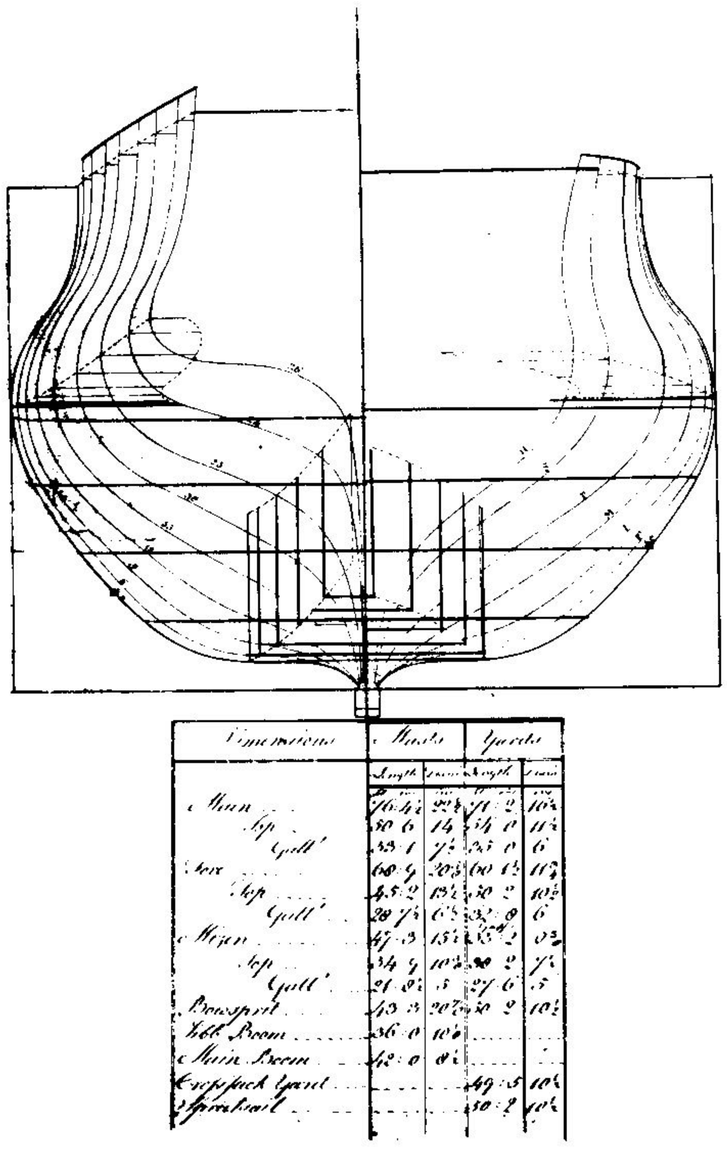
Voici les dimensions principales telles qu'elles sont indiquées sur le plan.

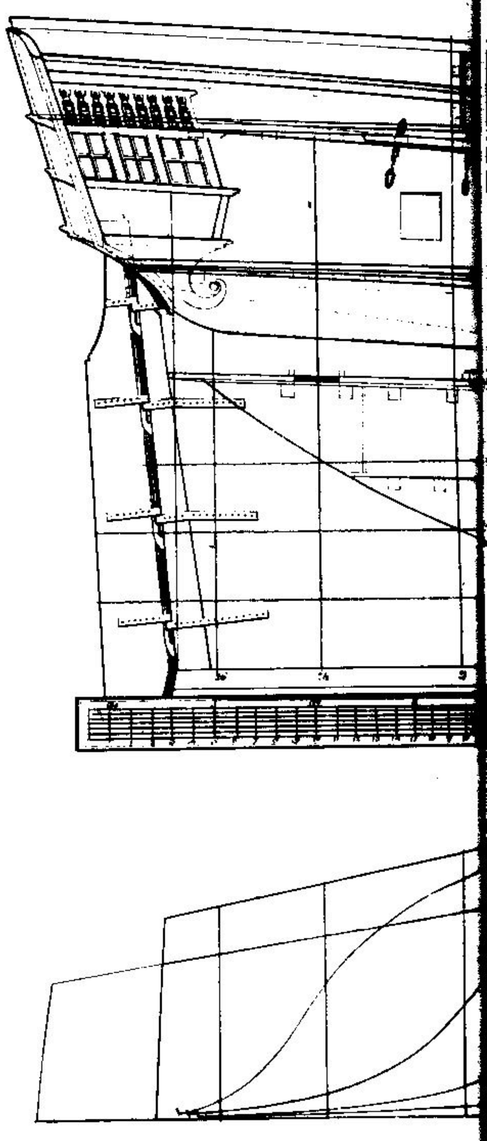
Longueur de rablure en rablure (flottaison)	112 pieds
Largeur au maître-bau en dehors des membres	28 pieds
Creux du dessus de la quille à la ligne droite du bau du pont qui porte la batterie	14 pieds 3 p.
Tirant d'eau sous quille toute armée arrière	12 pieds
avant	11 pieds 4 p.
différence	8 p.

Parmi les signatures ; en haut celle du ministre Castries, en bas Chevillard cadet (ingénieur en chef) - Segondat (ingénieur-ordinaire) et Bombelle.



La Naïade corvette de 20 de 8. Ce plan conservé au NMM de Greenwich a été levé peu après la capture de cette corvette en 1783. Le bâtiment est donc représenté avant les transformations effectuées ultérieurement (voir article J.-B. dans Neptunia n° 137). Cette corvette a été conçue par l'ingénieur Joseph-Marie Blaise Coulomb (1728-1800), neveu de Jacques-Luc Coulomb. Sur ce même plan ont été construites huit corvettes toutes à Toulon entre 1779 et 1781. La Naïade comporte sur le gaillard d'arrière trois sabords, mais il me semble qu'il s'agit d'une proposition faite après sa capture donc n'étant pas d'origine.
L'on remarquera le sabord de chasse, destiné le cas échéant à être armé avec le premier canon de la batterie. Toutes les installations sont conformes à nos habitudes, la corvette est à avant fermé. Je signale un petit détail ; un corps de pompe présente pour son élément en bronze une longueur plus grande que les 3 pieds habituels. Le volume de la bouteille n'est guère heureux et le décor de l'éperon quelque peu informe. L'on constatera la courbure de l'étrave au-dessus de la flottaison, disposition archaïque.
Une grande partie de la batterie est couverte, en raison de la longueur des gaillards, celui de l'arrière se terminant en avant du grand mât, permettant l'installation d'une deuxième cloche pour le grand cabestan. Mais ceci oblige à surélever les œuvres-mortes et charger les hauts du bâtiment, ce qui n'est pas sans inconvénients.

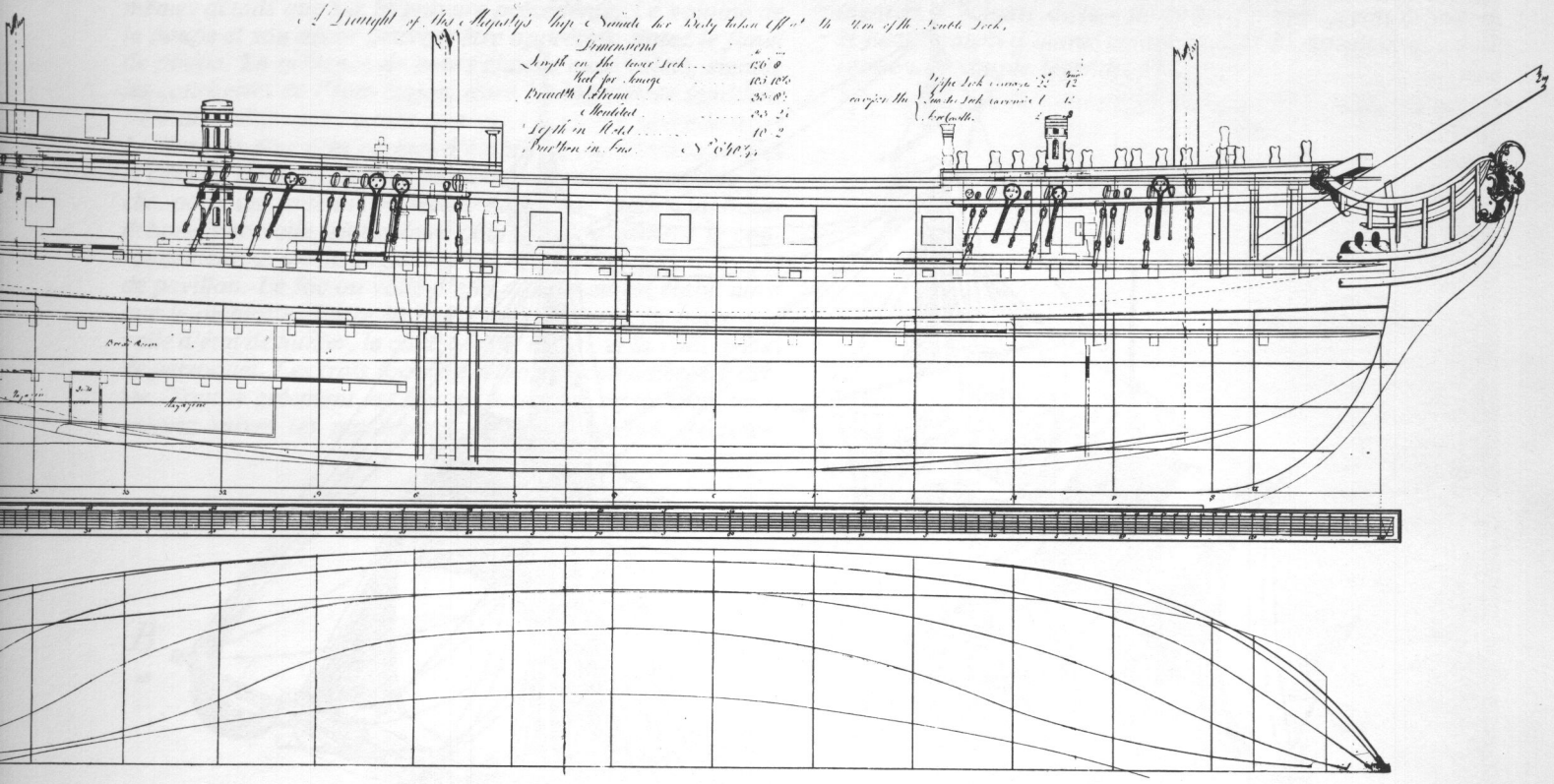


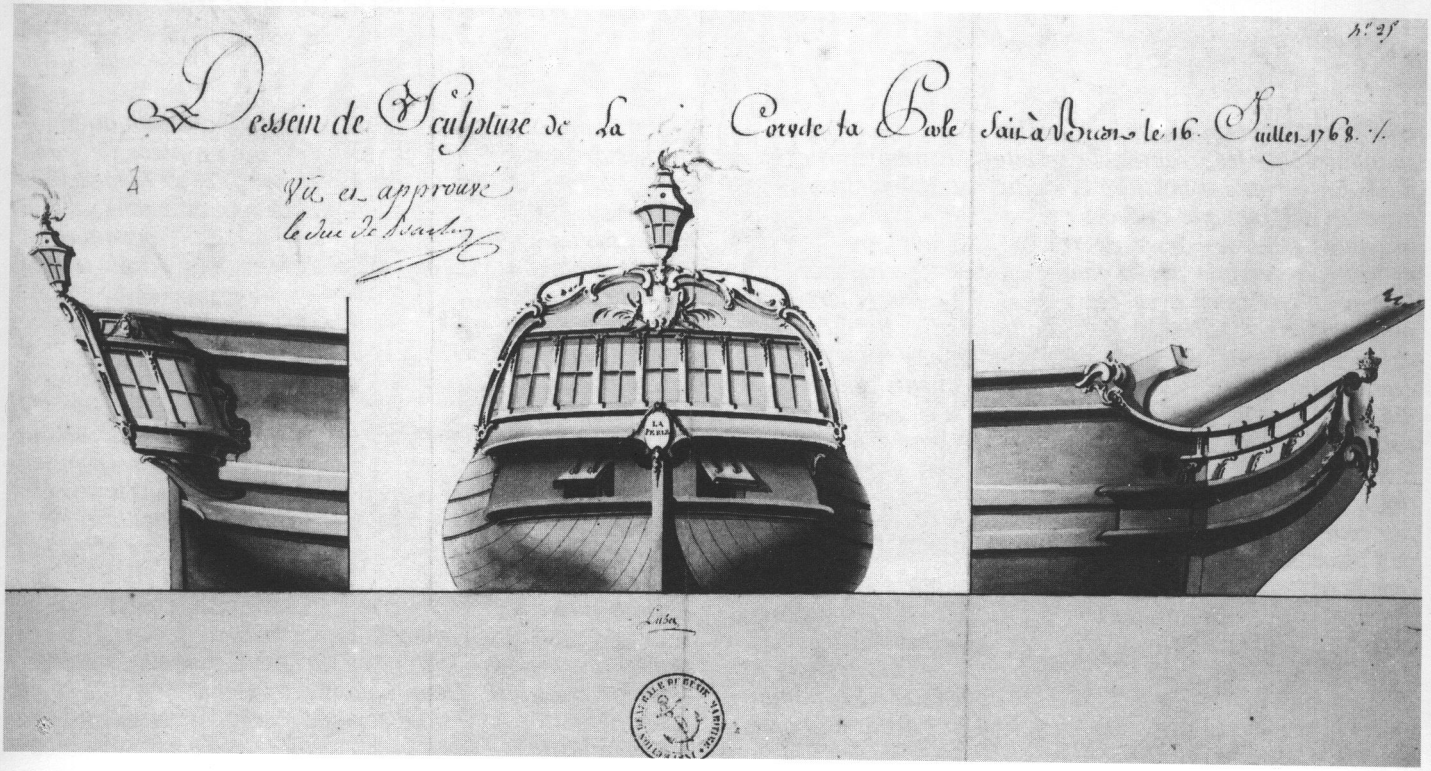


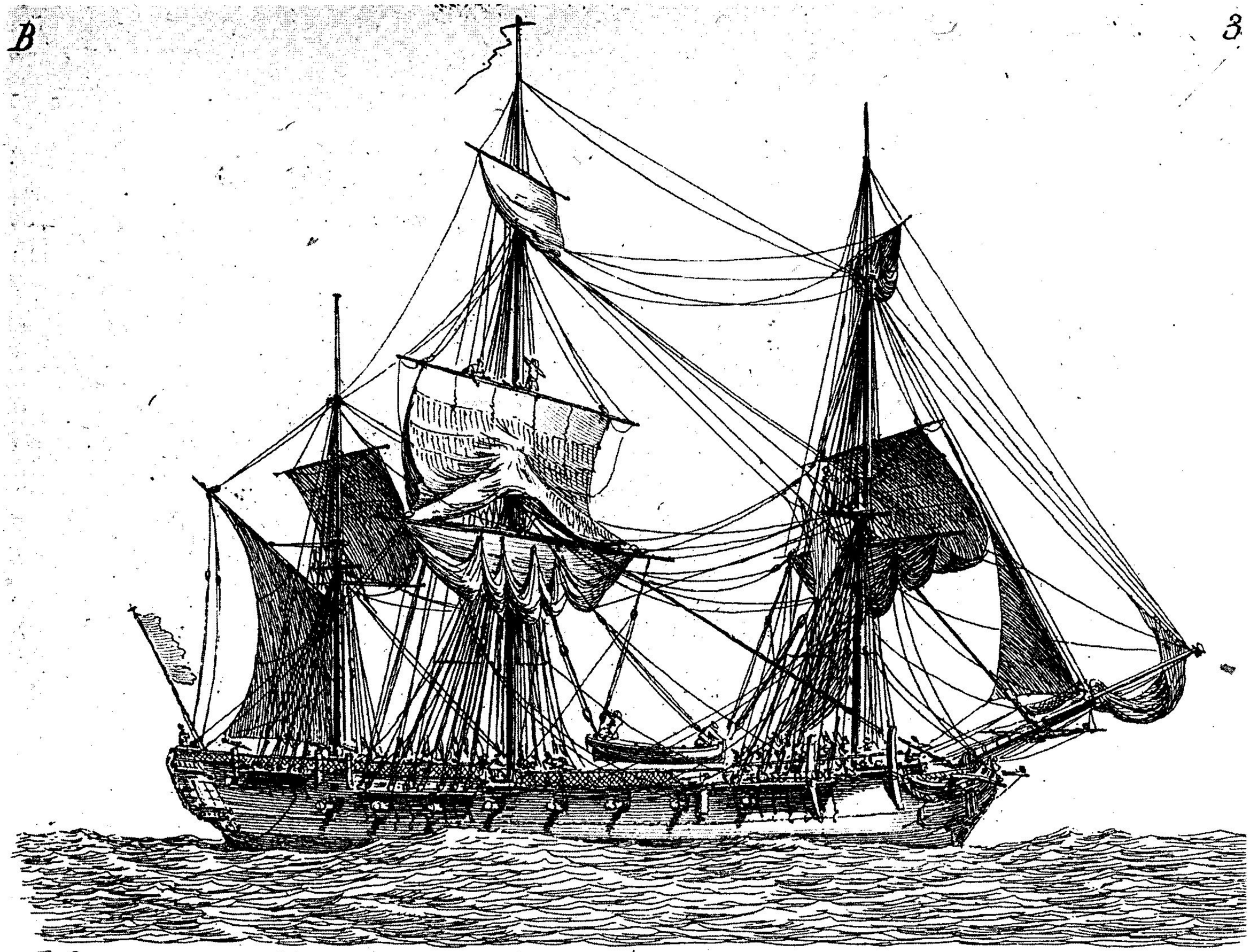
Note sur la corvette « La Lunette ». Ce bâtiment singulier dénommé corvette-canonnière avait été imaginé par M. de Kerguelen* approuvé par le duc de Choiseul en 1765, les plans furent établis par l'ingénieur Lamothe et la construction effectuée à Brest en 1766. La longueur de tête en tête 92 pieds - largeur 25 pieds - creux 12 pieds. L'armement consistait en 4 canons de 24 livres sur affûts pivotant permettant le tir de chaque bord. Cette artillerie est l'originalité de ce petit bâtiment, dont la formule sera ultérieurement reprise. *La Lunette* refondue en 1776, participera à la guerre d'Amérique, étant affectée à l'armée navale de D'Orvilliers en 1778 et en 1779 à l'escadre de d'Estaing. J'ignore le rôle joué par *La Lunette* et si elle a fait la démonstration de son artillerie ? J'ajoute que *La Lunette* devait être mâtée en senault mais sans pouvoir l'affirmer.

* Kerguelen de Trémarec 1734-1797. Garde de la marine en 1750, termine sa carrière comme vice-amiral en 1793. Véritable homme de mer, découvre en 1772 les îles qui portent son nom. Membre adjoint de l'Académie de marine en 1769, effectue des travaux d'hydrographie, effectue de nombreuses campagnes, pratique la course. Sa carrière est interrompue de 1775 à 1778 à la suite de commerce frauduleux et de l'embarquement à son bord d'une jeune femme, lors d'une campagne aux terres australes 1773-1774.

Dessin de la décoration de la corvette La Perle, *par le maître-sculpteur du port de Brest* Lubet *1766-1792. L'on peut juger de l'évolution du décor, par rapport aux dessins précédemment donnés. La tendance est à la simplicité en attendant le dépouillement du XIXe siècle avec la disparition de toute fantaisie, comme vous le constatez avec la Créole.*


A Draught of His Majesty's Ship Naiade her Body taken off at the Turn of the Double Deck.
Dimensions
Length on the lower Deck
Keel for Sewage
Breadth Extreme
Moulded
Depth in Hold
Burthen in Tons
Magazine


N.° 25
Dessein de Sculpture de La Corvette la Perle fait à Brest le 16. Juillet 1768.
Vu et approuvé
le duc de Praslin
LA PERLE
Luba



P. 9

Corvette vue par le travers en Panne mettant un Canot à la Mer.

Une pratique courante sous l'Ancien Régime, consistait à condamner sur les frégates et corvettes, les sabords d'extrémité. En période d'hostilité ces sabords étaient ouverts et armés. Ceci explique que des corvettes dites de 20, soient indiquées dans les devis de retour de campagne comme n'étant armées que de 18 canons. C'est, je crois, ce que l'on peut constater avec ces gravures de Pierre Ozanne, où l'artillerie est limitée de chaque bord à huit canons, suppose que deux sabords sont condamnés sur l'arrière, ceci facilitant l'installation des logements de l'état-major. J'ajoute que ces gravures datent de la fin de l'Ancien Régime et qu'à cette époque notre marine ne comportait plus de corvettes de 16 canons gréées à trois mâts.

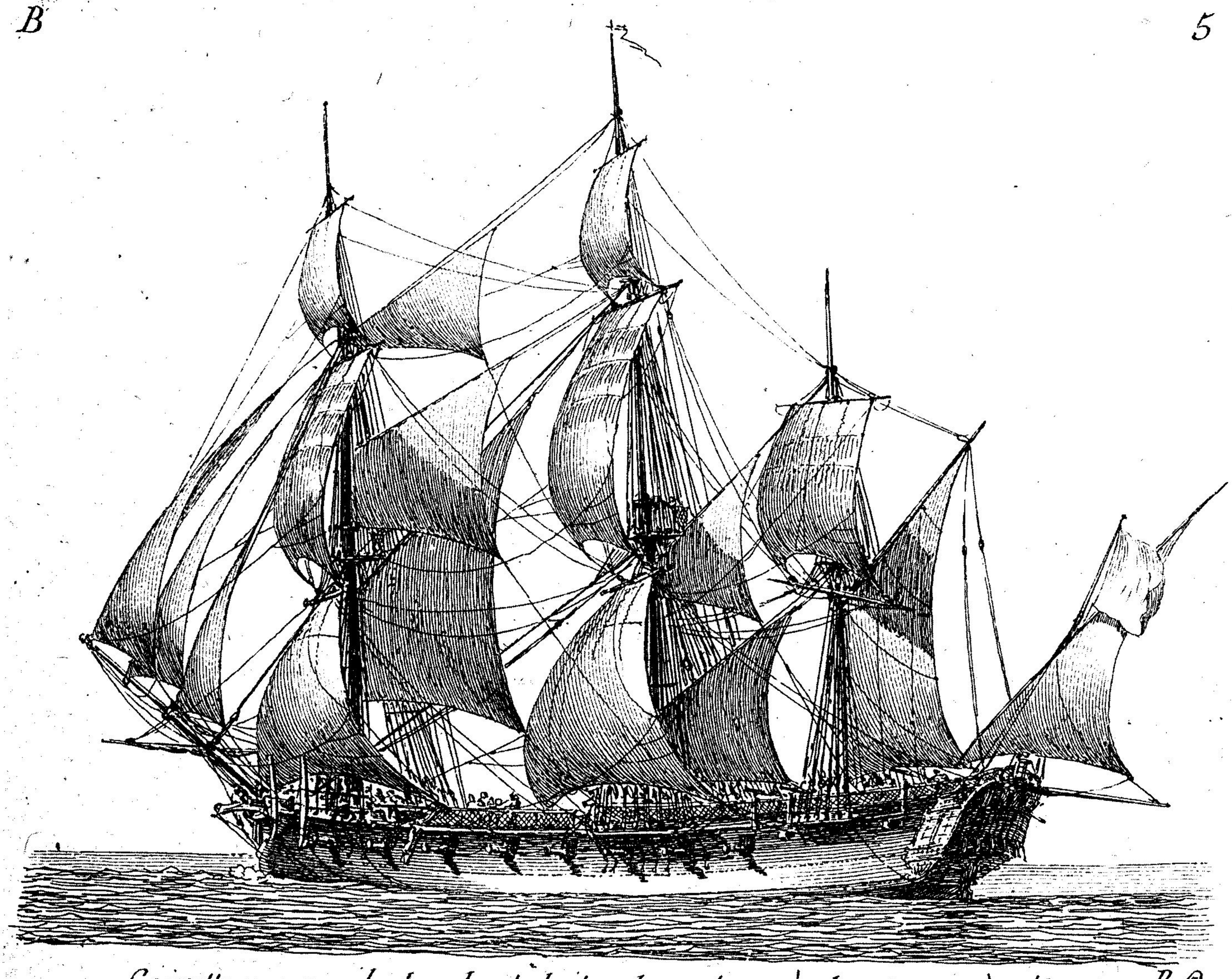
Sur cette gravure l'on remarquera pour la coque en partant de l'avant, les porte-lofs, l'ancre de bossoir traversée sur le plat-bord — l'ancre de veille sur le porte-hauban de misaine — le dogue d'amure - le bastingage en filet prolongé jusqu'à la poupe, avec une coupure pour l'échelle hors le bord - trois montants ou chandeliers pour pierriers, au-dessous du dernier, sur l'arrière, le chassis de la couchette du commandant - la sauvegarde du gouvernail rejoint l'avant du porte-hauban d'artimon.

Malgré la sortie au deux tiers, donc au maximum du bout-dehors de beaupré, le faux foc n'est pas en place, le grand foc est affalé, le petit foc est établi, son filet est bien visible.
La misaine est sur cargues et le petit hunier amené un peu au-dessus du chuquet forme « poche », le petit perroquet est amené sur le ton. La voile d'étai de hunier est affalée le long du mât de misaine.
La grande voile est sur cargues, et le grand hunier amené à mi-mât, le grand perroquet amené sur le ton.
Le vent porte relativement peu sur les huniers brassés à contre.
L'artimon est établi et l'on remarquera la corne remplaçant l'ourse (voyez les palans de garde de cette vergue). Le perroquet de fougue est légèrement amené. Nous avons là une disposition classique de panne, avec un vent de bouline. Avec cette orientation de voilure la corvette se déplace perpendiculairement à la quille (voir V. 74 t. IV) certes elle n'est pas immobile mais le mouvement est réduit. Ceci permet la mise à l'eau d'un canot à bâbord, en utilisant les palans de bouts de vergues basses, celles-ci étant je le rappelle brassée de manière contraire. Deux palans ont servi à retirer le canot de la chaloupe et ensuite servent de palans de retenu, ceci est bien visible.

La même corvette, me semble-t-il, est représentée à l'allure du plus près. En ce qui concerne la coque l'on retrouve les mêmes détails que sur la gravure précédente. Le volume de la poupe et son décor peuvent être appréciés, notez le fanal de poupe. La présence de petits chassis avec volets, signale les couchettes de l'état-major, dont les logements semblent s'étendre plus vers l'avant que sur l'exemple précédent.
L'allure du plus près permet d'établir de nombreuses voiles et cas peu fréquent, le mât de pavillon prolongé par une flèche, porte une antenne permettant d'utiliser grâce à un boutdehors, une voile triangulaire débordant largement le couronnement. L'on distingue les haubans affermissant le mât de pavillon. Le foc ou voile d'étai d'artimon est établi ainsi que le diablotin. Entre les mâts majeurs sont en place : la voile d'étai de hunier, la contre-voile d'étai, et la voile d'étai de perroquet. Les trois focs sont établis, la civadière est ferlée. Tout le gréement est scrupuleusement représenté, vous pouvez suivre les manœuvres, ceci est un bon exercice. Remarquez les trois bandes de ris des huniers, les deux bandes du perroquet de fougue, la vergue sèche, etc. Le mouvement et le volume de la voilure sont parfaitement exprimés et justifieraient d'autres commentaires dépassant ce que doit rester une simple légende.

B

5



Corvette vue par la hanche de babord au plus près les Amures à tribord P. ⊙

CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES
Corvettes 2e moitié XVIIIe (Ancien Régime)

Nom	*Mise en chantier*	*Lieu construction*	*Nom Ingénieur*	*Lr*	*lr*	*Cx*	*Armement*
La Calypso	1757	Brest	J.-L. Coulomb	100	25	12.6	16 canons de VI
L'Isis	1763	Nantes	Rafeau	102	26.6	13.6	16 canons de VI
Le Rossignol	1769	Brest	J.-L. Ollivier	101.6	28	13	18 canons de VI
La Fauvette	1783	Rochefort	Bn Bombelle	112*	28	14.3	20 canons de VI
La Coquette	1779	Toulon	J.-M.-B. Coulomb	119	30.6	15.6	20 canons de VIII

* De râblure en râblure à la flottaison.

PÉRIODE 2e MOITIÉ XVIIIe SIÈCLE

Nom corvettes	*Date construction*	*Lieu construction*	*Nom constructeur*	*Lr*	*lr*	*Cx*	*Armement*	*Radiation*
La Sardoine	1757	Nantes	J.-L. Coulomb				12 de IV	1761
L'Éclair	1757	Nantes	J.-L. Coulomb	100	25	12.6	16 de IV	1759
La Jacinthe	1756	Brest	J.-L. Coulomb				12 de IV	1760
L'Écureuil	1756	Nantes	J.-L. Coulomb	100	25	12.6	16 de IV	1763
La Guirlande	1757			100	25	12.6	16 de IV	1758
La Calypso	1757	Brest	J.-L. Coulomb	100	25	12.6	16 de IV	1768
L'Escarboucle	1757		J.-L. Coulomb				12 de IV	1758
L'Oracle	1757						12 de IV	1758
La Mignonne	1757	Nantes	J.-L. Coulomb	100	25	12.6	16 de IV	1760
La Renoncule	1757	Nantes	J.-L. Coulomb				12 de IV	1760
La Tourterelle	1757	Le Havre	Ginoux				12 de IV	1761
La Flèche	1767	Toulon	Coulomb	108	27.6	15.8	18 de VI	1794
Le Petit St-Esprit	1762	Brest		90	25.6	11.10	22 de	1766
L'Isis	1763	Nantes	Rafeau	102	26.6	13.6	16 de VI	1775
La Silphide	1763	Nantes	Rafeau	93	24.6	11.6	14 de IV	1784
L'Heure du berger	1768							1774
La Perle	1768	Brest	La Mothe	100	26	13	16 de VI	1780
L'Écureuil	1768	Brest	Segondat	97	24	12	12 de VI	1783
Le Cerf-volant	1768	Rochefort	Chevillard aîné	100	26	13	16 de VI	1774
Le Rossignol	1769	Brest	J.-L. Ollivier	101.6	28	13	18 de VI	1796
La Sardine	1771	Toulon	Broquier	105	27	13.3	18 de VI	1796
La Subtile	1777	Rochefort	R.-A. Haran	110	28	14.6	20 de VI	1791
La Valeur	1778	Rochefort	R.-A. Haran	110	28	14.6	20 de VI	1779
La Coquette	1779	Toulon	J.-M.-B. Coulomb	119	30.6	15.6	20 de VIII	1783
La Naïade	1779	*id.*	*id.*	119	30.6	15.6	20 de VIII	1783
La Blonde	1780	*id.*	*id.*	119	30.6	15.6	20 de VIII	1793
La Brune	*id.*	*id.*	*id.*	*id.*	*id.*	*id.*	*id.*	1799
La Sémillante	*id.*	*id.*	*id.*	*id.*	*id.*	*id.*	*id.*	1786
La Badine	*id.*	*id.*	*id.*	*id.*	*id.*	*id.*	*id.*	1803
La Belette	1781	*id.*	*id.*	*id.*	*id.*	*id.*	*id.*	1793
La Poulette	*id.*	*id.*	*id.*	*id.*	*id.*	*id.*	*id.*	1793
Le Tourtereau	1782	Rochefort	Chevillard cadet	119	30.6	15.6	20 de VIII	1787
La Fauvette	1783	Rochefort	Bon Bombelle	112	28	14.3	20 de VI	1800
La Perdrix	1784	*id.*	*id.*	*id.*	*id.*	*id.*	*id.*	1795
La Favorite	1785	*id.*	*id.*	*id.*	*id.*	*id.*	*id.*	1796
L'Alouette	1785	*id.*	*id.*	*id.*	*id.*	*id.*	*id.*	1787
La Légère	1785	*id.*	*id.*	*id.*	*id.*	*id.*	18 de VIII	1796

* Toutes ces dimensions prises comme à l'habitude sauf pour les corvettes du baron Bombelle dont la longueur est donnée de râblure en râblure à la flottaison.
* La Flèche sera mâtée à pible (voir monographie du Requin).

LES CORVETTES DU « Programme de 1793 »

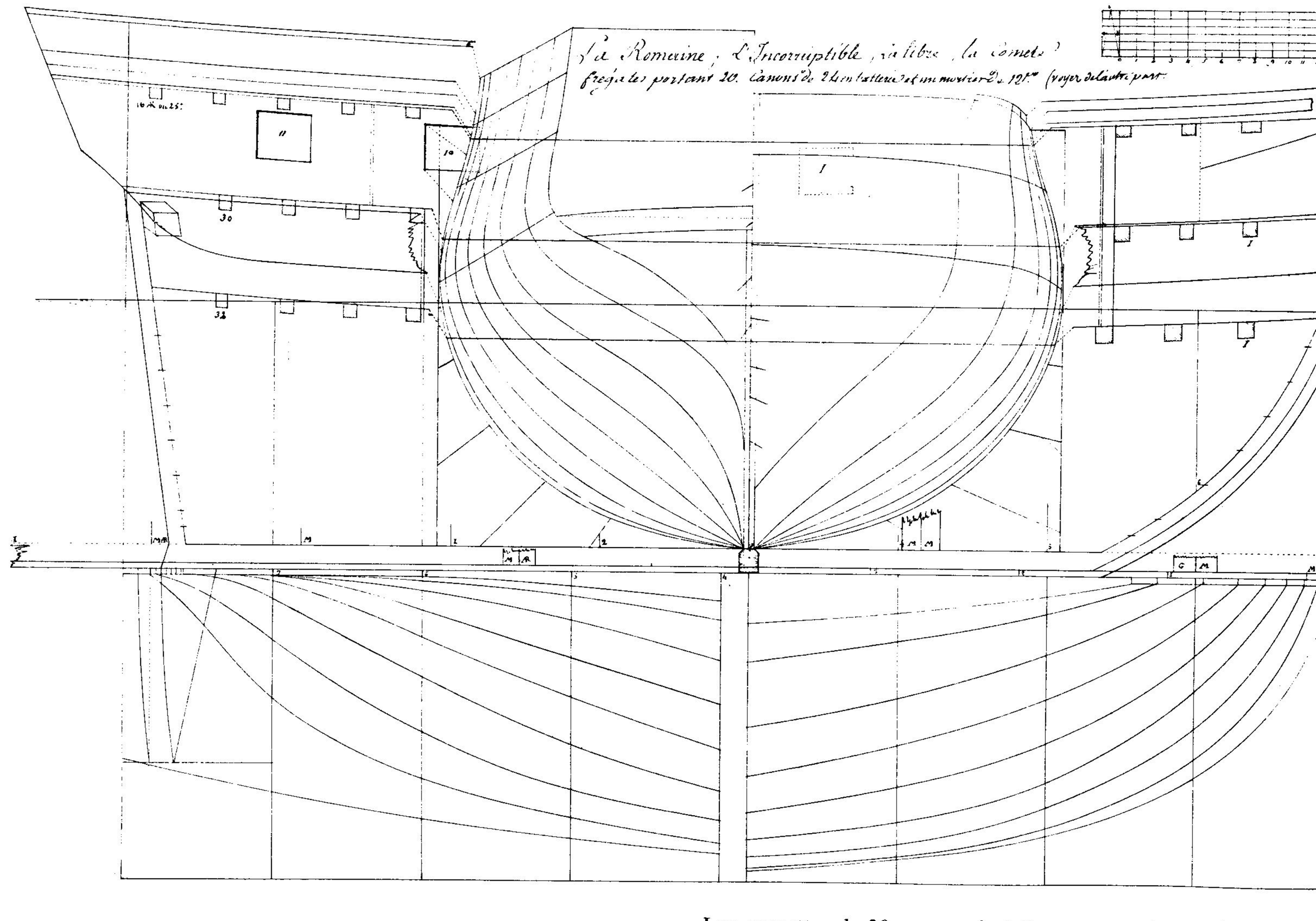
J'ignore qui est à l'origine de ce programe véritablement révolutionnaire prétendant donner à des corvettes une puissance de feu exceptionnelle. *A priori* c'est une aberration confondant corvette et batterie flottante.
Toujours est-il que l'ingénieur *Forfait* [1] est chargé de l'exécution du programme. Celui-ci prévoyait plusieurs types de corvettes dont les plus fortes devaient porter 14 canons de 48 livres [2], un four à boulets rouges et un mortier de 12 pouces. P.A. Forfait obtint de réduire le calibre des canons à celui de 24 livres, en augmentant leur nombre porté à 20. Sur ces données seront mises à l'eau au Havre en 1794 et 1795, la *Romaine*, la *Libre*, la *Comète* et à Dieppe la *Revanche*, l'*Incorruptible* en 1794.
Le mortier de 12 pouces était placé en avant du mât de misaine [3] et le four à réverbère pour boulets rouges installé sur le faux pont [4].
Quatre autres corvettes de moindres dimensions sont réalisées. Elles sont armées de 16 canons de 18 livres, d'un mortier de 12 pouces et disposent également d'un four à boulets rouges. Il s'agit du *Vésuve*, l'*Etna*, la *Malicieuse*, la *Vulcaise* (sic), cette dernière de dimensions plus fortes que les trois premières.
Ces corvettes seront construites en 1794-1795 au Havre sur les plans de P.A. Forfait.

L'élève de Forfait, le sous-ingénieur *Le Tellier* donne les plans de quatre fortes corvettes, présentant les mêmes dimensions, deux sont armées de 20 canons de 18 et deux de 24 canons de 12 livres, un mortier de 12 pouces et un four à boulets rouges sont prévus. Ces corvettes portent les noms de : la *Bacchante*, la *Serpente*, la *Confiance*, le *Géographe* (ex. Uranie). Elles seront construites de 1793 à 1796 au Havre et à Honfleur.
Comme autres fortes corvettes, je puis citer la *Naïade* et la *Torche* [5] portant 18 canons de 12 livres, la *Bergère* de 16 de 12 construites en 1793-1794, mais je ne dispose d'aucun autre renseignement sur ces bâtiments, de même pour la *Diane* portant 14 canons de 36 et 2 et 12, construite au Havre en 1808.
Je citerai également pour mémoire les « corvettes-canonnières » telle que la *Fraternité*, armée de 6 canons de 24 livres, sur affûts tournants, bâtiment construit en 1793 sur les plans de l'ingénieur *Lamothe*, probablement inspiré par le précédent de la *Lunette* de 1764.
Je terminerai cette note en indiquant que l'échec des « corvettes révolutionnaires » a été total. L'emploi du mortier illusoire (voir monographie de la Salamandre) et l'utilisation du four à boulets rouges, bien plus dangereux pour nous que pour nos adversaires.
Bref ces innovations malheureuses seront abandonnées sans avoir été employées et réduites à une artillerie plus raisonnable. Ces corvettes dont certaines seront dénommées frégates n'eurent guère plus de succès. « Bâtiments lourds et sans grâce » comme elles furent qualifiées à l'époque, marquées par leur conception d'origine.

CORVETTES « programme révolutionnaire »

Nom	*Mise en chantier*	*Lieu de construtions*	*Nom de l'ingénieur*	L^r	l^r	C^x	*Dép^t tx*	*Armement*	*Radiation*
Romaine	1794	Le Havre	P.A. Forfait	140	36	17,90	1071	24 canons de 24	1816
Libre	1795	Le Havre	*id.*	140	36	17,90	1071	1 mortier de 12 po.	1805
Incorruptible	1794	Dieppe	*id.*	140	36	17,90	1071		1814
Revanche	1795	Dieppe	*id.*	140	36	17,90	1071		1824
Comète	1796	Le Havre	*id.*	140	36	17,90	1071		1808
Vésuve	1794	Le Havre	*id.*	110	30	14,10	642	16 canons de 18	1816
Etna	1794	Le Havre	*id.*	110	30	14,10	642	1 mortier de 12 po.	1800
Malicieuse	1794	Le Havre	*id.*	110	30	14,10	642		1806
Vulcaise	1794	Le Havre	*id.*	122.4	32	15,00	950	14 canons de 24 1 mortier de 12 po.	1810
Bacchante	1793	Le Havre	Le Tellier	124	30	14,80	796	20 canons de 18	1803
Serpente	1795	Honfleur	*id.*	124	30	14,80	796	20 canons de 18	1804
Confiance	1796	Le Havre	*id.*	124	30	14,80	796	24 canons de 12	1798
Uranie	1794	Honfleur	*id.*	124	30	14,80	796	24 canons de 12	1800
Fraternité	1793	Brest	Lamothe	97.9	25.6	20,10	461	6 canons de 24	1812

• Les dimensions en pieds et pouces. Pour les 5 corvettes de 24. de 24. Longueur de tête en tête, largeur hors membrure. Pour tous les autres bâtiments longueur de râblure en râblure à la flottaison, largeur au fort. Et pour tous creux du dessus de la quille à la ligne droite du maître-bau.
• Les noms sont ceux d'origine, certains seront changés. De même l'artillerie qui connaîtra divers avatars. Ainsi par exemple le Vésuve finira sa carrière étant armé de 20 canons de 12 livres.
• Sur le même plan que la Fraternité, seront construites la Naïade et la Diligente, mais elles seront armées de 12 canons de 12. (Une autre Diligente sera construite en 1800 sur les plans de P. Ozanne).



Frégates portant 20. canons de 24 en batterie et un mortier de 12ᵗᵐ (voyez de l'autre part

1. Voir note biographique de P.A. Forfait dans la monographie du « bateau de Lanvéoc ».

2. Calibre exceptionnel, dont seuls devaient être armés certains vaisseaux trois-ponts ; le Royal-Louis de 1692 ne pouvant supporter le poids de ces canons, ceux-ci armèrent la batterie royale défendant l'entrée du goulet de Brest.
Le Royal-Louis de 1772 fut armé de canons de 48. Ces pièces étaient en bronze. Des canons de 48 furent coulés en fer sous le Premier Empire pour la défense des Bouches de l'Escaut.

3. Pour apprécier les installations nécessaires a un mortier de ce calibre se reporter à la monographie de « la Salamandre ». Ce mortier était monté sur affût tournant pour le tir, le cas échéant, sous voiles.

4. Ce four était prévu sur le faux pont à l'aplomb, entre le 2ᵉ et le 3ᵉ sabord de la batterie. P.A. Forfait a rédigé un mémoire sur la construction et l'utilisation du four à réverbère pour chauffer les boulets au rouge. Ce document est conservé au Service historique de la marine à Vincennes (registre cote SH 323).
P.A. Forfait donne d'utiles renseignements sur la cadence de tir à boulets froids et à boulets rouges. Ainsi l'intervalle entre deux coups de canons à boulets ordinaires est suivant les calibres de 4 minutes pour celui de 8 — 4 1/2 pour le 12 — 5 pour le 18 — 6 pour le 24 — 8 pour le 36. Avec boulets rouges la cadence passe respectivement à 20-24-30-46-50 minutes, ces derniers chiffres prouvent la difficulté, si ce n'est l'impossibilité d'utiliser ce type de projectile, même si la sécurité de fonctionnement du four était assurée.

5. Ce bâtiment parfois considéré comme « gabare bombarde », terme pouvant s'appliquer également aux créations de Le Tellier, cas du Géographe.

Les corvettes de 20 canons de 8 livres auront leur artillerie modifiée avec l'utilisation de 18 caronades de 24 livres et 2 canons de 12 livres. Et sous la Restauration, à la suite de l'adoption d'une petite caronade de 12 livres en 1818 (voir monographie de *La Jacinthe*) l'on armera leur batterie uniquement avec 20 caronades de 24 livres et les gaillards avec 6 caronades de 12 livres et 2 canons de 12 pour le tir en chasse. Les corvettes rescapées des guerres de l'Empire furent ainsi armées. (*Département des Landes - Aigrette - Sapho - Egerie - Diane - Bayadère* et *Victorieuse*). Les corvettes *Le Vésuve* et *Le Géographe* (ex *Uranie*) seront armées de même.
Ce plan provient des « papiers Chaumont », il est conservé au Service historique de la marine à Vincennes. Le titre indique les bâtiments construits sur ce plan, ils sont dénommés frégate, cependant ils sont « percés à dix », et peut-être un peu tendancieusement les ai-je considérés comme corvette, mais c'était l'occasion de faire connaître ces curieux bâtiments conçus par P.-A. Forfait. Dans le texte précédent j'indique ignorer qui est à l'origine de ces corvettes ou frégates-bombardes.
Cependant je dois citer la proposition faite en mai 1792 par cet ingénieur, d'un bâtiment de la dimension d'une frégate de 18 (voir monographie de *La Vénus*) armé de 12 canons de 24 livres et 18 de 18 livres à sa batterie. A ceci s'ajouteraient sur les gaillards, en barbette (c'est-à-dire à découvert) 14 canons de 8 et un canon de 12 pour le tir en chasse. Curieux projet, par sa « bigarrure » de calibres, justifiée par le désir d'augmenter la puissance de l'artillerie. Et peut-être cette initiative a-t-elle provoqué une « surenchère » dont P.-A. Forfait a subi les conséquences ?

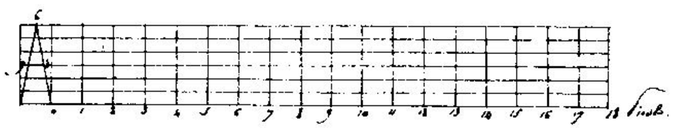
LA CORVETTE
RÉVOLUTION - PREMIER EMPIRE

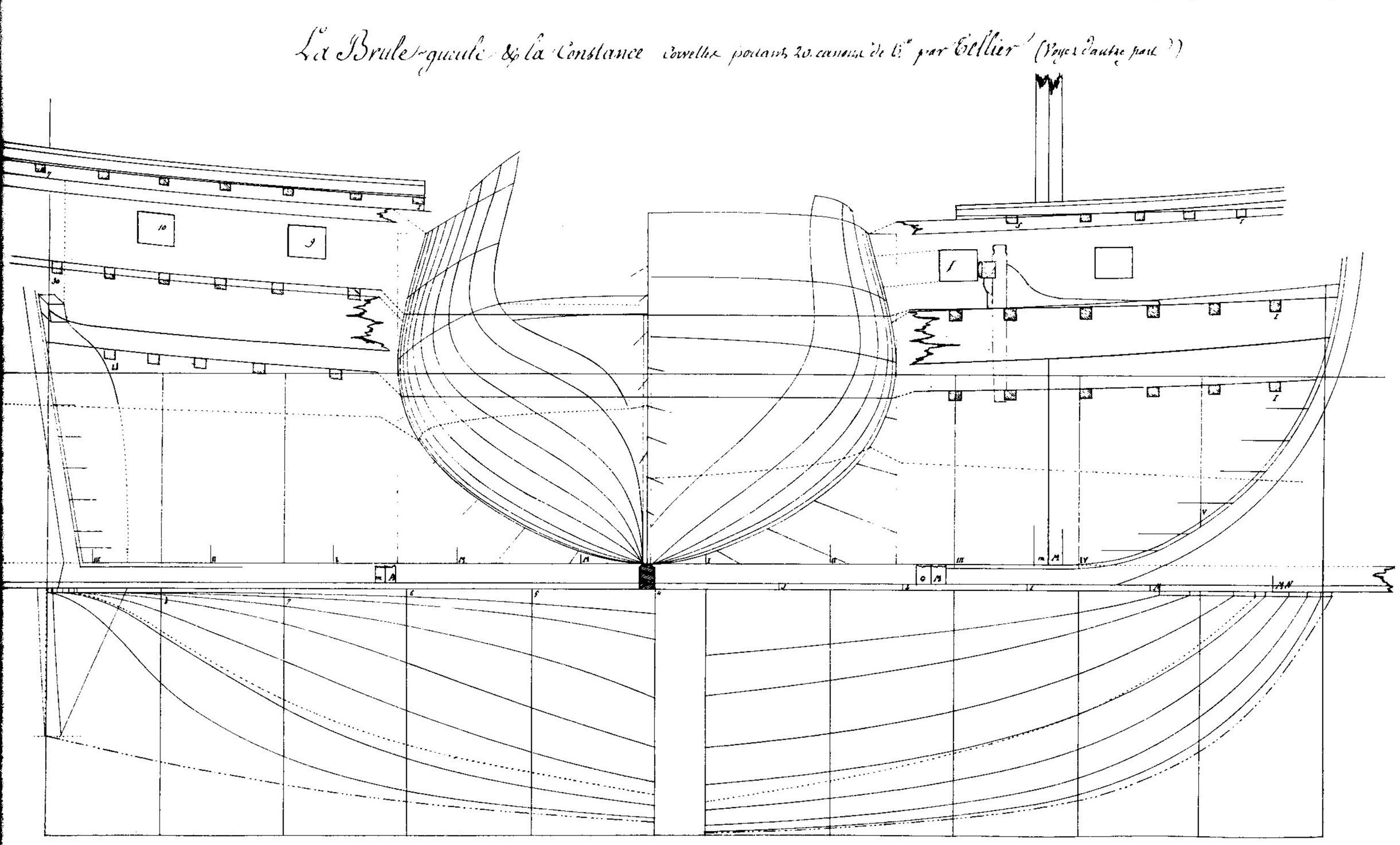
Comme en bien d'autres domaines, la Révolution reconduira des dispositions prises sous l'Ancien Régime. Ce sera notamment le cas du programme Borda de 1786.
A partir de 1792 sont mises en chantier des corvettes armées de 20 canons de 6 livres, seules quelques corvettes de 24 canons de 8 livres sont réalisées. Et l'on constate une innovation avec l'adoption de corvettes armées de 20 canons de 8 livres, pouvant être considérées comme la moyenne entre les deux types de corvettes* prévues par le Chevalier de Borda. Cette nouvelle classe sera privilégiée par rapport à celle armée de canons de 6 livres. Et en 1810, ce sera le seul type reconnu, avec l'adoption du plan de *La Victorieuse* par *Poncet* et *Sané*.
L'utilisation à partir de 1807 de caronades en fer, va permettre d'augmenter l'armement de nos corvettes, en substituant des caronades du calibre de 24 livres aux canons de 6 ou 8 livres. Cette mesure a été rendue possible, car le poids d'une caronade de 24 avec son affût est de 1 100 kg et celui d'une pièce de 8 long avec affût de 1 400 kg, et pour le calibre de 6 long 1 000 kg. Pour les canons courts les poids sont de 1 250 et 900 kg. Cettre transformation de l'artillerie était donc sans conséquence sur la stabilité.
La corvette n'a pas été sous le Premier Empire un type de bâtiment très apprécié et on lui préférera le brick (voir monographie du *Cygne*). L'on en construira relativement peu. Et *La Victorieuse*, dont les plans furent corrigés par J.-N. Sané, ne fut pas une réussite, sa marche était médiocre, défaut majeur pour ce type de bâtiment, ne pouvant être compensé par un bon comportement à la mer.

Cependant une corvette bénéficia d'une juste réputation : *La Diligente* construite à Brest en 1801 sur les plans de P. Ozanne, cette corvette était armée de 20 canons de 6 livres. Elle fut considérée comme « le plus rapide navire de son temps ». J'ajoute que le règlement du 30 octobre 1807 fixe ainsi l'armement de nos corvettes gréées à trois mâts : 24-20 bouches à feu constituées par 2 canons de 12 livres ou 2 de 8 livres - 22 ou 18 caronades de 24 livres. A ceci s'ajoutent 6 pierriers et 4 espingoles. Pour les canons il n'est pas précisé qu'il s'agit de pièces longues ou courtes, ceci permet de supposer que l'on utilisait indifféremment des canons longs ou courts. Certaines corvettes sont indiquées comme étant entièrement armées de caronades de 24.

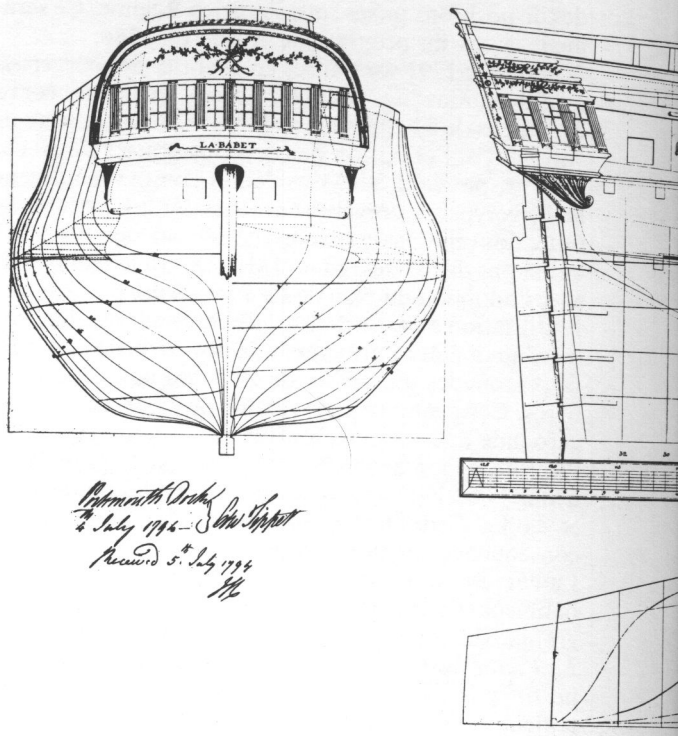
* Dans son programme,le Chevalier de Borda prévoit également dans la catégorie corvette, 20 bricks dont l'artillerie n'est pas précisée.

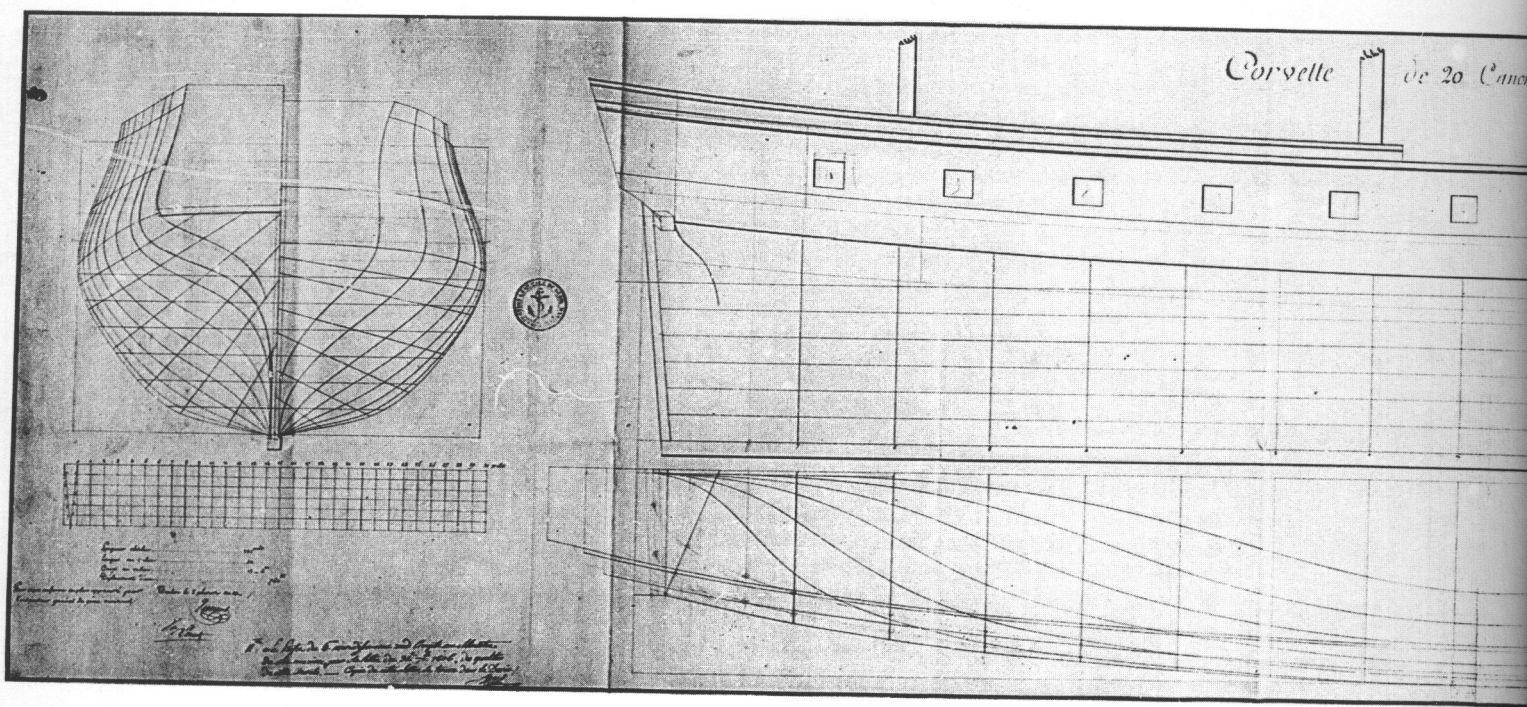
Ces plans proviennent également des « papiers Chaumont », ils ont été établis par l'ingénieur C.-H.-P. Tellier (Le Tellier) pouvant être considéré comme l'élève de Forfait, la comparaison du tracé des carènes démontre l'influence de Forfait. Ce document est à examiner avec les plans des corvettes construites à Rochefort en 1783, et à rapprocher du plan de La Diligente, *donné plus loin avec celui de* La Perle. *Ces divers tracés de carènes présentent à mon avis une réelle analogie; ne se distinguant que par une légère inflexion au raccordement sur la râblure de la quille que l'on constate sur les plans de Bombelle et P. Ozanne.*

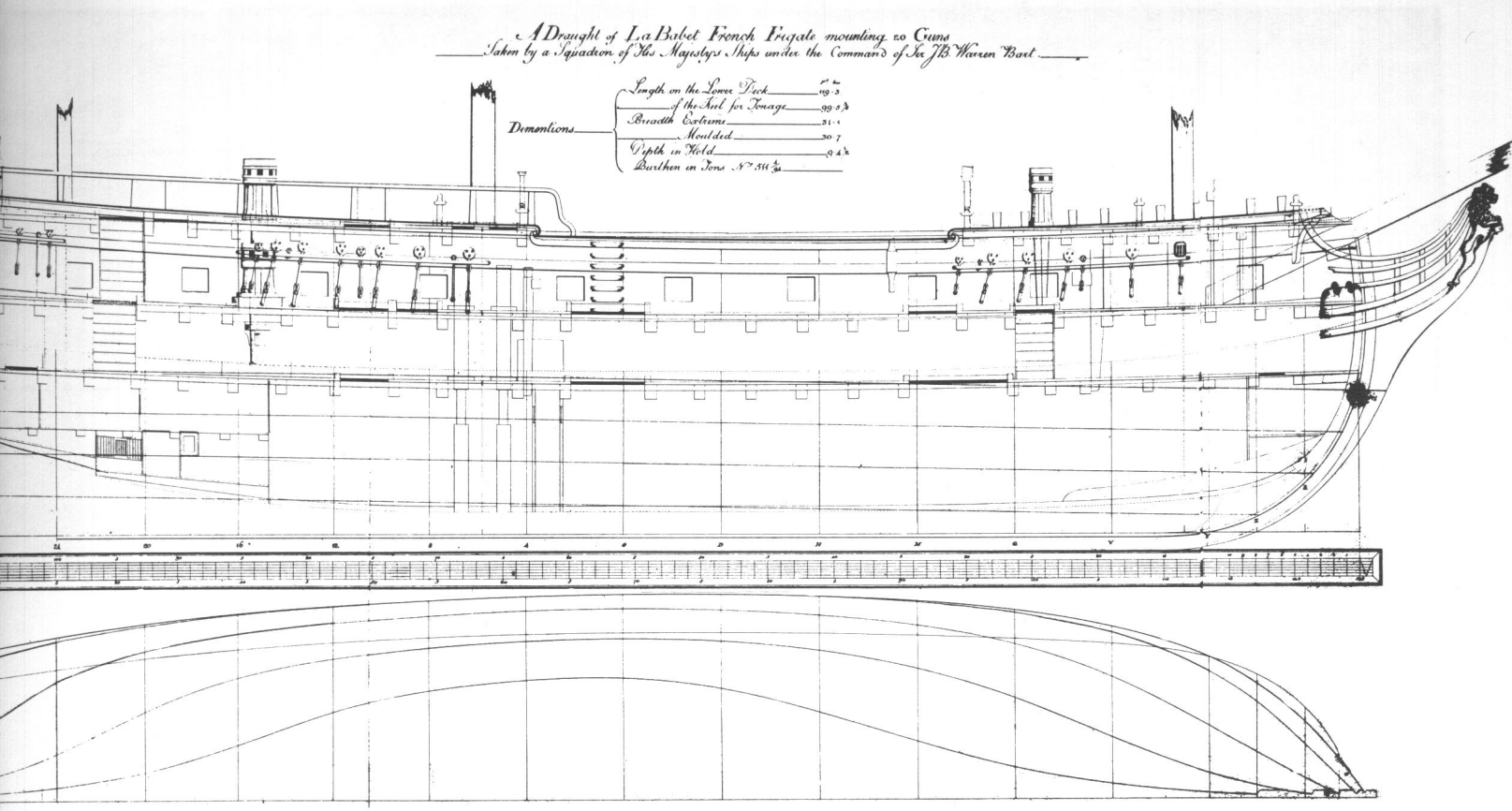


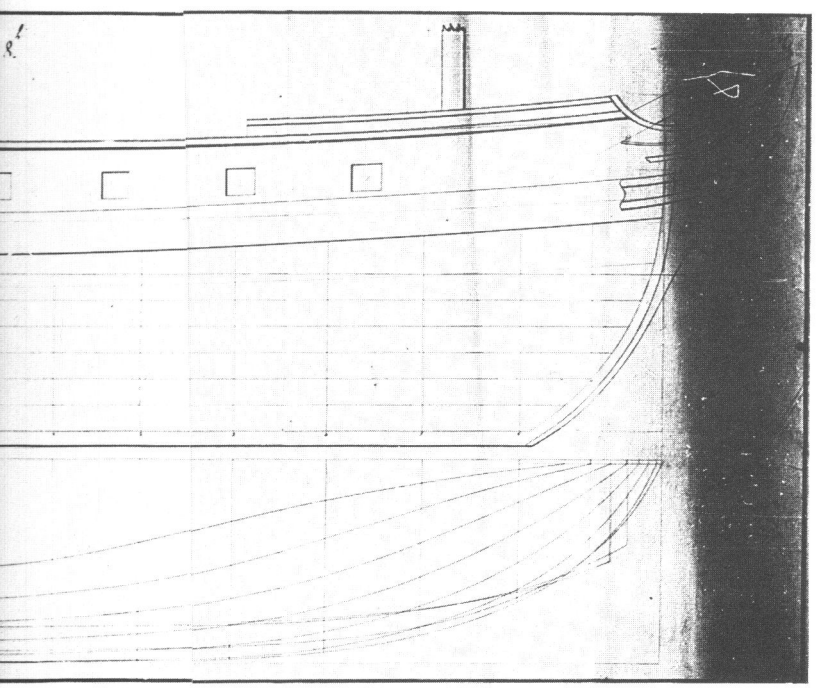


La Babet, corvette de 20 de 8. Plan conservé au NMM de Greenwich, ce document comme tous ceux relevés sur les bâtiments capturés, indique beaucoup de détails, ce qui n'est pas le cas à cette époque pour les plans de nos ingénieurs. *La Babet* avait été construite au Havre sur les plans de *J.-M.-B. Coulomb*, de même *La Prompte*, *La Constance*. La Babet mise à l'eau en 1794 sera capturée en 1801. Mises à part les moindres dimensions, les dispositions sont les mêmes que pour les corvettes de Toulon construites de 1779 à 1781, l'ingénieur n'a rien innové. Un des intérêts de ce plan est de nous montrer le décor de la proue avec le lion, habituelle figure de proue. Les bouteilles et la poupe sont parfaitement caractéristiques de la fin de l'Ancien Régime, un cintre en fer à cheval enferme la poupe, quelques pilastres alternant avec les chassis de la grande chambre et une maigre guirlande forment le décor, il en est de même pour les bouteilles, dont l'élément le plus « riche » est le cul de lampe.





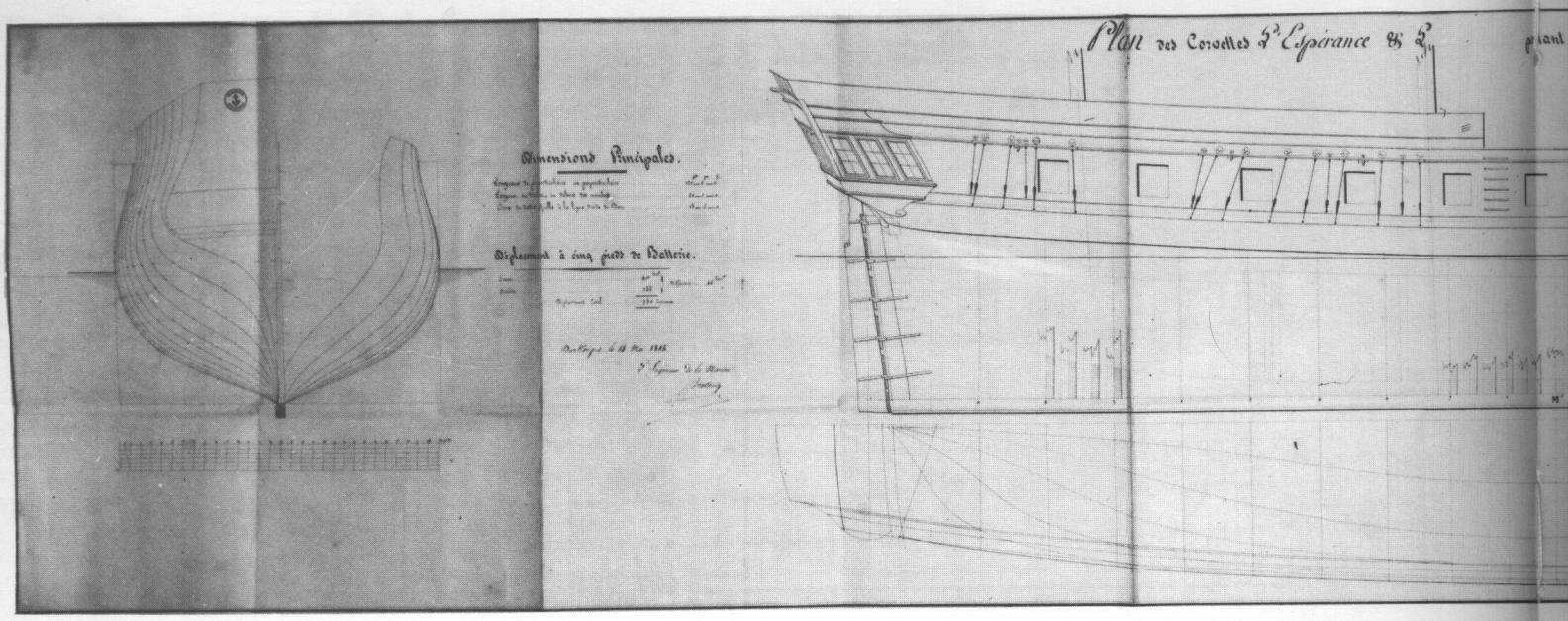




Corvette de 20 de 8. Ce plan est celui de *La Victorieuse*, mise à l'eau à La Ciotat en avril 1806. Le concepteur est l'ingénieur Poncet, dont les plans sont corrigés par J.-N. Sané, celui-ci depuis 1800 est Inspecteur général du Génie maritime, il fera en 1810 adopter comme plan type celui de *La Victorieuse*, pour toutes les corvettes de 20 canons de 8 livres.

L'on remarquera les dimensions des sabords, conformes aux canons de 8 livres, armement d'origine. Lorsque l'artillerie sera constituée de caronades de 24, les sabords seront sensiblement agrandis, en raison de l'obligation pour le chargeur de passer à l'extérieur en prenant appui sur le croissant de la brague pour effectuer le chargement. Manœuvre périlleuse, mettant entièrement à découvert l'homme effectuant l'écouvillonnage et le chargement de la caronade. Ceci est l'un des inconvénients de l'installation dite à brague fixe.

La batterie est presque complètement couverte par les gaillards, ceci a pour conséquence une élévation des œuvres-mortes, préjudiciable pour une corvette, la hauteur libre étant nécessairement la même que pour un vaisseau, donc proportionnellement plus importante. Ceci explique les médiocres qualités de ce type de corvette à batterie couverte.



★

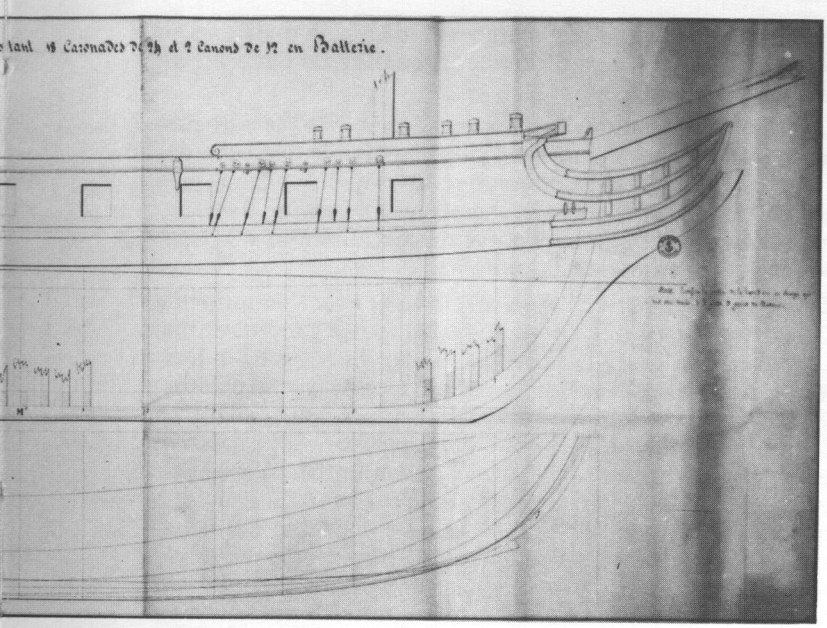
★ ★

CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES.
Corvettes périodes Révolution-Premier Empire »

Nom	*Mise en chantier*	*Lieu de construction*	*Nom de l'ingénieur*	L^r	l^r	C^x	*Dépla.t tx*	*Armement batterie*
Brûle-Gueule [1]	1794	Le Havre	Tellier	114	28,6	14,5	628	20 canons de 6
Diligente	1801	Brest	P. Ozanne	104	26	14,1	472	18 canons de 6
Babet [2]	1793	Le Havre	Coulomb	112	28,6	14,4	603	20 canons de 8
(projet)				111,1	30,5	15,4	760	20 canons de 8
Victorieuse	1804	La Ciotat	Sané	120	30	15,5	760	20 canons de 8
Berceau	1793	Lorient	Sané	113	28	14,2		22 canons de 8
Fidèle [3]	1794	Honfleur	Forfait	117,9	29,2	14,4	656	24 canons de 8 6 canons de 4

1. Même plan Constance
2. Même plan Prompte
3. Même plan Cornélie. Tourterelle-Unité-Républicaine

Longueurs à la flottaison, largeur au fort, creux du dessus quille à la ligne droite du maître-bau.



Corvette l'Espérance. Dernier exemple des types de corvettes adoptés lors de la guerre d'Amérique. Le plan daté de mai 1815 est signé de l'ingénieur *Bretocq*, résidant à Dunkerque.

L'Espérance a été mise à l'eau en 1817 à Dunkerque et sera radiée dix ans plus tard.

Le titre du plan laisse un nom en attente, une seconde corvette sur ce même plan devant être construite, mais les circonstances en décideront autrement. L'artillerie comporte 18 caronades de 24 livres et 2 canons de 12. Le texte de ce document n'étant pas lisible en voici la teneur : longueur de perpendiculaire en perpendiculaire 120 pieds - largeur au maître hors membrure 30 pieds. Creux du dessus de quille à la ligne droite du maître-bau 16 pieds. Le déplacement à 5 pieds de batterie est de 756 tonneaux. Ces caractéristiques sont presque identiques à celles de *La Victorieuse*, mais les formes de carène sensiblement différentes, « plus taillées dans les fonds ».

Je profite de cette légende pour indiquer que si *L'Espérance* a été armée des nouvelles caronades de 24 rectifiées, adoptées en 1824, le poids du tube aurait été ramené de 1700 livres à 1 543 livres. En ce qui concerne les canons, l'épaisseur de métal a également été diminuée en raison de la meilleure qualité des fontes par rapport à 1786.

PÉRIODE RÉVOLUTION - PREMIER EMPIRE

Corvettes 20 de 6

*	La Prompte	1792-1793
	La Décade	1793-1798
	Le Fabius	1793-1798
	La Révolutionnaire	1793-1794
	La Brûle-Gueule	1794-1800
*	La Constance	1794-1806
	La Difficile	1794-1797
*	La Babet	1794-1801
	La Diligente	1801-1854
	La Coquette	1809-1821
	La Friponne	1810-1820
	L'Écho	1810-1844

Corvettes 20 de 8

La Bonne Citoyenne	1793-1796
L'Alouette	1793-1794
La Sagesse	1794-1803
La Bacchante	1794-1803
La Gaïté	1795-1797
L'Épi (Félicité)	1795
La Perçante	1795-1796
L'Aréthuse	1798-1799
La Sans-Pareille	1798-1801
Le Départ[t] des Landes	1802-1820
La Victorieuse	1804-1848
La Sapho	1807-1823
La Diane	1807-1831
L'Égérie	1810-1826
L'Aigrette	1810-1822
La Bayadère	1810-1833
L'Espérance	1817-1827

Corvettes 22 de 8

La Vengeance (Vénus)	1793-1800
Le Berceau	1793-1804
La Spartiate (Saison)	1793-1795
La Minerve (Magique)	1794

Corvettes 24 de 8

La Républicaine	1793-1794
L'Unité	1793-1796
La Fidèle	1794-1795
La Tourterelle	1794-1795
La Cornelie (Calliope)	1794-1797

* Suivant certains états ou autres documents ces corvettes sont également désignées comme étant armées de canons de 8 livres.

La première date est celle de mise en chantier, la seconde celle de la radiation. Changement du nom d'origine, nouveau nom indiqué entre parenthèses.

L'établissement d'une liste des corvettes construites sous la Révolution et l'Empire, présente de réelles difficultés. En effet, les archives pour la période révolutionnaire sont tout à la fois pauvres et fragmentaires. A ceci s'ajoute le fait que de nombreuses corvettes ont été capturées peu après leur construction, parfois la même année ! Leur brève carrière laissant ainsi peu ou pas de trace en archives.

Pour le Premier Empire, l'absence d'états annuels, ce qui peut justement surprendre ne facilite pas le travail et je n'ai disposé que d'éléments partiels, mis à part un état détaillé établi en 1814, à ceci s'ajoute le recensement précis de toutes nos pertes de 1793 à 1815, bilan oh combien révélateur de la suprématie anglaise !

La liste présentée ne comporte pas les navires marchands achetés ou réquisitionnés transformés en corvettes, les bâtiments corsaires. Je n'ai donc retenu que les bâtiments destinés dès l'origine à notre marine militaire, j'ajoute que je n'ai pas classé comme corvette les bricks, senaus et autres navires gréés à deux mâts (voir monographie du *Cygne*).

LA CORVETTE RESTAURATION - LOUIS-PHILIPPE

Dans ses observations publiées en 1822, le directeur des constructions navales le *baron Tupinier* définit ce que doit être notre nouvelle marine. C'est à partir de ce texte que sera conçue et réalisée cette marine post-napoléonienne marquant la fin de la « période classique » qui coïncide avec le milieu du XIXe siècle, le fer et la vapeur allant progressivement, dès les années 1845-1850, se substituer au bois et à la voile, transformation provoquée et accélérée notamment par les progrès de l'artillerie.

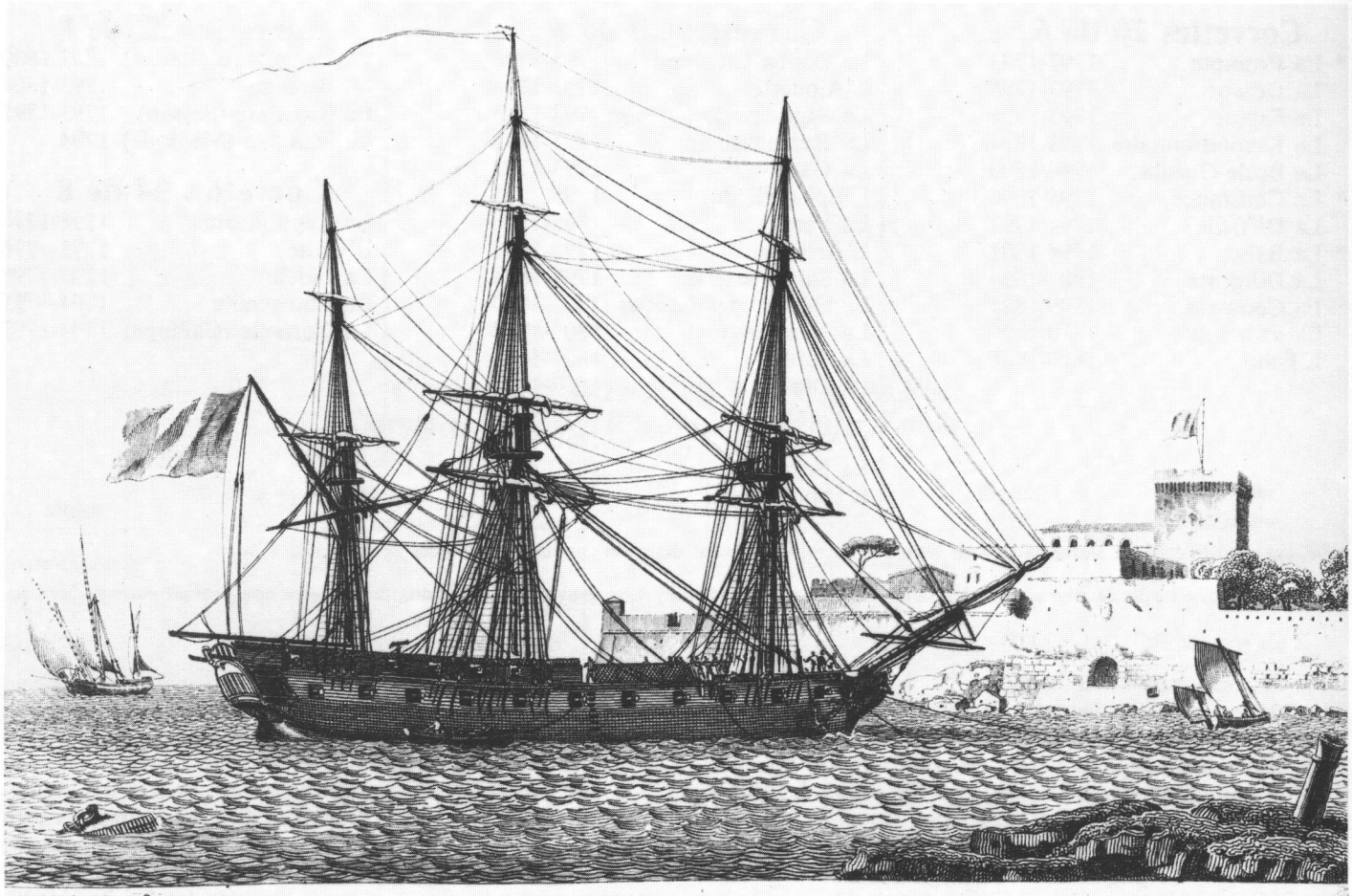
Dans ses observations voici ce qu'exprime le baron Tupinier : « Les corvettes actuelles, dites de vingt canons, et qui ont des gaillards, ne peuvent être que médiocrement pourvues des qualités essentielles à la navigation : leur accastillage est toujours trop élevé au-dessus de la surface de la mer, par rapport à leur longueur et à leur tirant d'eau et de cette seule disproportion résulte l'impossibiité de leur donner quelque supériorité de marche et de manœuvre.

Il me paraît donc convenable de renoncer entièrement aux corvettes à gaillards, et de n'avoir plus au-dessous des frégates de quarante quatre canons*, armées désormais de caronades de 36, que des corvettes à batterie découverte. »

Et le baron Tupinier propose l'adoption de deux modèles de corvettes, l'un sur les dimensions des anciennes corvettes de vingt bouches à feu et l'autre sur les plans de *La Diligente* conçue par Pierre Ozanne, M. Tupinier insiste pour que cette petite corvette ne soit pas chargée d'artillerie, et que l'on s'en tienne à son armement d'origine. Il qualifie *La Diligente* du meilleur modèle à suivre.

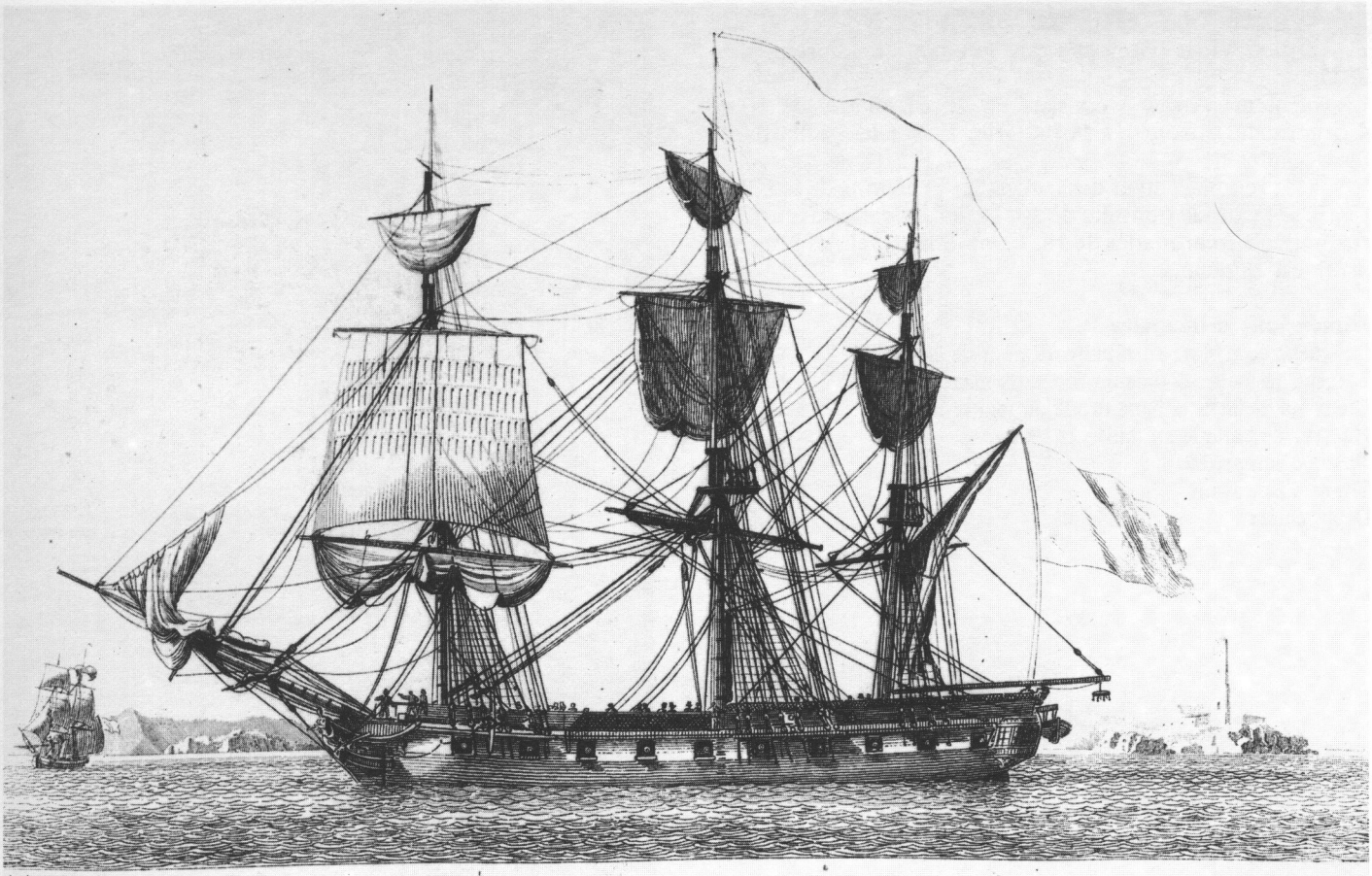
Ces corvettes à batterie entièrement découverte (en barbette) auraient un tirant d'eau beaucoup plus faible que celui des frégates, pouvant ainsi poursuivre les convois ennemis près des côtes où généralement ils cherchent asile. Enfin, il est suggéré d'adjoindre quelques corvettes aux divisions de frégates envoyées en croisière lointaine.

Le mémoire du baron Tupinier sera suivi avec l'adoption de plans types pour une corvette de 24 bouches à feu, et une corvette aviso de 18 bouches à feu, sur les plans de la Diligente. Mais il sera également adopté le plan type d'une corvette à batterie couverte de 32 bouches à feu, malgré les critiques judicieuses figurant dans le rapport. Cette décision est peut-être due au souci de disposer d'un bâtiment d'une catégorie intermédiaire entre les frégates de 50 du deuxième rang et les corvettes de 24 ? Les mises en chantier des frégates de 18 ayant cessées à la chute de l'Empire et le remplacement de celles-ci par des frégates du 3e rang armées de 40 bouches à feu ayant été différé, les premières mises en chantier ayant lieu en 1830 et les premières mises à l'eau en 1836. Je donne les plans des trois espèces de corvettes, ceci grâce aux albums du Génie maritime, source capitale pour la connaissance de notre marine du XIXe siècle. Ces reproductions de plans sont complétées par les planches indiquant tous les emménagements suivant les dispositions réglementaires fixées en 1838.



Dessiné et Gravé par Baugean

Corvette française, se touant dans une passe, les vergues brassées au vent.



iné et Gravé par Baugean.

Corvette française, appareillant.

La série 8DD[1] concernant le matériel naval et plus précisément les corvettes, comporte de très nombreux documents graphiques. Elle peut être consultée au Service historique de la marine, au Château de Vincennes.
A ceci s'ajoutent les modèles faisant partie des collections du musée de la Marine. Ainsi il est possible d'étudier sous tous ses aspects et dans les moindres détails, ces types de corvettes, dont je me suis borné à vous fournir l'essentiel.

* Anciennement dénommées frégates de 18, voir monographie de *La Vénus*.

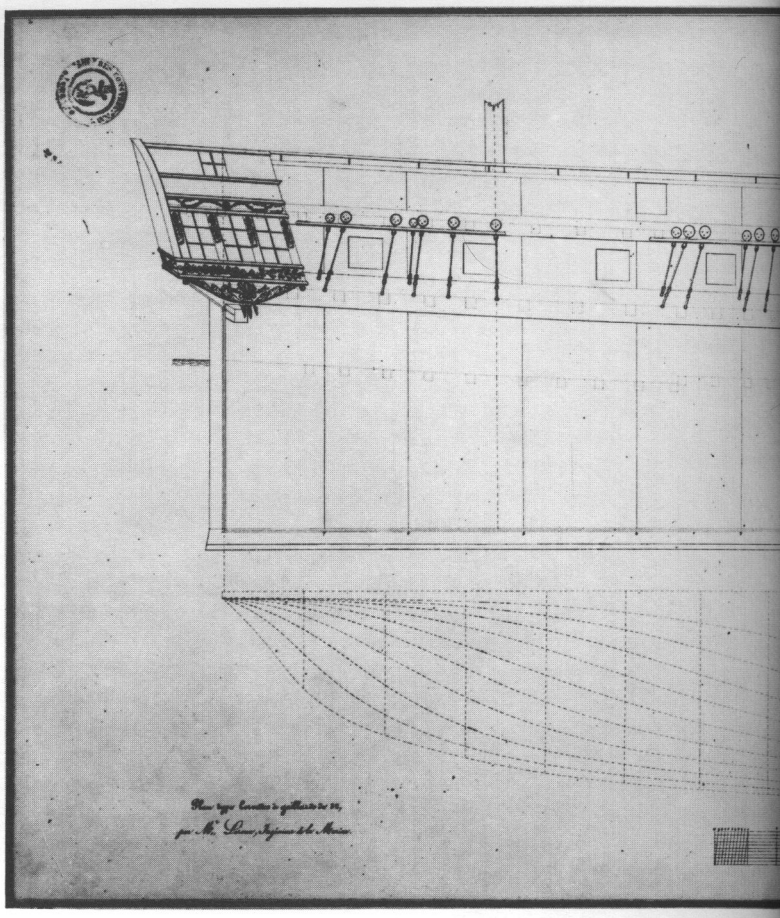
Malgré l'adoption de plans types, l'on construira trois corvettes de 28 bouches à feu : *La Blonde* à St-Servan en 1828-1831 - *La Danaïde* à Toulon en 1830-1830 - *La Triomphante* à Cherbourg en 1830-1834. De même trois corvettes de 24 bouches à feu ne répondant pas aux plans types seront construites : *La Camille* à Bayonne en 1828-1830 - *La Bergère* à Toulon en 1832-1833 - *La Coquette* à St-Servan en 1834-1838.
J'ignore les raisons justifiant de la construction de ces bâtiments en quelque sorte « concurrents » des corvettes réalisées sur les plans types.

Les corvettes armées à l'origine de 20 canons de 6 livres, sont armées en 1828 de 18 caronades de 24 et 2 canons de 6 livres. En 1837 les 2 canons de 6 seront remplacés par 2 canons-obusiers de 30, ceci sur les quelques corvettes datant du Premier Empire.

L'Ariane corvette de 32. Plan type établi par *P. Leroux*. Vingt bâtiments mis en chantier, le premier en 1827.
L'armement d'origine consiste en 20 caronades de 30 et 4 canons de 18 courts à la batterie. Et sur les gaillards de 8 caronades de 30.
En 1837, remplacement des caronades et canons de la batterie par 24 canons-obusiers de 30. Et sur les gaillards, artillerie limitée à 6 caronades de 18. Le nombre total des bouches à feu est ramené à 30.

Dimensions principales

Longueur de râblure en râblure au pont de la batterie	48,28 m
Largeur au maître-couple au fort hors membrure	10,70 m
Creux sur quille à la ligne droite du maître-bau	5,55 m
Hauteur de batterie au milieu en charge	2,03 m
Tirant d'eau arrière	4,95 m
Tirant d'eau avant	4,50 m
Déplacement	1000,67 tx

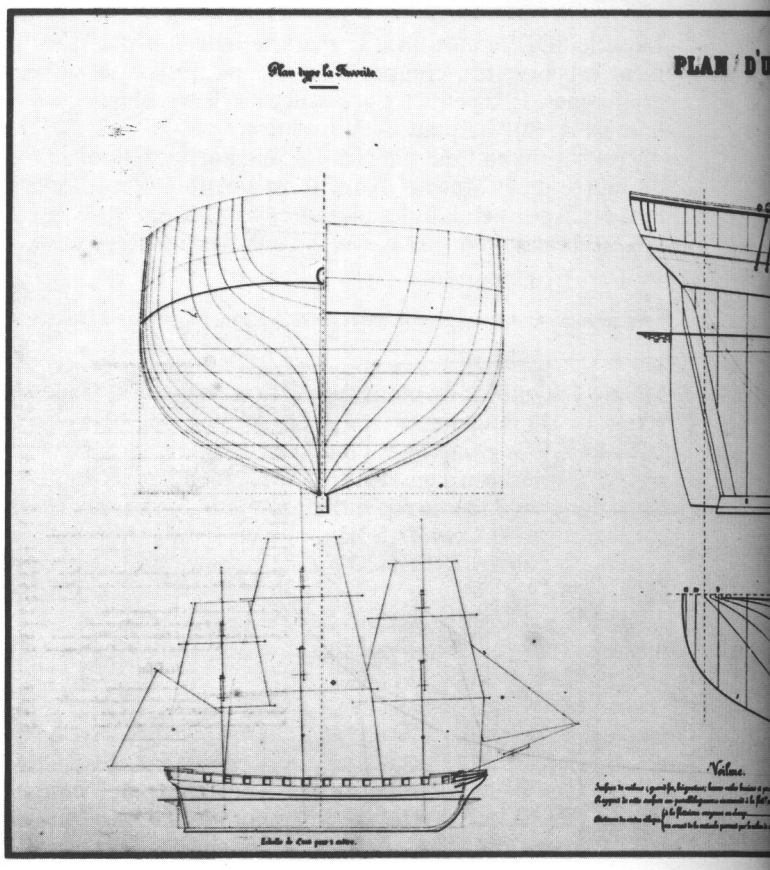


La Favorite corvette de 24. Plan type établi par *A. Campaignac*. Quatre bâtiments construits, le premier en 1828. L'armement d'origine consiste en 20 caronades de 30 et 4 canons de 18 courts. En 1837, les canons de 18 sont remplacés par autant de canons-obusiers de 30.

Dimensions principales

Longueur de râblure en râblure au pont de la batterie	39,00 m
Largeur au maître-couple au fort hors membrure	9,70 m
Creux sur quille à la ligne droite du maître-bau	5,15 m
Hauteur de batterie au milieu en charge	1,80 m
Tirant d'eau arrière	4,79 m
Tirant d'eau avant	3,87 m
Déplacement	752,34 tx

Il existe pour cette espèce de corvette deux plans types, celui de A. Campaignac, caractérisé par l'arrière rond et celui de P. Leroux. Si les tracés de carène se différencient, les caractéristiques sont identiques.



Plan de la Corvette L'ARIANE, de 30 bouches à feu.

Composition de l'artillerie.

Ordonnance du 1er Février 1837.

Batterie — 24 Canons chacun de 30.

Gaillards — 6 Carronades de — 18.

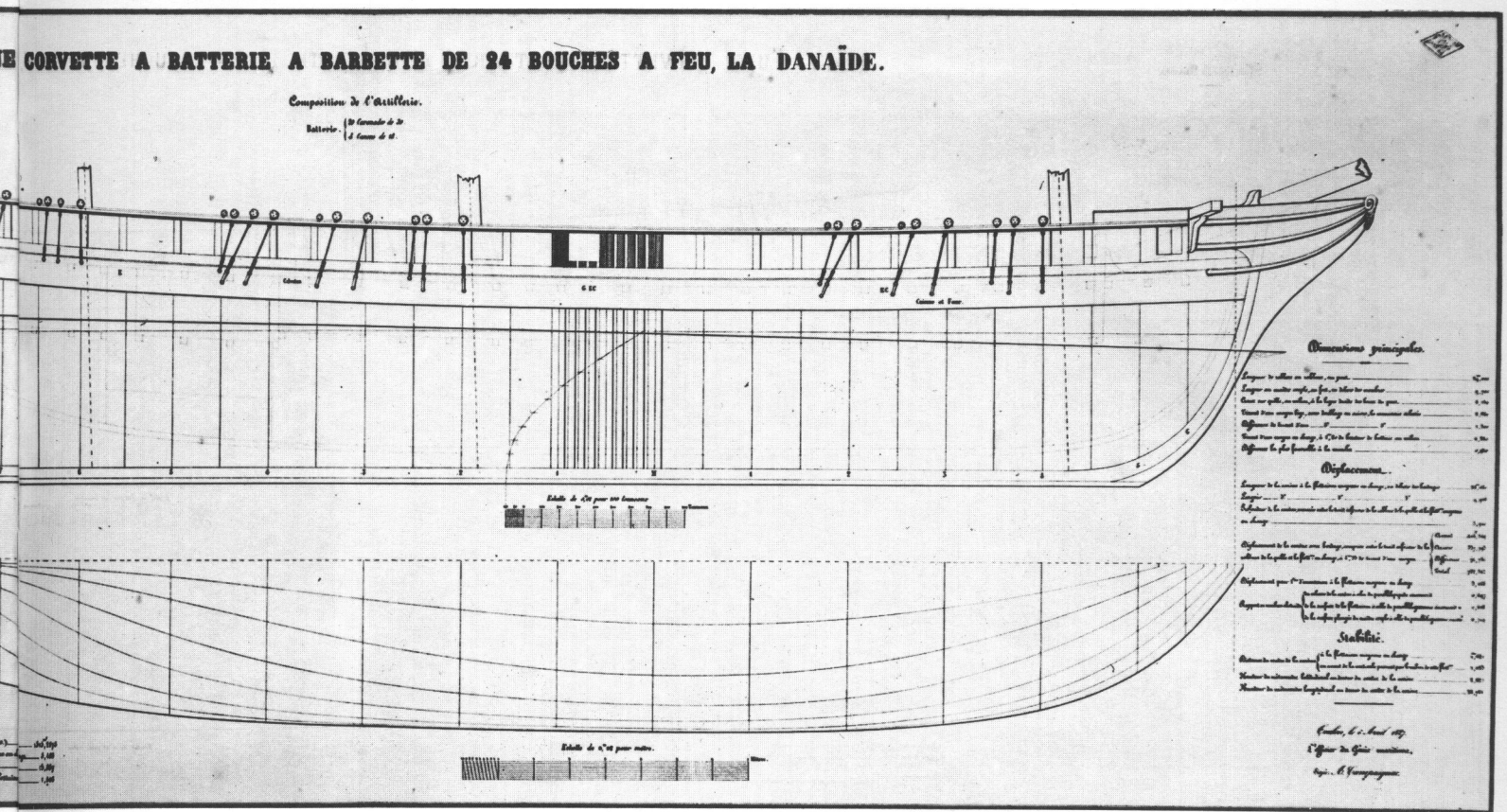
Dimensions principales.

Déplacement.

Stabilité.

Voiture.

Port de Toulon 1837 Lith. de Gosse. Hauteur de 1 pouce, 1 longueur. Dessiné par Jean Marie.

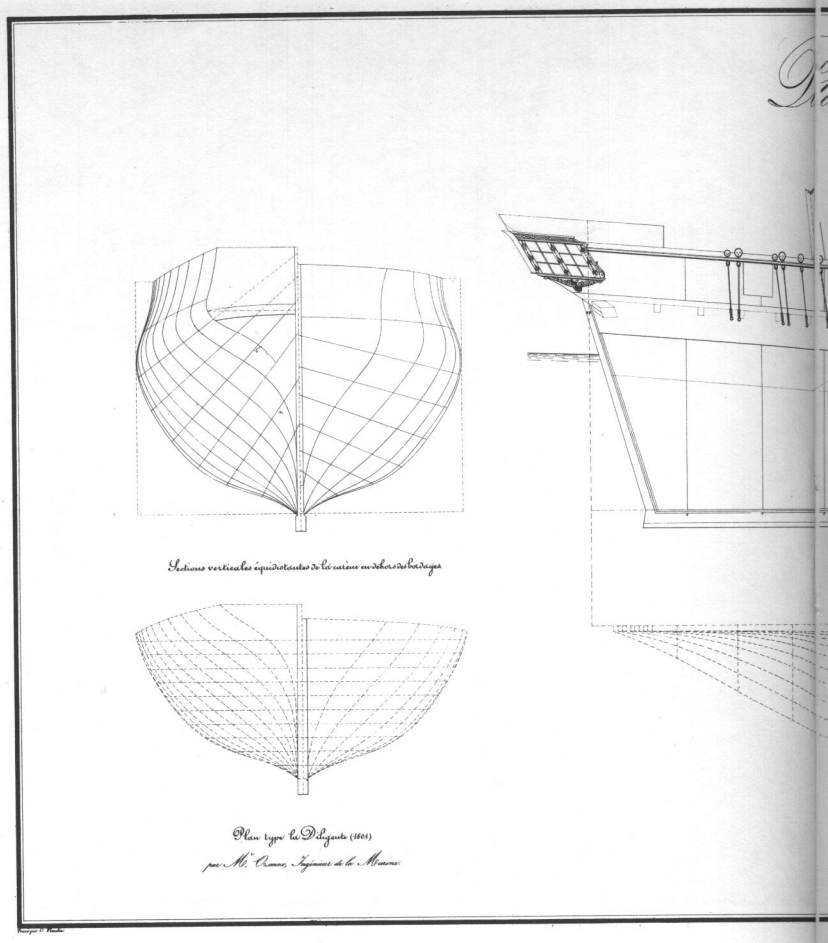


Corvette-aviso de 18. Plan type d'après celui de *La Diligente* construite en 1801 par *Pierre Ozanne*. Neuf corvettes de ce modèle seront mises en chantier (8 achevées), entre 1822 et 1826.

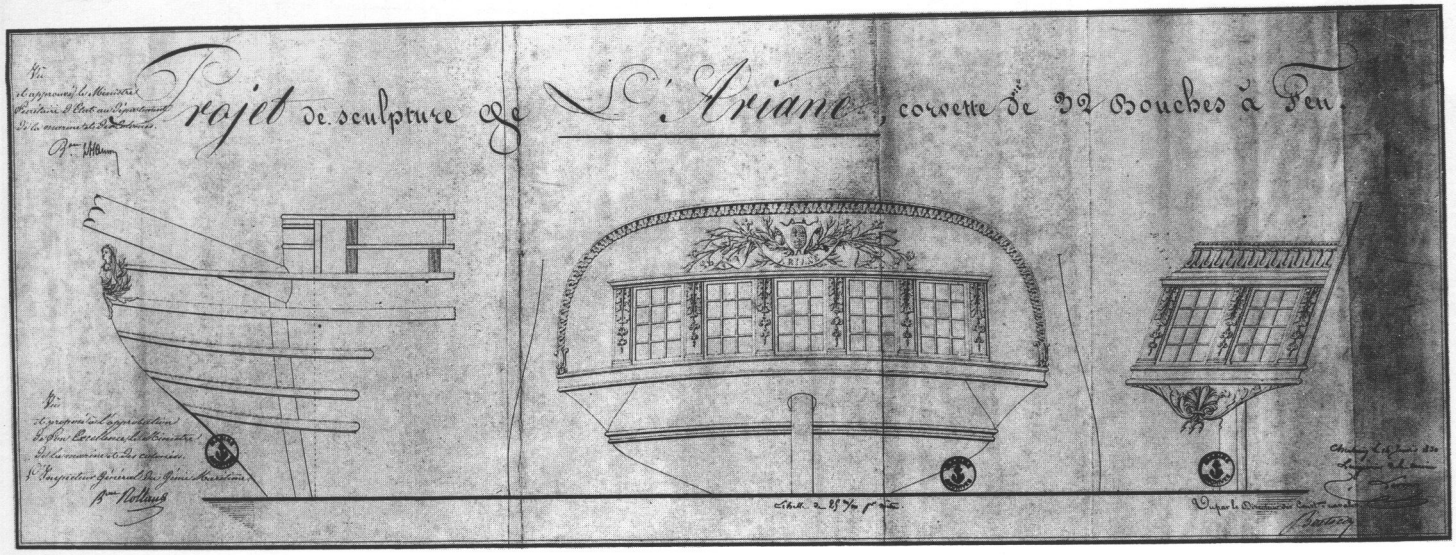
La Diligente avait les meilleures qualités : gouvernait bien mais virait lentement — portait bien la voile —, les mouvements de tangage et roulis étaient doux — la marche au plus près très bonne —, l'allure largue était la plus avantageuse atteignant par gros temps 12 à 13 nœuds — la marche à l'allure vent arrière ordinaire. Son armement primitif était de 18 canons de 6 livres.

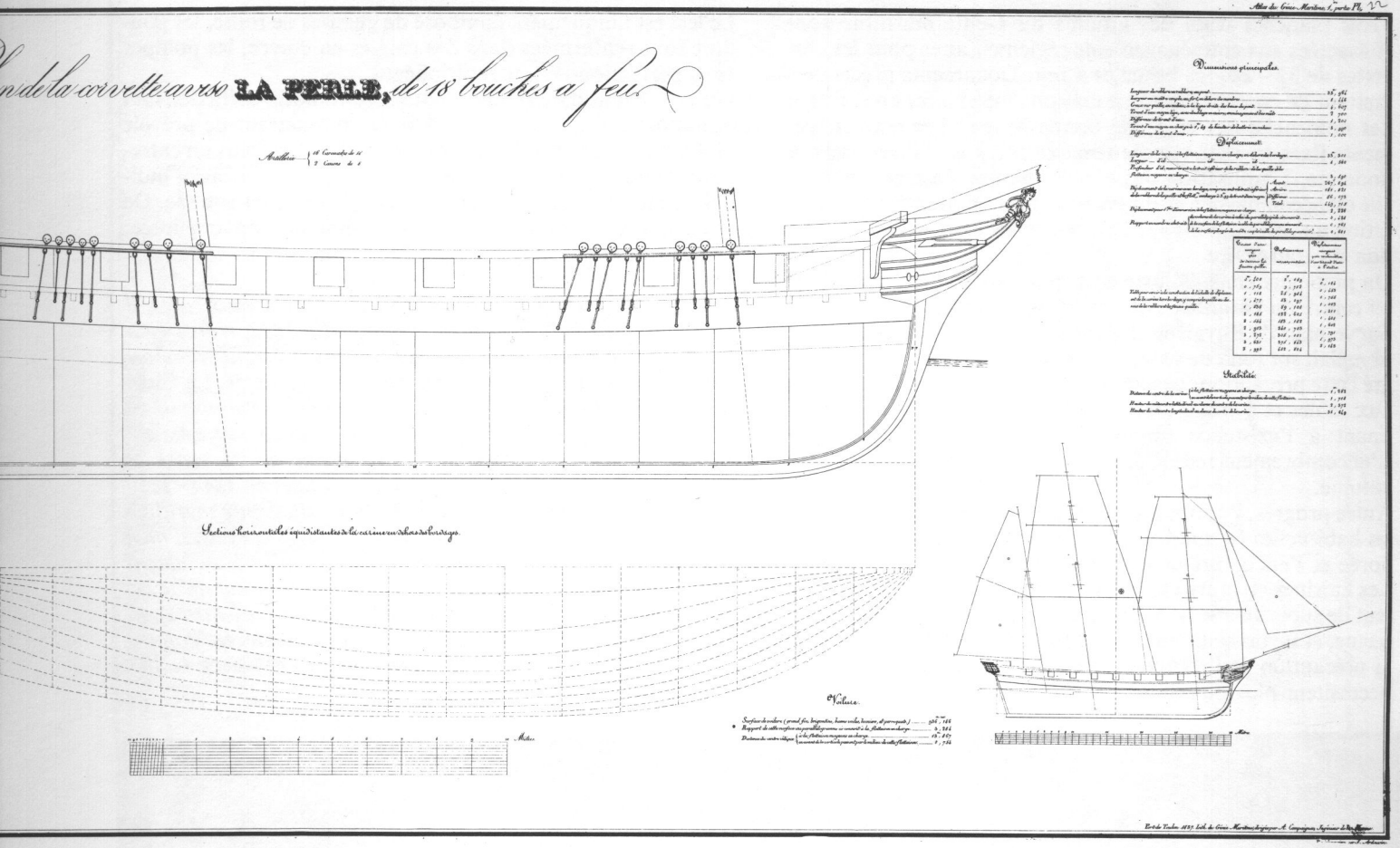
DIMENSIONS PRINCIPALES

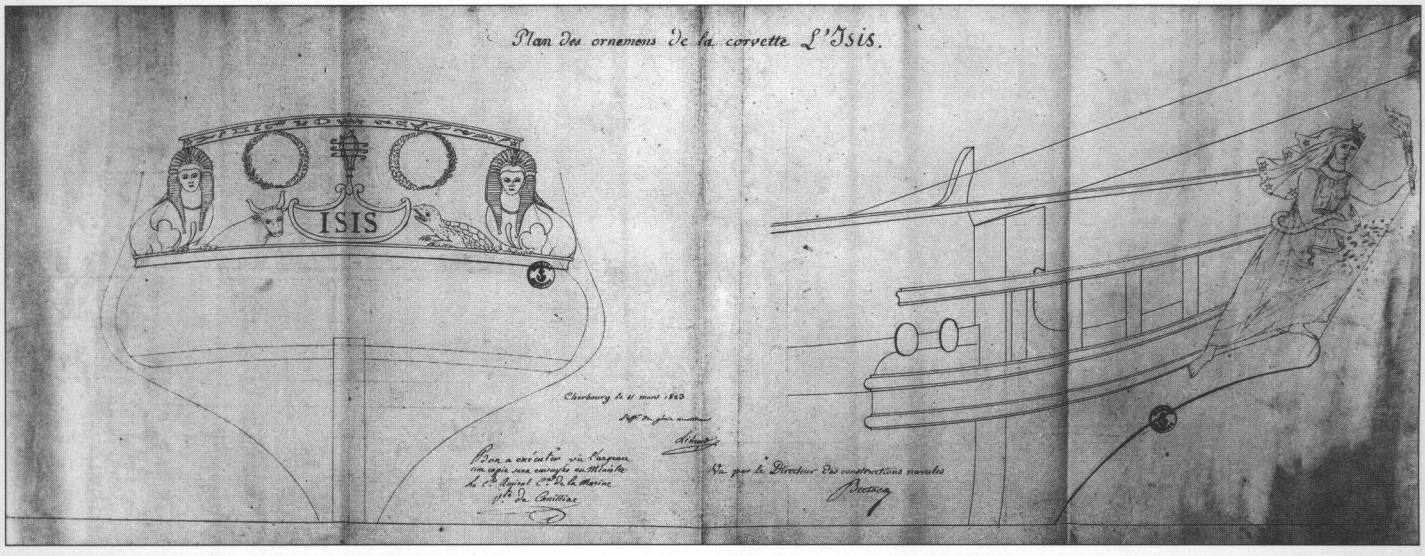
Longueur de râblure en râblure au pont de la batterie	33,96 m
Largeur au maître-couple, au fort hors membrure	8,44 m
Creux sur quille au milieu à la ligne droite du maître-bau	5,48 m
Hauteur de batterie au milieu en charge	1,49 m
Tirant d'eau avant	3,49 m
Tirant d'eau arrière	4,49 m
Déplacement	449,71 tx



Sculptures de L'Ariane *(corvette de 32), si le décor des bouteilles et de la façade de la poupe, présente un peu d'intérêt, que dire de l'éperon !*







Sculpture de L'Isis *(corvette-aviso de 18). La naïveté du décor de la poupe avec les accessoires pseudo-égyptiens prête à sourire. La figure de proue quelque peu maladroite représente Isis, non pas, par une femme à tête de vache ou tout au moins à la coiffure ornée de cornes, mais par un personnage féminin drapé, brandissant une torche et étouffant un serpent.*

Trois planches d'un des albums du Génie maritime sont consacrées aux emménagements réglementaires pour les corvettes de 32 - 24 - 18 bouches à feu. Documents précis permettant de connaître les installations intérieures en s'aidant des nomenclatures et d'une bonne loupe ! Les emménagements fixés en 1838 témoignent des progrès réalisés dans ce domaine. L'utilisation des câbles-chaînes s'est généralisée, elle est accompagnée de divers accessoires notamment l'adaptation au cabestan du système barbotin, permettant l'abandon du tournevire.

Un puits aux chaînes juste en avant de l'archipompe, donc au centre du bâtiment évite de charger l'avant du bâtiment. Sur le plan de l'hygiène, les câbles en chanvre lorsque l'on mouillait sur fond de vase, étaient lavés à la pompe mais malgré cette précaution, des dépôts se produisaient dans la fosse aux câbles et à ceci s'ajoutait « l'égout » des câbles, contribuant à l'existence du « marais nautique » de la cale. L'encombrement réduit des chaînes va libérer un important volume.

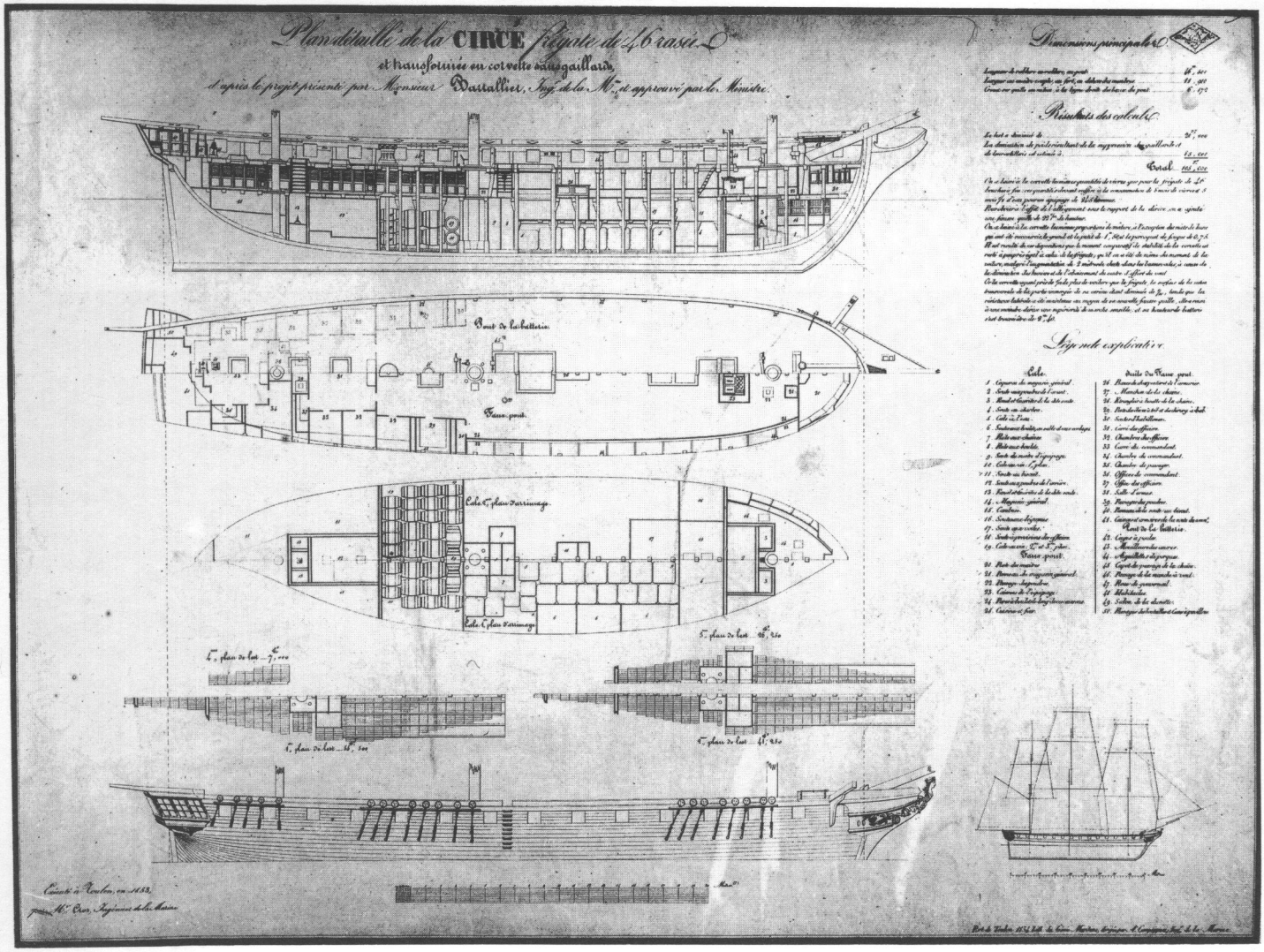
Autre progrès, l'adoption de caisses à eau en fer remplaçant les habituelles futailles. La conservation de l'eau sera améliorée et l'encombrement réduit.

Les cuisines et fours chauffés au charbon de terre, permettent de supprimer le bois à feu, difficile à se procurer en campagne, et favorisant toute une prolifération d'insectes, malgré la précaution de l'écorcer, j'ajoute que les caisses à eau ne nécessitent plus de pailles d'arrimage.

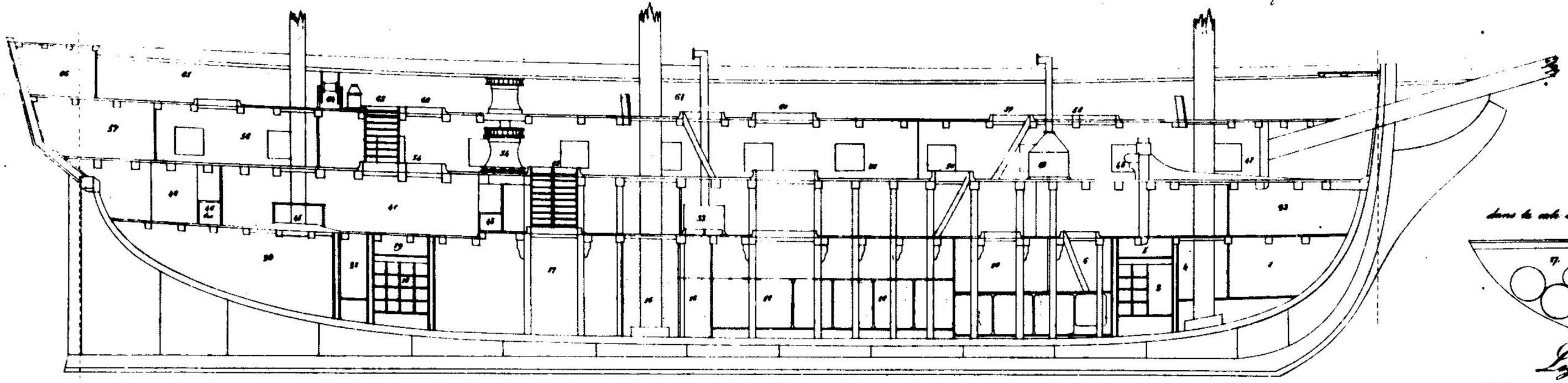
Le lest est uniquement composé de gueuses de fonte, les poudres sont renfermées dans des caisses en cuivre, les pompes sont perfectionnées et multipliées.

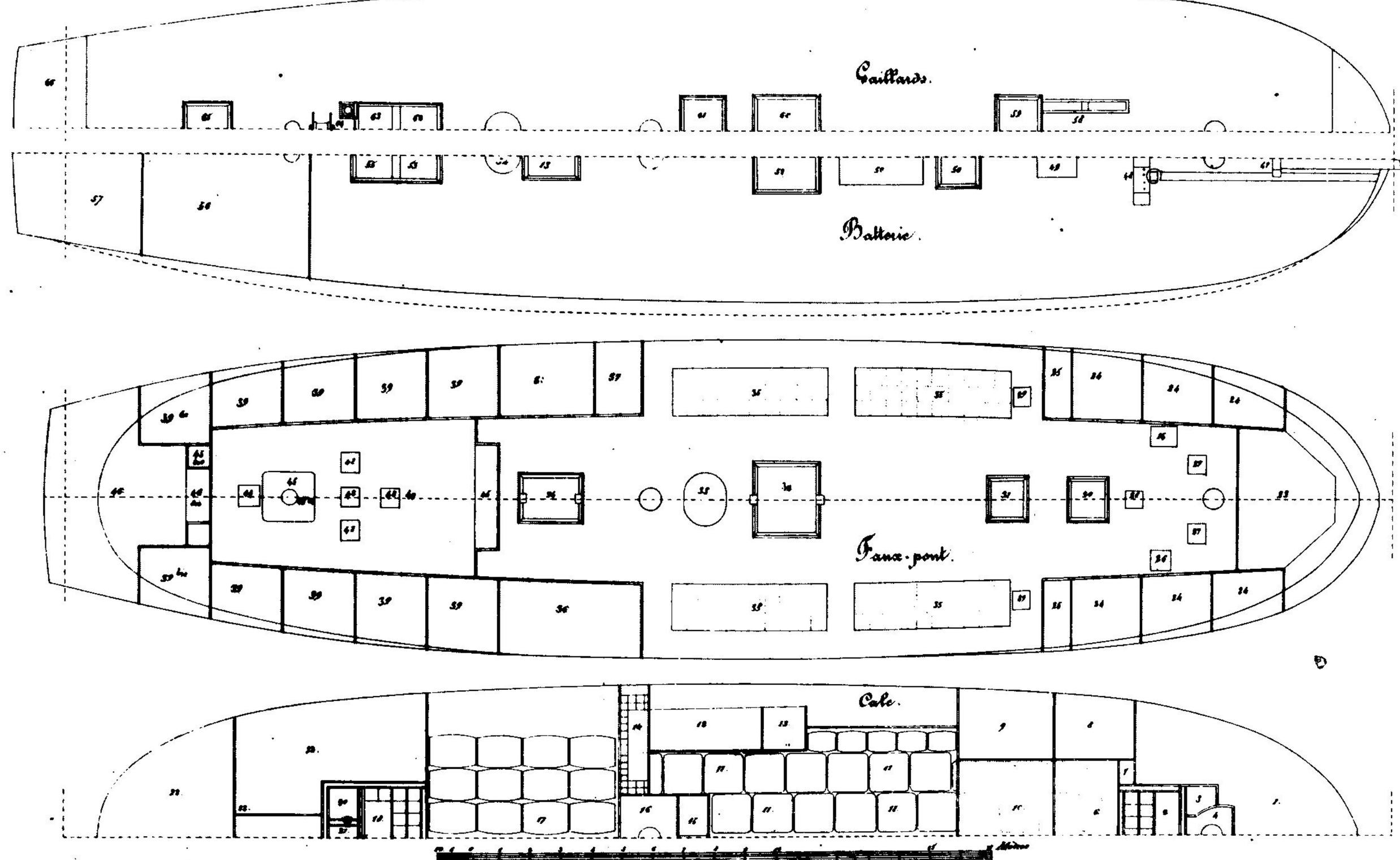
Les conditions d'existence à bord seront moins difficiles, ceci notamment grâce à la place libérée, permettant de prévoir un hamac pour chaque homme, et de coucher dans un entrepont dégagé au moins les 2/3 de l'équipage. Un casier individuel est attribué à chaque homme pour y loger son sac. De meilleurs conditions d'hygiène, une alimentation améliorée, rendent la condition de l'homme de mer moins rude.

Frégates rasées. *Si l'on connaît les vaisseaux rasés, il n'en est pas de même pour les frégates. En 1832, trois frégates de 18 (voir monographie de* La Vénus*) furent transformées en corvettes par la suppression des gaillards.* La Circé *construite à Rochefort en 1811* - L'Aréthuse *à Paimbœuf en 1812* - La Cybèle *au Havre en 1814-1815. Ces corvettes étaient armées de 28 bouches à feu (24 canons de 18 longs et 4 canons-obusiers de 30). Elles furent radiées en 1844 - 1850 - 1852. Cette planche extraite de l'album du Génie maritime permet d'apprécier le détail de ces singulières corvettes, bien ignorées même par les érudits. J'ajoute qu'ultérieurement deux frégates de 40 bouches à feu du programme de 1824,* L'Artémise *et* La Galathée *mises en chantier à Lorient et Dunkerque en 1843, seront transformées et considérées comme corvettes de 30 bouches à feu (24 canons - obusiers de 30 - 6 caronades de 18).*



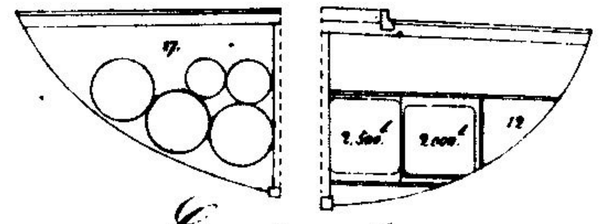
Plan d'Emménagements réglementaires pour une Corvette de 32 bouches à feu.





Coupes

dans le cale au mat. dans le cale à eau



Légende explicative

Cale.

1. Magasin général
2. Soute aux poudres de l'avant
3. Guindeau de la soute aux poudres
4. Canal de cc
5. Soutes de rechange du mât de misaine
6. Cambuse
7. Soute à pain pour le gaillard
8. Soutes aux légumes
9. cc au charbon de bois
10. Soute aux voiles
11. Carreau à eau
12. Soute aux boulets avec les coffres
13. cc au coffre à tribord et au charbon de bois à tribord
14. Soutes à obus à tribord à proximité à tribord
15. Puits des chaines
16. Arrière propre
17. Cale au vin
18. Soute aux poudres de l'arrière
19. Soutes des rechanges du mât de misaine
20. Guindeau de la soute aux poudres
21. Canal cc cc
22. Soute à biscuit

Faux-pont.

23. Porte des maitres
24. Chambre des maitres
25. Carreau propre à l'office et habillements
26. Magasin du magasin général
27. cc de la soute aux poudres de l'avant
28. cc cc des rechanges
29. cc des soutes à charbon
30. Guindeau de la misaine
31. cc de la soute aux voiles
32. Grande cinquille
33. Four
34. Cinquille de la cale au vin
35. Carreau pour le vin de l'approvisionnement
36. Soute des câbles
37. Fanal
38. Soute des câbles chanvre
39. Chambres et offices
40. Chambres et offices à tribord et chambre d'officiers à bâbord
41. Carré des officiers
42. Panneau de la soute aux poudres de l'avant
43. cc du fanal cc
44. cc de la soute aux poudres de l'arrière
45. cc de la soute à pain
46. Passage
47. Tambour de communication entre le carré et la chambre d'officiers
48. Pte Poste à l'usage du commandant
49. Passage pour le commandant

Batterie.

50. Planches de rechange
51. Pattes
52. Cuisine
53. Embarcation de l'avant
54. Pierrier à pivots
55. Grande cinquille
56. Embarcation de la cale au vin
57. Embarcation
58. Claires voies du navire
59. Cuisine du commandant

Gaillards.

60. Gaillards couverts de la cuisine et des fourneaux à rouleau
61. Embarcation de l'avant
62. Grande cinquille
63. Embarcation sur l'avant du gd mât
64. Claires voies
65. Embarcation de l'Etat major
66. Roue de gouvernail et habitacle
67. Claires voies du commandant
68. Petite embarcation à pavillons et embarcation des officiers

Approuvé:

Paris le 20 Décembre 1834.

Le Vice-Amiral Ministre secrétaire d'Etat de la marine et des Colon.

Signé Rosamel

Pour Copie conforme

Le Conseiller d'Etat membre de l'Amirauté Directeur des Ports

Signé Bon Tupinier

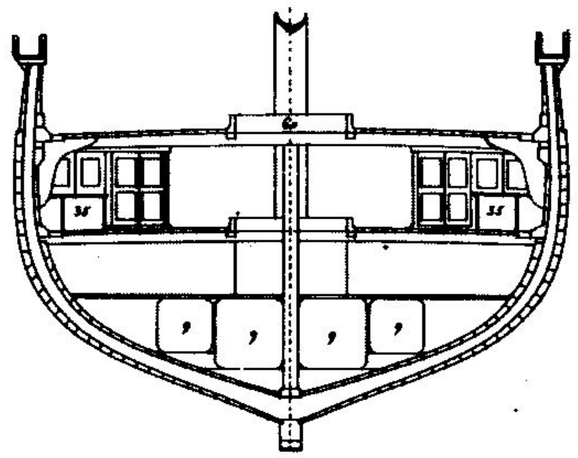
Le Directeur des Constructions Navales

Gravé sur pierre par Ch. Rivoyre élève de l'Ecole de Mécaniciens.

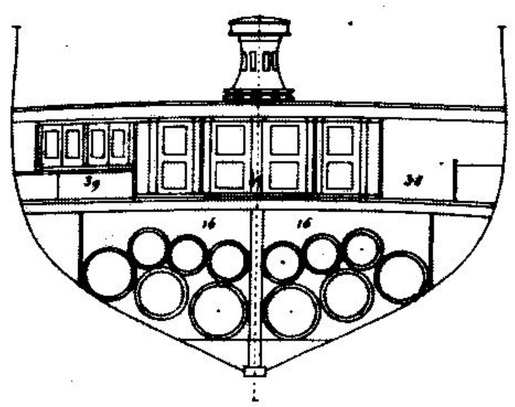
Paris de Bruet rue Neuve des Petits Champs dessiné par Fr. Directeur Imprimeur de la Marine

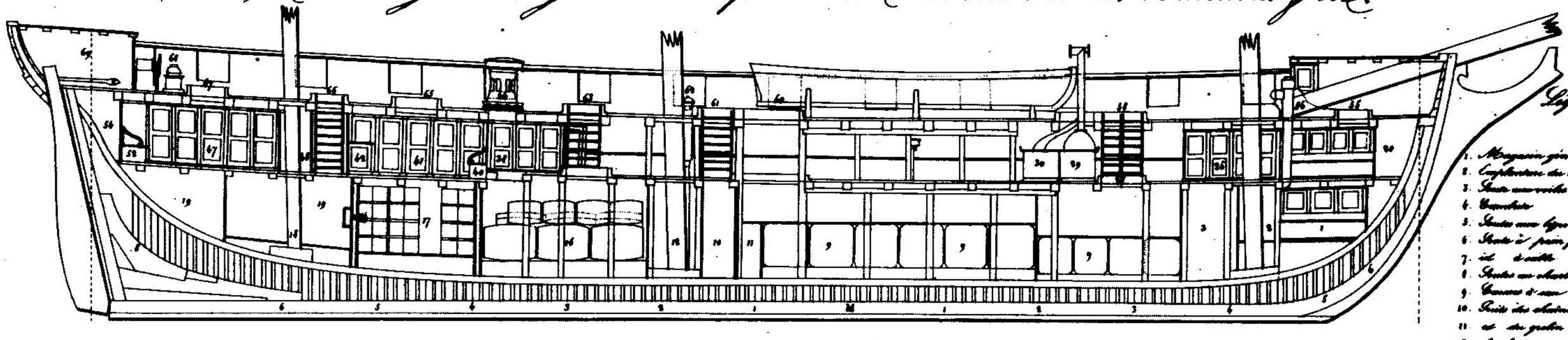
Plan d'Emménagemens réglementaires pour une Corvette de 24 bouches à feu.

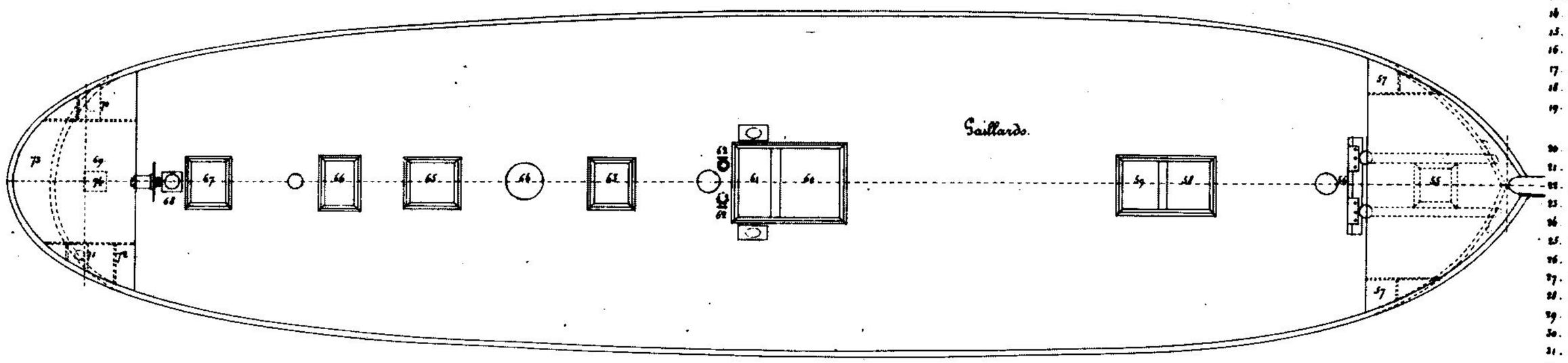
Coupe dans la cale à eau.

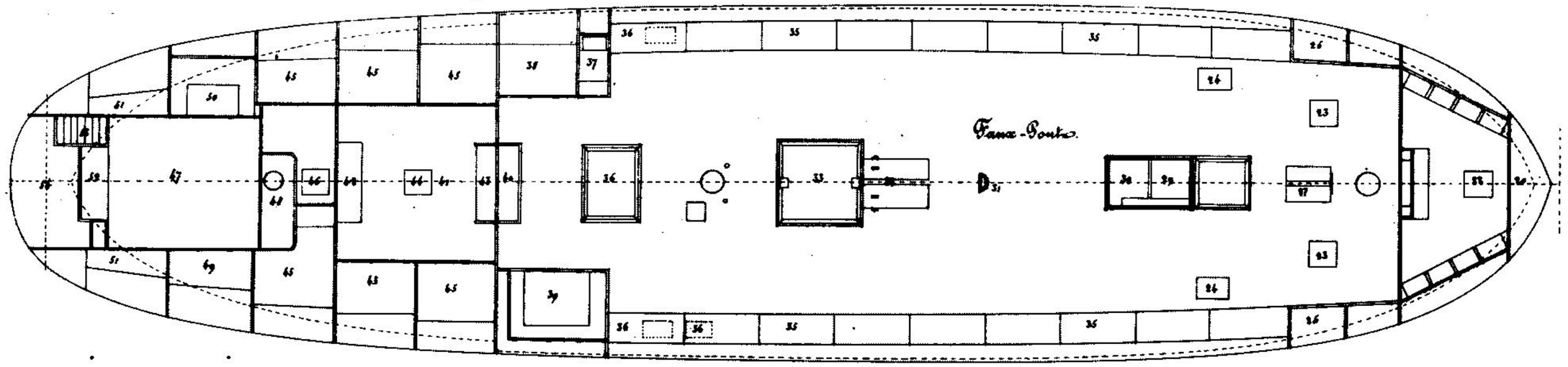


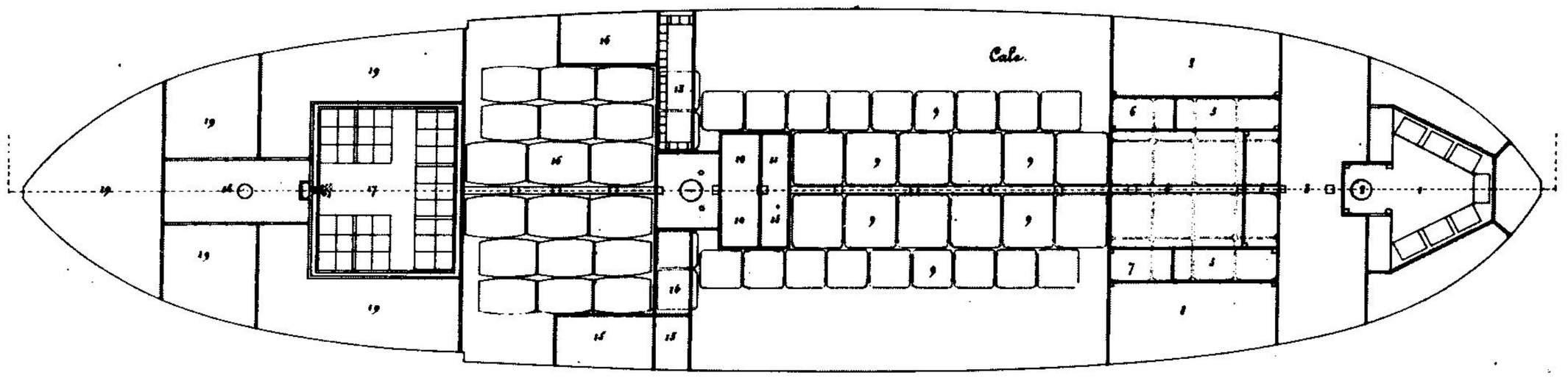
Coupe dans la cale au vin.













Approuvé:
Paris le 20 Décembre 1831.
Le Vice-Amiral Ministre Secrétaire d'Etat de la Marine et des Colonies. Signé: Rosamel

Pour copie conforme:
Le Conseiller d'Etat membre de l'Assemblée Directeur des Ports. Signé: Bon Tupinier
Le Directeur des Constructions Navales. Signé:

Légende explicative.

Cale.

1. Magasin général
2. Capitaine de mât de misaine
3. Soute aux voiles
4. Carénage
5. Soute aux légumes
6. Soute à poste pour le pain
7. id de cable
8. Soute au charbon
9. Caisses d'eau
10. Poste des chaînes de remorquage
11. id des petites chaînes
12. Aiguilleyeuse
13. Soute à eau
14. Soute à poudre
15. Soute aux boulets
16. Cale au vin
17. Soute au poudres
18. Emplacement du mât d'artimon
19. Soute à biscuit

Faux-Pont.

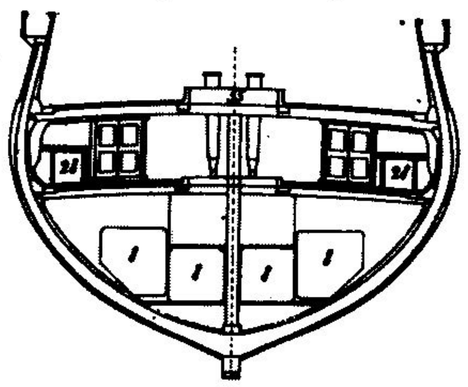
20. Soute des embarges du maître d'équipage
21. Poste des matelots
22. Fourneau du magasin général
23. id de la soute aux voiles
24. Fourneau des soutes au charbon
25. Ouverture pour les effets d'habillement
26. id des matelots
27. Fourneaux à vents
28. Lucarnes de la Cambuse
29. Cuisine
30. Four au charbon de terre
31. Trappe supérieure p.r l'eau douce de la cale
32. Roues de Gouvernail et du Compensateur
33. Grande lucarne
34. Lucarnes de la cale au vin
35. Fenêtres p.r les offices de l'équipage
36. Fourneaux des soutes aux boulets
37. Fourneaux
38. Chambre d'officier
39. Poste des élèves
40. Armoire à Rouage des Objets rouges
41. Carré des officiers
42. Passif
43. Lucarne couverte de verre
44. Fourneau de la soute aux poudres
45. Chambres d'officiers
46. Lucarne des soutes à fourneaux des mats à Bonnet
47. Salon du Commandant
48. Lucarnes à bascule p.r la fermeture de l'Escalier
49. Chambre à coucher du Commandant
50. Office du Commandant
51. Lucarne à Rouage du Commandant
52. Rouage
53. Lucarnes à bascule ordinaires à la cuisine
54. Poste du Commandant

Pont de la Batterie.

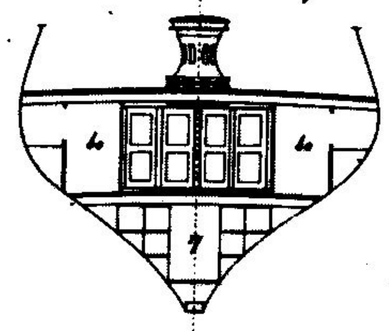
55. Ecoutille avec sa porte des matelots
56. Poste et Rouages de Timonerie
57. Roulette des Hiloires et des matelots
58. Echelle de Commandement
59. Fourneau de la cuisine
60. Grande Lucarne
61. Echelle
62. Rouges
63. Lucarnes de la cale au vin, echelle des Hiloires
64. Cabestan
65. Ecoutille avec sa porte des officiers
66. Fourneau de la cuisine des officiers et des Cons.ts
67. Ecoutille avec sa porte du Commandant
68. Echelle de service du gouvernail
69. Drosse
70. Roulette des officiers
71. id du Commandant
72. Lucarnes à pavillons
73. Rouages
74. Fourneau de la soute du Commandant

Plan d'Emménagemens réglementaires pour une Corvette-aviso de 18 bouches à feu.

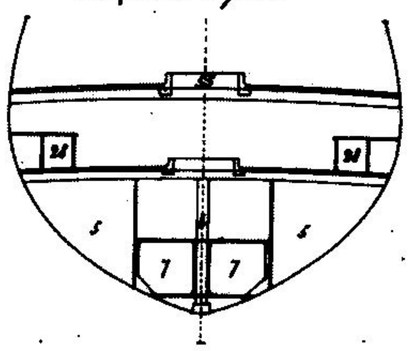
Coupe au maître Couple.

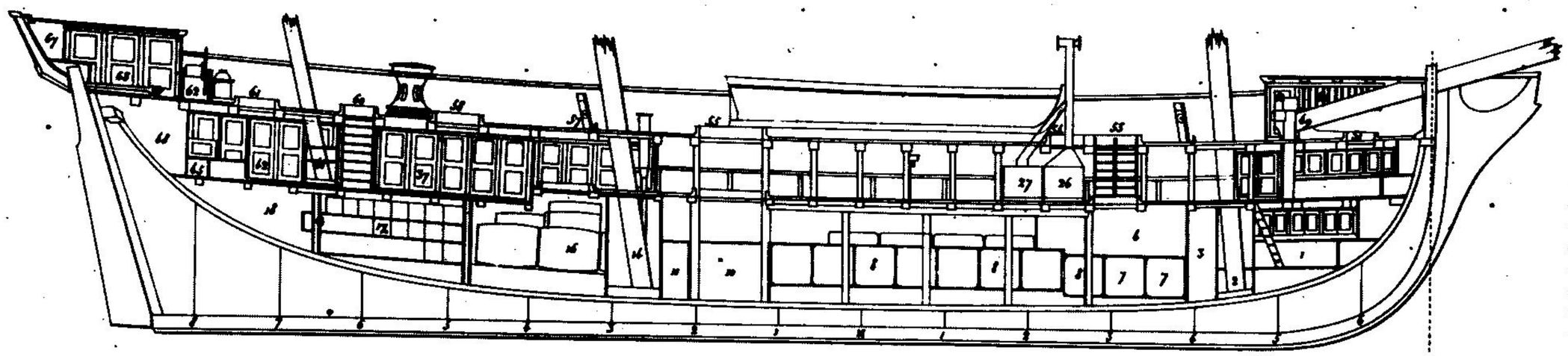


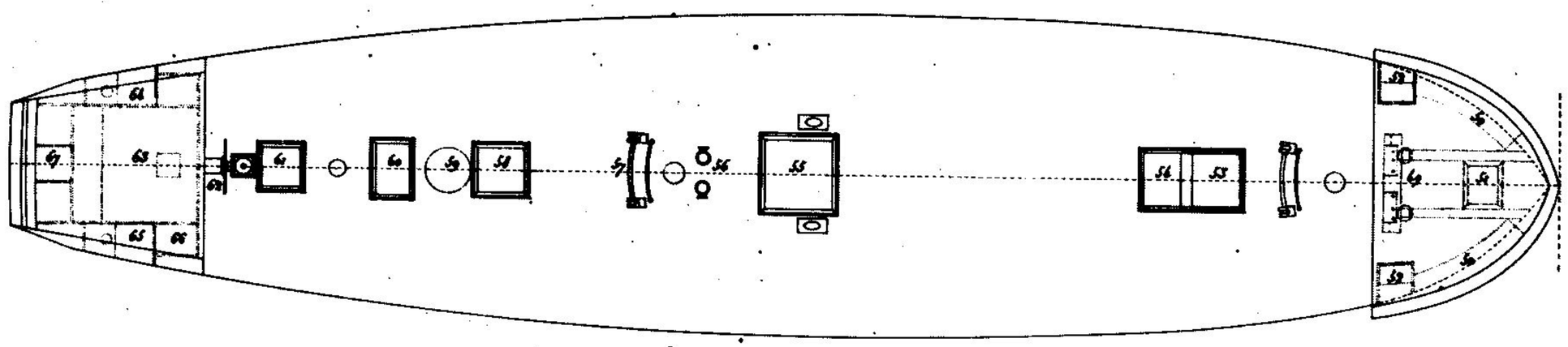
Coupe entre le 5.me et le 6.e couple N.

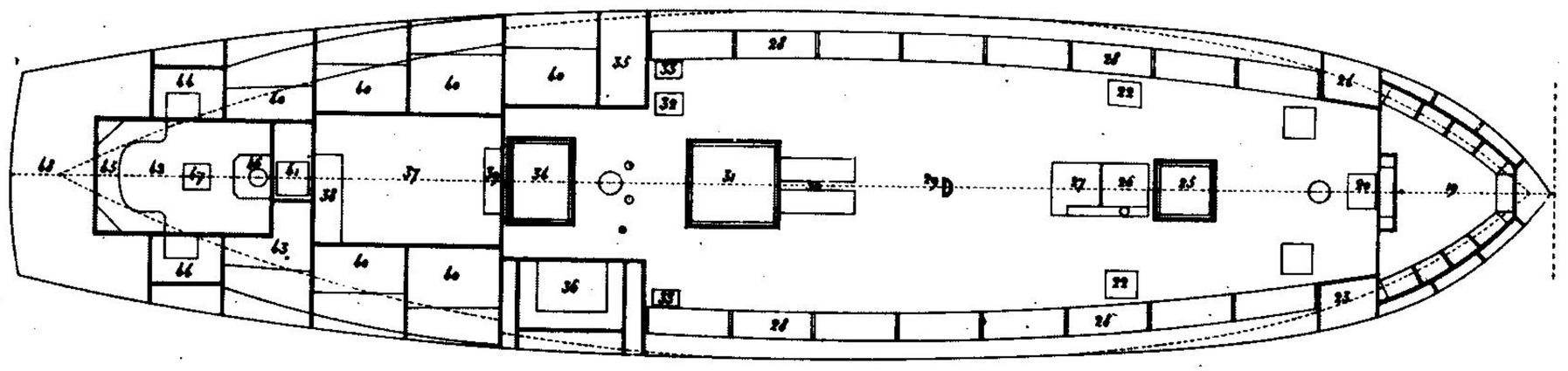


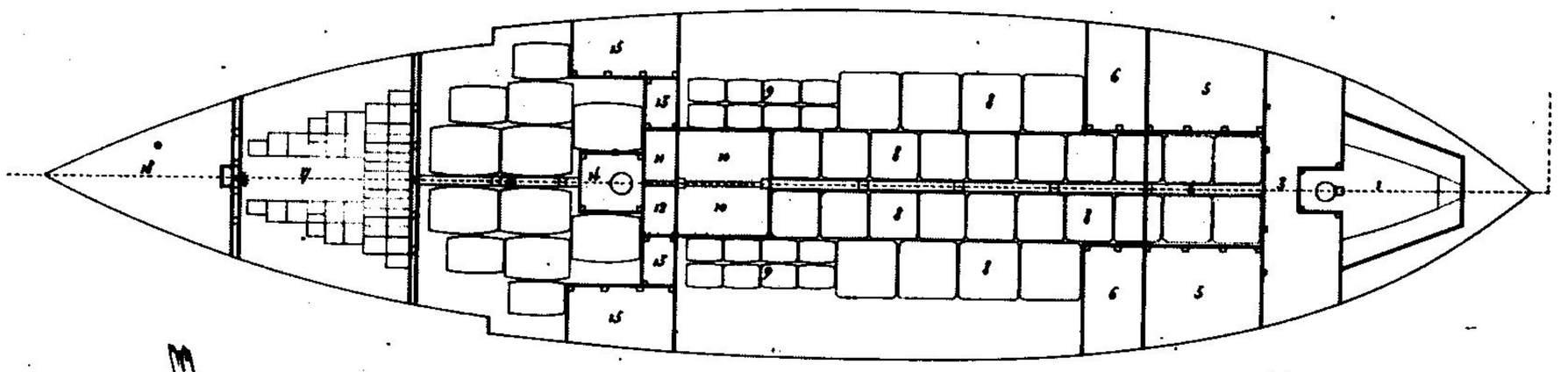
Coupe au 3.e couple N

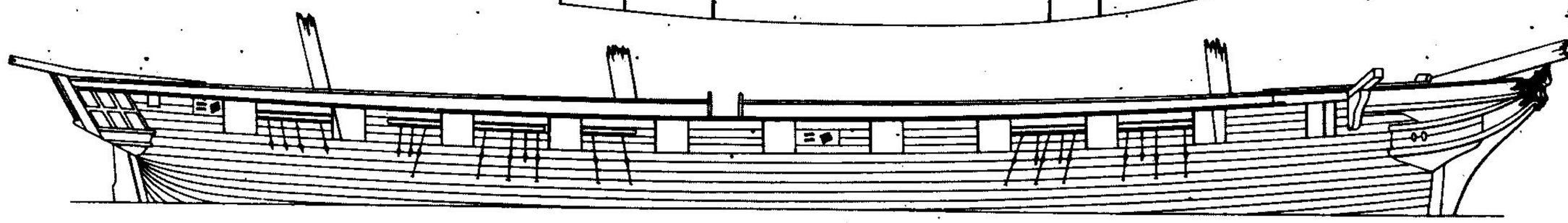














Approuvé:

Paris, le 20 Décembre 1836.

Le Vice-Amiral, Ministre Secrétaire d'Etat de la Marine et des Colonies, Sgné: Rosamel

Pour copie conforme

Le Conseiller d'Etat, membre de l'Amirauté, Directeur des Ports, Sgné: Bon Tupinier.

Le Directeur des Constructions Navales

Légende explicative.

Cales.

1. Magasin général
2. Emplacement de mât de misaine
3. Soute aux vivres
4. Lest
5. Soute à biscuit
6. Soute à charbon
7. Caisses transportées pour Lyonnes
8. id id aux de 1000 et de 1200 bles
9. Tuteuille d'accouvent
10. Puits des chaines de remorque
11. id du gouvernail en fer
12. Soute à cable
13. Soute à poudres
14. Ambigeaux
15. Soute aux boulets
16. Soute au vin
17. Soute aux poudres
18. Soute de compartiment

Fond-Pont.

19. Puits des mâtures
20. Panneau du magasin général
21. id de la soute aux vivres
22. Panneau de soute à charbon
23. Ouvertes pour les offices et habillement
24. Panneaux des cuisines
25. Echelle de la cambuse
26.27. Four en charbon de terre et Cuisine
28. Ouvertes pour les offices de l'équipage
29. Pompe aspirante pour la cale
30. Bouche de lumière et de chargement
31. Grande échelle
32. Panneaux des soutes à poudres
33. id id à boulets
34. Echelle de la soute au vin
35. Panneaux
36. Puits des chaines
37. Lumière des offices
38. Poulies
39. Ancres
40. Ecubiers des officiers
41. Ecubier du commandant et de l'Etat-major et panneaux de la soute aux provisions
42. Salon du commandant
43. Chambre à coucher du commandant
44. Office du commandant
45. Beaupré
46. Poulies autour du mât d'artimon
47. Panneau de la soute de l'amirier
48. Soute à biscuit

Pont de la Batterie.

49. Poulies et plaques de beaupré
50. Bragues à poulie
51. Ecbers vers du pont des matures
52. Bouteilles des matures et de l'équipage
53. Panneaux de l'échelle de l'arrière
54. id. id. autours de la cuisine
55. Grande échelle et passage des chaines
56. Cuisine
57. Poulies de manoeuvre de grand mât
58. Ecbers vers du carré des officiers
59. Lanternes
60. Panneaux de l'escalier du carré
61. Ecbers vers du salon du commandant
62. Poulaine et nom du gouvernail
63. Dunette
64. Bouteille des officiers
65. id du commandant
66. Bancs à pavillons
67. Ouvertes et caisses p.r le Commandant de la Batterie

PÉRIODE RESTAURATION - LOUIS-PHILIPPE

CORVETTE DE 32 (à gaillards et batterie couverte)

Nom	*Mise en chantier*	*Lieu de construction*	*Nom de l'ingénieur*	*L^r*	*l^r*	*C^x*	*Dep^t*	*Armement*	*Radiation*
L'Ariane	1827-30	Cherbourg	Leroux	42,28	10,70	5,55	1 000	20 caronades de 30	1866
L'héroïne	1827-30	Brest	”	”	”	”	”	4 canons 18 courts	1865
La Sapho	1827-31	St Servan	”	”	”	”	”	8 caronades de 30	1843
La Thisbe	1828-30	Rochefort	”	”	”	”	”	En 1837.	1842
La Boussole	1830-33	Cherbourg	”	”	”	”	”	24 canons obusiers de 30.	1849
L'Alcméne	1830-34	St Servan	”	”	”	”	”	6 caronades de 18.	1853
La Sabine	1831-34	St Servan	”	”	”	”	”		1849
L'Embuscade	1832-37	St-Servan	”	”	”	”	”		1883
La Cornaline	1833-34	Lorient	”	”	”	”	”		1869
Le Berceau	1833-34	Lorient	”	”	”	”	”		1846
La Bayonnaise	1843-46	Cherbourg	”	”	”	”	”		1877
La Capricieuse	1846-49	Toulon	”	”	”	”	”		1879
La Thisbé	1847-49	Lorient	”	”	”	”	”		1894
L'Eurydice	1846-49	Cherbourg	”	”	”	”	”		1889
La Constantine	1846-51	Rochefort	”	”	”	”	”		1865
La Sérieuse	1846-48	Brest	”	”	”	”	”		1871
La Cornélie	1849-58	Toulon	”	”	”	”	”		1909
La Favorite	1849-70	Rochefort	”	”	”	”	”		1893
La Cordelière	1850-58	Lorient	”	”	”	”	”		1876
La Jeanne Hachette	1850	Toulon	”	”	”	”	”		Construction abandonnée

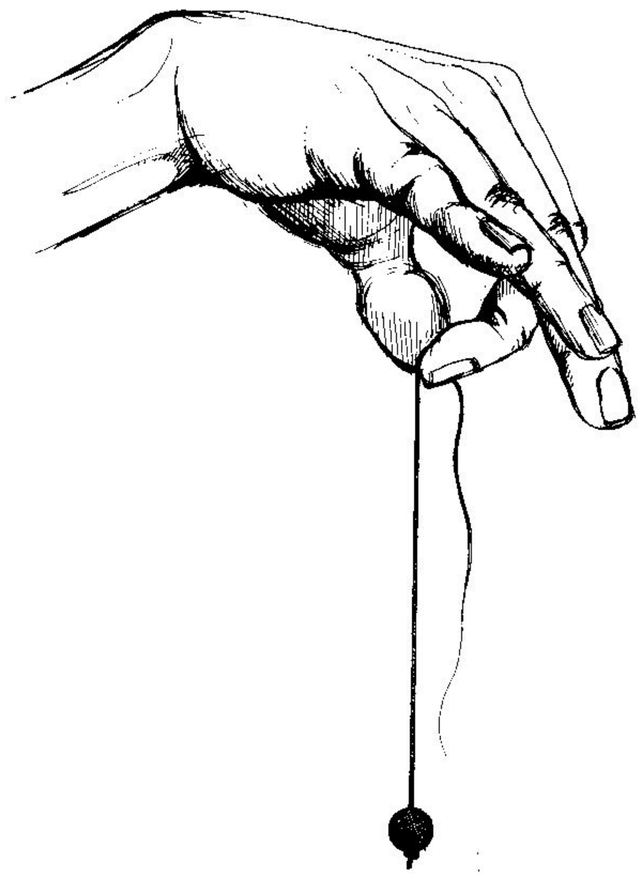
CORVETTES DE 24 (sans gaillards à batterie barbette)

La Créole	1827-29	Cherbourg	Leroux	39,00	9,70	5,55	7,52	20 caronades de 30	1845
La Blonde	1828-32	St Servan	”	”	”	”	”	4 canons 18 courts	1849
La Nayade	1828-30	Lorient	Campaignac	”	”	”	”	En 1837 remplacement des	1851
La Brillante	1828-30	Toulon	”	”	”	”	”	canons par autant de canons	1857
La Danaïde	1830-32	Toulon	”	”	”	”	”	obusiers de 30	1857
La Favorite	1827-29	Toulon	”	”	”	”	”		1844

CORVETTES - AVISOS DE 18

L'Isis	1822-23	Cherbourg	P. Ozanne	33,96	8,44	4.60	450	16 caronades de 18	1833
La Sylphide	1822-23	Lorient	”	”	”	”	”	2 canons 8 long	1829
La Bayonnaise	1824-25	Cherbourg	”	”	”	”	”	En 1837 14 caronades de 18	1835
La Cornélie	1824-25	Cherbourg	”	”	”	”	”	2 canons 12 courts	1846
La Cerés	1825-26	Cherbourg	”	”	”	”	”		1840
L'Églé	1825-26	Cherbourt	”	”	”	”	”		1843
L'Orythe	1825-27	Lorient	”	”	”	”	”		1843
La Perle	1826-29	Bayonne	”	”	”	”	”		1869
La Niobé	1826	Cherbourg	”	”	”	”	”		construction abandonnée

* Par rapport à l'armement d'origine (1824) l'on constate que le nouvel armement de 1837 ramène à 30 le nombre de bouches à feu des corvettes de 32 et à 16 celui des bouches à feu des corvettes de 18.
** Les longueurs sont prises au niveau du pont de râblure en râblure, les autres dimensions comme à l'habitude.



Divers modèles de corvettes au musée de la Marine

Dans les collections du musée, il n'existe pas de modèle de corvettes de l'Ancien Régime. Mais huit modèles datant de la Restauration illustrent ce type de bâtiment ; je donne ici les photos de six d'entre-eux s'ajoutant aux nombreuses photos de La Créole.

★

★ ★

La Bayadère. *C'est le modèle le plus ancien, la corvette ayant été construite à Rochefort en 1811, donc sur les plans de* La Victorieuse, *cette corvette terminera sa carrière en 1833. Son modèle limité à la coque est d'une excellente exécution et démontre la valeur pédagogique et artistique d'une simple coque.*

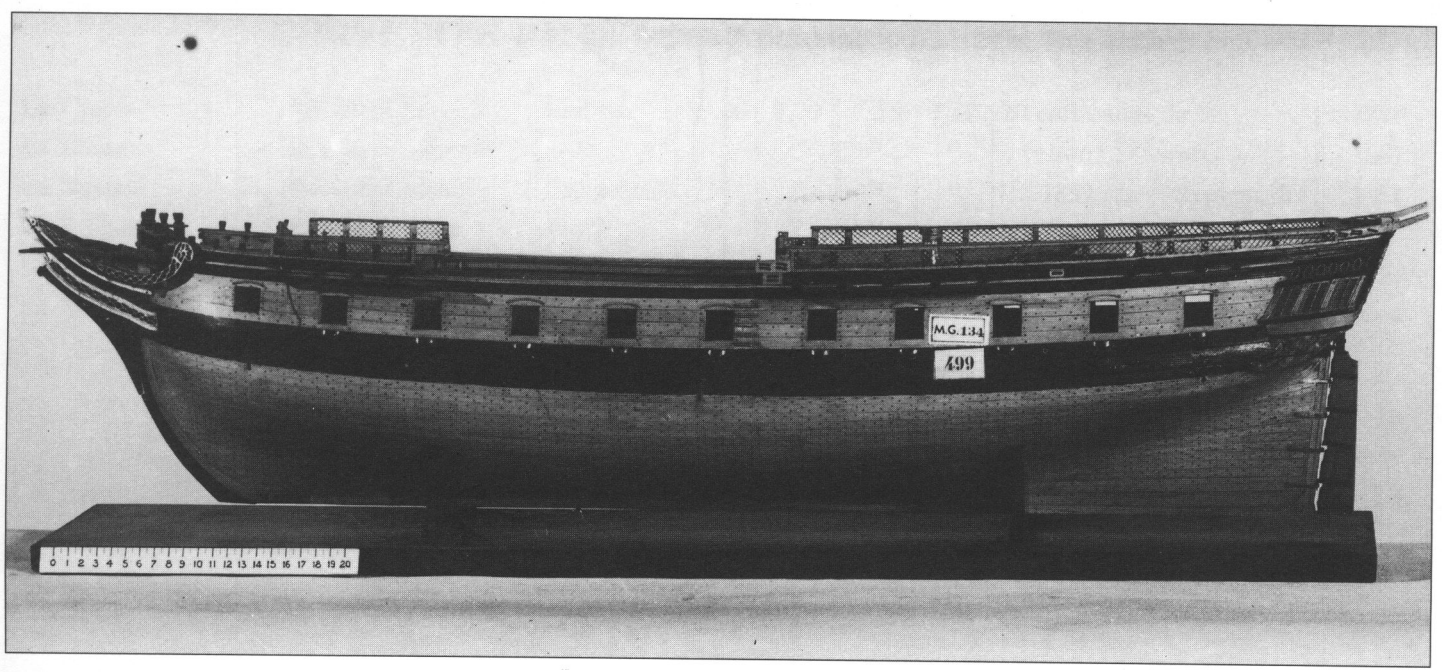
La corvette est percée de 11 sabords, celui de l'avant n'étant pas armé, sauf pour le tir en chasse. Ceci me surprend quelque peu, car l'armement de La Bayadère *est entièrement constitué de caronades de 24 bouches à feu inaptes au tir en chasse. Tous les sabords sont surmontés d'une tringle en arc de cercle destinée à détourner les eaux de ruissellement du sabord. L'absence de croissant pour « brague en ceinture » permet de dater l'exécution de ce modèle, postérieurement à 1825, date à laquelle a été adoptée réglementairement l'installation de la brague sur crampes.*

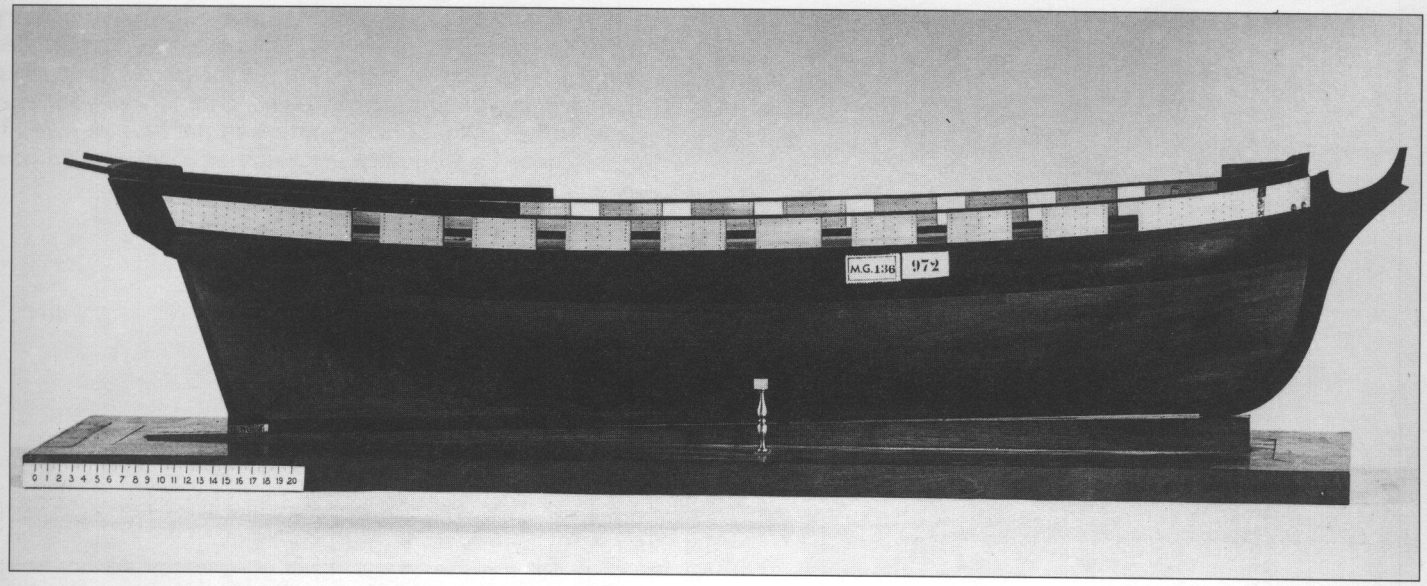
Sur bâbord cette coque est ouvrante, ceci permettant de voir les emménagements. Et sur ce modèle, il avait été installé une partie de la mâture basse, pour effectuer une démonstration des manœuvres nécessaires pour parer le chouquet du grand mât et mettre en place, la plate-forme de hune sur les longis et traversins. Cette présentation a été supprimée, malgré son intérêt didactique.

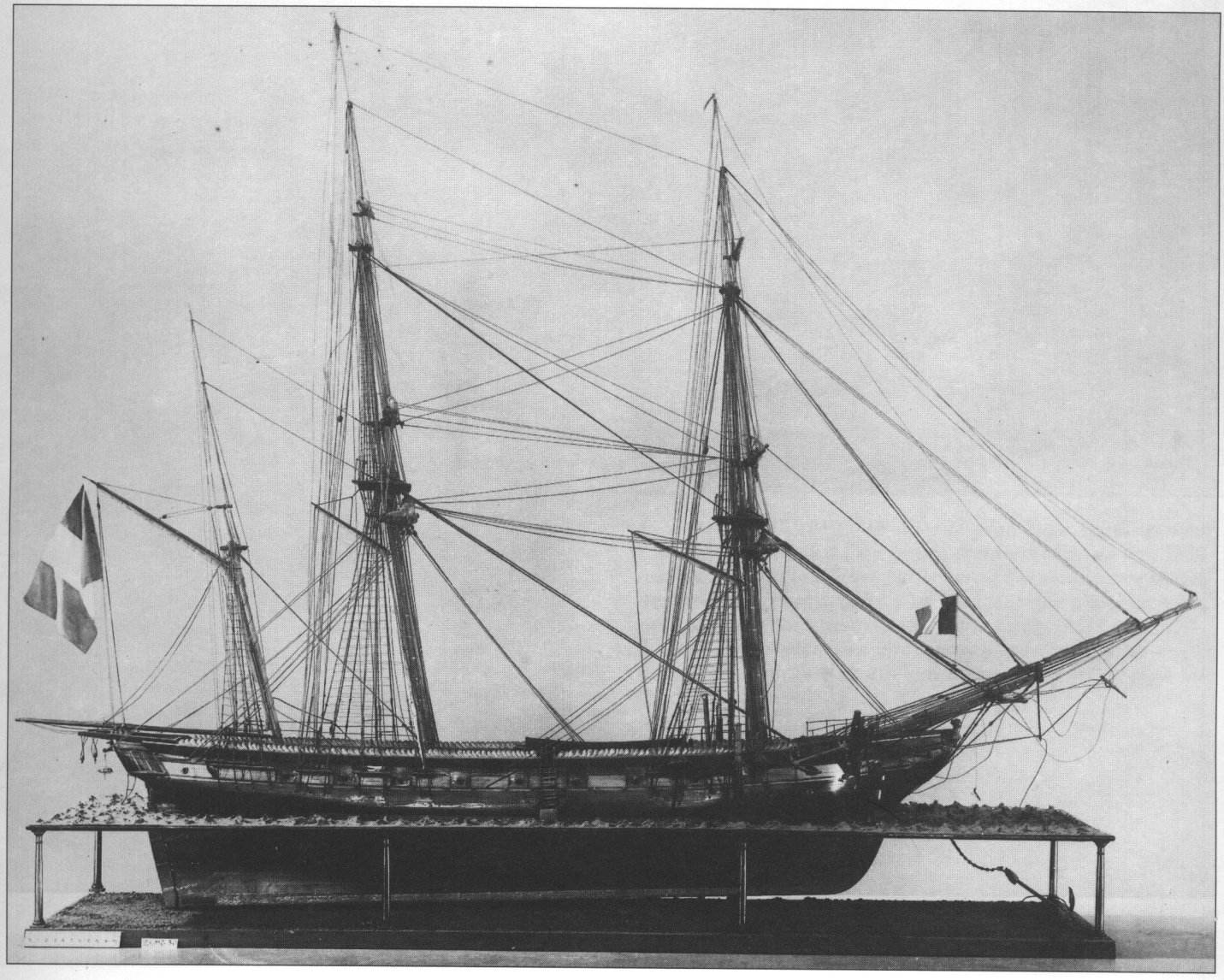
La Diligente. *Ce modèle de la coque a probablement été réalisé à la suite de l'adoption du plan de cette corvette comme plan type des corvettes-avisos, armées de 16 caronades de 18 et 2 canons de 8 livres. Je rappelle que les plans de la Diligente avaient été conçus par l'ingénieur Pierre Ozanne, et que cette corvette fut construite à Brest en 1801, son armement d'origine était de 20 bouches à feu (14 canons de 6 et 6 caronades anglaises de 12). Malgré ses évidentes qualités,* La Diligente *ne fut reconnue que tardivement, grâce au baron Tupinier qui en fit adopter le plan en 1822.*

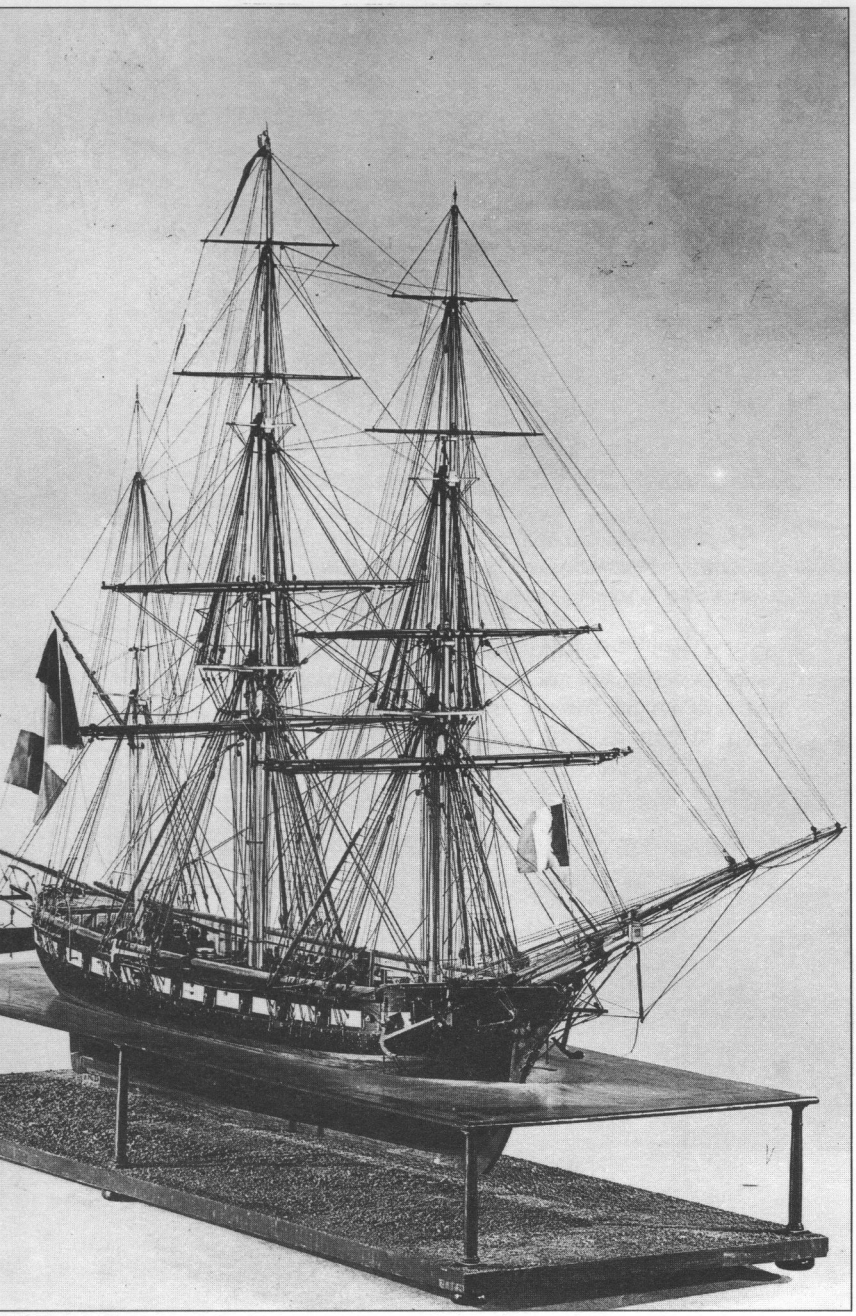
L'Églé. *Corvette-aviso construite à Cherbourg, mise à l'eau en juin 1826, complète le modèle de la coque de la Diligente en permettant de juger du gréement de ces petits bâtiments, également dénommés* corvette à mâtereau, *caractérisés par l'absence de voile carrée sur l'artimon. Je signale que l'appellation « trois-mâts barque » est justifiée par la même voilure du mât d'artimon dite en barque. Ceci étant une formule en quelque sorte intermédiaire entre un gréement en brick ou en senault et l'habituel gréement à trois mâts. J'attire votre attention sur les cornes des basses voiles d'étai, disposition tendant à se généraliser dans les années 1820-1830. L'on remarquera le vibord surmonté par les hamacs, formant le cas échéant une défense contre la mousqueterie et même la mitraille.*

Ce modèle est présenté avec une « mise en scène », pouvant prêter à quelques critiques, mais sans que son intérêt soit mis en cause.



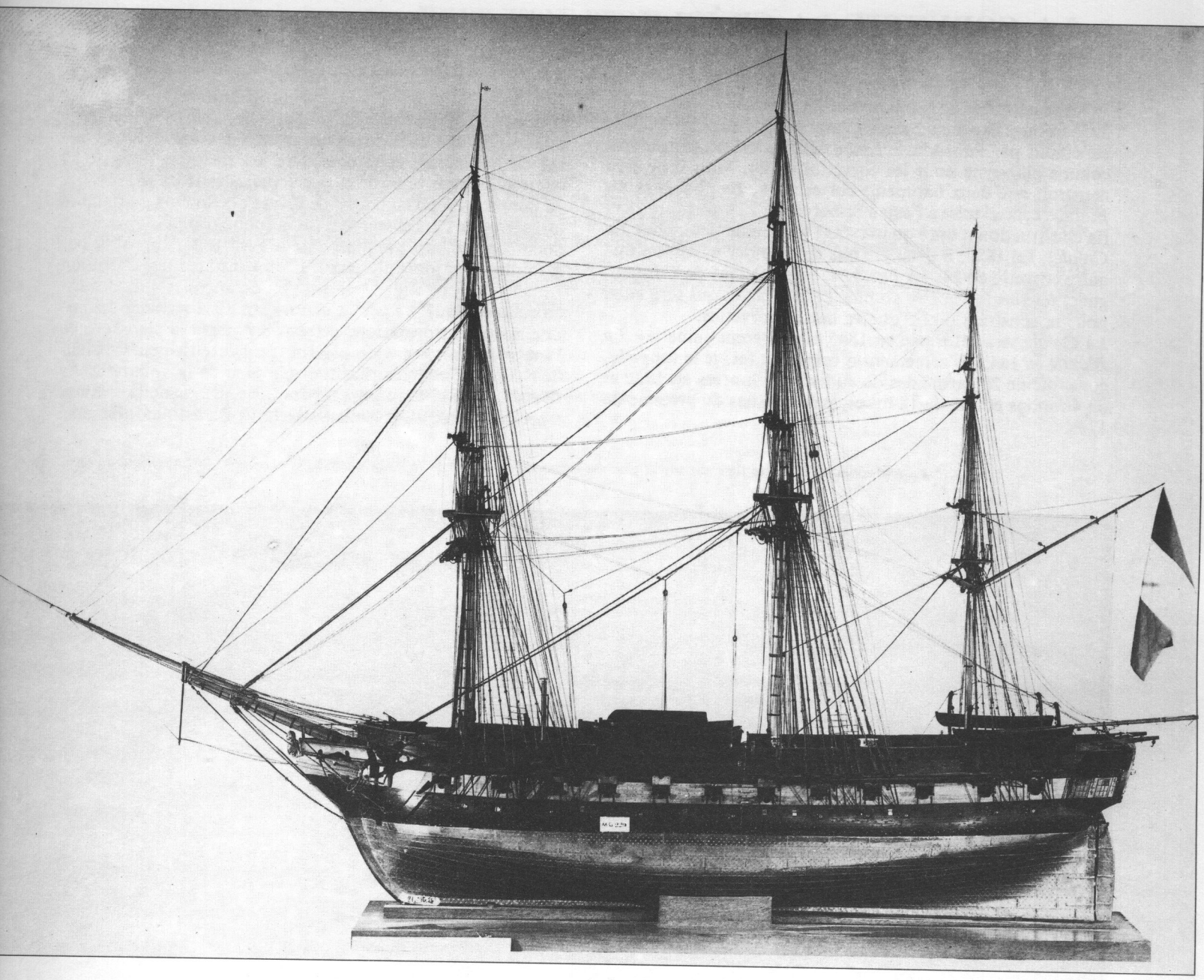

M.G.136 972





La Bergère. *Corvette de 20 bouches à feu (caronades de 24) construite à Toulon en 1832-1833. Mais figurant sur l'état annuel de la marine comme corvette-aviso de 18 bouches à feu. Malgré l'adoption de plans types, il est également construit en 1828-1830 à Bayonne* La Camille *et en 1834-1838 à St-Servan* La Coquette. *Peut-être envisageait-on d'adopter une nouvelle espèce de corvette ?*





L'Ariane. *Corvette de 32 sur plan type de l'ingénieur Leroux, construite à Cherbourg et mise à l'eau en mai 1830. Malgré les critiques faites par le baron Tupinier sur ce modèle de bâtiment, plus proche d'une frégate que d'une corvette, nous en construirons une vingtaine, entre 1827 et 1850. L'examen du plan des emménagements permet de mieux apprécier ce modèle dont l'exécution est du même style que celui de* La Créole.

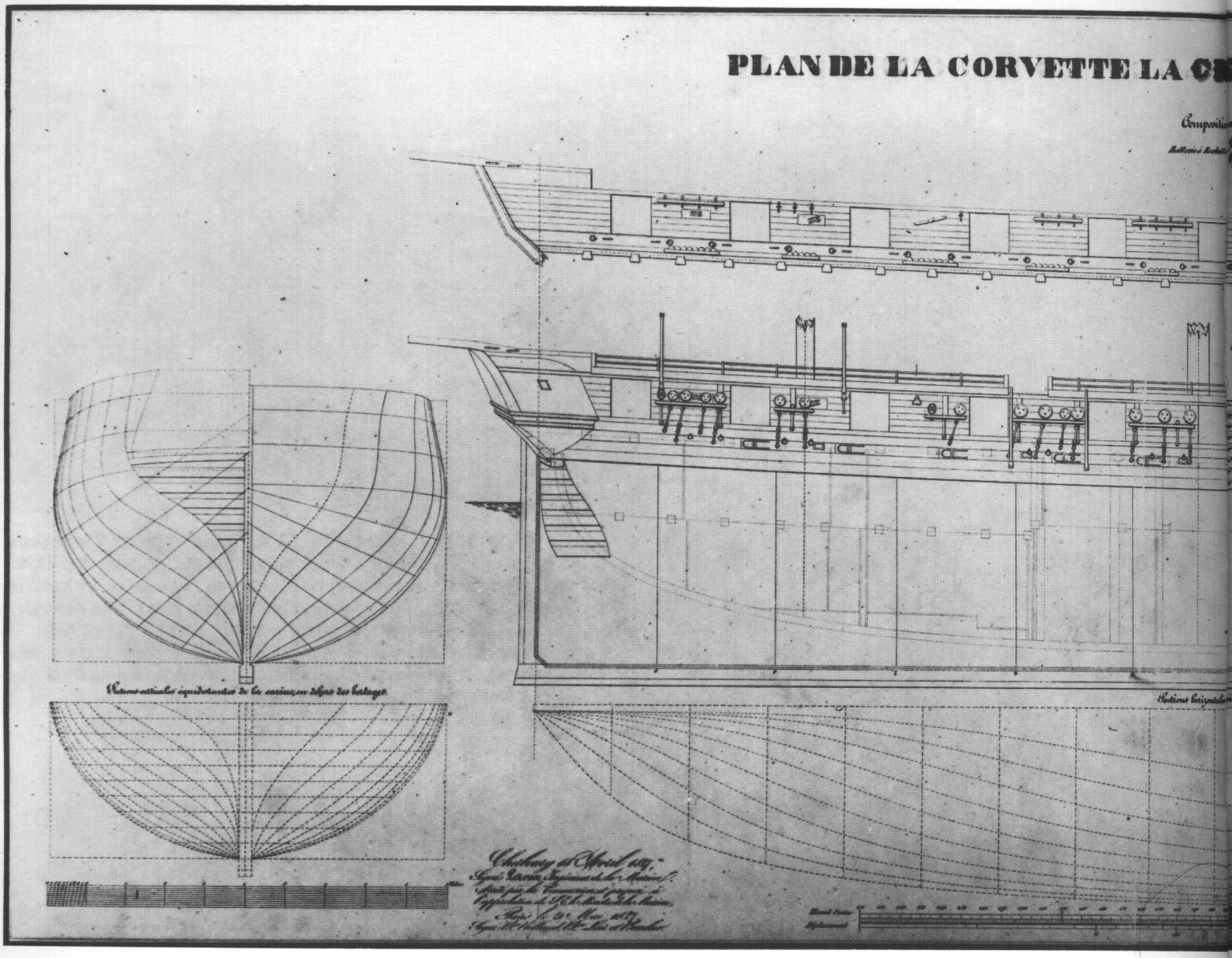
La Naïade. *Corvette de 24 sur plan type de l'ingénieur Campaignac, construite à Lorient, mise à l'eau en mai 1830. Ce modèle est un exemple de corvette à poupe ronde. Il en sera réalisé quatre de 1827 à 1830. Et sous le Second Empire nous disposons encore de deux de ces corvettes.*

LA CORVETTE LA CRÉOLE 1827-1845

Premier bâtiment de cette espèce, *La Créole* a été construite à Cherbourg et mise à l'eau le 5 mai 1829. Les plans avaient été établis par Paul-Marie Leroux (1786-1853)*, considérés comme plan-type pour les corvettes de 24. Mais il ne sera construit que deux bâtiments sur ce plan, *La Créole* et *La Blonde*, celle-ci mise à l'eau à St-Servan le 12 septembre 1832 (la construction a duré quatre ans ! au lieu de deux pour *La Créole*). En 1827, il avait été mis en chantier à Toulon une autre corvette de 24, *La Favorite*, sur les plans de Campaignac, retenus également comme plan-type, et qui sera suivi pour la construction de quatre autres corvettes.
La Créole sera réformée en 1845 et sa « sœur jumelle » *La Blonde* en 1849. L'armement d'origine étant, je le rappelle, constitué de 20 caronades de 30 livres, adoptées en 1820 et de 4 canons courts de 18 livres, pièces issues du système de 1786.

En 1837, ces canons sont remplacés par des canons-obusiers de 30 du système Paixhans que *La Créole* utilisera lors de l'expédition du Mexique en 1838.
Avec sa batterie entièrement découverte, formule dite en barbette caractérisant le manque de protection efficace pour les hommes, *La Créole* ne peut se confondre avec la frégate, retenons qu'il s'agit de la différence essentielle entre les deux espèces de bâtiments, et je considère les corvettes dites de 32 comme un type bâtard, et peu représentatif de la corvette.
Je donne les reproductions de divers documents graphiques utilisés pour l'établissement de la monographie, d'abord le document de base ; le plan daté d'avril 1827, approuvé par le ministre un mois plus tard. L'on constate que la mention « plan type » ne figure pas sur ce document, contrairement aux autres plans. Le plan d'arrimage n'est donné que comme une simple information, cette pièce porte la signature de l'ingénieur Leroux. Complétant très heureusement les plans de l'album du Génie maritime, le plan de la voilure de *La Créole*, celui-ci accompagné des proportions de la mâture, a permis l'étude du gréement avec toute l'exactitude désirable.

* La reproduction du texte figurant sur la planche consacrée à la Créole, n'étant guère lisible, en voici la transcription exacte.



DIMENSIONS PRINCIPALES

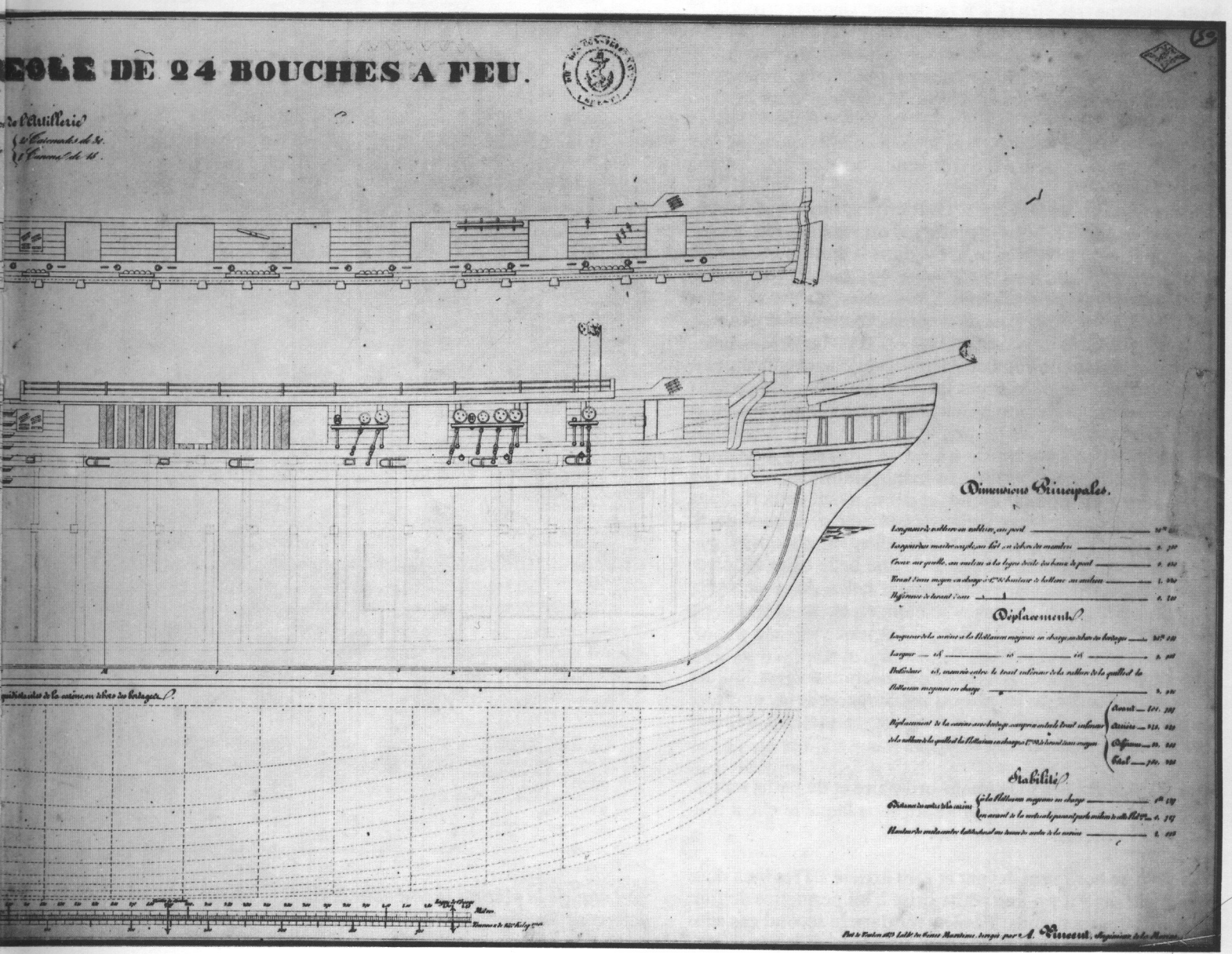
Longueur de râblure en râblure au pont		38,220 m
Largeur au maître-couple au fort en dehors des membres		9,700
Creux sur quille au milieu à la ligne droite des baux de pont		5,150
Tirant d'eau moyen en charge à 1,80 m de hauteur de batterie au milieu		4,330
Différence de tirant d'eau		0,400

Déplacement

Longueur de la carène à la flottaison moyenne en charge en dehors des bordages		38,080
Largeur de la carène à la flottaison moyenne en charge en dehors des bordages		9,916
Profondeur de la carène mesurée entre le trait inférieur de la râblure de la quille et la flottaison moyenne en charge		3,910
Déplacement de la carène avec bordage comprise entre le trait inférieur de la râblure de la quille et la flottaison en charge à 4,35 m de tirant d'eau moyen.	Avant	401,797
	Arrière	348,529
	Différence	53,268
	Total	750,326 tx

Stabilité

Distance du centre à la flottaison moyenne en charge		1,437
de la carène en avant à la verticale passant par le milieu de cette flottaison		0,717
Hauteur du métacentre latitudinal au-dessus du centre de carène		2,815



Enfin, l'existence du modèle d'époque de *La Créole* dans les collections du musée de la Marine permettait l'étude de détails ne pouvant figurer sur les documents graphiques.

Il est intéressant de connaître les qualités de *La Créole*, j'ai donc recherché ses devis « retour de campagne », à défaut de devis la concernant, j'ai disposé de plusieurs devis de *La Blonde* construite sur les mêmes plans, ces devis sont conservés aux archives du port de Rochefort (2 G² 48 pièces 329 - 330 - 331). Cette corvette mise en chantier à St-Servan en 1830 sous le nom de *Jeanne Hachette*, fut lancée en septembre 1832 avec le nom de *Blonde*.

Mais venons-en aux « renseignements recueillis par le commandant du bâtiment » figurant dans le devis.

★

EXTRAITS DEVIS RETOUR DE CAMPAGNE

Qualités de gouverner : Sur le largue et le vent arrière, la corvette gouverne très bien et très facilement, depuis surtout que la tamisaille en fer a été établie. Au plus près lorsque la brise est molle, il faut toujours avoir un peu de barre dessous ; c'est d'après cela que j'ai fait autant que possible augmenter le perroquet de fougue qui a été confectionné à bord.

Port de la voile : Elle porte très bien la voile et elle n'incline un peu qu'autant que ses vivres sont à leur terme.

Des mouvements de tangage : Assez forts et surtout assez secs pour faire craindre, pour la mâture si on voulait tenir la voilure que le temps comporte, c'est dans le but de les rendre plus doux, ce à quoi on est parvenu, que mon prédécesseur a fait descendre dans la cale les 2 caronades de l'avant et que j'ai fait retirer la salaison de dessous la soute aux voiles.

Des mouvements de roulis : Aussitôt qu'elle prend un peu de largue, elle roule, mais ses mouvements sont assez réguliers et assez doux pour ne point fatiguer ni la mâture, ni le bâtiment.

Marche au plus près : Depuis que je suis à bord, le plus qu'elle ait emporté a été de neuf nœuds et demi, ayant deux ris dans les huniers, belle et forte brise très régulière, la mer dure. En temps ordinaire avec toutes ses voiles du plus près, elle a été facilement à huit nœuds avec une belle brise à porter les perroquets et la mer passablement belle. Avec de petits temps elle n'a pas autant d'avantages et sa marche est ordinaire.

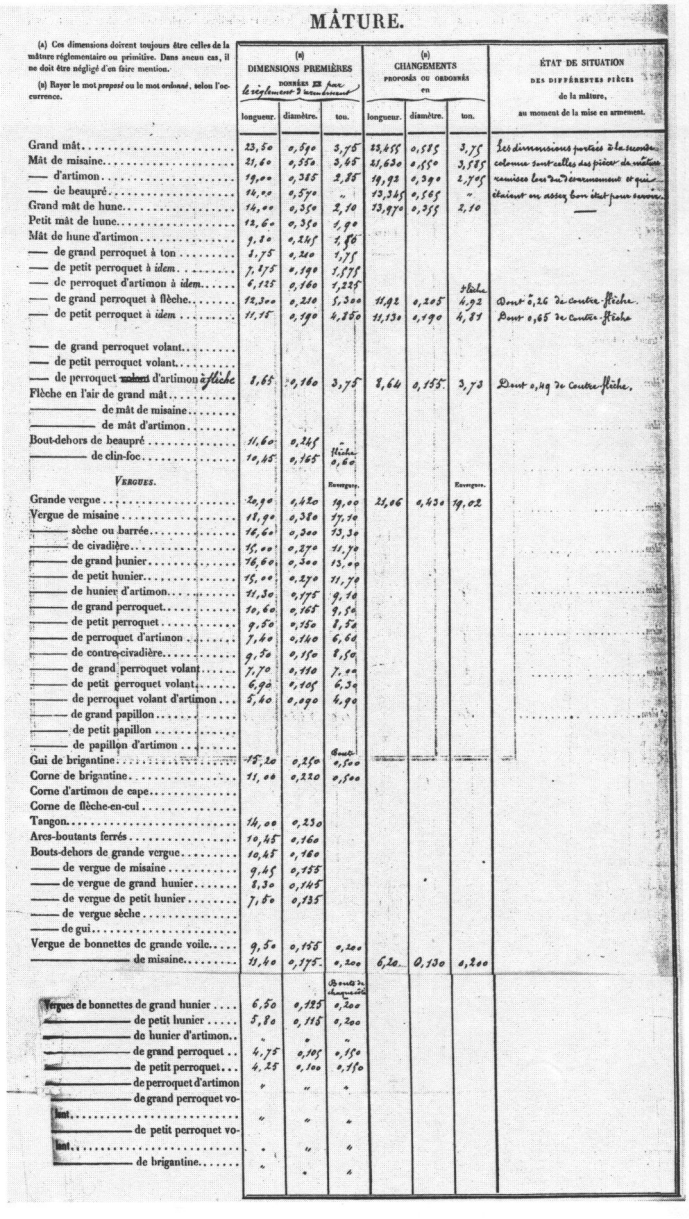
Marche vent largue : Toutes voiles portantes c'est l'allure sous laquelle elle a le plus d'avantage, elle a emporté 11 nœuds et demi avec une belle brise permettant de tenir les perroquets et la mer très belle.

Marche vent arrière : De temps ordinaire et de petits temps, fort peu avantageuse ; c'est l'allure sous laquelle elle a toujours eu la moins belle marche.

Virement de bord vent devant et vent arrière : Très bien dans le premier cas s'il y a une petite brise à lui permettre de filer au moins quatre nœuds. Facilement dans le second cas sans trop perdre en raison de la longueur de la corvette.

Comparaison de la marche : Je n'ai navigué qu'isolément, j'ai été cependant à même de faire souvent la remarque qu'elle était très *journalière* et qu'elle passait d'une belle marche à une fort ordinaire sans qu'il n'ait été possible d'en déterminer la cause. La faute en est qu'il est impossible de connaître à la mer les différences de tirant d'eau.
Un autre devis confirme ces observations indiquant notamment pour la marche au plus près par forte brise à veiller les perroquets et la mer belle, un sillage de 9 nœuds 1/2 et par brise faible une marche médiocre. Sur l'allure largue un sillage de 11 nœuds 8/10e ayant les basses voiles, deux ris aux huniers, les perroquets serrés, la mer très houleuse. Sur l'allure vent arrière, marche fort ordinaire lorsqu'il vente peu, dès qu'elle fraîchit elle devient avantageuse 10 nœuds sous sa misaine le ris pris, le grand hunier au bas ris.

★



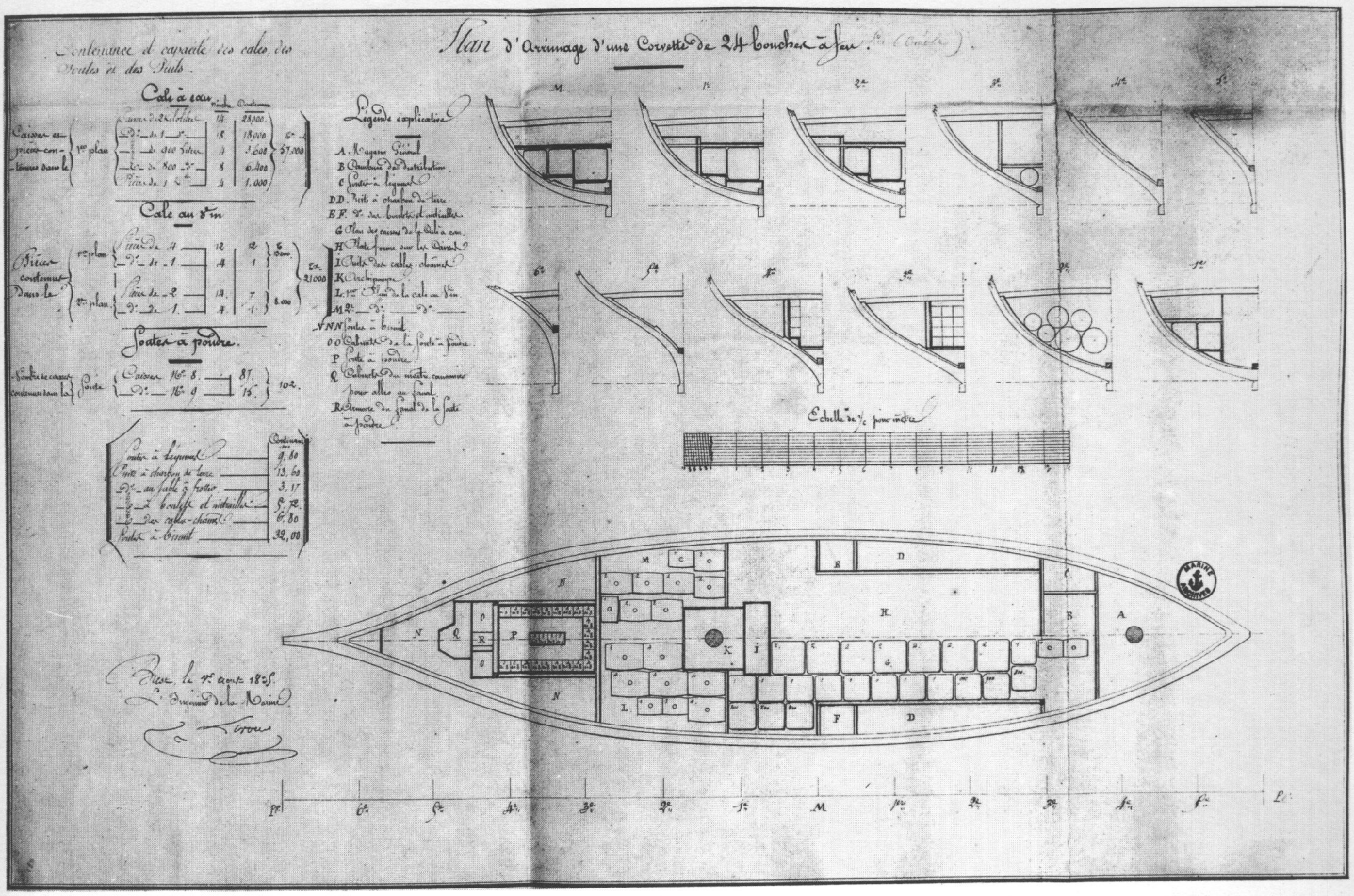
MÂTURE.

(a) Ces dimensions doivent toujours être celles de la mâture réglementaire ou primitive. Dans aucun cas, il ne doit être négligé d'en faire mention.

(b) Rayer le mot *proposé* ou le mot *ordonné*, selon l'occurrence.

	(a) DIMENSIONS PREMIÈRES données par le règlement ou primitives			(b) CHANGEMENTS PROPOSÉS OU ORDONNÉS en			ÉTAT DE SITUATION DES DIFFÉRENTES PIÈCES de la mâture, au moment de la mise en armement.
	longueur.	diamètre.	ton.	longueur.	diamètre.	ton.	
Grand mât	23,50	0,690	3,75	23,655	0,585	3,75	Les dimensions portées à la nouvelle colonne sont celles des pièces de mâture remises lors du désarmement et qui étaient en assez bon état pour servir.
Mât de misaine	21,60	0,550	3,65	21,630	0,550	3,585	
— d'artimon	19,00	0,385	2,85	19,92	0,390	2,705	
— de beaupré	18,00	0,570	"	13,345	0,565	"	
Grand mât de hune	14,00	0,350	2,10	13,970	0,355	2,10	
Petit mât de hune	13,60	0,350	1,90				
Mât de hune d'artimon	9,20	0,245	1,86				
— de grand perroquet à ton	2,75	0,20	1,75				
— de petit perroquet à *idem*	7,175	0,190	1,575				
— de perroquet d'artimon à *idem*	6,125	0,160	1,225			Idem.	
— de grand perroquet à flèche	12,300	0,210	5,300	11,92	0,205	4,92	Dont 0,26 de contre-flèche.
— de petit perroquet à *idem*	11,15	0,190	4,350	11,130	0,190	4,87	Dont 0,65 de contre-flèche
— de grand perroquet volant							
— de petit perroquet volant							
— de perroquet ~~volant~~ d'artimon à flèche	8,65	0,180	3,75	8,64	0,155	3,73	Dont 0,49 de contre-flèche.
Flèche en l'air de grand mât							
— de mât de misaine							
— de mât d'artimon							
Bout-dehors de beaupré	11,60	0,245	"				
— de clin-foc	10,45	0,165	Flèche 0,60				
VERGUES.			Ecrevges.			Ecrevges.	
Grande vergue	20,90	0,420	19,00	21,06	0,430	19,02	
Vergue de misaine	18,90	0,380	17,10				
— sèche ou barrée	16,60	0,300	13,30				
— de civadière	15,00	0,270	11,70				
— de grand hunier	16,60	0,300	13,09				
— de petit hunier	15,00	0,270	11,70				
— de hunier d'artimon	11,30	0,175	9,18				
— de grand perroquet	10,60	0,165	9,54				
— de petit perroquet	9,50	0,150	8,50				
— de perroquet d'artimon	7,60	0,140	6,64				
— de contre-civadière	9,50	0,150	8,50				
— de grand perroquet volant	7,70	0,110	7,00				
— de petit perroquet volant	6,90	0,105	6,34				
— de perroquet volant d'artimon	5,60	0,090	4,90				
— de grand papillon							
— de petit papillon							
— de papillon d'artimon							
Gui de brigantine	15,20	0,250	Bout 0,500				
Corne de brigantine	11,00	0,220	0,500				
Corne d'artimon de cape							
Corne de flèche-en-cul							
Tangon	14,00	0,230					
Arcs-boutants ferrés	10,45	0,160					
Bouts-dehors de grande vergue	10,45	0,160					
— de vergue de misaine	9,45	0,155					
— de vergue de grand hunier	8,30	0,145					
— de vergue de petit hunier	7,80	0,135					
— de vergue sèche							
— de gui							
Vergue de bonnettes de grande voile	9,50	0,155	0,200				
— de misaine	11,40	0,175	0,200	6,20	0,130	0,200	
Vergues de bonnettes de grand hunier	6,50	0,125	Bouts de bonnettes 0,200				
— de petit hunier	5,80	0,115	0,200				
— de hunier d'artimon	"	"	"				
— de grand perroquet	4,75	0,105	0,150				
— de petit perroquet	4,25	0,100	0,150				
— de perroquet d'artimon	"	"	"				
— de grand perroquet volant	"	"	"				
— de petit perroquet volant	"	"	"				
— de brigantine	"	"	"				

Cet état de la mâture figure dans les devis de retour de campagne de La Blonde, *ces données numériques complètent le plan de voilure.*



Ce plan concerne La Créole, *il nous permet d'apprécier l'arrimage avec les caisses à eau en fer, les plus importantes contiennent 4 000 litres, l'arrimage de la Créole comporte des caisses de 2 000 - 1 000 - 900 - 800 litres. De forme cubique réalisées en tôle de fer, les caisses sont recouvertes intérieurement d'un vernis protecteur (mais n'empêchant pas la formation d'un sédiment) extérieurement elles sont enduites et peintes. Elles ont deux ouvertures, l'une assez grande pour permettre à un homme de s'y introduire pour le nettoyage et l'entretien, l'autre beaucoup plus petite pour mettre ou tirer l'eau.*

Des planches ou lattes doivent séparer les caisses et elles ne doivent pas toucher le vaigrage ni la plate-forme établie à fond de cale.

Pour le vin l'on continue à utiliser les habituelles futailles. Les poudres sont contenues dans des caisses en cuivre.

Sur ce plan en avant le magasin général pour diverses fournitures, à la suite la cambuse de distribution et une soute pour les légumes secs. La cale à eau, flanquée de soutes pour le charbon de terre terminées par des soutes pour les projectiles. L'archipompe est précédée du puits aux chaînes. Ensuite la cale au vin. La soute aux poudres entourée par les soutes aux biscuits.

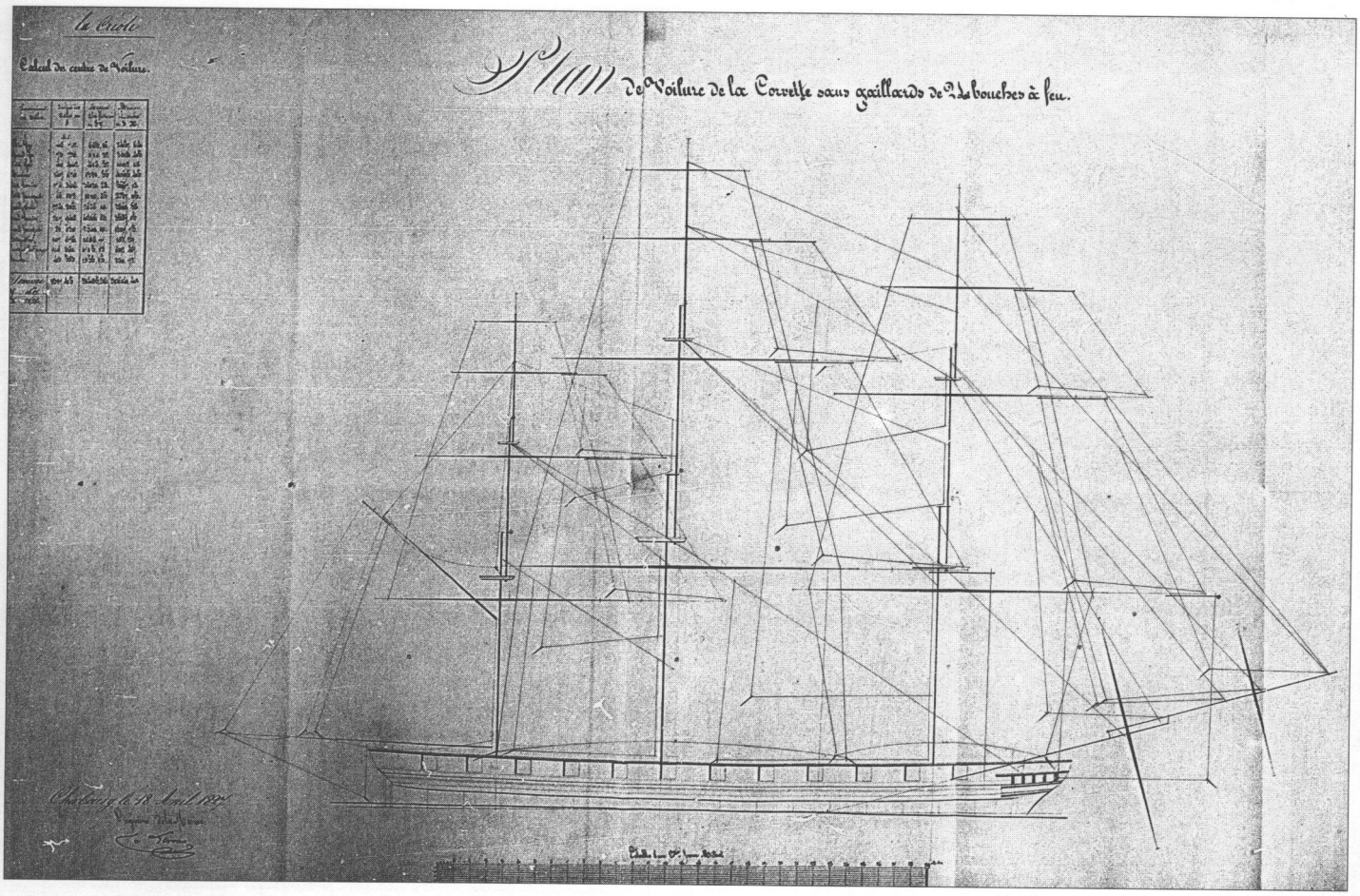
Ces devis ont été rédigés dans les années 1840, à la suite de campagnes lointaines.

L'on peut en conclure que la corvette conçue par P. Leroux, à l'époque ingénieur de 3e classe, était un bon bâtiment justifiant de la réputation de cet ingénieur qui donna également les plans pour les corvettes de 32 et avait déjà donné en 1824, le plan type « Dryade » pour les frégates de 1er rang et ultérieurement en 1829 ceux de « L'Alceste » pour les frégates de 2e rang. Cet ingénieur était le gendre du baron Sané.

* Leroux Paul Marie né à Aunay, Calvados le 6 octobre 1786.

Sorti de Polytechnique. Élève du Génie maritime	30 juin 1808
Élève admis	1er mars 1810
Sous-ingénieur 2e classe	11 janvier 1811
Sous-ingénieur 1re classe	1er juillet 1818
Ingénieur 3e classe	1er janvier 1826
Ingénieur 2e classe	1er juillet 1850
Ingénieur 1re classe	1er janvier 1834
Directeur des Constructions 2e	2 décembre 1842
Directeur des Constructions 1er	15 janvier 1846
Inspecteur Général du Génie maritime	30 décembre 1850

Décédé le 31 mai 1853.



Ce plan de la voilure a été suivi à la réserve des vergues de civadière et contre-civadière ne figurant pas sur le modèle. Cependant ces éléments de mâture figurent sur la planche 12. Ce document montre deux voiles peu courantes : la bonnette de brigantine et surtout une bonnette de sous-gui.

L'EXPÉDITION DU MEXIQUE
1838

Des différends d'ordre politique et commerciaux, amenèrent le gouvernement de Louis-Philippe à engager une action militaire contre le Mexique dès l'année 1837, action consistant tout d'abord à effectuer le blocus de la ville de Veracruz au sud du golfe du Mexique. Le peu d'efficacité du blocus incite à envoyer, en 1858, une petite division composée de 3 frégates - 1 corvette - 2 bombardes et 2 navires à vapeur, afin d'effectuer une attaque en règle du fort de *St-Jean d'Ulloa* situé en face de *Veracruz* à moins d'un kilomètre de distance. Cette forteresse réduite, la ville se trouverait privée de toute défense sur le front de mer (voir carte). Le commandement de la division fut confié au contre-amiral *Charles Baudin*, et je crois que le rapport de cette officier général permet de suivre très exactement le déroulement des opérations.

Cette opération est un réel succès, cas exceptionnel d'une force navale, obtenant par le feu de son artillerie la reddition d'une forteresse aussi importante que St-Jean d'Ulloa. Mais il faut tenir compte de l'incapacité des canonniers mexicains, permettant à nos bâtiments de s'embosser avantageusement pour utiliser leur artillerie, et ensuite ces artilleurs toujours incapables de pratiquer un tir efficace contre des bâtiments de faible échantillon, donc particulièrement vulnérables. Par ailleurs, les circonstances météorologiques furent très favorables surtout à cette saison, il faut ajouter que la présence de nombreux récifs, rendait les manœuvres fort dangereuses, d'autant qu'il n'existait pas de cartes de la région.

La deuxième phase des opérations est consécutive au désaveu par le gouvernement mexicain de la capitulation conclue par le général Rincon, remplacé par le général Santa Anna, et la déclaration de guerre faite à la France le 30 novembre 1838.

Ceci va entraîner le contre-amiral Baudin à effectuer un débarquement afin de s'emparer des forts flanquant la ville à l'est et à l'ouest et capturer le général Santa Anna.

Le résultat de cette opération fut aussi heureux que l'on pouvait l'espérer, si le général en chef ne fut pas capturé, son adjoint et son état-major le furent, 80 canons ayant été encloués*, donc rendus inutilisables et une partie des fortifications ruinée ainsi que les casernes. Mais il n'était pas possible d'occuper la ville, nos moyens en hommes et matériel ne permettait que ce coup de main.

Une cinquantaine d'hommes furent tués par fait de guerre, mais la fièvre jaune nous coûta beaucoup plus.

Bref, nous nous contenterons d'occuper la forteresse, en réduisant l'importance de la division. Et à la suite de la paix signée en mars 1839, St-Jean d'Ulloa fut remis aux Mexicains.

* L'enclouage consiste à introduire à force un grand clou carré, ayant la tête et le corps en acier trempé dans la lumière du canon et à le casser net au ras de la lumière. Enfin, si cela est possible à l'aide d'un refouloir on recourbe et rive en dedans l'extrémité inférieure du clou, dont la tige doit être recuite dans sa partie basse pour faciliter cette dernière opération.

RAPPORT DU CONTRE-AMIRAL BAUDIN

« C'était le 27 novembre à midi qu'expirait le dernier délai que j'avais accordé au Gouvernement mexicain ; j'avais signifié à son plénipotentiaire que si, ce jour-là, je n'avais pas une réponse satisfaisante aux demandes de la France, je recommencerais immédiatement les hostilités.

« Le 26, j'ordonnai les dispositions de combat à bord des trois frégates : *La Néréide*, capitaine Turpin ; *La Gloire*, capitaine Lainé ; *L'Iphigénie*, capitaine Parseval-Deschênes, et des deux bombardes, *Le Cyclope*, capitaine Ollivier, et *Le Vulcain*, capitaine Lefrotter.

« Le 27 au matin le temps était calme : je donnai ordre aux deux bâtiments à vapeur, *Le Météore*, capitaine Barbotin, et *Le Phaéton*, capitaine Goubin, de prendre chacun une des deux bombardes à la remorque, et de les conduire au poste d'embossage que je leur avais assigné dans l'est de la petite coupure qui sépare en deux le grand récif de la *Gallega*.

« La corvette *La Créole*, capitaine prince de Joinville, reçut ordre de se tenir en observation dans le N. *d'Ulloa*, mais sans se compromettre avec la forteresse plus que ne le permettait la portée des deux seuls obusiers longs dont elle pouvait disposer de chaque côté. A 10 heures trois quarts *La Néréide*, portant mon pavillon, reçut la remorque du navire à vapeur *Le Météore* ; et, à midi 10 minutes, je la mouillai à portée de pistolet de l'accore oriental du récif de la *Gallega*, où elle fut immédiatement embossée. Les frégates *La Gloire* et *L'Iphigénie* vinrent prendre avec une parfaite précision les postes que je leur avais assignés, la première sur l'avant, la seconde sur l'arrière de *La Néréide*.

« *Les trois frégates, ainsi embossées, beaupré sur poupe, formaient une ligne serrée, parallèle au récif ; du milieu de cette ligne, la tour des signaux, élevée sur le cavalier du bastion Saint-Crispin* de la forteresse, restait au S.-O. 50 1/2°. C'était une position avantageuse en ce qu'elle nous permettait de battre diagonalement la plus grande partie des ouvrages de la forteresse, en évitant le feu de ses fronts principaux.

« Après avoir remorqué les frégates, les navires à vapeur allèrent mouiller hors de portée de canon de la forteresse, mais en position de donner leur assistance, si elle devenait nécessaire.

« Les chaloupes des frégates armées par les équipages des bricks laissés à l'ancre, et munies chacune d'une ancre à jet et de deux grelins, furent placées à l'abri des frégates, du côté opposé au récif.

« Quelques minutes avant midi, au moment où j'allais placer *La Néréide* près le récif de la *Gallega*, un canot mexicain vint à bord en parlementaire ; il portait deux officiers chargés par le lieutenant général Manuel Rincon, commandant le département de *Veracruz*, de me remettre la réponse définitive du Gouvernement mexicain aux demandes de la France. Cette réponse ne laissait aucun espoir d'obtenir par des voies pacifiques l'honorable accommodement que j'avais été chargé de proposer au chef mexicain. Depuis un mois j'avais épuisé tous les moyens de conciliation. Il fallait recourir à la force.
« Un peu avant deux heures et demie, je renvoyai le parlementaire mexicain : et dès qu'il fut à bonne distance, hors de la direction de nos canons, je fis le signal de commencer le feu sur la forteresse.

« Jamais feu ne fut plus vif et mieux dirigé, et je n'eus dès lors d'autre soin que d'en modérer l'ardeur. De temps à autre je faisais le signal de cesser le feu, pour laisser dissiper le nuage d'épaisse fumée qui nous dérobait la vue de la forteresse. On rectifiait alors le pointage, et le feu commençait avec une vivacité nouvelle.

« Vers trois heures et demie la corvette *La Créole* parut à la voile, contournant le récif de la *Gallega* par le nord ; elle demandait par signal la permission de rallier les frégates d'attaque et de prendre part au combat.

« J'accordai cette permission : M. le prince de Joinville vint alors passer entre la frégate *La Gloire* et le récif de la *Lavandera*, et se maintint dans cette position jusqu'au coucher du soleil, combinant habilement ses bordées, de manière à canonner le bastion *Saint-Crispin* et la batterie rasante de *L'Est*. A quatre heures vingt minutes, la tour des signaux, élevée sur le cavalier de ce bastion, sauta en l'air en couvrant de ses débris le cavalier et les ouvrages environnants. Déjà deux autres explosions de magasins à poudre avaient eu lieu, l'une dans le fossé de la demi-lune, l'autre dans la batterie rasante de l'Est dont elle avait fait disparaître le corps de garde. Une quatrième explosion eut lieu vers cinq heures, et dès lors le feu des Mexicains se ralentit considérablement. Au coucher du soleil, plusieurs de leurs batteries paraissaient abandonnées, et la forteresse ne tirait plus que d'un petit nombre de pièces. Je donnai alors l'ordre à *La Créole* d'aller reprendre le mouillage de l'île Verte, et je fis remorquer *La Gloire* au large par *Le Météore*.

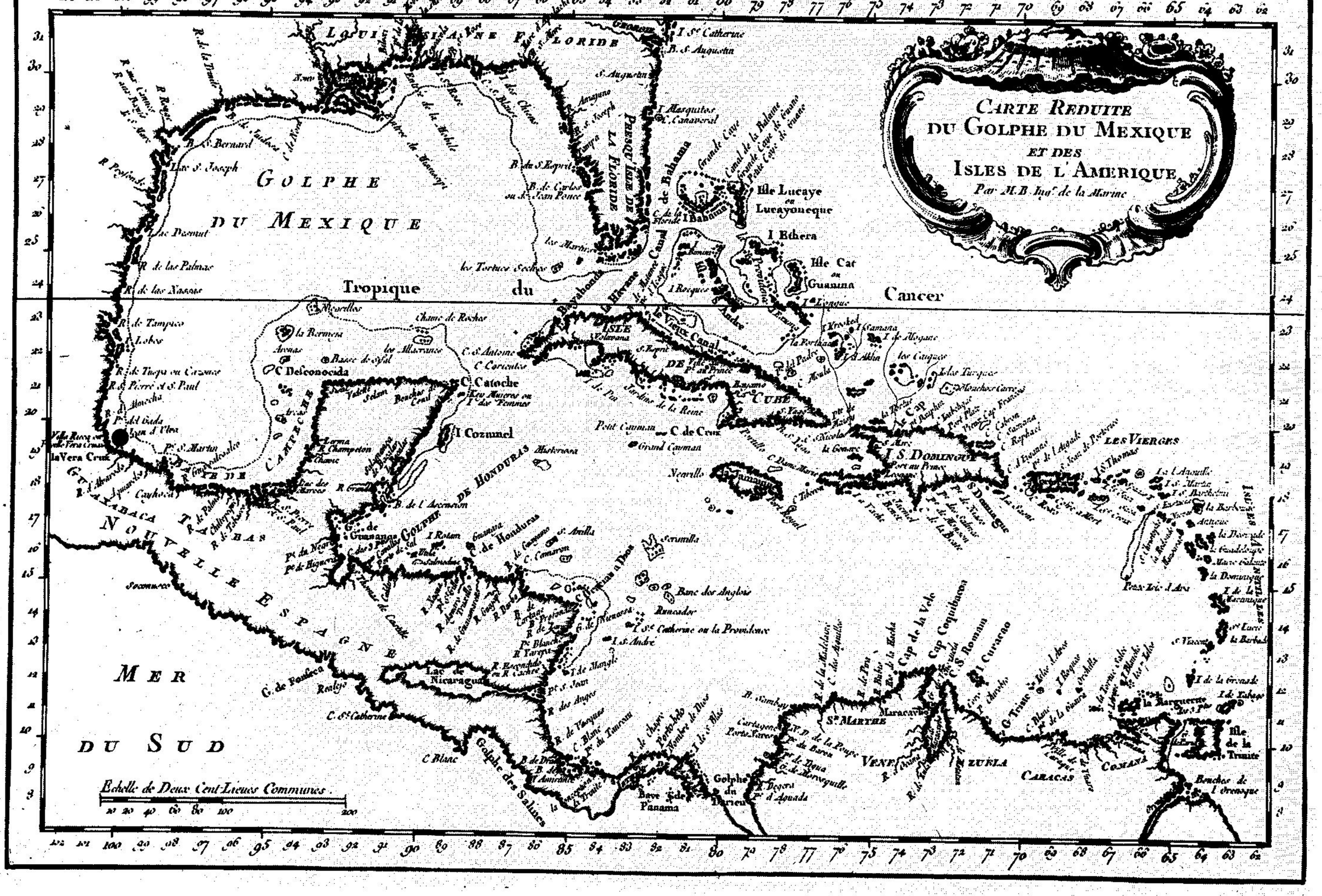
« Il importait de désencombrer notre position ; les frégates étaient mouillées sur un fond de roches aiguës, et elles se trouvaient serrées contre l'accore d'un récif dont elles ne pouvaient s'éloigner que l'une après l'autre, en sorte que le moindre vent du large qui se serait élevé pendant la nuit aurait rendu leur situation fort dangereuse.

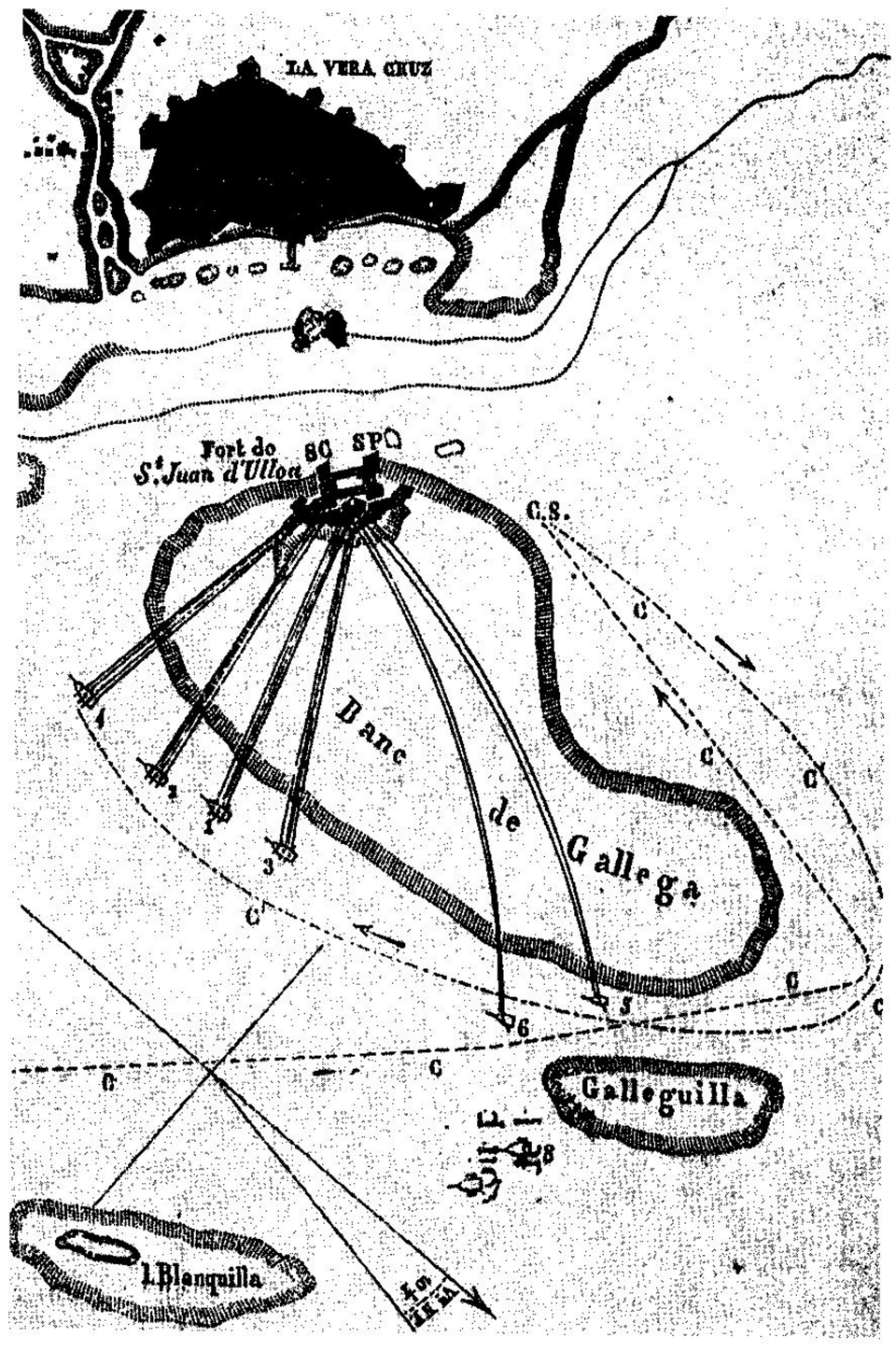
« J'ordonnai donc de cesser le feu à bord de *La Néréide* et de *L'Iphigénie*, et de faire les dispositions pour recevoir les remorques des navires à vapeur. La forteresse avait complètement cessé son feu ; les bombardes seules continuaient à tirer sur elle. A huit heures, ne voulant pas qu'elles dépensassent inutilement leurs munitions dans l'obscurité, je leur fis le signal de cesser le feu.

« Vers huit heures et demi un canot parlementaire se dirigea de la forteresse vers *La Néréide*, portant deux officiers mexicains. L'un d'eux, le colonel Manuel Rodriguez, me dit qu'il était envoyé par le maréchal de camp don Antonio Gaona, commandant la forteresse, pour me demander une suspension d'armes, afin de retirer de dessous les décombres un grand nombre de blessés qui s'y trouvaient ensevelis encore vivants.

« Je répondis que la suspension d'armes avait lieu de fait, puisque je venais de faire cesser le feu, mais qu'elle ne pouvait durer que quelques heures, et que j'exigeais une capitulation dont je dictai immédiatement les termes :

« La convention relative à la ville de *Veracruz* et à la *forteresse d'Ulloa* fut donc conclue, à quelques modifications près, dans les termes que j'avais moi-même offerts. C'était le 28 novembre, à midi, que la forteresse devait nous être remise ; mais elle n'a qu'une seule porte à laquelle on arrive par un quai fort étroit, dont l'accès se trouvait obstrué par les chaloupes canonnières mexicaines coulées bas dans le combat de la veille. D'ailleurs, l'encombrement des blessés mexicains était tel, que malgré les efforts des officiers qui commandaient les embarcations de l'escadre, l'évacuation ne put être terminée que deux heures après midi.





SC - Bastion de Saint-Crispin.
SP - Bastion Saint-Pedro.
CS - Pointe du Soldat.
1. Frégate amirale *La Néréide.*
2. Frégate *La Gloire.*
3. Frégate *L'Iphigénie.*
4. Corvette *La Créole.*
5. Bombarde *Le Cyclope.*
6. Bombarde *Le Vulcain.*
7. Navire à vapeur de 160 chevaux *Le Météore.*
8. Navire à vapeur de 160 chevaux *Le Phaëton.*
C, C, C. Route suivie par *La Créole* se dirigant vers la pointe du Soldat CS, où le fond lui manque.
C', C', C'. Route de retour de *La Créole* venant prendre part à l'attaque avec les frégates.

Échelle 1/200e environ. 1 kilomètre égal 50 mm.

« Je fis alors occuper la forteresse par les trois compagnies d'artillerie de la marine et l'escouade des mineurs embarqués sur les frégates. Lorsque le pavillon de France fut hissé, tous les navires de l'escadre le saluèrent de 21 coups de canon, et les équipages, sur les vergues, de trois cris de *Vive le Roi* !
« Aussitôt que la prise de possession fut terminée, je me hâtai de tirer les frégates et les bombardes de la position dangereuse qu'elles occupaient à l'accore du récif de la *Gallega*. Il était temps, car le vent fraîchissait, la mer devenait houleuse, et les ancres se brisaient comme du verre sur le fond de roches aiguës où nous nous trouvions mouillés ; enfin, à sept heures du soir, toute la division d'attaque se trouvait ralliée à l'île Verte, à l'exception du *Cyclope* qui ne put rejoindre que le lendemain.
« La garnison de la forteresse d'*Ulloa* se composait de 1 100 artilleurs ou soldats. D'après le rapport du général "*Santa-Anna*", ses pertes, en tués et blessés, l'avaient réduite à environ moitié de ce nombre lors de la capitulation.
« Le matériel d'armement se compose de 186 bouches à feu montées, plus 7 mortiers de 9 pouces ; de ces 193 bouches à feu 110 sont en bronze, conformément à l'état détaillé que j'ai l'honneur d'adresser à Votre Excellence.
« A moins que de les avoir vus, il est impossible de se faire une idée des ravages que notre feu a causés dans la forteresse pendant le court espace de temps qu'a duré l'attaque. En peu d'instants toutes les défenses de l'ennemi ont été criblées. Ce succès est dû surtout à la supériorité de notre artillerie. Votre Excellence pourra apprécier la bonne organisation de ce service à bord des navires dont se composait ma division d'attaque, lorsqu'elle saura que 302 bombes, 177 obus, et 7.771 boulets ont été lancés contre la forteresse sans donner lieu au plus léger accident.
« Des deux mortiers que portait chaque bombarde, l'un était servi par des artilleurs bombardiers, l'autre par des marins ; le sentiment de noble émulation qui est résulté de cette mesure a eu, de part et d'autre, les plus heureux effets. »

★

★ ★

LA CRÉOLE À SAN JUAN DE ULÙA

François d'Orléans, prince de Joinville, était le troisième fils de Louis-Philippe. Exilé à la suite de la révolution de 1848, le prince rédige et publie, en 1894, les « Vieux Souvenirs » en privilégiant les années 1830-1848.

Débutant sa carrière maritime en 1831 comme novice sur la frégate l'*Artémise*, Joinville n'a que treize ans, trois ans plus tard, il réussit l'examen d'élève de première classe et se retrouve en 1835 enseigne de vaisseau sur la frégate la *Didon*, il embarque sur l'*Iphigénie* puis sur le vaisseau l'*Hercule* et promu capitaine de frégate en 1838 reçoit le commandement de la corvette la *Créole*. Participant au Mexique à sa première campagne de guerre, ceci justifie de faire figurer dans cette monographie les quelques pages des « Vieux Souvenirs » consacrées à cette expédition.

De retour en France, en 1839, le prince est promu capitaine de vaisseau et prend le commandement de la frégate la *Belle-Poule* recevant la mission du « retour des cendres ». En 1844, il accède au grade de vice-amiral, responsable d'interventions diplomatiques, menées de front avec le bombardement de Tanger et le débarquement de Mogador. Opérations menées avec succès. De retour à Paris, Joinville, faisant partie du Conseil de l'Amirauté, va jouer un rôle déterminant pour l'adoption des projets de Dupuy de Lôme, portant sur une nouvelle marine de bâtiments à vapeur. La révolution de 1848 va brutalement terminer la carrière du prince de Joinville. Le Prince a rédigé ses souvenirs dans les années 1880-1890, les publiant en 1894. Bien du temps s'est écoulé depuis l'année 1838. Ainsi l'armement de la *Créole* est limité à 16 caronades au lieu de 20, l'on constate que les canons de 18 courts ont été remplacés par autant de canons-obusiers de 30, utilisant des projectiles explosifs. Joinville suppose que c'est un de ces obus qui a causé de grandes destructions (en faisant sauter un magasin à poudres) mais il est plus vraisemblable de penser que c'est une des bombes de 12 pouces tirée d'une des bombardes qui a causé cette explosion (voir monographie de la *Salamandre*.) A relever que Joinville fait charger ses caronades avec des obus (boulets creux explosifs). Mais ce n'est pas avec des projectiles pesant moins de 12 kg qu'il était possible de faire effondrer la voûte d'un magasin à poudres, ce qui en revanche était possible avec des bombes pesant 75 kg.

« VIEUX SOUVENIRS »
Prince de Joinville

Je retournai à mon métier. Le 1er septembre je sortais de Brest sous les ordres de l'amiral Baudin, un homme qui avait derrière lui toute une carrière de vaillance. Amputé d'un bras, sa haute taille, sa figure énergique inspiraient tout d'abord le respect et on apprenait vite à voir en lui un chef aussi intelligent que résolu, que passionné même. Il avait son pavillon sur la frégate la *Néréïde*. Je suivais sur une petite corvette dont on m'avait donné le commandement et dont je venais de faire le rapide armement. Hors les torpilleurs, les bâtiments de flottille, je ne crois pas qu'il existe aujourd'hui, dans toute notre marine, un navire aussi petit qu'elle. Quatre canons de 30 et seize caronades, des jouets d'enfant, composaient son armement. Son équipage était d'une centaine d'hommes. Mais qu'elle était jolie, avec sa fine carène si ras sur l'eau, son immense mâture inclinée sur l'arrière, et puis quel nom charmant ! Elle s'appelait : la *Créole*. C'était mon premier commandement ! J'avais vingt ans ; nous partions pour une expédition où il y avait chance de tirer le canon et où je me flattais à mon tour d'imiter les exemples de mes frères aînés, qui avaient si bien su à Anvers et en Afrique soutenir l'honneur de la race.

On comprend mon émotion en quittant la France dans ces conditions. Mon ancien aide de camp, Hernoux, et Bruat me donnèrent la conduite hors des passes et me quittèrent dans la barque du pilote. Le dernier lien avec le sol de la patrie était rompu... En avant ! petit bonhomme !...

De Cadix, où nous avions trouvé les frégates la *Gloire*, la *Médée* et deux corvettes à vapeur, nous naviguâmes en division et, après trente-six jours de traversée, nous atteignîmes le cap Saint-Antoine, la pointe ouest de Cuba. Arrivés là, l'amiral prit à la *Gloire* et à la *Créole* leur eau et leurs vivres et nous envoya nous ravitailler à La Havane, pendant qu'il continuait sa route sur le Mexique et la Vera-Cruz. Très indifférent à la politique, ayant même toujours eu dégoût pour elle, j'ai oublié de dire pourquoi nous allions au Mexique ; c'était éternellement la vieille histoire : des réclamations timidement présentées, repoussées ; des forces insuffisantes pour agir, ne faisant qu'ajouter à l'insolence des adversaires et alors nécessité d'envoyer une expédition considérable et coûteuse pour en finir. Une vingtaine de navires de guerre, dont quatre frégates et deux bombardes, allaient bientôt se trouver réunis devant Vera-Cruz avec quelques troupes de débarquement pour mettre le marché à la main du gouvernement mexicain. En attendant, nous allions à La Havane, le commandant Lainé et moi, nous approvisionner, charger tout ce que nous pourrions porter à l'escadre et aussi, m'avait dit en confidence l'amiral, tâcher, moi personnellement, de recueillir tous les plans et renseignements possibles sur les villes, jadis espagnoles du littoral mexicain et la grande citadelle de Vera-Cruz, le fort Saint-Jean-d'Ulloa. Rien ne

Toile par Antoine-Théodore Gudin 1802-1880, représentant le bombardement du fort de St-Jean d'Ulloa. Ce tableau fait partie des collections du Musée de Versailles.



m'allait comme cette course à La Havane où nous mouillâmes quatre jours après et dont j'avais emporté, sept mois auparavant, de si agréables souvenirs. Aussi, dès que j'eus fait et rendu, les visites officielles me précipitai-je au théâtre Tacon où, dans une loge d'avant-scène que je connaissais bien, j'aperçus la charmante femme qui, à mon premier passage, avait si gentiment commencé mon éducation de fumeur. Les plus mauvaises nouvelles nous arrivèrent du Mexique. Pendant que l'amiral Baudin s'y rendait, en quelque sorte à marches forcées, les navires qui nous y avaient précédés avaient à peu près abandonné le blocus. La frégate l'*Hermine* était partie pour la France qu'elle ne devait pas atteindre. Elle fit naufrage aux Bermudes. L'*Iphigénie*, toujours commandée par le capitaine de Parseval, avait dû s'éloigner à son tour, n'ayant plus qu'un débris d'équipage, la fièvre jaune qui sévissait avec violence, ayant fait à bord les plus grands ravages. Que de bons amis dont j'appris la mort ! Il ne restait au commandant Parseval qu'un officier ! Kerjégu, qui fut plus tard mon collègue à l'Assemblée nationale, et un aspirant, Sauvan, pour l'aider à emmener sa frégate. Un ouragan était survenu aussi, qui avait causé les plus graves avaries à nos croiseurs. J'en vis arriver deux, l'*Eclipse*, commandant Jame de Bellecroix, et le *Laurier*, capitaine Duquesne, qui avaient démâté dans la tempête et s'étaient arrangé une mâture de fortune, à l'aide de laquelle ils avaient réussi à se traîner au port. Toutes les voiles emportées, livré sans défense à l'ouragan, le capitaine du *Laurier*, Duquesne, et le second Mazères s'étaient attachés sur le pont, après avoir enfermé l'équipage en bas. La violence du vent coucha complètement le navire sur le flanc, si bien que le lieutenant Mazères, emporté par une lame se rattrapa à la grand'hune et parvint à regagner le pont. Un instant après, la fureur de la mer brisa les deux mâts du brick et le sauva en lui permettant de se redresser.

Laissant tous ces éclopés se raccommoder comme ils pourraient, le commandant Lainé mit à la voile avec sa frégate et m'ordonna de le suivre. Après une rapide traversée, nous sommes à Sacrificios, l'ancrage le plus rapproché de Vera-Cruz. Nous y apprenons que le capitaine de la *Médée*, M. Leray, est en mission à Mexico. Puis l'amiral lui-même s'en va à Xalapa, pour y conférer avec les ministres mexicains. Pendant ce temps la routine du blocus continue, agrémentée par des privations de toute sorte, la ration d'eau, la fièvre jaune. L'eau nous est apportée de La Havane ; elle vient dans des barriques d'où elle sort quelquefois noire et infecte. La fièvre jaune se promène. Un soir, j'étais resté à pêcher le long du bord jusqu'à onze heures, avec un aspirant de première classe, robuste, bien portant, qui avait été mon élève de quart sur la *Didon*. Il avait l'esprit frappé de certains pressentiments. J'essayai de le remonter, sans y réussir. A six heures du matin, le terrible vomito l'avait emporté ! Pauvre *Gouin* ! je l'aimais bien. Nous l'enterrâmes sur l'îlot de Sacrificios, ce sinistre cimetière que les zouaves baptisèrent plus tard : le Jardin d'Acclimatation.

Peu d'incidents pour varier la monotonie de ces semaines d'attente. Un jour où j'étais allé dans mon canot faire des sondages très près de terre, le long de la côte qui s'étend de Vera-Cruz à Anto-Lizardo, je vis arriver au galop à travers les dunes un escadron de lanciers mexicains en grands chapeaux blancs, semblables à un escadron de picadores de place de taureaux. Ces hommes allaient peut-être nous envoyer des coups de carabine, et nous étions sans armes pour riposter, aussi m'avisai-je d'un expédient qui réussit. Au lieu de fuir à forces de rames, j'ordonnai à mes canotiers de rester immobiles sur les avirons, pendant qu'avec l'aide de deux hommes je faisais le simulacre de mettre péniblement en batterie, de charger et pointer une lourde pièce d'artillerie qui n'était autre qu'une longue-vue à gros objectif dont j'étais pourvu. L'effet fut électrique ; nous vîmes l'escadron mexicain détaler ventre à terre dans toutes les directions, à la joie de mes canotiers. Une nuit, autre aventure. L'amiral m'envoya faire avec MM. Desfossés, Doret et deux officiers du génie, le commandant Mangin-Lecreux et le capitaine Chauchard, une reconnaissance assez originale. Pour comprendre la nature de cette reconnaissance, il faut savoir que le fort Saint-Jean-d'Ulloa est assis sur un grand récif, séparé de la Vera-Cruz par un étroit bras de mer. Bâti sur le bord de ce récif qui regarde la ville, ses murailles, où sont scellés d'énormes anneaux pour l'ancrage des grands navires, descendent à pic dans la mer. De l'autre côté un glacis plonge dans une espèce de grand lac, formé par deux bras de récifs à fleur d'eau qui s'étendent très loin au large. L'amiral voulait savoir si cette espèce de lac intérieur avait un fond uni, s'il était guéable et si, en cas de besoin, on pourrait atteindre par là le glacis et les murailles du fort, lorsque le canon les aurait éventrées. Donc nous partîmes une belle nuit, gagnâmes la ceinture des récifs loin du fort, y débarquâmes et marchant dans l'eau que nous avions, dès le début, à mi-cuisse, nous nous dirigeâmes vers le fort en sondant devant nous avec de grands bâtons. Partout nous trouvâmes à peu près la même profondeur et un fond de sable recouvert d'herbes courtes. Sans doute la mer avait à la longue lancé tout ce sable par-dessus la chaîne des coraux, et les courants l'avaient nivelé. Après une longue et fatigante marche dans l'eau, qui nous obligeait à souffler de temps en temps, et où nous nous disions tout bas comme dans cette gravure ou Raffet a représenté une reconnaissance analogue : « Il est défendu de fumer, mais vous pouvez vous asseoir », nous arrivâmes presque au glacis, entendant tout près de nous le cri des sentinelles : Alerta ! Le commandant Mangin, qui tenait à toucher de la main le glacis, était en avant de nous de quelques pas, lorsqu'une clameur éclata dans le fort, tout s'illumina et en un clin d'œil nous vîmes paraître sur la crête des glacis d'une cinquantaine de soldats, dont les fusils étincelaient. Ils descendirent à toute course et se précipitèrent dans l'eau à notre poursuite. Naturellement nous détalâmes aussi rapidement que nous pûmes. Pendant quelques intants, ce fut une véritable lutte de vitesse, et le commandant Mangin fut au moment d'être pris. Les hostilités, bien qu'imminentes, n'étaient pas commencées ; les soldats ne tirèrent pas et se lassèrent de nous poursuivre. Nous rentrâmes sans autre incident que le passage entre nos jambes de gros poissons dont la mer phosphorescente révélait tous les mouvements. Était-ce des requins, très nombreux dans ces parages ?

L'amiral savait ce qu'il voulait savoir.

Peu de jours après, la danse commença. L'amiral embossa les trois frégates : *Néréïde*, *Gloire*, *Iphigénie* celle-ci revenue de La Havane avec un équipage complété par celui du brick de Duquesne et les deux bombardes, et attaqua le fort. Je lui avais demandé à être de la fête et, à ma grande douleur, il m'avait refusé, trouvant mon bateau trop petit, trop insignifiant. « Je ne peux pas vous admettre, j'ai laissé aussi de côté la *Médée*, une frégate, dont je trouve l'artillerie insuffisante. » Il m'envoya en observation pour juger le tir des bombardes et le faire rectifier au besoin.

Avant l'ouverture du feu, survint un incident qui me mit directement en cause. L'attaque étant imminente, les navires qui se trouvaient à l'ancre ou amarrées sous le fort, s'empressèrent de partir et ils vinrent passer tout près de mon poste d'observation. A ce moment l'amiral m'adressa ce

signal : « Le bâtiment en vue paraissant suspect, ordre de l'arrêter. » Évidemment à travers l'ambiguïté des formules des signaux, c'était l'ordre de saisir un ou plusieurs des bâtiments qui sortaient du port. Il y en avait quatre, à savoir : un belge, frété par l'amiral, pour recueillir les sujets français habitant Vera-Cruz, qui se sentiraient menacés. Ce ne pouvait être ce navire-là. Ensuite un bâtiment américain, quasi-bâtiment de guerre, portant flamme et canons, ce qu'on appelle un *revenue schooner*. Troisièmement le paquebot anglais *Express*, portant lui aussi flamme et canons, commandé par un lieutenant de la marine anglaise et inscrit comme navire de guerre sur le *Navy-list*. Dans mon esprit, ce ne pouvait être aucun de ces deux-là. Restait un navire hambourgeois, auquel j'ordonnai d'aller mouiller sous le canon de la corvette la *Naïade*. Mais à cet instant arriva un canot de la *Néréïde* avec un lieutenant de vaisseau qui me cria : « L'amiral vous ordonne de prendre leurs pilotes mexicains à *tous* les navires qui sortent du port. — S'agit-il aussi du paquebot anglais ? demandai-je. — L'amiral ne s'est pas expliqué, mais il a dit : *tous* les pilotes. »

Bien qu'en face des susceptibilités anglaises l'enlèvement d'un homme à bord d'un navire de guerre me parut grave, je n'avais plus qu'à agir. L'*Express* m'avait passé à poupe et j'avais échangé un salut amical avec son capitaine, le lieutenant Cooke que je connaissais. Il était déjà loin. Je mis le pavillon anglais à tête de mât en l'appuyant d'un coup de canon. Il s'arrêta, attendit le canot et l'officier que je lui envoyai et le dialogue suivant s'engagea. Mon officier. « J'ai ordre de vous demander votre pilote. » Le lieutenant Cooke : « J'en ai besoin pour me rendre à Sacrificios. — Ce n'est pas une simple demande que je vous adresse. — Si je ne vous le livre pas, est-ce que vous le prendrez ? — Nous espérons que vous nous le donnerez de bonne grâce, sans avoir recours aux moyens violents. — *That's very well*, Sir ! » accompagné d'une poignée de main qui termina l'entretien, une fois que le commandant anglais eût mis sa responsabilité à couvert ; et le pilote passa dans mon canot où l'amiral l'envoya immédiatement prendre. Le *revenue schooner* américain livra le sien sans difficulté, mais en mettant à la charge de l'amiral les accidents qui pourraient survenir à son navire faute de pilote.

J'ai raconté avec détails cet incident du pilote de l'*Express*, parce qu'il fut cause d'une violente discussion dans le Parlement anglais, où je fus pris à partie personnellement et rendu responsable de cet attentat international.

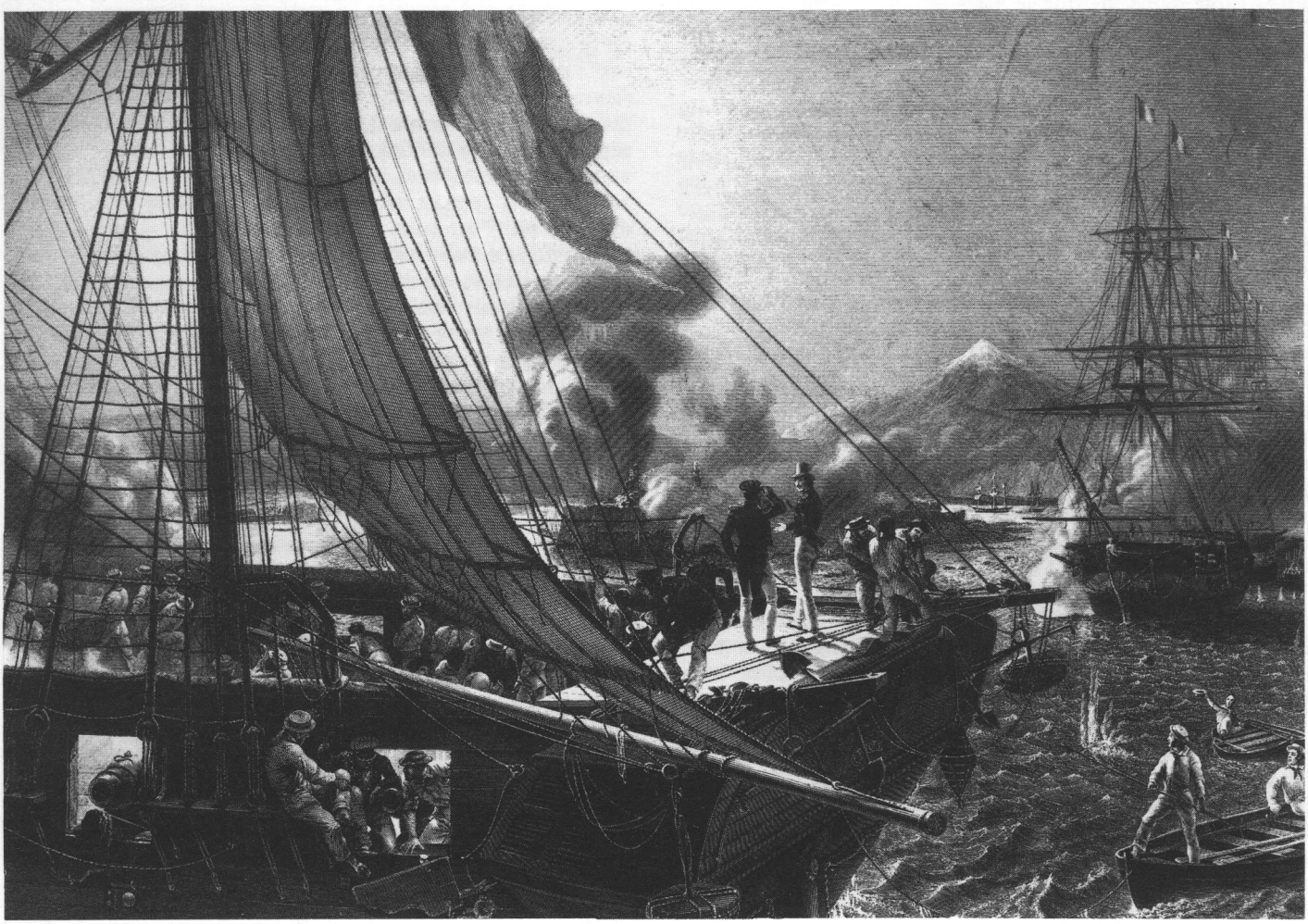
Mais l'amiral fait signal d'ouvrir le feu ; et la canonnade s'engage. En un instant la fumée m'enveloppe. Non seulement je n'y vois plus pour observer le tir, mais je n'y vois plus pour me conduire ; la sonde donne de très petits fonds et je vois monter à la surface la vase que je remue avec ma quille. Impossible de rester en pareille situation. Je me couvre de voiles et sortant de la fumée, je redemande par signal à l'amiral la permission de prendre part au combat. Il s'attendrit et répond par le bienheureux « *oui* ! » Je prolonge alors la ligne des frégates chaudement engagés, l'*Iphigénie* surtout. A chaque instant je voyais voler en l'air des éclats de bois projetés par les boulets qui la frappaient. Elle en reçut cent huit dans sa coque, sans compter la mâture ; le mât de misaine seul en eut huit ; c'est miracle que tout ne tombât pas. Ce brave Parseval se promenait sur sa dunette, se frottant les mains quand un coup portait près de lui. C'était vraiment beau à voir. Nous échangeâmes un salut de la main, et j'allai me poster au bout de la ligne de frégates, ou je restai sous voiles, allant et venant en faisant aussi mon petit tapage. Le fort en voyait de dures. Plusieurs explosions s'étaient déjà produites ; l'idée me vint de faire charger toute ma batterie à obus et de diriger son tir contre une espèce de tour, appelée en fortification un cavalier, dont le feu était particulièrement vif. J'avais d'excellents canonniers, mais de mon poste de commandement, la fumée m'empêchait de voir où portaient les coups. Mon second placé à l'avant pouvait mieux en juger. Au premier coup : « Bon ! Dans le cavalier », me crie-t-il. Deuxième coup : « Dans le cavalier ! » Troisième coup : « Dans le cavalier ? » Quatrième coup ?? Mais on ne voit plus rien ; un immense nuage de fumée, blanche en haut, noire au-dessous, s'élève du fort et monte lentement à une grande hauteur. Quand cette fumée, poussée par le vent, s'écarte un peu, il n'y a plus de cavalier, tout a sauté en l'air : mon équipage pousse un cri de joie et un de mes chefs de pièce exécute un brillant rigodon. Sont-ce mes obus ? Sont-ce les bombes des bombardes qui ont fait le coup ? Pas un de mes braves *Créoles* n'admet le plus léger doute là-dessus. Que chacun garde son opinion !

Le feu se ralentissant, j'allai prendre les ordres de l'amiral. Dans la nuit, le fort se rendit, la garnison, forte de deux mille hommes, évacua la place et une convention fut conclue avec le général commandant à Vera-Cruz pour s'abstenir de part et d'autre de nouveaux actes d'hostilité. Puis nous occupâmes le fort et l'amiral me donna ordre d'amarrer la *Créole* sous ses murs et d'amariner les bâtiments de la marine mexicaine qui s'y trouvaient, de concert avec le comte de Gourdon, commandant le *Cuirassier*. Sauf une jolie corvette appelée l'*Iguala* qui a pris place dans notre marine, ces prises ne valaient pas grand-chose. Le malheureux fort était dans une condition épouvantable. Le boulet, les bombes, les explosions avaient tout bouleversé. Nombre de cadavres partout ensevelis sous les débris répandaient une odeur infecte. Là où le combat n'avait pas fait son œuvre régnait une repoussante saleté et tout cela sous un soleil équatorial et en pleine fièvre jaune. L'équipage de la *Créole* s'occupa aussitôt des travaux d'assainissement, de concert avec le détachement de sapeurs du génie qui faisait partie de l'expédition. Nous relevâmes et traînâmes au large les cadavres, et il y eut là des actes de dévouement très méritoires, publiquement appréciés du reste par l'amiral.

M. Desfossés, mon aide de camp, avait, à tout événement, rédigé un petit code de signaux, se faisant au moyen de chemises de couleur, avec la maison de notre consul à Vera-Cruz. A peine cinq jours étaient-ils écoulés depuis la prise du fort que ces signaux nous apprirent tout à coup que les Français couraient de grands dangers en ville. Nous envoyâmes immédiatement nos embarcations au môle où se pressait une foule éperdue d'hommes, de femmes, d'enfants, que nous recueillîmes et transportâmes au fort. Notre consul nous informa en même temps que Santa-Anna, nommé généralissime, venait d'arriver avec des troupes, qu'il avait déclaré la convention nulle, etc., et qu'il fallait s'attendre à tout. Avis en fut immédiatement transmis à l'amiral, qui était avec l'escadre assez loin, au mouillage de l'île Verte. Il faisait beau heureusement, car sans cela toute communication eût été impossible. L'amiral vint, de sa personne, le soir même, et s'installa à bord de la *Créole*. Avec sa résolution habituelle, il avait de suite pris son parti de devancer l'action de l'ennemi et de profiter de la surprise pour exécuter, avec les faibles moyens dont nous disposions, un coup de main de nature à mettre Vera-Cruz et ses forts, hors d'état de nuire, du moins pendant quelque temps. La nuit fut donc employée en préparatifs. Les embarcations de l'escadre arrivèrent successivement, sans accident, amenant toutes les compagnies de débarquement, faisant avec les trois compagnies d'artillerie, qui occupaient le fort, environ onze cents hommes.

Entre quatre et cinq heures du matin, par un brouillard épais, on se mit en marche. La moitié des compagnies de débarquement, sous les ordres du commandant Parseval, devait escalader avec des échelles, le fortin de gauche de la ville, puis parcourir les remparts en enclouant l'artillerie et détruisant tout ce qu'on trouverait. L'autre moitié, sous les ordres du commandant Lainé devait faire la même besogne à droite. Enfin une troisième colonne au centre devait débarquer sur le môle, faire sauter la porte de la marine et se diriger sur le quartier général de Santa-Anna, pour essayer de s'emparer de sa personne. Ma compagnie, de soixante hommes environ, faisait l'avant-garde de cette dernière colonne, dont les compagnies d'artillerie de marine formaient le gros.

Nous voilà partis, les avirons garnis de fourrure pour amortir le bruit. Une lueur de crépuscule éclaire à peine et nous nous écarquillons les yeux dans la brume pour apercevoir le môle ; la grande porte de la ville est fermée ; il n'y a pas de sentinelle extérieure, tout dort. Nous débarquons dans un profond silence, et la colonne se forme. Les sapeurs courent en avant, posent le sac à poudre, une table inclinée qui sert de masque, puis un sergent de mineurs allume la mèche et se colle dans un ressaut de la muraille. Pan ! le masque du pétard nous rase la tête, un des battants de la porte est à terre ; au même moment la fusillade éclate du côté de la colonne Parseval. « En avant et vive le Roi ! » Nous apercevons le poste de la porte qui se sauve et se perd dans le brouillard. Pas un chat dans les rues ; le bruit de la fusillade a fait rentrer quiconque était dehors. Conduits par un guide, nous prenons au pas de gymnastique une rue qui nous conduit à la porte de Mexico, où le brouillard se lève un peu. Quelques coups de fusil et de baïonnette nous débarrassent du poste de la porte. En ce moment arrive, ventre à terre, de l'intérieur de la ville, une calèche attelée de six mules, avec des postillons pittoresques en grands chapeaux. C'est la calèche ayant amené Santa-Anna, qui essaye de gagner la campagne. On fait tomber deux ou trois mules, mais la calèche est vide. Nous recevons alors une forte décharge de mousqueterie d'environ cent cinquante soldats, qui disparaissent aussitôt dans une rue latérale. C'est la grand'garde du quartier général. Nous courons après elle et nous arrivons à temps pour voir les derniers d'entre eux pénétrer dans une grande maison que mon guide me dit être l'Hôtel du Gouvernement militaire. Une vaste cour entourée de galeries ; au-dessus, un premier étage d'arcades garnies de pots de fleurs et de plantes grimpantes, tel est l'aspect qui se présente à nos yeux en entrant. Une vive fusillade part immédiatement du premier étage dès que nous paraissons dans la cour. Il n'y a pas à hésiter, il faut monter là-haut pour mettre ces gens à la raison. Un escalier étroit est le chemin à suivre. Eh bien ! chacun doit confesser ses faiblesses. Quand je vis cet escalier où je devais monter le premier, pour arriver là-haut et y recevoir tout seul la première décharge, j'eus une seconde d'hésitation et je m'écriai en agitant mon sabre : « Les hommes de bonne volonté en avant ! » Mon fourrier, un Parisien, se précipita alors sur l'escalier et sa vue me rendant aussitôt au sentiment de mon devoir, je me précipitai à mon tour ; nous luttâmes d'enjambées et j'eus la satisfaction d'arriver en haut bon premier, suivi du reste par toute ma compagnie. Et ce ne fut pas si terrible !



D'abord nous nous trouvâmes dans une espèce de vestibule, recevant par les fenêtres et à travers les portes des coups de fusils mal dirigés, qui blessèrent seulement deux officiers. Puis chacun travaillant pour son compte, je me jetai avec un second maître, nommé Jadot, contre une porte que nous défonçâmes à coups d'épaule. Quand elle céda, je fus projeté en avant par mes hommes, qui se pressaient derrière moi, et lancé dans une salle pleine de fumée et de soldats mexicains. Un d'eux, en uniforme blanc à épaulettes rouges, dont je vois encore les cheveux indiens plats et l'œil mauvais, me tenait en joue et me mit le canon de son fusil presque sur la figure. J'eus le temps de me dire : « Je suis f... ? » Mais non ! le coup ne partit pas, le fusil me tomba sur le pied, et je vis mon homme rouler sous un canapé, emportant avec lui, tordu entre ses côtes, le sabre de mon lieutenant Penaud, prompt comme l'éclair, lui avait passé à travers le corps. Je crois que je me défis ensuite moi-même d'un autre grand diable ; puis l'élan étant donné, tout fut culbuté, et je me trouvai dans une autre salle au fond de laquelle je vis plusieurs officier, dont un général, debout, le sabre au fourreau, très calmes. Je me précipitai en avant avec maître Jadot pour les protéger contre mes hommes un peu excités et la lutte cessa. Le général, un grand blond, beau garçon, s'appelait Arista, et est devenu plus tard président de la république mexicaine. Il me remit son sabre et je le fis conduire en bas le laissant aux mains du commandant d'artillerie Colombel, qui l'envoya au fort. Quant à Santa-Anna, nous ne le trouvâmes plus, son lit était encore chaud ; nous prîmes ses épaulettes, sa canne de commandement, et maître Jadot, qui avait perdu son chapeau de paille dans la bagarre, se coiffa de son chapeau ferré. Je me hâtai de quitter cette maison, qui était pleine de sang et où la vue de deux malheureuses femmes qui avaient été tuées par la fusillade à travers les portes me faisait horreur.

Une fois dehors, je rencontrai le commandant Lainé qui arrivait par le rempart, accomplissant sa tâche de destruction ; il m'engagea à me diriger, avec ma compagnie, vers un point de la ville où la colonne Parseval faisait un feu nourri, en donnant un coup d'œil aux églises dont les tours étaient, disait-on, armées de canon. Je me mis en devoir d'exécuter cette véritable course au clocher, et arrivai devant un grand édifice, d'où l'on tira sur nous. Nous y entrâmes ; c'était l'hôpital ; il y eut encore une pétarade dans une grande salle du rez-de-chaussée, pleine de malades qui se tenaient debout sur leurs lits ou se jetaient à genoux, en disant : « Gracia », à peine couverts de couvertures rouges. C'était hideux ; tous ces malheureux étaient plus ou moins atteints du vomito. Entrés par une porte, nous nous hâtâmes de sortir par l'autre et tombâmes enfin dans une longue rue droite, au bout de laquelle on apercevait une grande maison dont les fenêtres crépitaient de mousqueterie, comme une grande pièce de feu d'artifice. Cette vaste et solide maison, à cheval sur le rempart, avec portes sur la ville et portes sur la campagne, s'appelait la caserne de Merced. Pleine de troupes et recevant sans cesse des renforts du dehors, elle arrêtait depuis le matin la colonne Parseval et allait bientôt arrêter la colonne Lainé.

Le Prince de Joinville à St-Jean d'Ulloa, gravure par Skelton, d'après la toile de Horace Vernet 1789-1863, petit-fils de Joseph Vernet et fils de Carle Vernet.

Une grande porte faisait face à la rue par laquelle nous arrivions. Cette porte était, bien entendu, fermée : nous amenâmes dans son axe une pièce d'artillerie et lui envoyâmes un obus. Dans la fumée du coup de canon mêlée à l'espèce de brouillard qui régnait encore, nous crûmes la porte renversée et nous nous précipitâmes en avant, mais en approchant nous découvrîmes que la maudite porte était intacte, et nous dûmes nous rejeter à l'abri dans les rues latérales, car, en un instant, toute notre tête de colonne, dont six ou sept officiers, était tuée ou blessée. Nous nous mîmes alors, sapeurs, artilleurs, marins, à pousser une barricade en travers de la rue pour y mettre en batterie du canon et abattre pour de bon la porte avant de recommencer l'attaque. Mais sur ces entrefaites l'amiral arriva et les grands chefs conférèrent avec lui. Considérant que la moitié des équipages était à terre, que le moindre changement de temps pouvait les empêcher de se rembarquer, considérant que le but que s'était proposé l'amiral était atteint, ordre fut donné de se rembarquer.

Le retour se fit sans difficulté hors le dernier moment, quand il ne restait plus sur le môle que l'amiral et quelques officiers. On entendit alors en ville un grand bruit d'acclamations et d'instruments guerriers. C'était Santa-Anna qui arrivait pour jeter les Français dans la mer. Il déboucha, à cheval, sur le môle, à la tête de ses hommes. Mais les chaloupes des frégates restées de chaque côté du môle tirèrent à mitraille sur cette tête de colonne et jetèrent tout par terre, Santa-Anna et le reste. Quelques fanatiques coururent néanmoins jusqu'au bout du môle, pour fusiller l'amiral à bout portant, et il courut là un grand danger. Son patron et l'élève de corvée Halna Dufrétay (mort amiral et sénateur) le couvrirent de leur corps et furent grièvement blessés. Son secrétaire, qui l'accompagnait avec un fusil à deux coups, fit coup double sur deux Mexicains. Là aussi fut tué un grand ami à moi, un jeune homme charmant et plein d'avenir, Chaptal, élève de première classe. Sachant combien je lui étais attaché, on me remit comme souvenir ses aiguillettes que j'envoyai à sa famille. Rentré à bord de la *Créole* où je rapportais deux de mes aspirants grièvement blessés : Magnier de Maisonneuve et Gervais, l'amiral me donna l'ordre d'envoyer de cinq minutes en cinq minutes un obus à la caserne de la Merced. Ainsi se termina pour moi la journée où je perdis ma virginité de soldat. L'action militaire de la campagne était finie, le fort de Saint-Jean-d'Ulloa restait entre nos mains comme garantie. A la diplomatie d'achever l'œuvre.

L'amiral renvoya une grande partie de ses navires et me fit bientôt partir pour La Havane que j'atteignis non sans recevoir deux de ces violents coups de vent, qu'on appelle des *norte*, dans la golfe du Mexique. Je devais y rester en faction, prêt à courir sus à des lettres de marque, si le gouvernement mexicain recourait à cette mesure, la grande marche de la *Créole* la rendant propre à ce genre de service. En attendant, ce séjour, après les horreurs de Sacrificios et du vomito, était très agréable. Le commandant d'une corvette anglaise, le *Satellite*, nous donna, à M. de Parseval, à deux autres commandants et à moi un dîner qui fut si cordial que vers le dessert un des deux commandants que je ne nomme pas, passa dout doucement sa main sur son front en disant : « Je me sens un peu indisposé », et incontinent disparut sous la table. Nous le prîmes, le commandant Parseval, le capitaine anglais et moi par les épaules et par les pieds, mais Parseval et l'Anglais riaient tellement que nous eûmes de la peine à le porter sur un lit où nous le déposâmes et où il reposa jusqu'au lendemain. Je ne sais si c'est pour ce fait d'armes et cette blessure que sa ville natale lui a élevé une statue.

Bien entendu, je recherchai et retrouvai toutes mes anciennes connaissances havanaises. Une seule était invisible, la dame à la cigarette. J'avais beau m'installer tous les soirs devant sa loge, personne ! j'avais beau aller en visite là où je savais qu'elle fréquentait ! Buisson creux ! J'en étais tout marri. Je m'avisai alors d'un stratagème. La *Créole* mit à la voile à l'improviste, avec grand fracas, pour aller à la recherche d'un navire mexicain, signalé au large, *disait-on*. Une fois le jour tombé, je fis faire force voiles vers le port, et laissant le commandement à mon second, avec ordre de me reprendre vers quatre heures du matin, à une certaine distance et dans un certain alignement du feu du port, je me jetai dans mon canot et débarquai. D'un saut je fus au thâtre. Elle y était ! et je ris encore de la tête des grands-parents, quand ils me virent paraître. Mais du coup, ils levèrent la quarantaine, et quand, peu après, je donnai un bal à bord de l'*Iphigénie*, la charmante femme en fut le principal ornement. Belle et originale cette soirée de bal où soufflait un petit vent de victoire, de besogne bien faite et où la vieille *Iphigénie* mêlait ses glorieuses cicatrices à l'éclat des fleurs et des lumières.

Après un mois de séjour à La Havane, comme il n'était nullement question de corsaires, je reçus l'ordre de ramener la *Créole* à Brest, où j'arrivai en mars 1839, mon singe ayant été le premier du haut de la mâture à apercevoir et signaler la terre. A peine en rade, l'amiral préfet maritime vint à bord, m'annoncer que j'étais nommé chevalier de la Légion d'honneur. Le brave amiral voulu absolument me recevoir comme tel devant la garde assemblée. Il tira son épée pour me donner l'accolade, tout en faisant un petit discours pendant lequel, très ému et brèche-dents, il me tint sous le feu d'une mitraille devant laquelle je ne bronchai pas.



La Créole

1824-1845

Ingénieur P.-M. Leroux

Monographie

1/48e

MONOGRAPHIE DE LA CRÉOLE

Après la présentation historique du bâtiment, nous pouvons passer à sa monographie, en commençant par la présentation de ses 14 planches. Pour la commodité de leur consultation je les ai fait réduire à l'échelle du 1/100e afin de les inclure dans le corps du livre. Ces même planches à l'échelle du 1/48e ; nécessaires à la réalisation du modèle de la Créole étant prévues indépendantes.
Des commentaires accompagnent les planches au 1/100e et des notes fournissent des précisions sur des sujets tels que l'artillerie, les ancres, etc.
De nombreuses pages et figures sont consacrées au gréement de la corvette, ce chapitre a été particulièrement développé, ceci à l'intention de ceux qui, parmi vous, s'intéressent à ce sujet et sont désireux de connaître son évolution. En effet, le grément de la Créole présente de sensibles différences avec celui par exemple de la Belle-Poule.

Si cette corvette ne justifiait pas de l'étude et de la réalisation de sa charpente. J'ai désiré cependant en établir une monographie détaillée, afin d'illustrer tout à la fois ce type de bâtiment et notre marine de la Restauration.
De nombreuses photos prises sur le modèle faisant partie des collections du Musée de la marine, complètent heureusement les planches de cette monographie et permettent d'en analyser les moindres détails.

Planche 1. Celle-ci défini les données de base de la corvette en fixant les principales caractéristiques : profil de l'étrave et de l'étambot, livet du pont, tracé des préceintes et du vibord, répartition des sabords et accessoirement celle des baux ; contour des bouteilles ; emplacement des mâts. Une suite de sections verticales au total de 25 repérées à partir du maître-couple, de I à XI pour l'avant et de I à XIII pour l'arrière, ces sections vont permettre de définir le volume de la coque (pl. 2). Des sections horizontales parallèles à la quille

la Créole

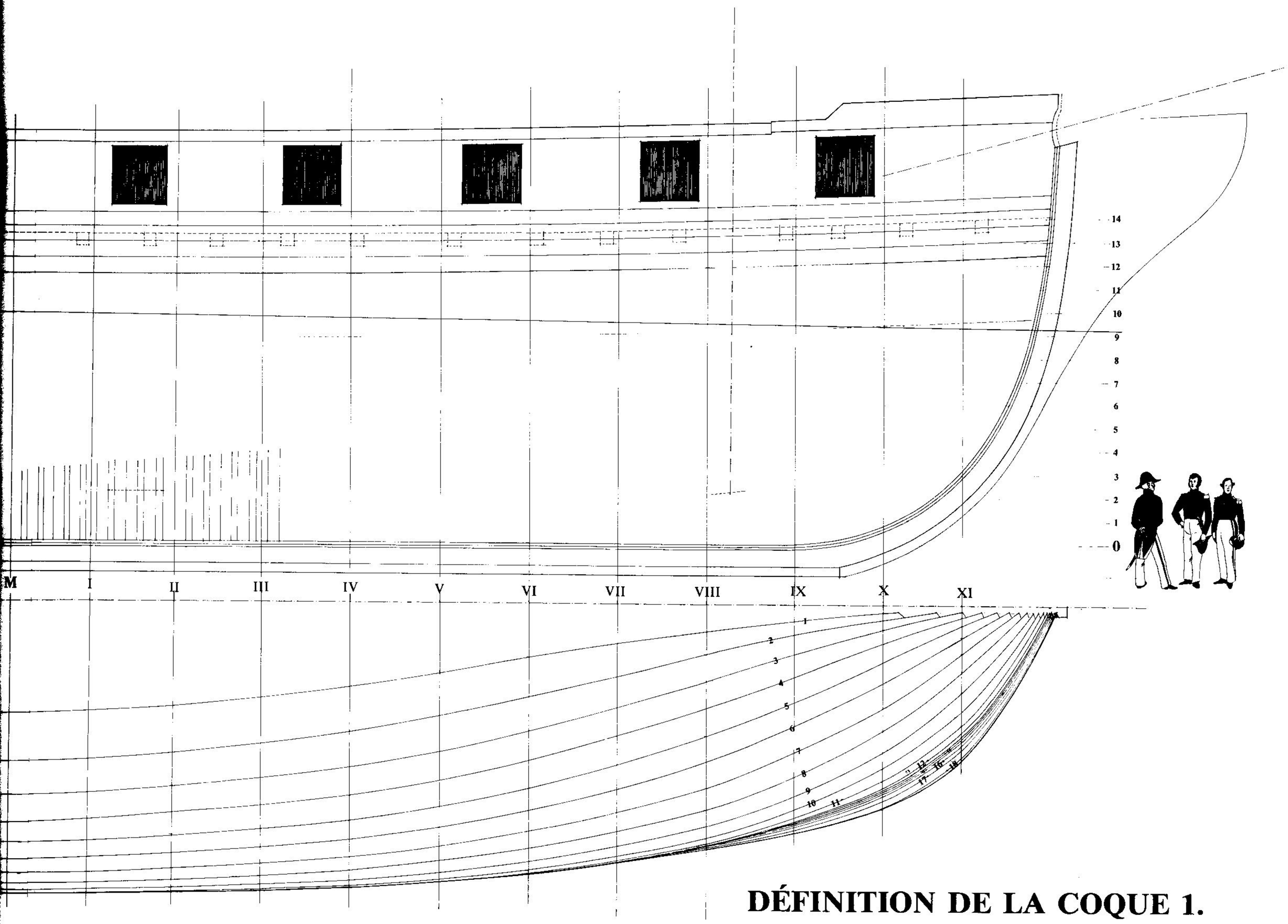
Pl. 1

sont effectuées depuis le dessus de la râblure de 0,38 m en 0,38 m ; elles déterminent le contour des lignes d'eau* à partir des sections verticales (pl. 2) vérifiant le tracé de celles-ci. En effet, il importe que les courbes ne présentent aucune irrégularité, en étant bien « suivies ». Je rappelle que toutes les sections qu'elles soient verticales ou horizontales sont faites sur la membrure de la corvette.

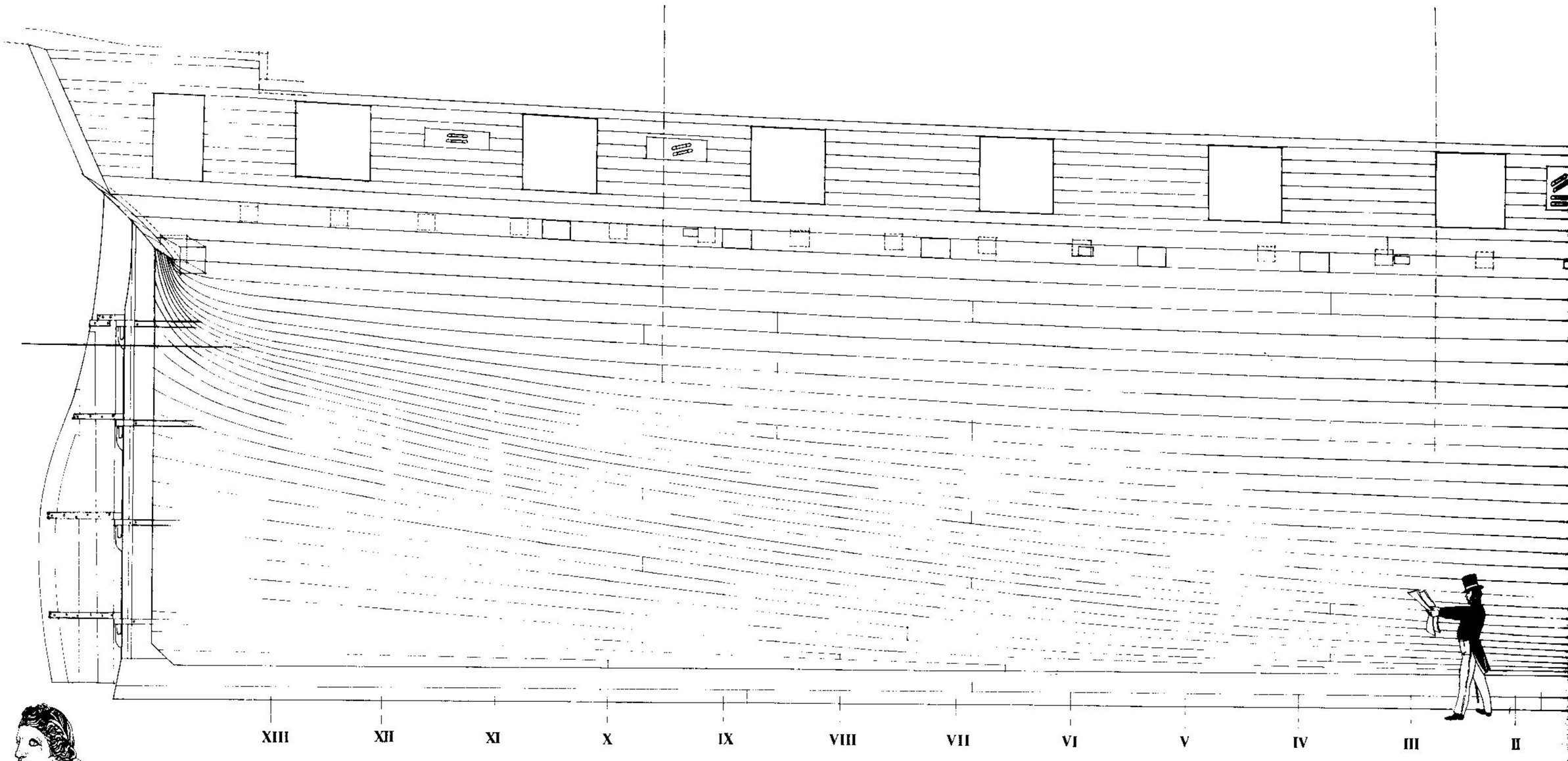
En complément de la vingtaine de sections horizontales, j'ai effectué sur l'arrière 5 sections verticales par des plans parallèles à la quille, ces sections sont repérées a.b.c.d.e, alors que les sections horizontales sont repérées de 1 à 20.

A titre d'indication, figurent sur l'élévation quelques éléments de la membrure, l'on remarquera la présence d'un couple à simple épaisseur entre les couples à double épaisseur.

* Ce terme n'est pas exact car la ligne de flottaison n'est pas parallèle à la quille en raison de la différence des tirants d'eau avant et arrière.



DÉFINITION DE LA COQUE 1.

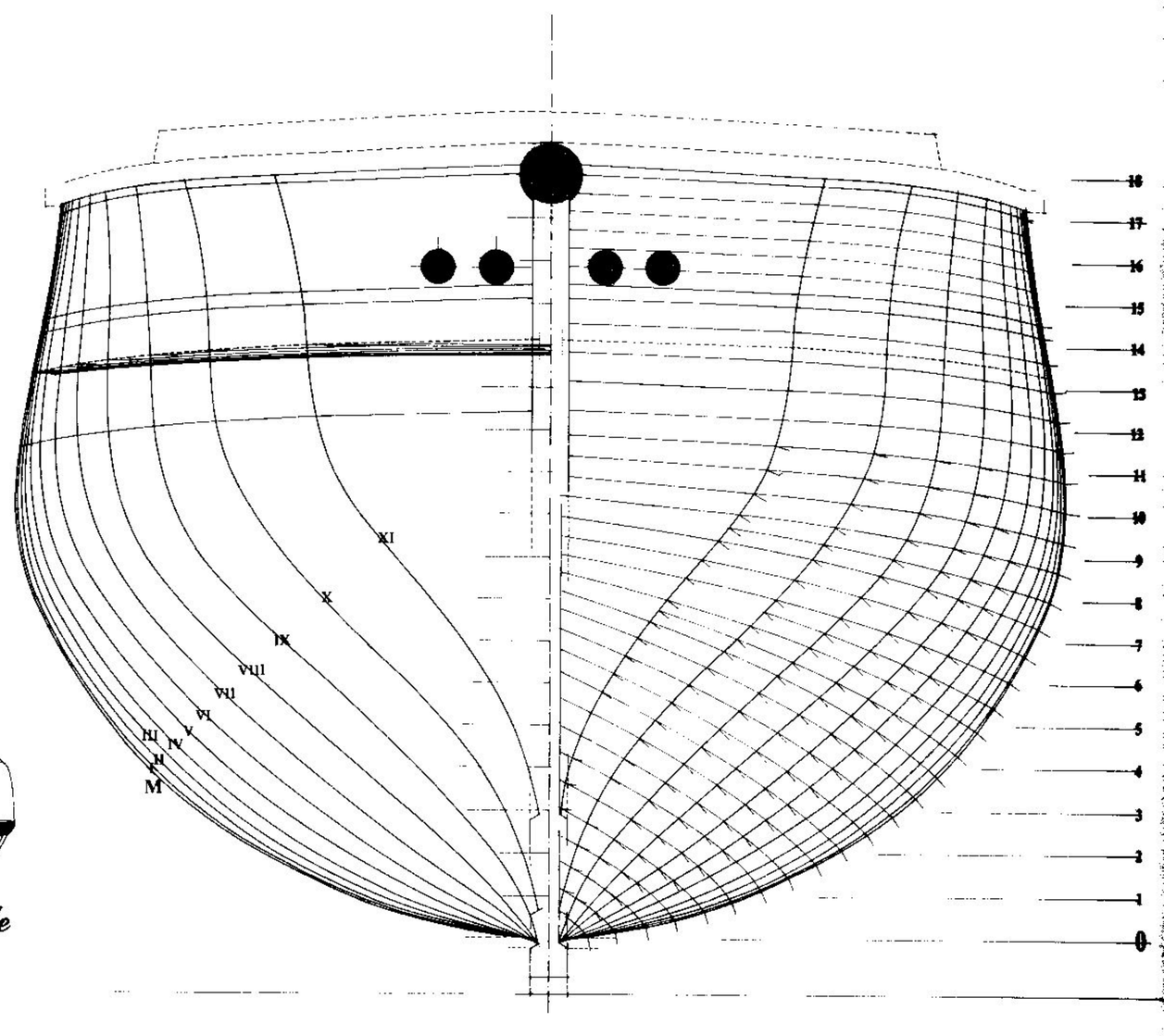




la Créole

Pl. 3

S. Jean Boudriot 1999





la Créole

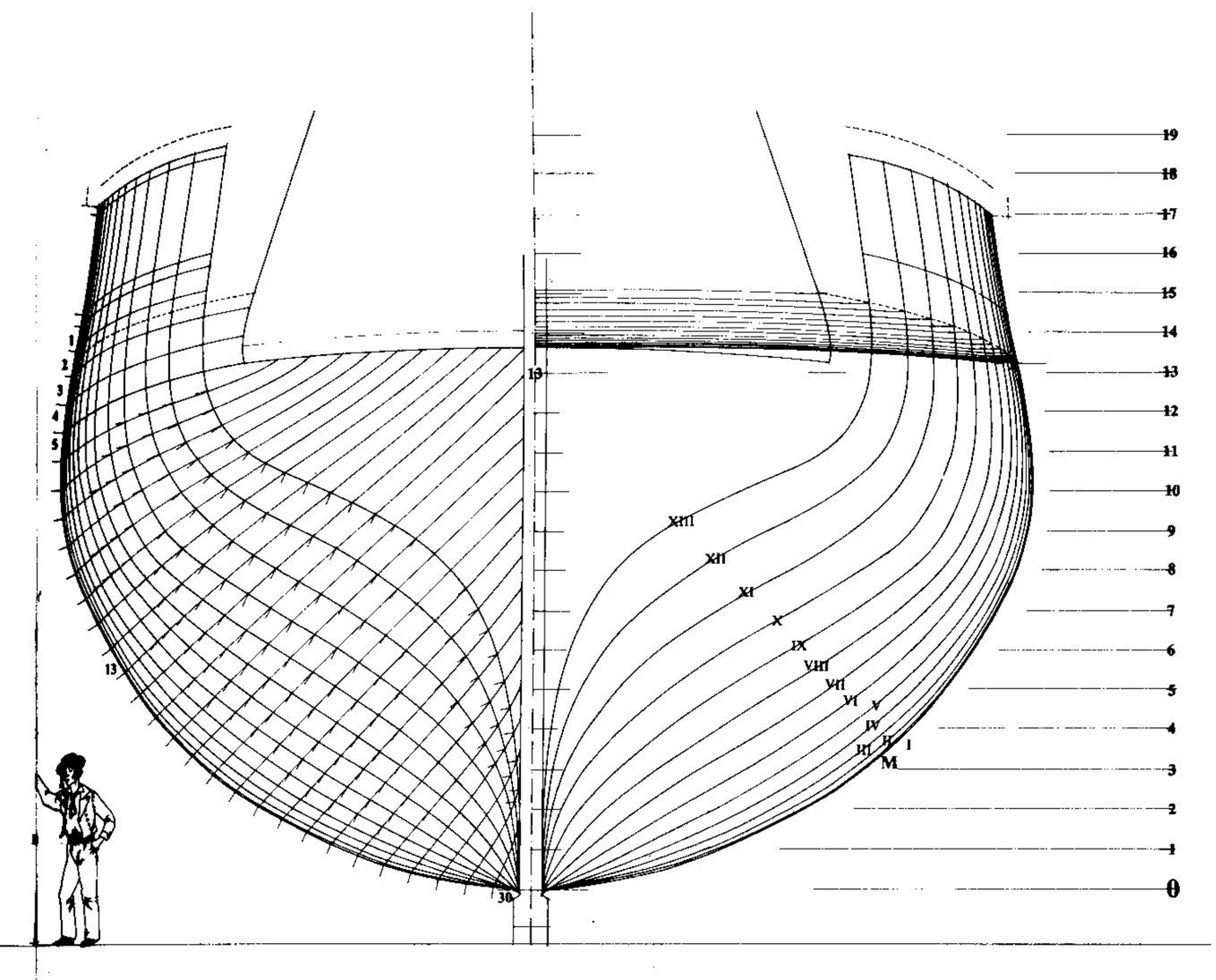
Pl. 2

DÉFINITION DE LA COQUE 2.

Planche 2. Sur le dessin de gauche les sections de la partie avant et sur celui de droite celles de la partie arrière. Ces sections verticales repérées sur la planche 1 sont, je le répète, faites sur la membrure, donc épaisseur du cordage non comprise.
Sur la moitié de ces vues sont tracés le dessus des baux du pont, ou plus précisément la section du plan correspondant au-dessus des baux. Le livet est matérialisé par un tireté. Sur l'autre moitié des vues, les virures du bordage sont tracées sur la membrure, indication indispensable pour une exécution satisfaisante du bordage de la coque. Les sections verticales sont repérées en chiffres romains et les sections horizontales figurant sur la planche 1 correspondent aux repères en chiffres arabes.
La pénétration du beaupré, le percement des écubiers, la lisse d'hourdi (sans râblure) sont tracés.
L'on remarquera le contour du maître-couple, s'approchant d'un demi-cercle, donc fort différent des contours suivis antérieurement, qui marquait un passage sensiblement accentué entre varangues et genoux. L'on comparera les sections tranversales de la *Créole* conçue par *P.M. Leroux* avec celles de la *Danaïde* conçue par *A.B. Compaignac*, pour juger d'une très sensible différence de forme, mais aboutissant à un même déplacement de 750 tx environ.

I M I II III IV V VI VII VIII IX X

Echelle 1/100e



BORDAGE DE LA COQUE.

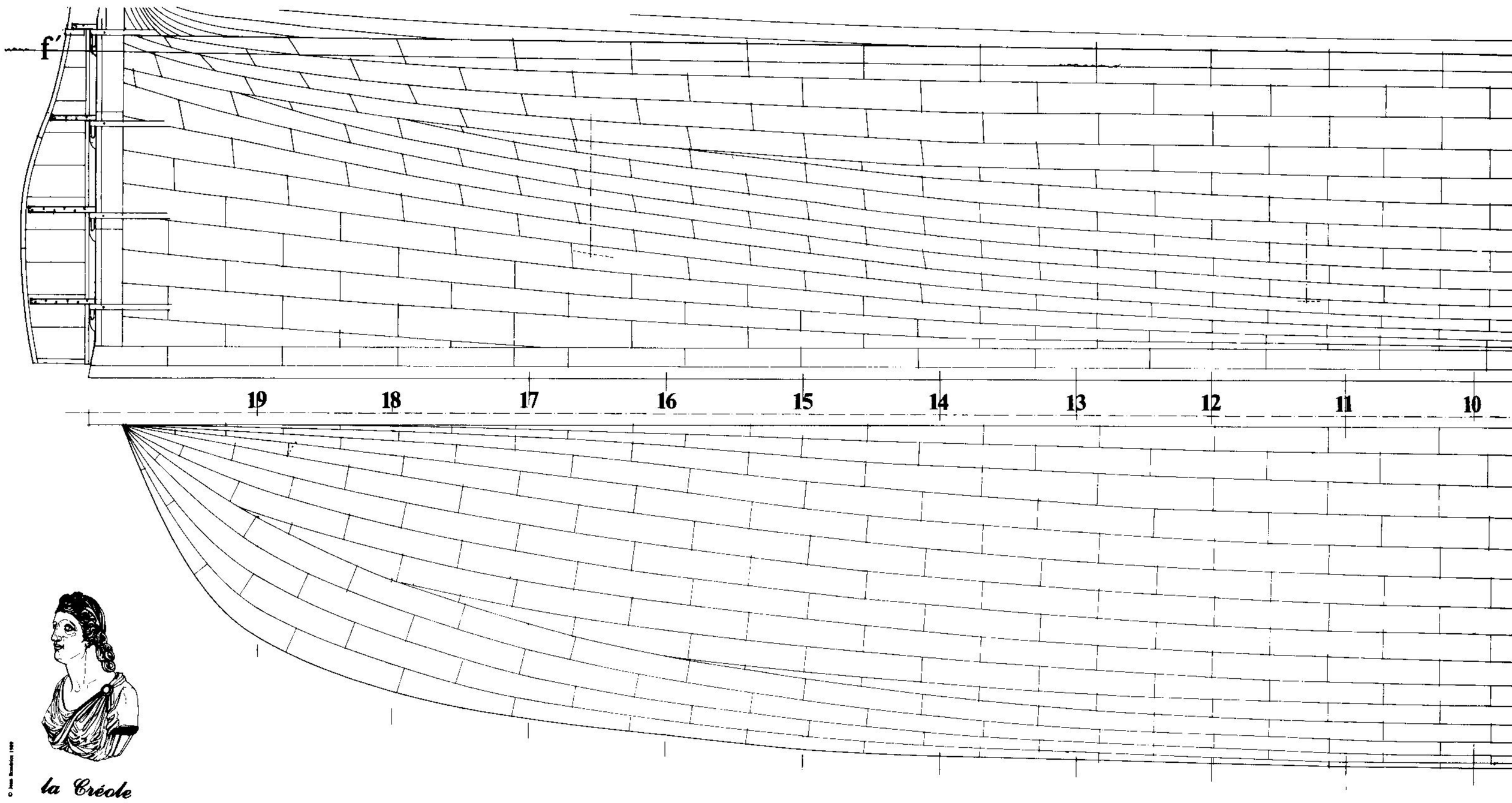
Planche 3. A partir du tracé effectué sur les sections transversales de la planche 2, la coque est bordée. La longueur des virures peut varier de 8 à 20 mètres et deux joints à l'aplomb doivent être séparés par cinq virures. Celles-ci pour les œuvres vives sont fixées par deux gournables pour les couples à simple épaisseur et quatre pour ceux à double épaisseur. Pour les œuvres mortes, les gournables sont remplacées par des clous. Le chevillage de nombreuses pièces de charpente limite le nombre de gournables, les extrémités des virures sont fixées par deux clous en bronze pour la carène, en fer pour les œuvres mortes.

En variante, une gournable sur deux peut être remplacée par un clou en bronze.

La largeur sur le tour des varangues étant à leur extrémité de 23 cm, le diamètre des gournables est égal à 1/12 de cette dimension, soit 19 mm, la tête un peu plus forte. Dans les fonds, le diamètre doit être augmenté d'environ un tiers.

Le diamètre des têtes de clous est égal à environ le quart de l'épaisseur du bordage traversé. Je précise que les bordages de point ont 8 cm d'épaisseur, les préceintes 12 cm et l'épaisseur des virures placées sous celles-ci, diminue de 8 mm du can supérieur au can inférieur pour atteindre l'épaisseur des bordages de point. Le bordage des œuvres mortes varie de 8 à 6 cm.

Sur l'élévation figure partiellement la membrure, les extrémités des baux sont dessinées, de même les blocs avec réas encastrés dans l'épaisseur du vibord. Vous remarquerez la lisse d'hourdi sans râblure, l'étambot sans quête, le gouvernail avec son safran d'assemblage et sa mèche légèrement dévoyée.



la Créole

© Jean Boudriot 1989

Pl. 4

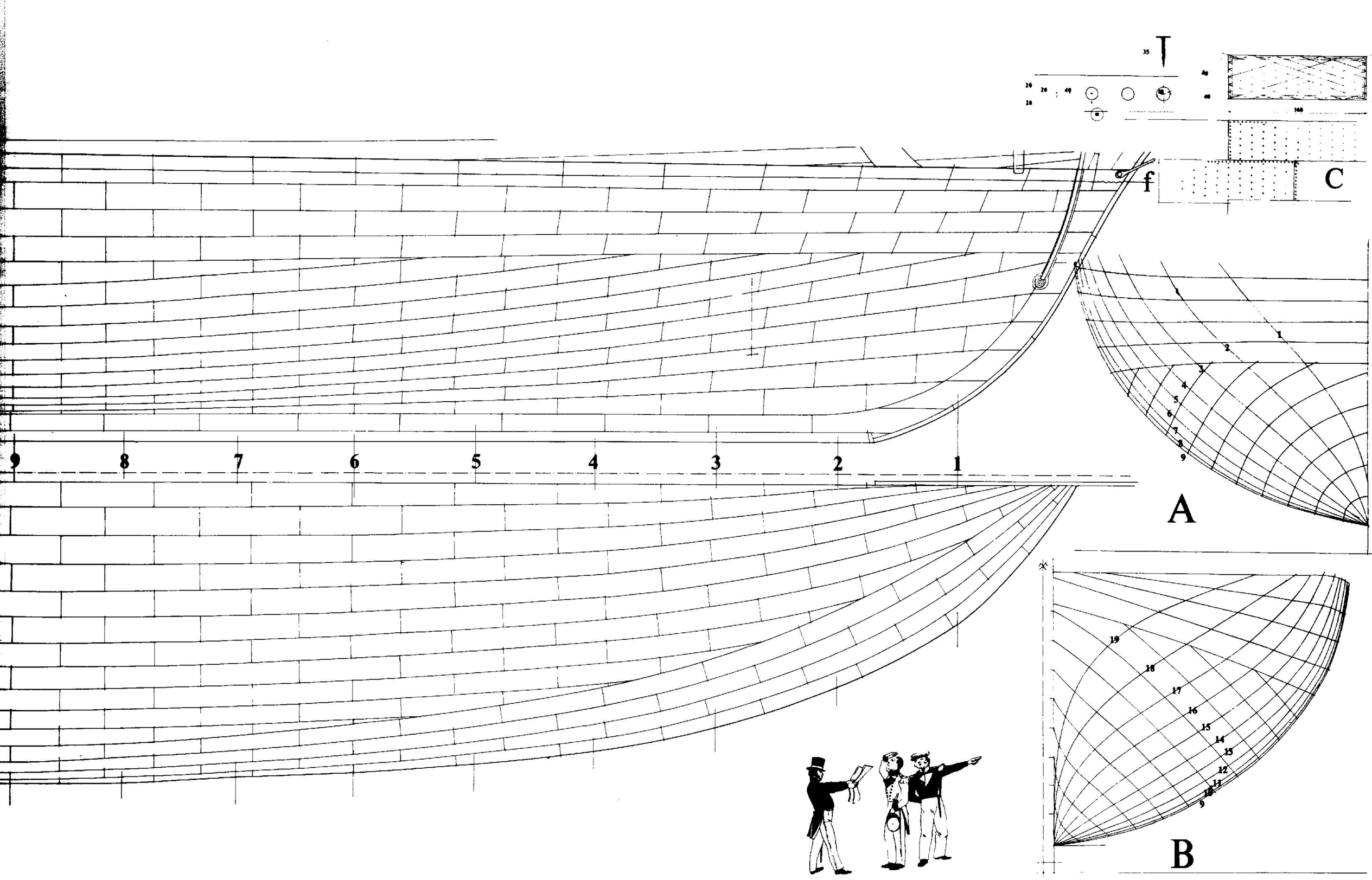
DOUBLAGE CUIVRE DE LA CARÈNE.

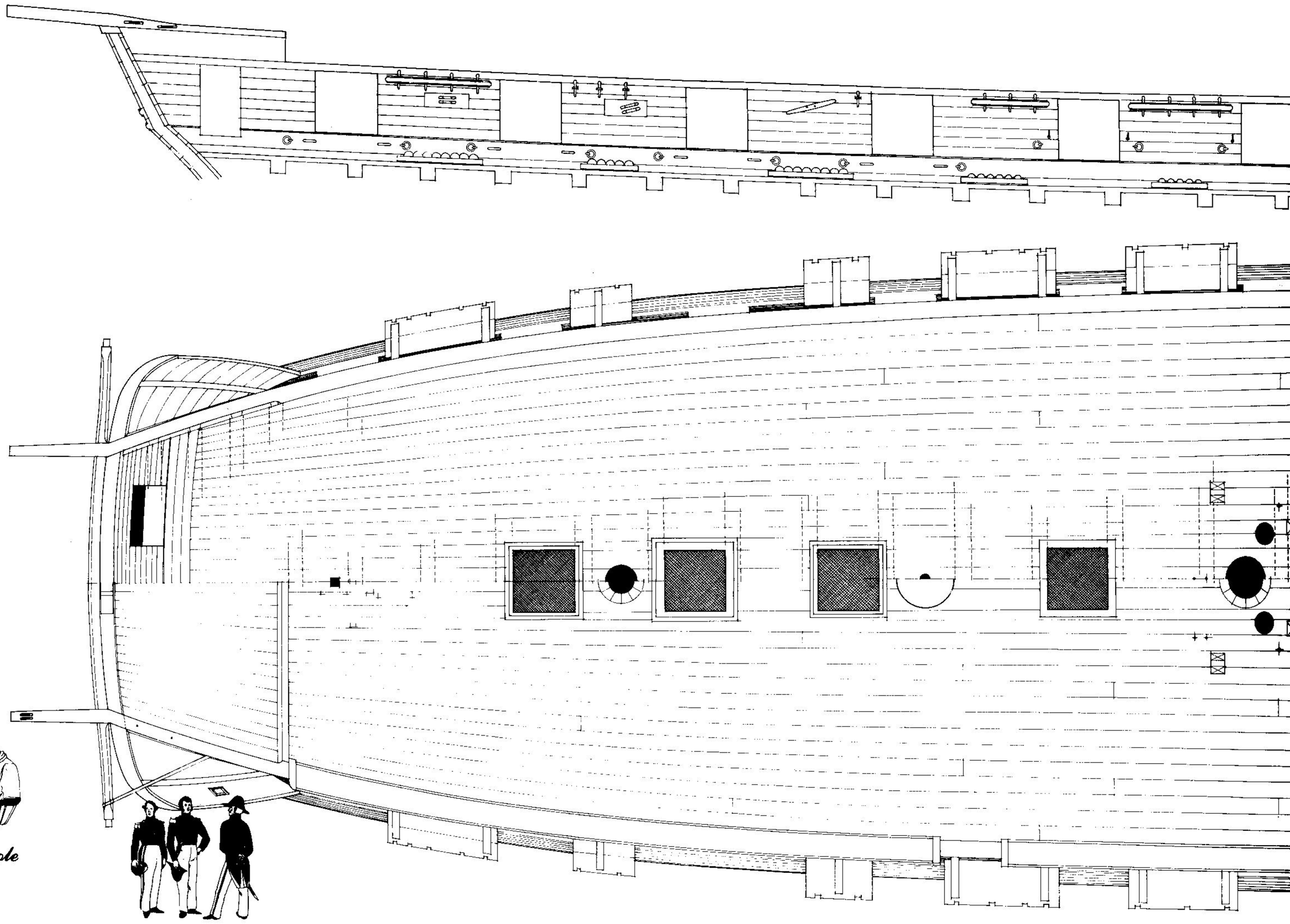
Planche 4. Elle est consacrée au doublage en cuivre de la carène. Le dessin **C** donne le détail des feuilles de cuivre [1].
Les feuilles de l'avant recouvrent celles de l'arrière et celles de dessus, celles de dessous. Le diamètre des têtes des clous de doublage est de 18 mm soit à l'échelle du modèle 0,375 mm, donc un peu plus d'un tiers de millimètre, ce qui est bien peu.
Le doublage s'effectue en partant de la partie supérieure de la carène, un premier rang de feuilles est mis en place à cheval sur la ligne de flottaison, celle-ci coïncidant avec la mihauteur des feuilles. Sur l'arrière, ce premier rang se termine en pointe. Trois autres rangs sont ensuite appliqués, se terminant en pointe ou en queue de billard sur l'arrière.
La carène a été divisée suivant 19 sections transversales numérotées de 1 à 19 (ces sections sur bordage ne doivent absolument pas être confondues avec les sections transversales définissant le volume de la coque, planches 1 et 2).
Sur chaque section sont tracées les lignes de recouvrement des rangs de feuilles. Le dessin **A** représente le tracé des rangs pour la partie avant, le dessin **B** de même pour la partie arrière. Ceci doit guider l'exécution du doublage. L'élévation de la carène doublée ainsi que sa vue par-dessous doivent aider à la bonne compréhension du doublage en cuivre des œuvres vives.
La ceinture réalisée, le doublage est repris à partir de la quille, un premier rang inférieur est appliqué, il se retourne sous la quille, la fausse quille étant ensuite rapportée [2]. Un rang partiel est ensuite exécuté entre d'étambot et environ la section 17. Puis les rangs sont appliqués en montant les virures supérieures finissant en pointe sur la ceinture.
Une feuille de plomb est appliquée sur le can de l'étrave et du taille-mer, cette feuille se retrouvant latéralement sur environ 2 à 3 pouces [3].
L'étambot est habillé de feuilles disposées dans le sens de la hauteur. Le gouvernail est également doublé, aucune partie en bois ne doit être visible. Je rappelle que les pentures sont en bronze. L'examen des dessins permet d'apprécier la manière dont le doublage du gouvernail doit être exécuté.
La réalisation du doublage d'un modèle est un travail délicat, le respect de l'échelle difficile. Je précise que l'épaisseur vraie des feuilles est de 4 points, soit 0,75 mm environ (0,015 mm à l'échelle du 1/48). L'on peut lire avec profit l'excellent article rédigé par Mr B. Frölich, consacré à la technique de réalisation du doublage en cuivre d'un modèle. Article paru dans le n° 157 de la revue Neptunia.

1. A l'époque, le doublage en cuivre rouge est abandonné pour le bronze (cuivre et étain).

2. Un habillage de la fausse quille ne résisterait pas au raguage des câbles lorsque le bâtiment « traverse » ses câbles.

3. Cet habillage en plomb est destiné à éviter de couper les câbles comme cela serait le cas avec un habillage en cuivre.
Concernant le doublage en cuivre, voir également le tome 3 du Vaisseau de 74 canons et les monographies de la *Vénus* — le *Cygne* — la *Belle-Poule*.


T
f
C
A
B
9
8
7
6
5
4
3
2
1



BORDAGE ET VAIGRAGE DU PONT.

Planche 5. Celle-ci donne toutes les indications pour le bordage du pont dont l'épaisseur est de 8 cm et 4 cm pour les petits gaillard et dunette. Les emplacements des baux sont marqués par des amorces de traits tiretés, l'intervalle entre les baux est garni par un barrotin (trois pour le grand panneau et celui aux câbles), si l'on sait que deux clous fixent chaque virure sur chaque bau et barrotin, ce très grand nombre de clous peut être diminué de moitié en supprimant par convention les clous des barrotins. Sur la vue en plan figurent les porte-haubans, et les divers panneaux, emplacement de mâts et passages divers.

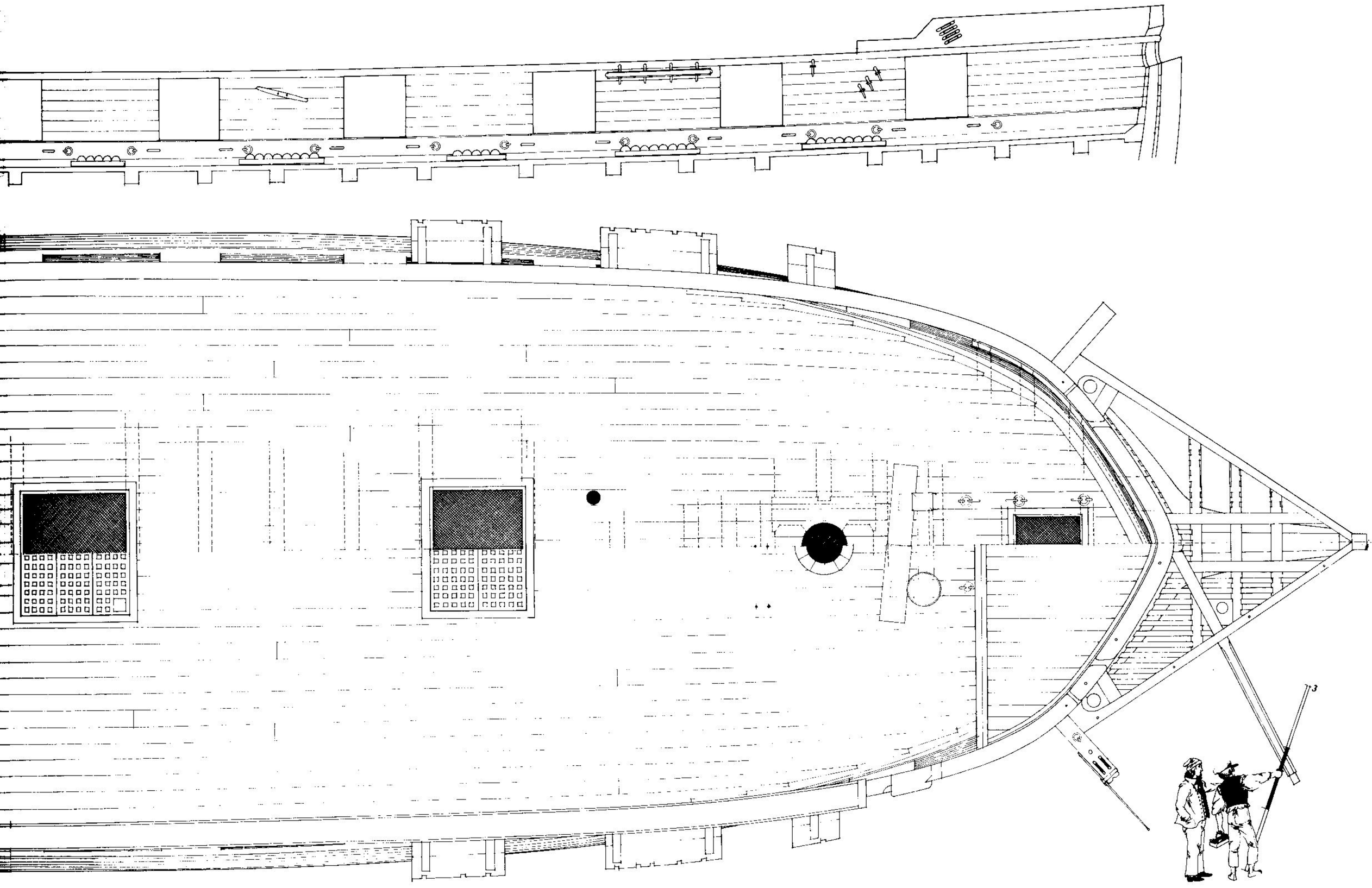
En partant de l'étrave : l'écoutille du poste des maîtres — les grandes bittes — le mât de misaine — le passage du tuyau des cuisines — l'échelle de l'avant pour l'équipage — la grande écoutille — la ventouse du four à pain — les passages des pompes — le grand mât — l'écoutille de la cale au vin et l'échelle des élèves — la mèche du cabestan — la claire-voie du carré des officiers — le panneau de l'escalier du commandant et des officiers — le mât d'artimon — la claire-voie du salon du commandant — le passage de l'essieu de l'appareil de gouverne.

Sur la moitié inférieure de la vue du pont, figurent les bordages du minuscule gaillard d'avant et de la petite dunette, sous cette dernière sont percés les sabords de retraite, et se trouve l'accès aux bouteilles.

L'écoutille de l'échelle de l'avant, ainsi que la grande écoutille, sont fermées par des panneaux à caillebotis, le passage des câbles d'ancres s'effectue aux angles avant de la grande écoutille, les panneaux sont subdivisés en deux et trois parties. D'autres petits accessoires sont indiqués sur ce dessin, ils seront cités plus loin.

Accompagnant la vue du pont, l'élévation intérieure de la muraille, montrant son vaigrage, les boucles et crampes pour les bragues des bouches à feu. Le vaigre bretonne a 8 cm d'épaisseur et les bordages entre sabords 6 cm, et je précise que la fourrure de gouttière à un équarissage de 27 cm, étant entaillée de 7 cm sur les baux et leurs courbes, la face visible est travaillée en talus.

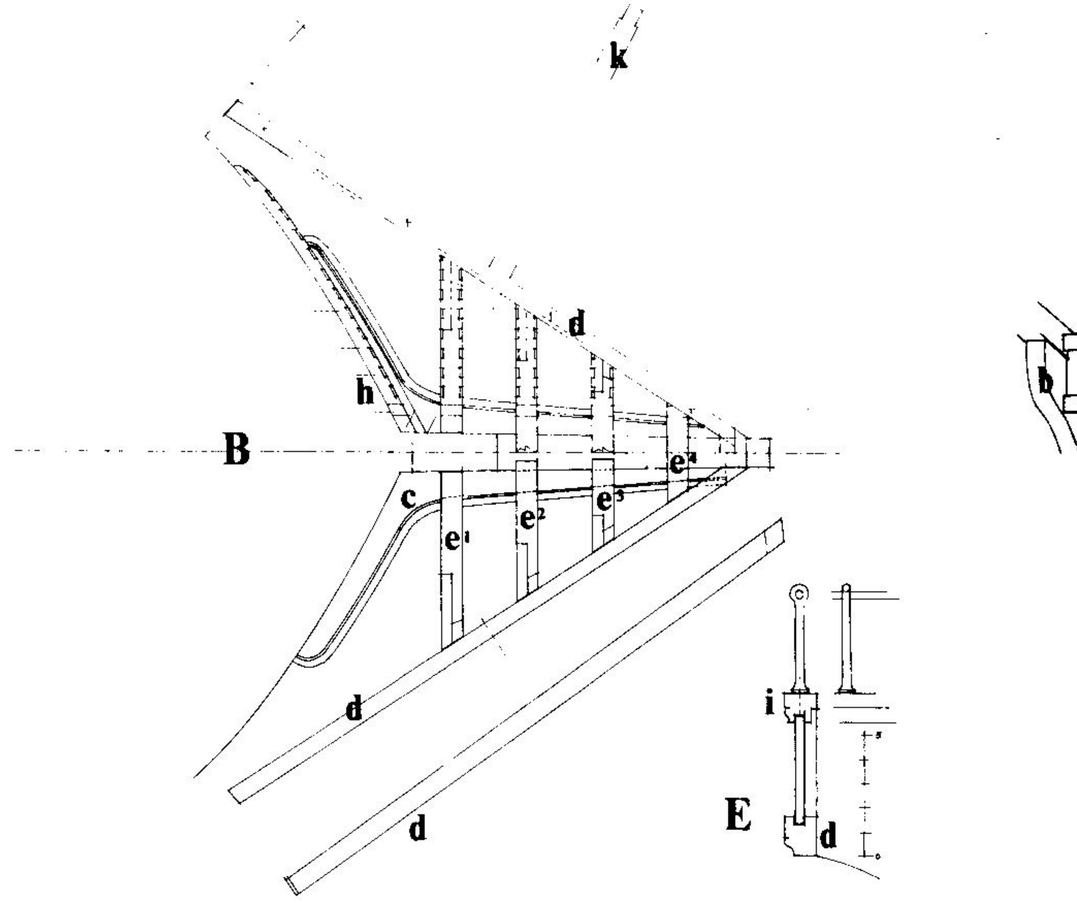
Des tablettes de tournage, taquets, chevillots sont représentés, mais leur totalité figure sur la planche rassemblant les arrivées de manœuvres. Enfin, les parcs à boulets, simples bordages évidés pour le logement des projectiles sont cloués contre la fourrure de gouttière et sur les gouttières.

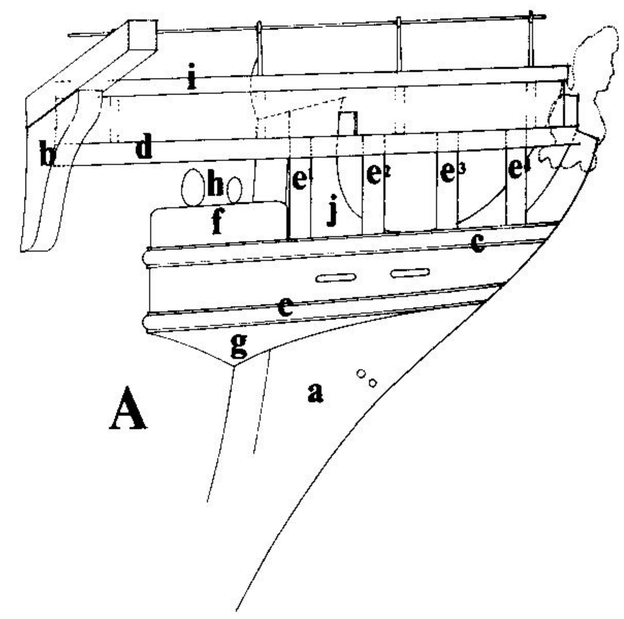


RÉALISATION PROUE ET POUPE.

Planche 6. Traite de la réalisation de la proue et de la poupe. Mes explications portent d'abord sur la proue de la *Créole*. Sur le digon **a** dessiné planche 3, sont appliqués les jottereaux **c** avec leurs garnitures disposées entre eux et sous le jottereau inférieur en **g**. Les coussins des écubiers **f** s'appuient sur le jottereau supérieur, de même les jambettes $\mathbf{e}^1$ à $\mathbf{e}^4$, ces pièces sont dessinées séparément en **D**. Les jambettes supportent la herpe **d**, pièce devenue rectiligne et tracée à l'échelle sur le dessin repéré **B**.
Cette herpe appuie l'extrémité supérieure du digon, elle est chevillée à la muraille dans l'angle formé par la courbe de bossoir **b**. L'on remarquera le relèvement prononcé de la branche du bossoir. Un léger pavois est placé au-dessus de la herpe, réalisé par un bordage en planches, il est terminé par une lisse **i** sur laquelle sont fixés des chandeliers en fer rond, supportant une barre d'appui également en fer rond (une coupe **E** à échelle double permet d'apprécier la réalisation de cette protection de la plate-forme de poulaine). Les écubiers sont repérés en **h**. Tous ces éléments peuvent être appréciés étant vus de côté en **A**, de dessus en **B**, de face en **C**.
Les têtes des jambettes s'assemblent avec les barrotins supportant les lattes à jour de la plate-forme de poulaine. Le barrotin correspondant à la courbe de capucine **J** est recoupé par celle-ci.
Passons maintenant à la réalisation de la poupe.

★







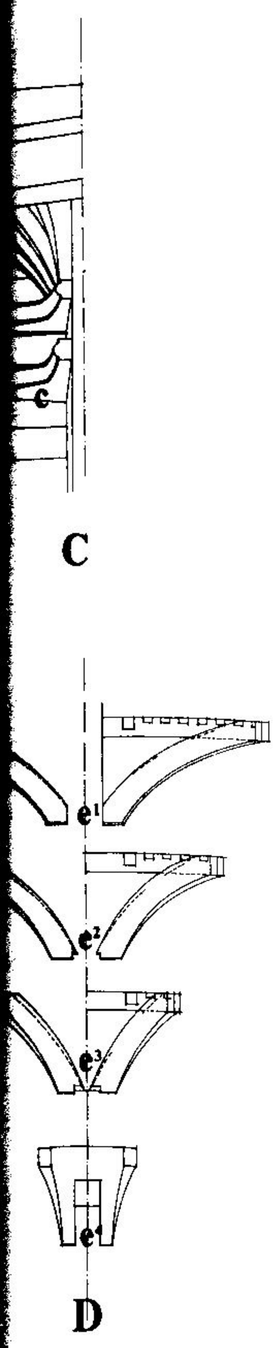
la Créole

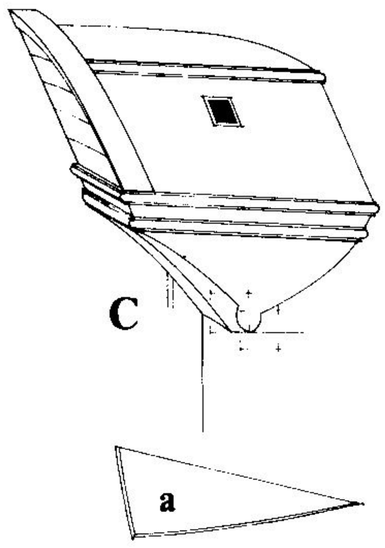
Pl. 6

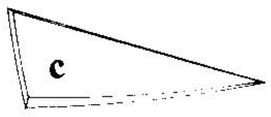
A. Élévation. Sur la partie droite, le bordage de la voûte a été tracé, les virures aboutissent contre les bordages de la ceinture. L'on remarquera la jaumière avec le faux-étambot façonné suivant une légère concavité, pour la mèche dévoyée du gouvernail.
Latéralement, le bordage de la muraille est représenté avec l'ouverture des sabords et la porte d'accès à la bouteille.
En **a** la sole inférieure, sous laquelle est placé le cul de lampe **b**, un tracé tireté correspond au contour de la bouteille au niveau du deuxième cordon mouluré, en **c** la sole supérieure.
Sur la partie gauche, le bordage de la voûte est complété par une plate-bande moulurée **d** placée à l'aboutissement des virures de la carène sur la lisse d'hourdi. Au-dessus de la voûte un cordon mouluré **e** se retourne sur les bouteilles, un peu au-dessus un second cordon **f** se retourne de même et forme seuillet pour les sabords de retraite **g**. Ces sabords sont munis de mantelets brisés.
Le cintre de la poupe est constitué de bordages débordant latéralement la muraille de la corvette. Les virures sont clouées sur des montants habillés également à l'intérieur (voir coupe longitudinale). Le contour du cintre est souligné par une moulure plate. Des bossoirs ou potences sont placés sur le dessus du plat-bord (voir planche 5) entre ces éléments le dessus du cintre reçoit une pièce **h** avec repos pour le gui de la brigantine.

B. Vue par-dessus. Sur la partie droite du dessin l'on retrouve les mêmes éléments. Le bordé de la muraille a été dessiné en faisant abstraction de la membrure. La petite sole est tracée en **a**, et la sole supérieure en **c**.
A gauche, le bordage du tableau est effectué, il est cloué sur des montants non représentés ainsi que le bordage intérieur (l'épaisseur réelle du tableau est de 250 mm). La virure inférieure du tableau repose sur le dessus du bordage supérieur de la voûte. Latéralement la virure inférieure est clouée contre l'épaisseur de la sole du cul de lampe.

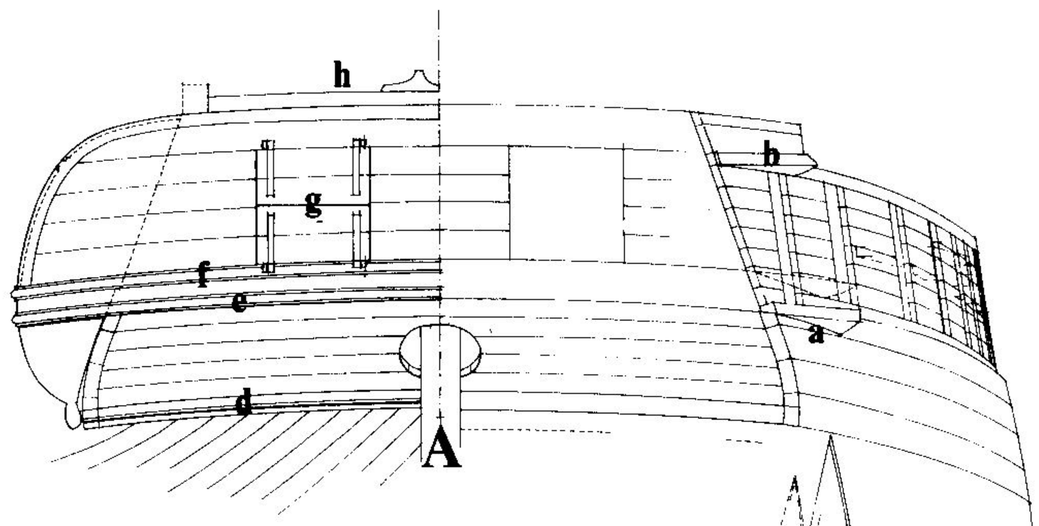
C. Vues latérales. A droite, le bordage de la muraille est dessiné, ainsi que les soles de la bouteille. L'on constate que le bordage du tableau vient s'appliquer contre l'épaisseur de la sole inférieure. Mais il n'en est pas de même pour la sole supérieure dont l'épaisseur s'applique contre le revêtement intérieur du tableau.
A gauche, le contour de la bouteille est tracé avec ses cordons moulurés. L'épaisseur du cintre peut être appréciée. Un amortissement « coiffe » la bouteille, pour juger de son volume, se reporter ainsi que pour le cul de lampe, aux photos du modèle.

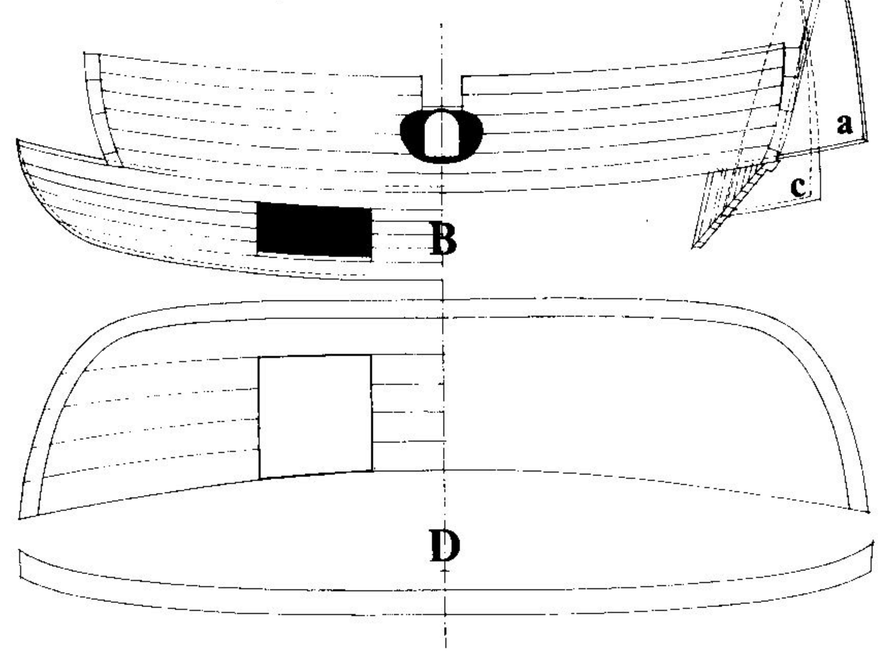


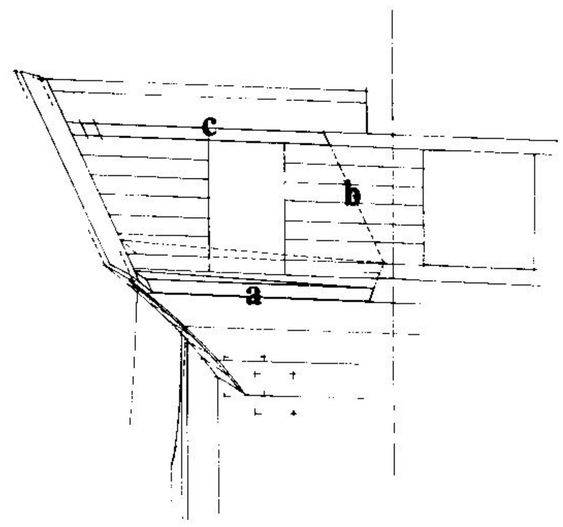


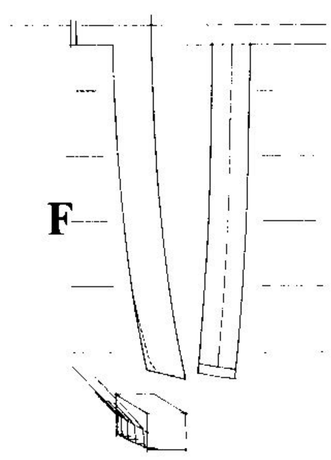










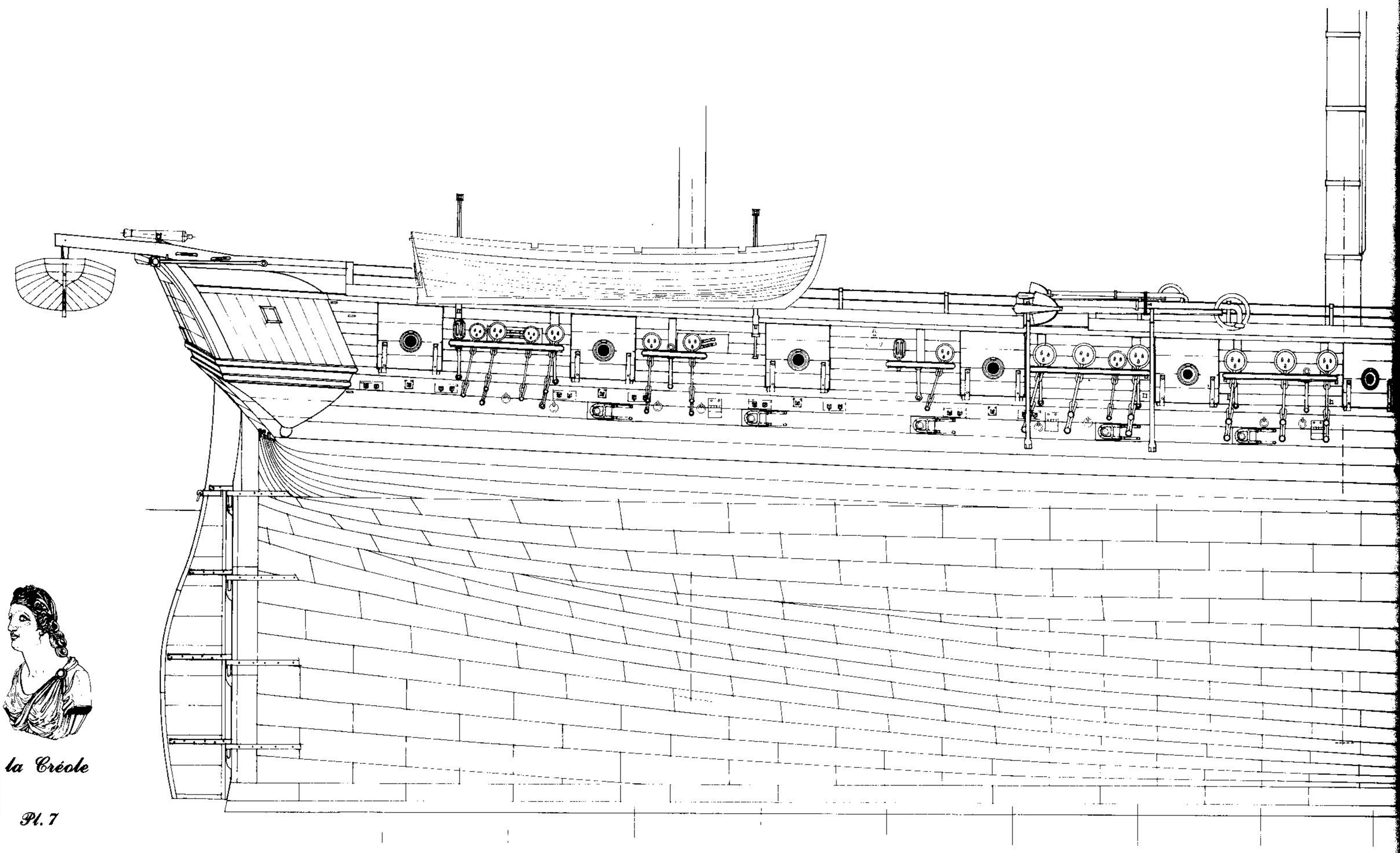




D. Tracé du tableau. Celui-ci est représenté suivant son contour réel, mais sans que sa surface soit développée, le tableau ayant un bouge indiqué en plan. Je précise que l'épaisseur du tableau est formée par son ossature habillée par des bordages (voir coupe longitudinale). Un cordon mouluré appliqué sur le bordage extérieur souligne le contour du cintre.

E. Tracés des soles Ceux-ci correspondent au contour extérieur fini des bouteilles, les cordons moulurés étant rapportés sur l'épaisseur des soles. En **a** la sole inférieure, en **c** la sole supérieure, entre les deux soles le contour de la bouteille au niveau du retour du cordon de seuillet. A nouveau je précise que les cordons moulurés de la voûte du tableau, des bouteilles sont rapportés en placage sur les volumes définis avec les divers dessins de cette planche.

F. Tracé de la lisse d'hourdi. Celle-ci, représentée sur sa moitié, ne comporte pas de râblure, les bordages de la carène se relevant presque à la verticale, sont cloués sur la face arrière de la lisse et sur leur épaisseur repose la virure basse de la voûte, ce bordage peut présenter une surépaisseur permettant une mouluration.



la Créole

Pl. 7

© Jean Boudriot 1995

ÉLÉVATION DE LA COQUE ACCASTILLÉE.

Planche 7. Cette élévation par rapport à celle de la planche 3 montre la *Créole*, doublée et portant son armement, les bouches à feu aux sabords, ceux-ci sont à mantelets brisés, les hublots d'éclairage et ventilation du faux-pont sont en place, de même les dalots à clapet. Sont indiquées les extrémités des ferrures nécessaires au service de l'artillerie (extrémités des crampes, chevilles ouvrières). Les porte-haubans sont garnis de leurs caps de mouton avec chaînes. Les ancres de bossoirs sont traversées et les autres ancres sont à poste au-dessus des porte-haubans de grand mât, leur verge est supportée par des arcs-boutants en fer.

L'on remarquera la fragmentation des porte-haubans, ceci étant rendu nécessaire par la distribution des sabords, la « ligne des porte-haubans » correspond à peu près à la mi-hauteur des sabords.

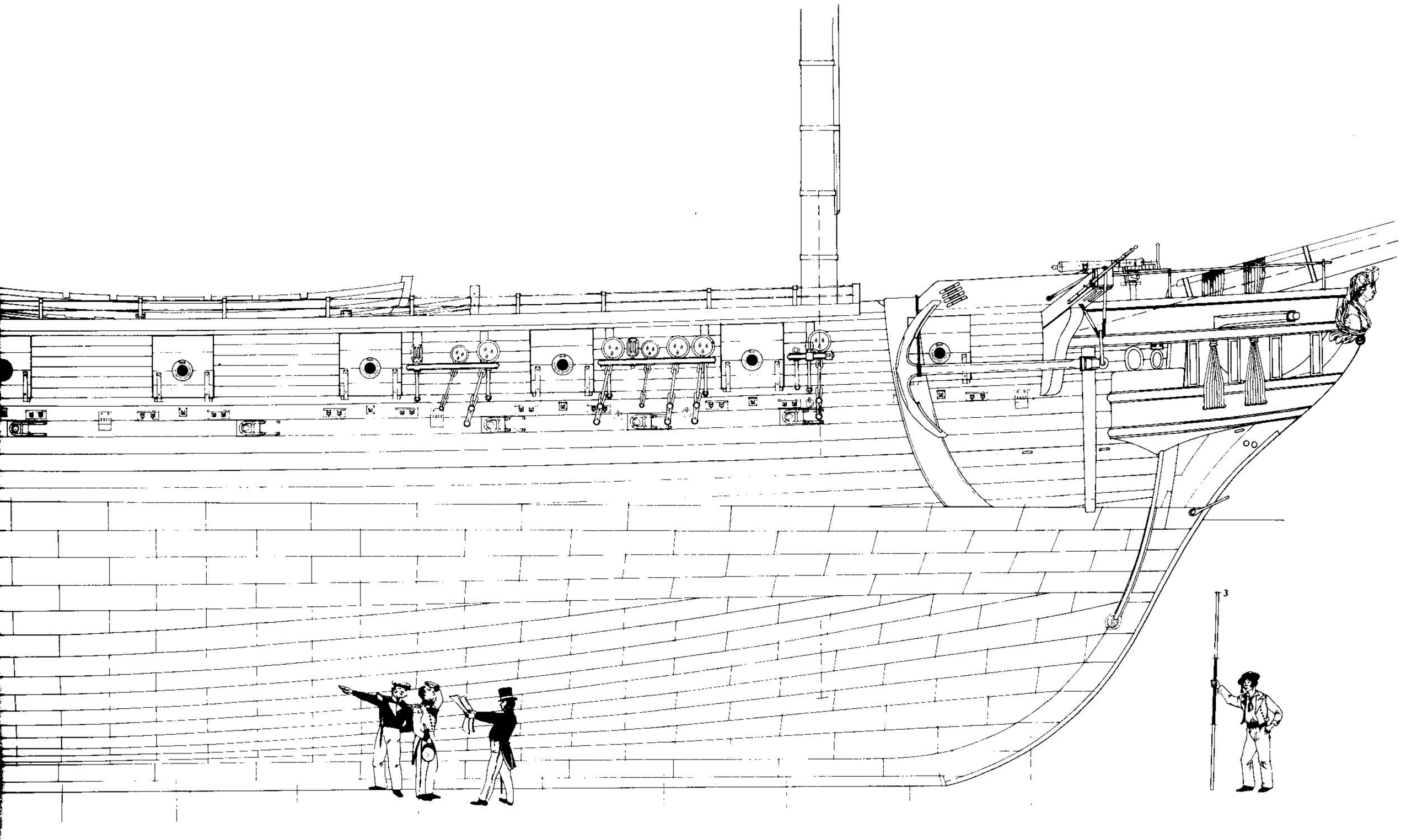
L'encaissement pour les hamacs surmonte et termine le vibord. Sur l'arrière, les canots sont sur porte-manteaux et la yole sur potences et l'on aperçoit au-dessus de l'encaissement des hamacs, la partie supérieure de la chaloupe et du grand canot, celui-ci placé dans la chaloupe. Voyez les pierriers dont la fourche est fichée dans le plat-bord ou la partie intérieure des potences de yole.

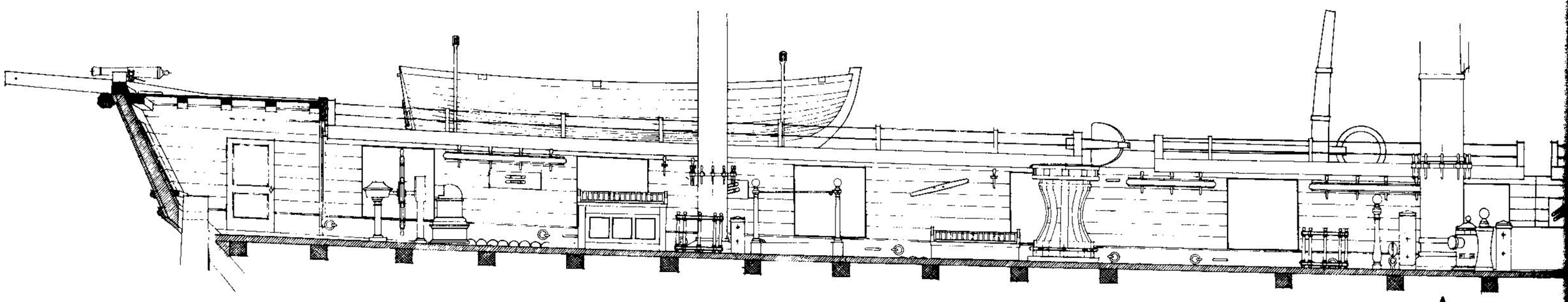
Sur l'avant, remarquez la pompe d'étrave, les écubiers tribord dont celui placé vers l'intérieur, d'un moindre diamètre garni en fonte pour le passage du seul câble-chaîne dont dispose la corvette. Au-dessus de cet écubier, l'on peut distinguer la plaque de fer recevant les extrémités boulonnées de la crampe dans laquelle passe le grand étai. Le conduit d'évacuation des cornaux de l'équipage, voyez également l'habillage du bordage pour le mouvement des pattes d'ancres quand celles-ci sont manœuvrées à l'aide d'une candelette, une partie du mantelet du premier sabord est également habillée par cette protection.

L'arc-boutant en fer de bossoir est représenté, cet accessoire permet de ne pas utiliser la vergue de civadière, celle-ci fatiguant le beaupré, et ne servant plus qu'à donner un angle efficace aux haubans de bout-dehors et bâton de clin-foc. Diverses boucles sont placées sous les porte-haubans, afin de recevoir le cas échéant, des caps de mouton en secours ou en complément, ceux-ci portant un croc, ces boucles peuvent servir également à l'établissement d'échafauds volants pour l'entretien des œuvres mortes.

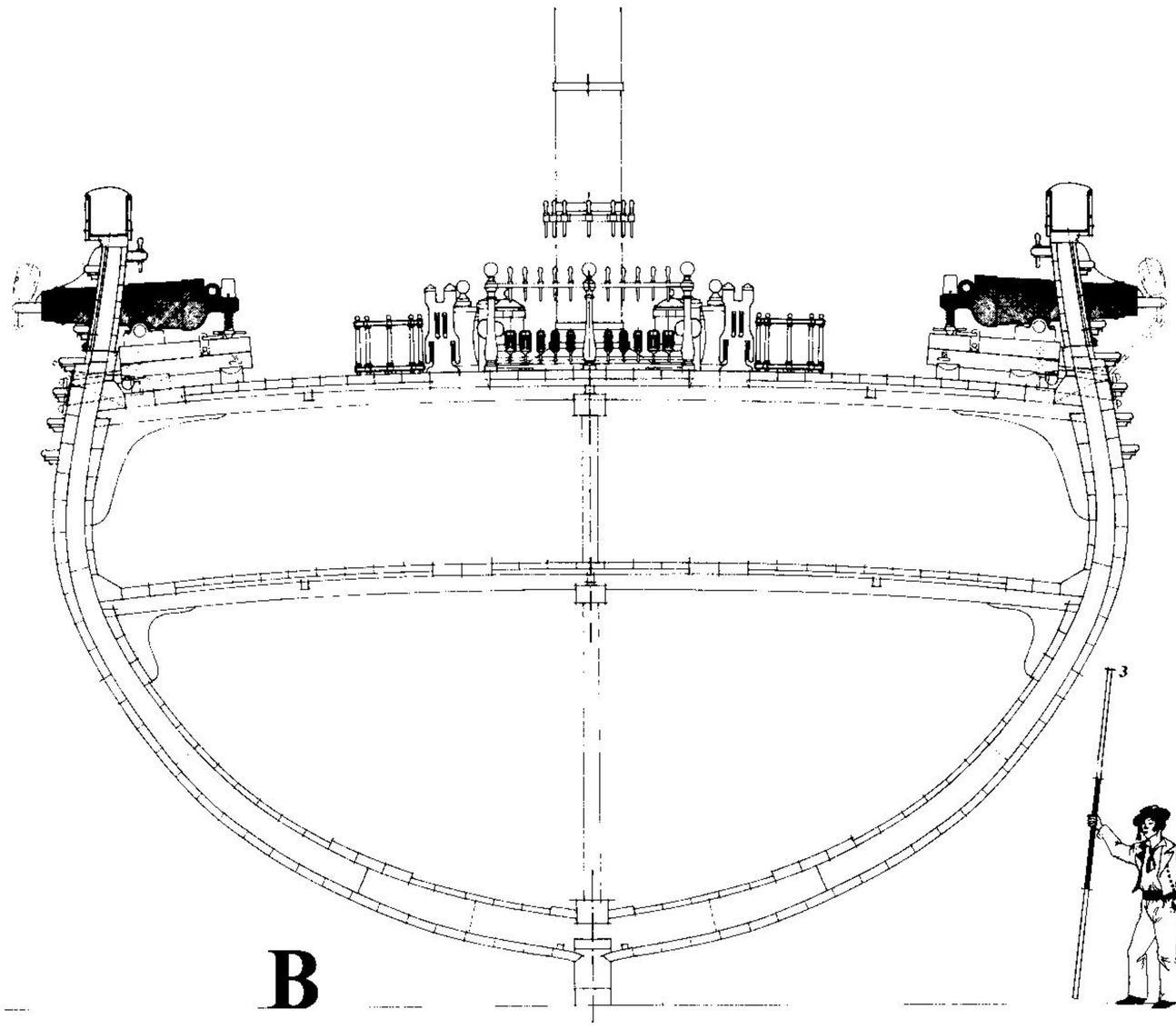
Voilà mes remarques de détail sur cette coque, dont le décor se limite à un très discret buste terminant l'éperon. Les lignes générales en raison du peu de tonture, présentent une certaine raideur. Fort heureusement, les œuvres mortes font de cette corvette un bâtiment « ras sur l'eau » donnant ainsi toute son importance à un gréement constituant la véritable beauté de la corvette.

Les tirants d'eau sont amorcés sur l'étrave et l'étambot, la ligne de flottaison correspond à peu près à la mi-hauteur du dernier rang de feuilles du doublage.

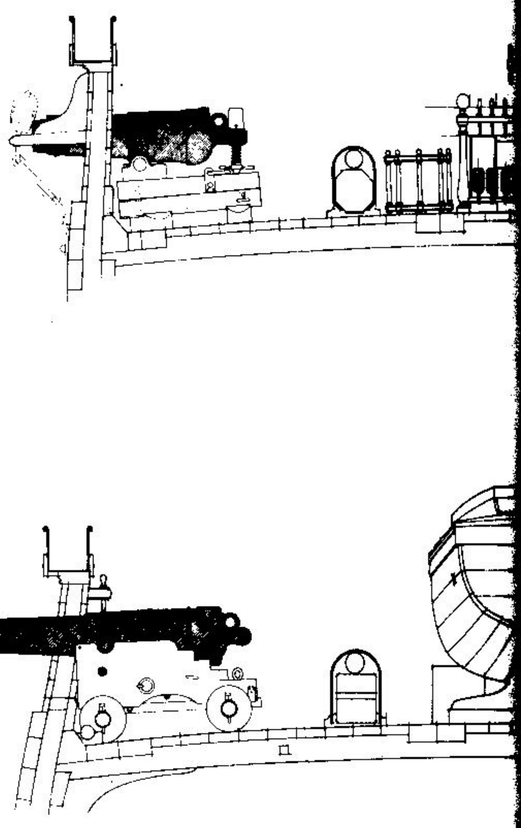

3



A



B





la Créole

Pl. 8

© Jean Boudriot 1997

COUPES LONGITUDINALES ET TRANSVERSALES.

Planche 8. Une coupe longitudinale partielle en **A** rend compte des installations régnant sur le pont. Un très petit gaillard couvre l'avant, il est réalisé légèrement avec des barrotins et un bordage mince. Les grandes bittes servent d'étambrai pour le beaupré, dont le relèvement sur l'horizon est sensiblement moindre qu'il ne l'était sous le Premier Empire (voir plan de la Victorieuse). Un ceinturage métallique avec chevillots en fer entoure chaque mât et permet le retour de multiples manœuvres.

Des râteliers de retour (voir planche accastillage) les complète sauf pour le mât d'artimon.

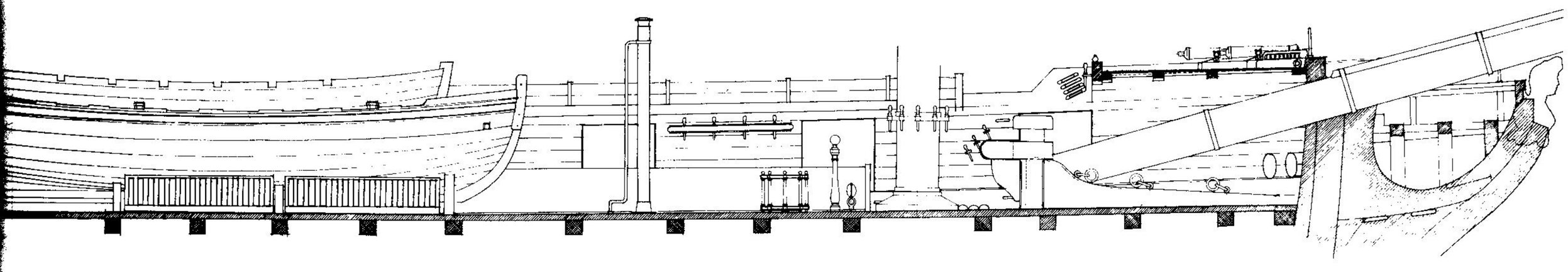
La chaloupe reçoit le grand canot et repose sur des chantiers, sous la chaloupe contre sa carène, des cages à poules façonnées tout exprès. En avant de l'étrave de la chaloupe la cheminée des cuisines avec un raidisseur.

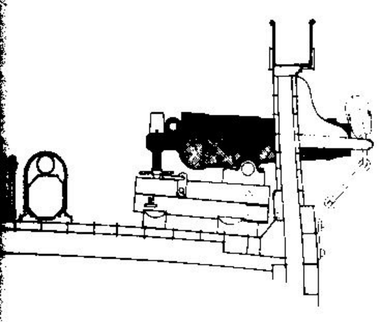
Autour du grand mât, deux pompes à corps métalliques dégorgent sur le pont, elles sont actionnées par un grand levier et non plus par l'habituelle bringueballe. Les bittes sont réduits à de simples montants (voir planche accastillage) et l'on peut remarquer la présence d'un tourniquet pour la tournevire. Les embarcations sont flanquées des coffres dissimulant les mâts et vergues de hune de rechange.

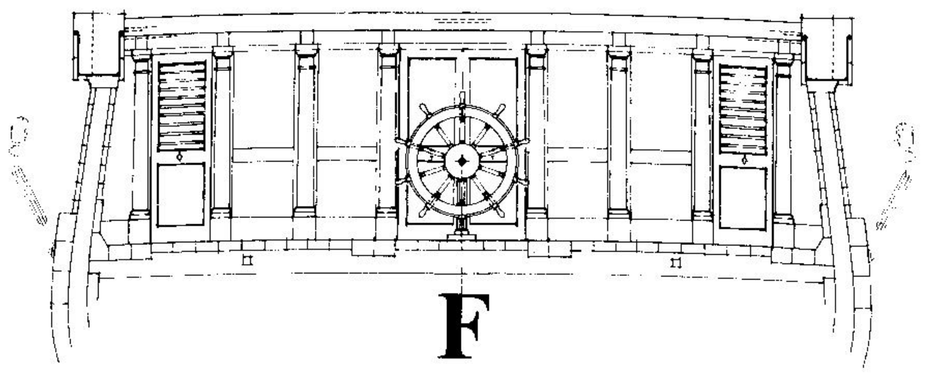
Le cabestan ne comporte plus les habituels linguets, mais à sa base une couronne garnie d'ergots sur pivot, pouvant se bloquer dans des crans en talus, lorsque le cabestan vient à « dévirer ». A la suite, les claires-voies du carré des officiers et du salon du commandant et entre celles-ci l'escalier de l'état-major. Devant la petite dunette l'appareil de gouverne : roue, avec axiomètre et le compas. La *Créole* est munie d'une installation particulière (voir note).

L'on remarquera la porte d'accès aux bouteilles s'ouvrant sous la dunette.

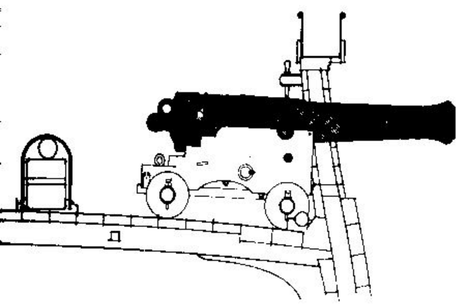
Je précise que cette coupe par convention n'est pas faite suivant l'axe longitudinal du bâtiment, mais quelque peu déportée.

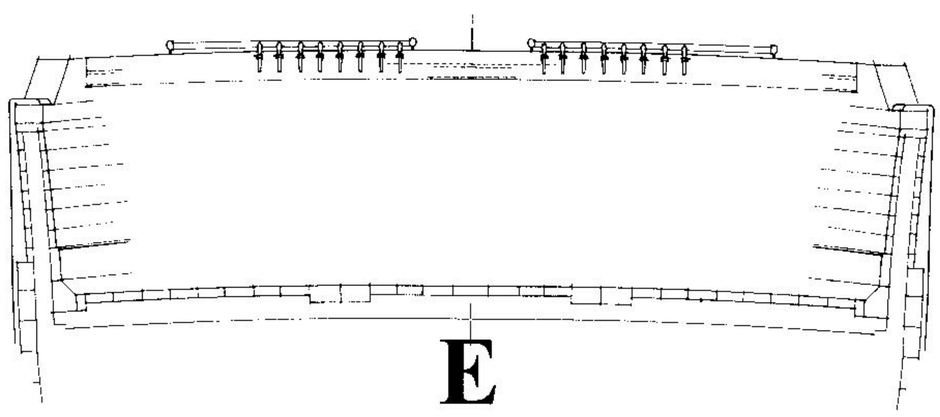




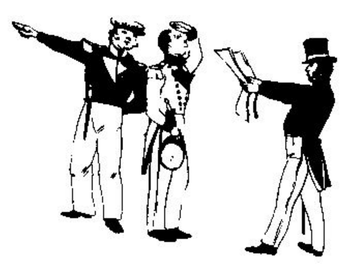


F

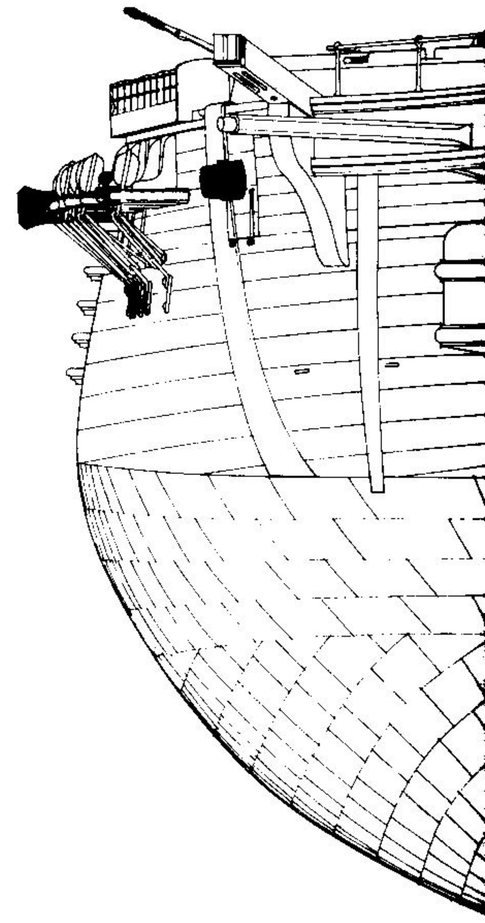




E



B une coupe transversale suivant le maître-couple, permet d'apprécier les sections des divers éléments de la charpente. Les différents accessoires entourant le grand mât sont dessinés et les caronades représentées au sabord.
C la coupe est faite en avant du grand mât afin de montrer les canons de 18 en place, les embarcations sur leur chantier et l'on remarquera la mâture de rechange protégée par une sorte de capot en planches resciées recouvert de toile peinte.
D la coupe est faite devant le mât de misaine montrant comme pour le grand mât le râtelier des poulies de retour, les bailles à drisses, etc.
E coupe devant le petit gaillard d'avant. Sur son fronteau, voyez la suite de chevillots pour les manœuvres de beaupré dont le mouvement est facilité par une sorte de barre, formant rouleau.
F vue de la façade de la petite dunette, avec son décor de pilastres et aux extrémités les portes à persiennes pour l'accès aux bouteilles. La roue du gouvernail figure sur ce dessin.





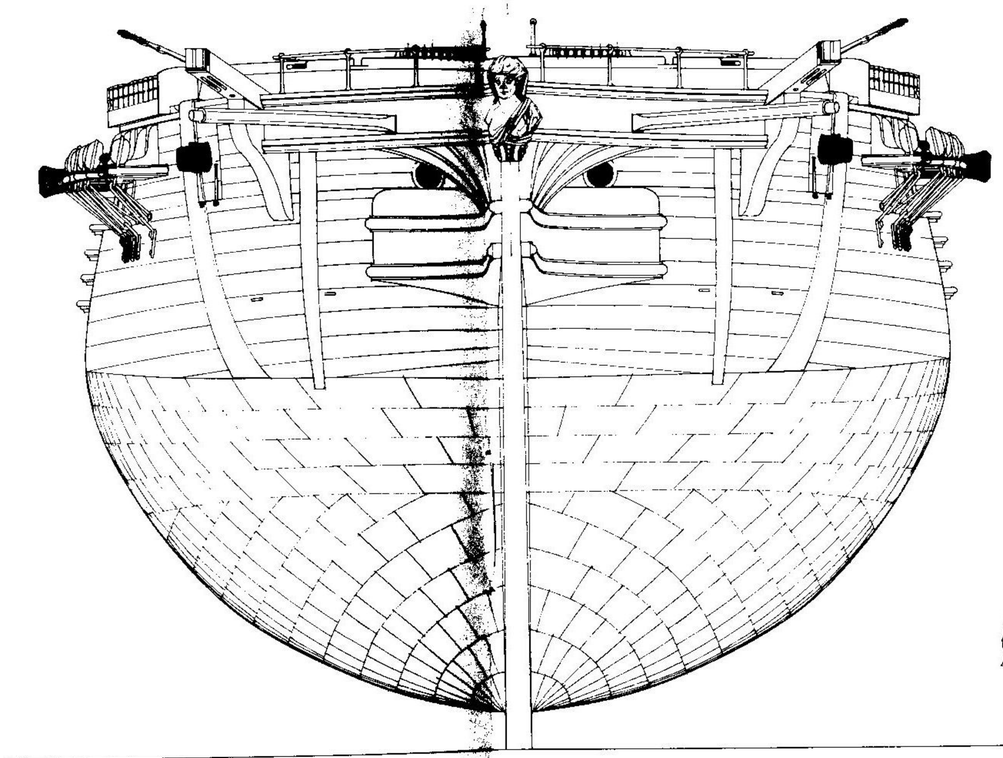
la Créole

Pl. 9

© Jean Boudriot 1989

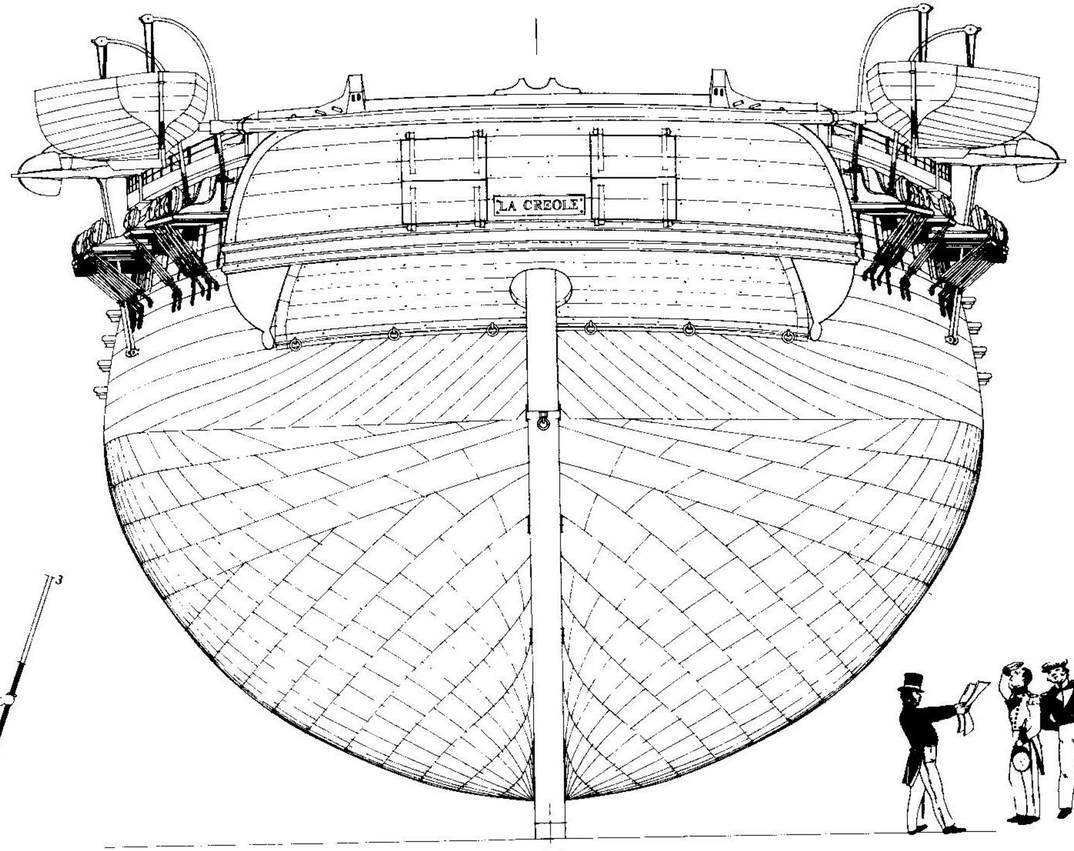
VUES AVANT ET ARRIÈRE.

Planche 9. A gauche en **A**, la vue de l'avant. Ce dessin ainsi que la vue de l'arrière, met en évidence le contour en demi-cercle du maître-couple.
La ceinture du doublage constituée de quatre rangs de feuille peut être appréciée ainsi que la manière dont les autres rangs de feuilles se terminent sous la ceinture. La figure de proue réduite au simple buste d'une jeune femme enturbannée ne relève guère la pauvreté de l'éperon de la *Créole*.
Parmi les divers éléments représentés, l'on remarquera le bastingage de poulaines d'où sortent les porte-lofs, la balustrade en fer et sur le plat-bord une sorte de râtelier placé à l'horizontal et recevant les nombreuses manœuvres du beaupré. Voyez également le relèvement des bossoirs et leur arc-boutant.
Le dessin de droite en **B** représente la vue arrière, la poupe est dépourvue de tout décor, un cintre en anse de panier lui donne son contour. Le cartouche du nom de la *Créole* accompagne les deux sabords de retraite, équipés de mantelets brisés.
Contre la partie supérieure du cintre est fixée une sorte de vergue dépassant sensiblement la muraille. Cet élément est destiné à donner un angle plus favorable aux bras de la grande vergue dont les poulies de retour sont frappées aux extrémités de ce tangon. L'on distingue les potences de la yole et les canots sur porte-manteaux.
Sur le dessus du cintre est rapportée une sorte de plat-bord, sur lequel est clouée la pièce destinée à recevoir la baume. L'on peut distinguer les équerres en fer forgé placées sous les porte-haubans et les courbatons en bois placés au-dessus. Sont visibles également, les ancres à l'aplomb des grands porte-haubans, les verges sont soutenues par des arcs-boutants en fer.





A

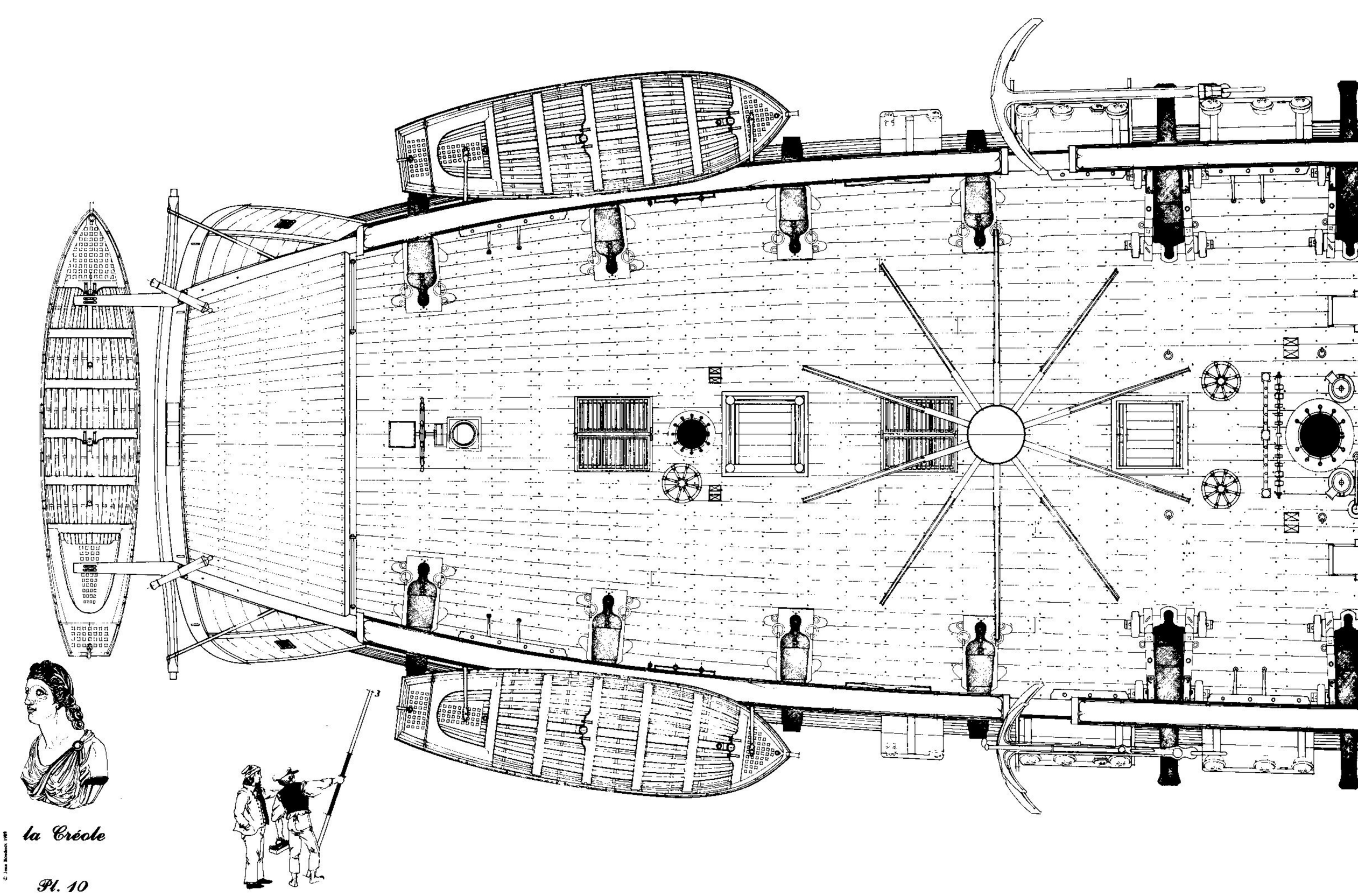


B



la Créole

Pl. 9



la Créole

Pl. 10

ENSEMBLE DU PONT.

Planche 10. Cette vue d'ensemble du pont permet de juger de toutes les installations figurant sur celui-ci : je commence leur énumération à partir de l'éperon. Le caillebotis de la plate-forme dite de poulaine est formé seulement de lattes placées longitudinalement et reposant dans des entailles pratiquées sur les barrotins et une pièce rapportée contre la muraille du bâtiment. De part et d'autre du beaupré, deux entremises limitent la plate-forme et permettent ainsi le passage des liures du beaupré (voir pl. 5) ces entremises sont assemblées à mi-bois sur les barrotins. Des sièges d'aisance sont installés sur la plate-forme. Les deux portelofs ou minots permettent d'établir correctement l'amure de la misaine.

Sur le plat-bord, légèrement surélevé par rapport au bordage du petit gaillard, sont établis les chandeliers du garde-corps de beaupré, les râteliers des manœuvres du beaupré, quatre pierriers de une livre, et des galoches sont pratiquées dans le plat-bord.

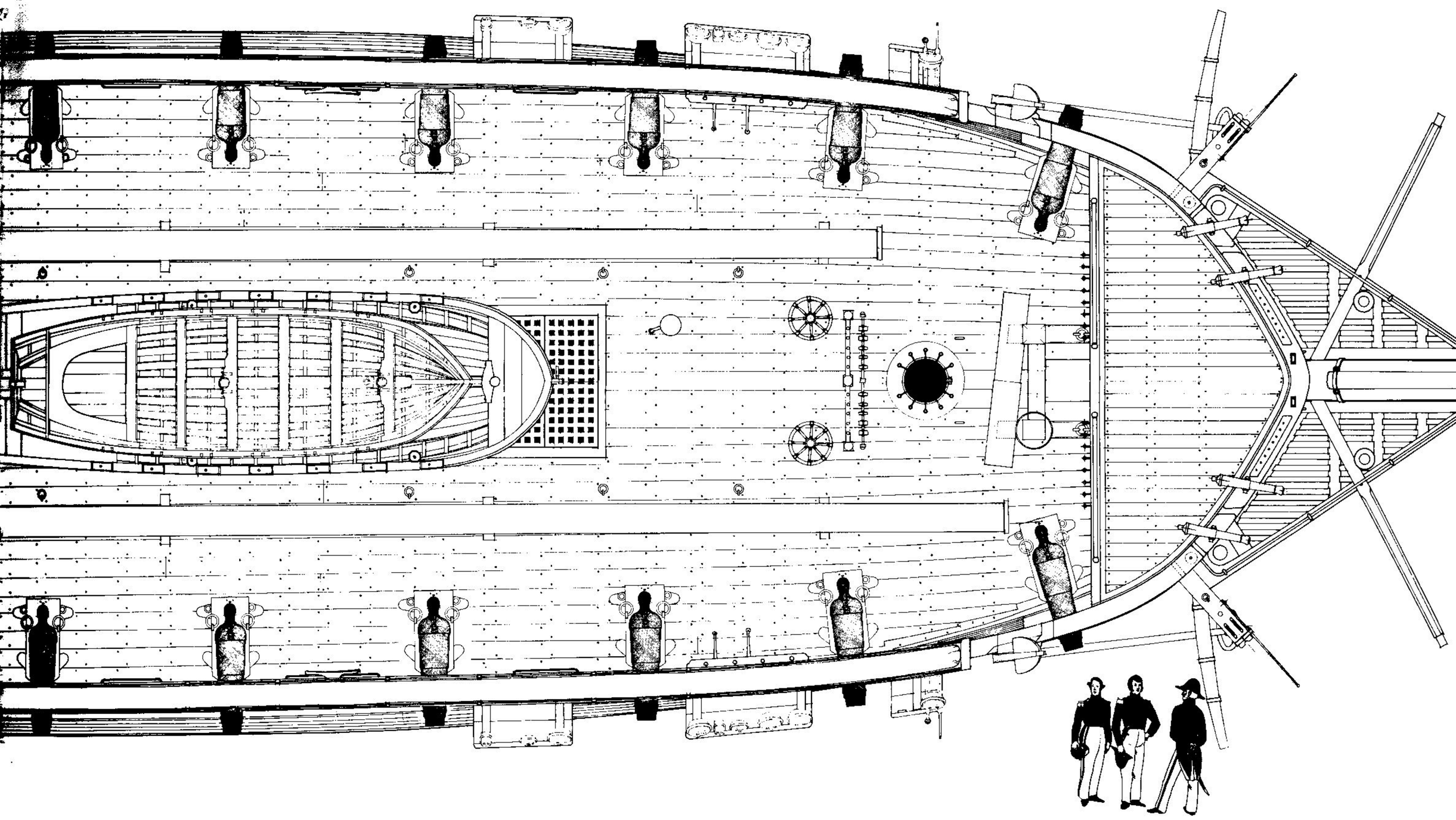
Les bossoirs ne comportent qu'une branche extérieure, celle-ci prolongée par un arc-boutant en fer déjà cité. Je précise que l'extrémité intérieure du bossoir est encastrée dans la membrure et solidement chevillée avec celle-ci. La courbe du bossoir et le relèvement de celui-ci permettait de supprimer l'habituelle branche intérieure.

Le petit gaillard se termine par un fronteau, portant une suite de chevillots permettant de tourner les manœuvres passant sur les rouets des râteliers de plat-bord.

Les ancres de bossoirs sont traversées, une de leur patte reposant sur le plat-bord. Les grandes bittes sont partiellement visibles, remarquez leur asymétrie en raison de la présence à tribord d'un câble-chaîne (voir pl. 14).

A la suite, le mât de misaine avec son ceinturage portant chevillots, disposition existant pour les autres mâts. Derrière le mât de misaine, les poulies de retour et le râtelier de tournage, deux bailles à drisses. Sur la longueur de la corvette l'on remarquera l'encaissement pour les hamacs, recoupé par les échelles hors le bord et l'appui des pattes d'ancres. Partiellement masquée par l'encaissement une suite de tablettes de tournage.

Les embarcations recouvrent la grande écoutille et une partie de l'écoutille de l'échelle de l'avant, le grand canot repose dans la chaloupe débanquée à cet effet des coins en bois tendre immobilisent (accorent) le canot à l'intérieur de la chaloupe et des risses crochées à des boucles du pont maintiennent l'ensemble (V. 74 t. III) bien affermi sur ses chantiers. De part et d'autre des embarcations s'étend la mâture de rechange sous une sorte de capot de protection.



L'encombrement de cette drome est important, surtout sur tribord avec les éléments de grand hunier. Le recul de deux des canons de 18 à l'évidence ne peut s'effectuer qu'en déplaçant vers l'avant la drome.

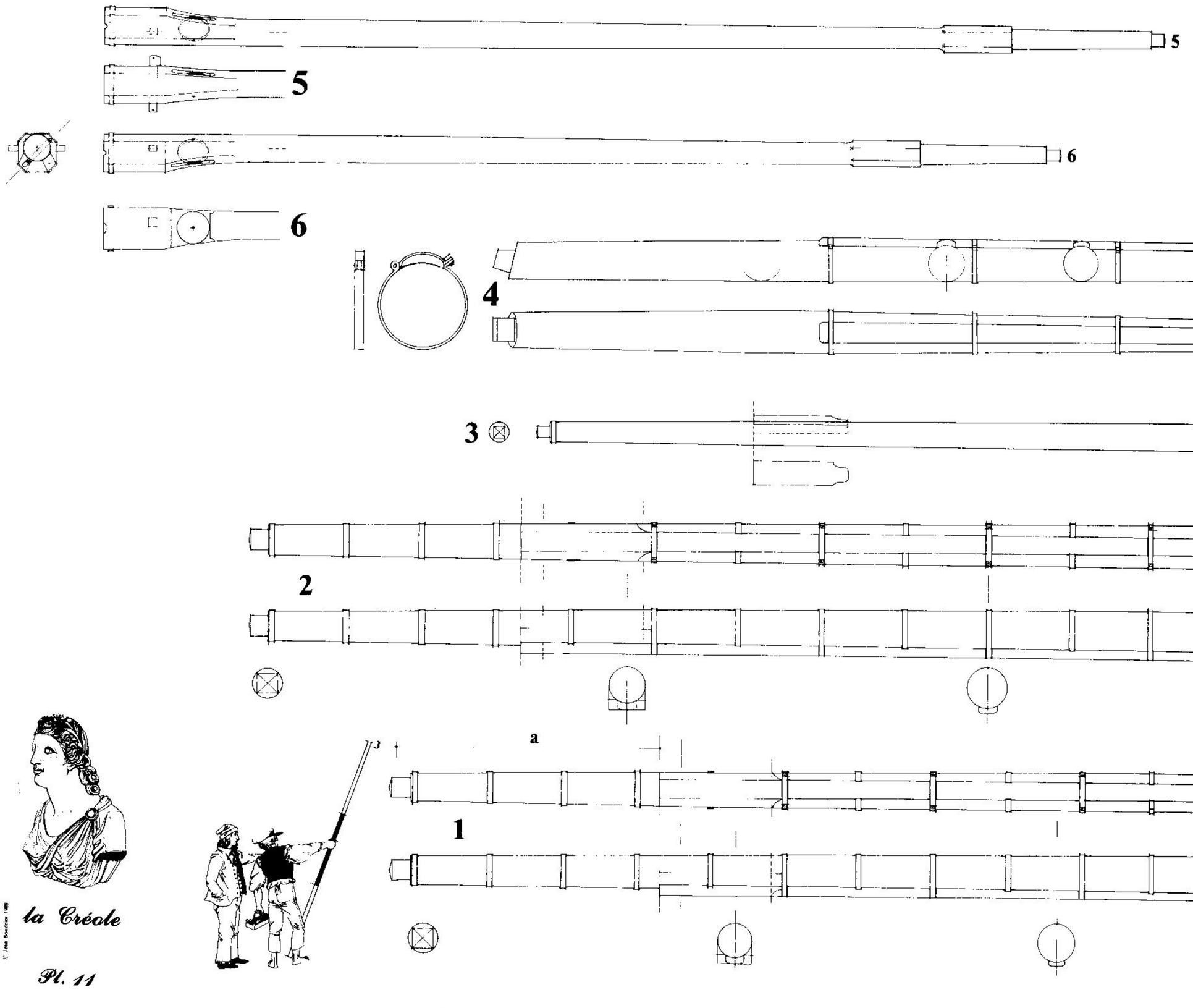
Le grand mât est entouré de deux pompes et quatre montants de bittons, l'on remarquera sur tribord un tourniquet accessoire destiné à faciliter la manœuvre de la tournevire, et l'on retrouve les mêmes râteliers pour le retour de manœuvres.

A la suite, l'échelle de l'écoutille de la cale à vin, le cabestan avec ses dix barres. Par le travers, les porte-haubans du grand mât, fragmentés en trois parties (de même pour le mât de misaine). Au-dessus des porte-haubans à bâbord, l'ancre de veille avec jas en bois et à tribord, une ancre de bossoir et une ancre à jet avec jas en fer élongés suivant les verges. Je rappelle que ces ancres sont soutenues par deux arcs-boutants, reposent par une patte sur le plat-bord et sont maintenues par des bridures correspondant à des mains de fer (voir photos).

L'artillerie comprend de chaque bord, en partant de l'avant, six caronades de 30, deux canons de 18 courts, et quatre caronades de 30. Et sur l'avant deux pierriers et sur l'arrière un pierrier constituent un armement léger.

Derrière le cabestan, la claire-voie du carré des officiers, puis l'escalier de l'état-major, le mât d'artimon, la claire-voie du salon du Commandant. Le mât d'artimon est flanqué de deux petits montants, sorte de bittons. Masquant les porte-haubans d'artimon, les deux canots sur porte-manteaux. Devant la très petite dunette, l'appareil de gouverne (voir note).
L'on accède sur la dunette par des échelles volantes (non représentées) et l'on remarquera comme sur le gaillard d'avant des barres-rouleaux. Le cintre de la poupe et les bouteilles sont vus à la verticale. Un élément comparable à une vergue déborde latéralement, il porte à ses extrémités la poulie de retour des bras de grande vergue, étant renforcé par un arc-boutant en fer s'appuyant sur la muraille. Les potences de la yole sont dans le prolongement du plat-bord de la dunette et entre les potences, une pièce recouvre sur sa largeur le cintre du couronnement, au centre une pièce est rapportée étant destinée à recevoir la baume ou gui lorsque le bâtiment n'est pas sous voile.

★



la Créole

Pl. 11

ÉLÉMENTS DE MÂTURE 1.

Planche 11. Représente tous les mâts de la *Créole*, dessinés vu de côté et de face avec divers accessoires tels que les jumelles. En voici l'énumération.

1. Bas grand mât. L'on remarquera sa jumelle non plus fixée par des roustures, mais par des portions de cercles avec charnières, soudées au cercle du mât. L'on veillera à respecter les différents diamètres déterminés d'après le tracé dit du quart de nonante (voir V. 74 t. III) la valeur du ton est indiquée suivant a. Une suite de sections montre la surépaisseur formée par la jumelle.

2. Bas mât de misaine. Les observations précédentes s'appliquent également au mât de misaine.

3. Mât d'artimon. Comporte une jumelle très courte.

4. Mât de beaupré. La forme particulière de son tenon est justifiée par son inclinaison, voyez la section avec méplats latéraux à l'extrémité avant, pour l'application de galoches se substituant aux anciens violons, le chuquet a été dessiné, il est disposé à la verticale sur l'horizon et vous remarquerez le passage dans l'axe du bout-dehors. A la suite du beaupré, le détail du cercle à charnière, celles-ci sont soudées au cercle du mât et permettent de plaquer et immobiliser la jumelle avec une portion de cercle s'articulant sur les charnières.

5. Grand mât de hune. Disposition habituelle de la caisse dite à l'anglaise dont le détail est donné à l'échelle du double en A (voir V. 74 t. III). Remarquez le débord de la noix, permettant le repos des barres de perroquet.

6. Petit mât de hune. Sa caisse est identique à celle du grand mât de hune.

7. Mât de perroquet de fougue. Sa caisse ne comporte qu'un seul rouet, et ne présente pas l'asymétrie des caisses du mât de hune 5 et 6. Un réa est placé dans la noix.

8. Mât de grand perroquet. Caisse comme pour le perroquet de fougue, réa dans la noix et flèche importante pour porter un cacatois.

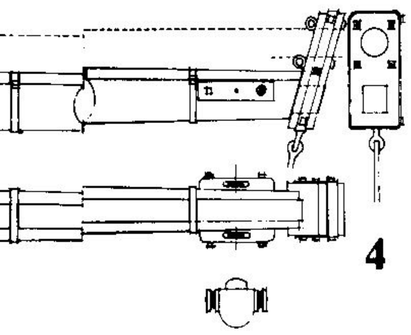
9. Mât de petit perroquet. Semblable au précédent.

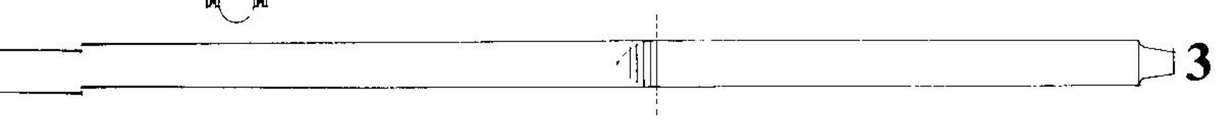
10. Mât de perruche. Même remarque, tous ces mâts supérieurs se terminent avec une pomme plate comportant de petits rouets et sont surmontés de girouettes et parfois de paratonnerres (voir V. 74 t. III).

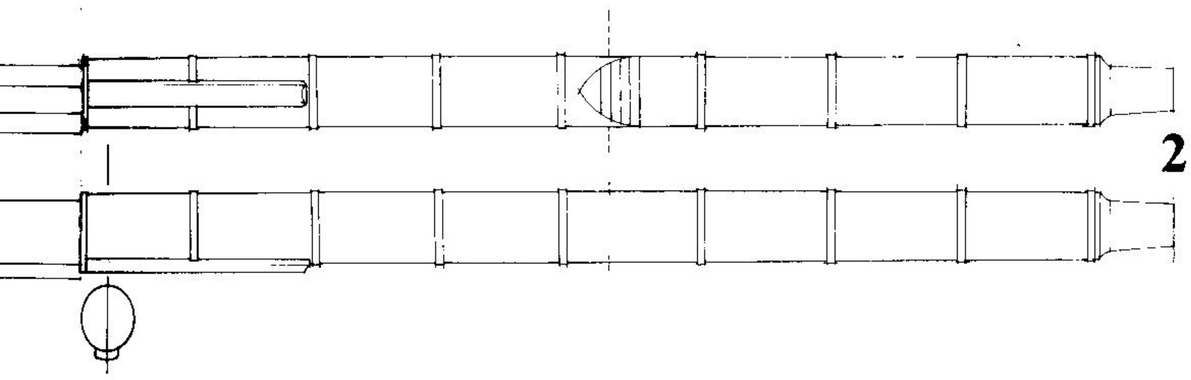
11. Bout-dehors de beaupré. Comporte un réa à sa base et un autre à son sommet (ce dernier a été omis). Un chuquet en fer pour le bâton de clin-foc, est fixé à l'extrémité du bout-dehors.

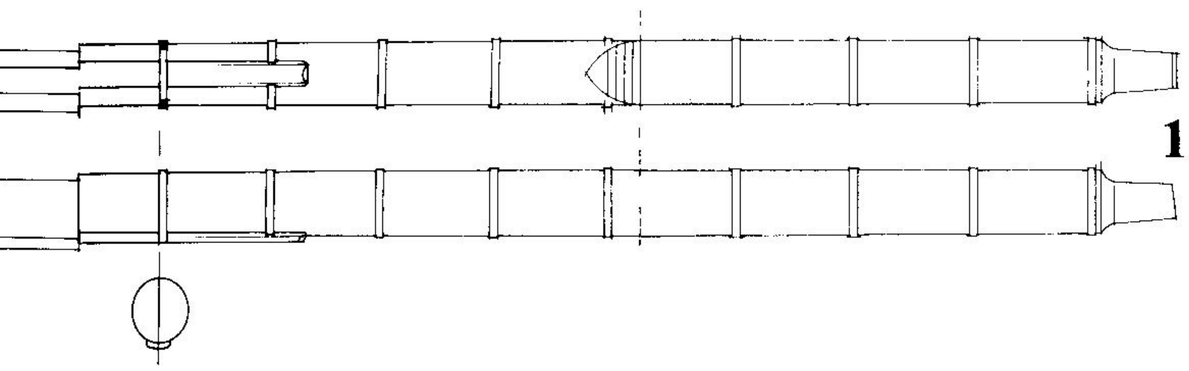
Bâton de clin-foc. Comporte à son extrémité supérieure deux petits réas.

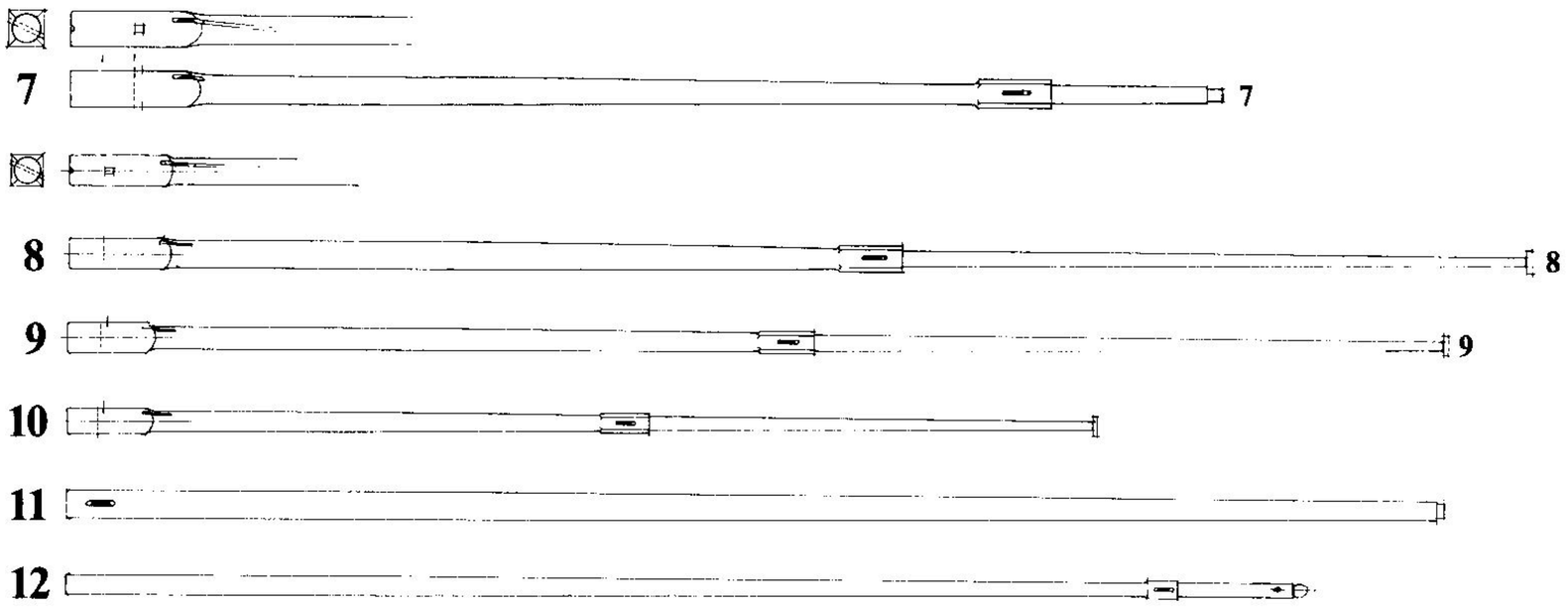


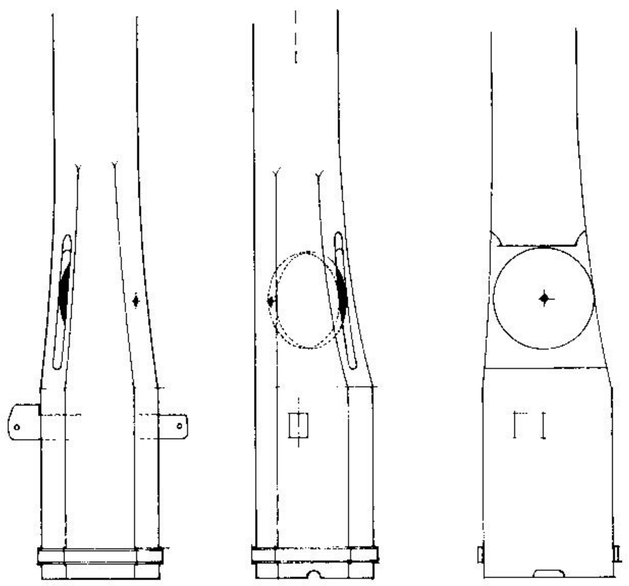

4

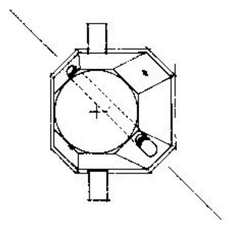

3

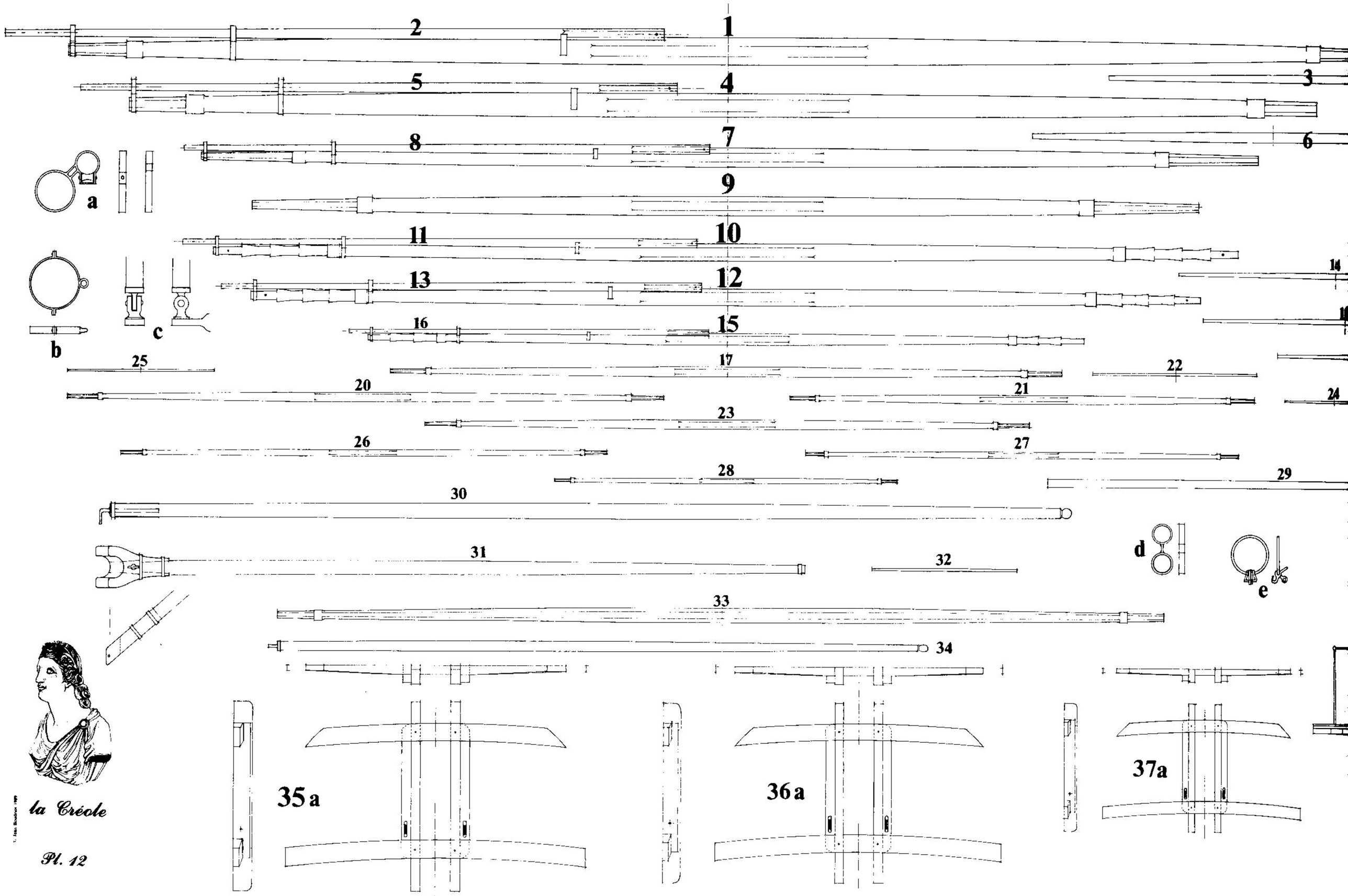

2


1


7
7
8
8
9
9
10
11
12




A



ÉLÉMENTS DE MÂTURE 2. HUNES. BARRES.

Planche 12. Donne la suite des éléments de mâture avec les vergues et bout-dehors, tangon etc., les hunes et barres.

1. Grande vergue. Présente les dispositions habituelles (V. 74 t. III). L'on veillera à ne pas donner trop d'importance à la petite partie carrée formant la base des taquets. De même, la section octogonale de la partie centrale de la vergue doit être légèrement marquée.

2. Bout-dehors, grande vergue. Son extrémité, côté intérieure, est de section octogonale. Le bout-dehors s'appuie sur un croissant en bois cloué sur la vergue et coulisse dans des cercles dont le détail à l'échelle double est donné en a, le cercle où passe le bout-dehors est garni d'un petit rouleau en bois.

3. Vergue de bonnette de grande voile. Sa longueur d'après la table de mâture de la corvette *la Blonde*, valeur de chaque taquet 1/30 de l'envergure [1].

4. Vergue de misaine. Semblable à la grande vergue.

5. Bout-dehors vergue misaine. Semblables à ceux de la grande vergue.

6. Vergue de bonnette de misaine. Envergure plus importante que pour la vergue de bonnette de grande voile [2].

7. Vergue sèche d'artimon. Dite également vergue barrée.

8. Bout-dehors de vergue sèche. Le mât d'artimon ne porte généralement pas de bonnette basse.

9. Vergue de civadière. Le modèle de la *Créole* n'en comporte pas, cette vergue étant remplacée par les arcs-boutants de bossoirs.

10. Vergue de grand hunier. Présente les dispositions habituelles, pour la confection des taquets se reporter au V. 74 t. III (le hunier comporte 4 bandes de ris).

11. Bout-dehors vergue de grand hunier.

12. Vergue de petit hunier.

13. Bout-dehors vergue de petit hunier.

14. Vergue bonnette grand hunier. Son envergure est de 5 m.

15. Vergue perroquet de fougue. Sa voile comporte 3 bandes de ris.

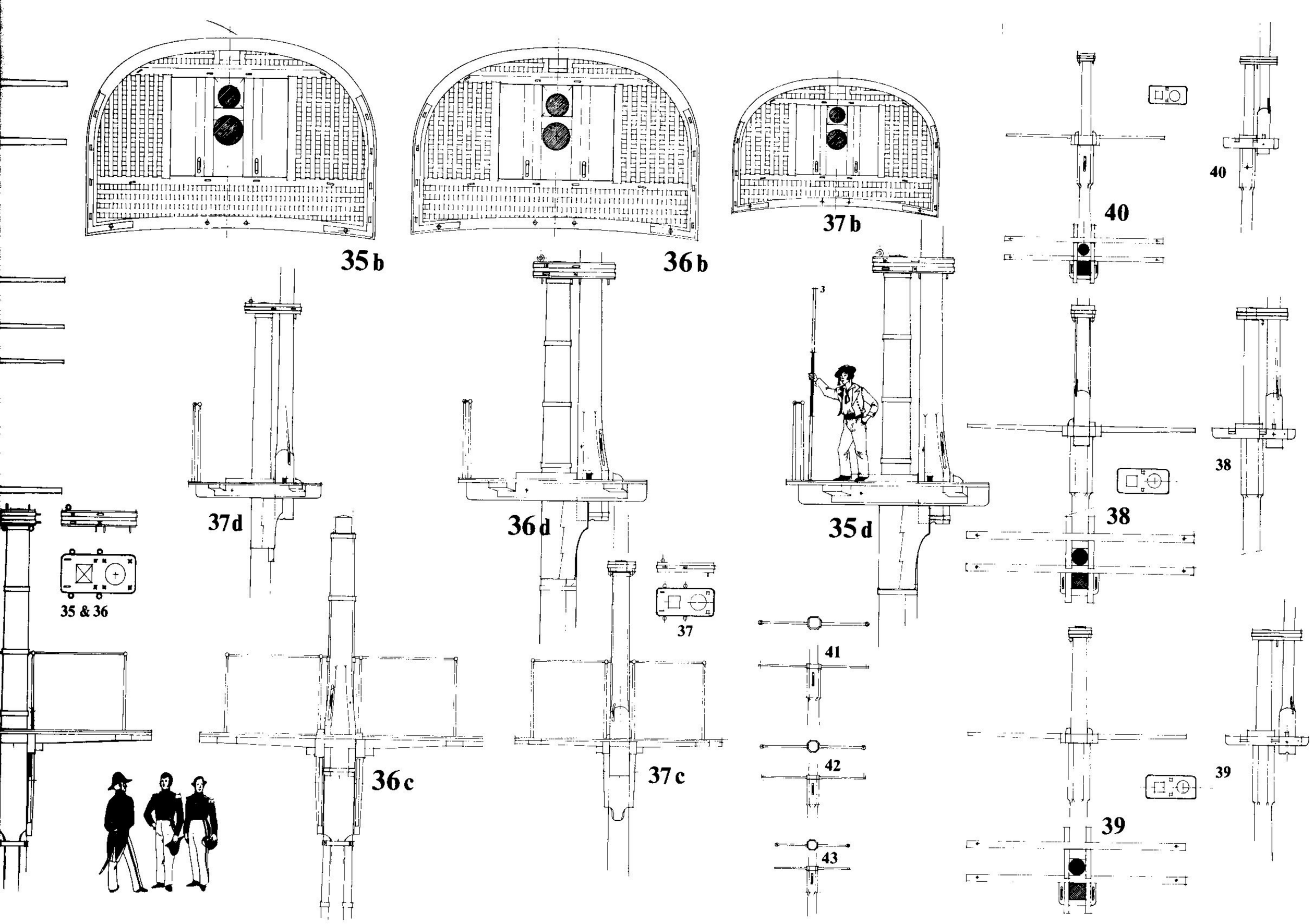
16. Bout-dehors vergue de fougue.

17. Vergue de grand perroquet.

18. Vergue de bonnette de petit hunier. Son envergure est de 4,60 m.

19. Vergue du perroquet de fougue.

20. Vergue de contre-civadière. Le modèle de la *Créole* ne porte pas de vergue de contre-civadière, lorsque celle-ci est parfois embarquée c'est comme rechange de perroquet.



21. Vergue de perruche.
22. Vergue de bonnette de grand perroquet. Son envergure est de 4 m.
23. Vergue de petit perroquet.
24. Vergue de bonnette de petit perroquet. Son envergure est de 3,80 m.
25. Vergue de bonnette de perruche. Son envergure est de 2,75 m.
26. Vergue de grand cacatois.
27. Vergue de petit cacatois.
28. Vergue de cacatois d'artimon.
29. Bout-dehors bonnette et brigantine.
30. Baume ou gui de brigantine. Ne comporte pas un croissant, mais un croc, s'engageant dans la boucle d'un cercle ceinturant le mât d'artimon, voir détail en **b.**
31. Corne ou pic de brigantine. A remarquer la confection de la fourche en plusieurs éléments, et les renforts en fer plat.
32. Vergue de bonnette de brigantine.
33. Tangon bonnette de grand voile. Pour son utilisation voir V. 74 t. III.
34. Bout-dehors bonnette misaine. Cet élément sur le modèle de la *Créole* est utilisé non pour la bonnette de grande voile mais pour celle de misaine. En **c**, est donné le détail de sa fixation sur rotule, voir également la photo du modèle.
35.36.37a Longis et traversins. De gauche à droite les éléments des grande hune — hune de misaine — hune d'artimon. L'on remarquera les contre ou faux longis, doublant ceux-ci, un rouet pour l'itague de drosse est logé dans les contre-longis.
35.36.37b Plancher des hunes. Celui-ci est constitué d'un cadre composé d'une double épaisseur de bordage : la guérite dont l'épaisseur est de 8 cm. Deux traverses placées au-dessus des traversins sont fixées à ceux-ci par des burins ou tronçons en bois traversant l'œil de chevilles goupillées sous les traversins. Des ouvertures pratiquées dans les traverses font affleurer l'œil des chevilles au plancher. Les burins introduits à force immobilisent ainsi la plate-forme sur les traversins.
Deux traverses longitudinales s'assemblent sur celles que je viens de citer et ménagent un passage pour les haubans : le trou du chat. Les petits barrotins s'assemblent sur la guérite et les traverses, leur hauteur est de 4 cm et dans des entailles, ils reçoivent les lattes dont l'épaisseur est de 15 mm. Pour la hune d'artimon, ces dimensions sont diminuées d'un tiers. L'on prêtera attention au sens dont sont disposées les lattes. Voici bien des explications, mais elles me paraissent justifiées par la délicate exécution de ces planchers si légers.

(Suite légendes planche 12)

35.36.37c Les hunes vues par l'avant. Avec cette représentation, je donne également les dessins des chuquets, ils sont identiques pour le grand mât et celui de misaine. Remarquez les jottereaux de mât vus de face avec un renfort en fer plat sur leur épaisseur.

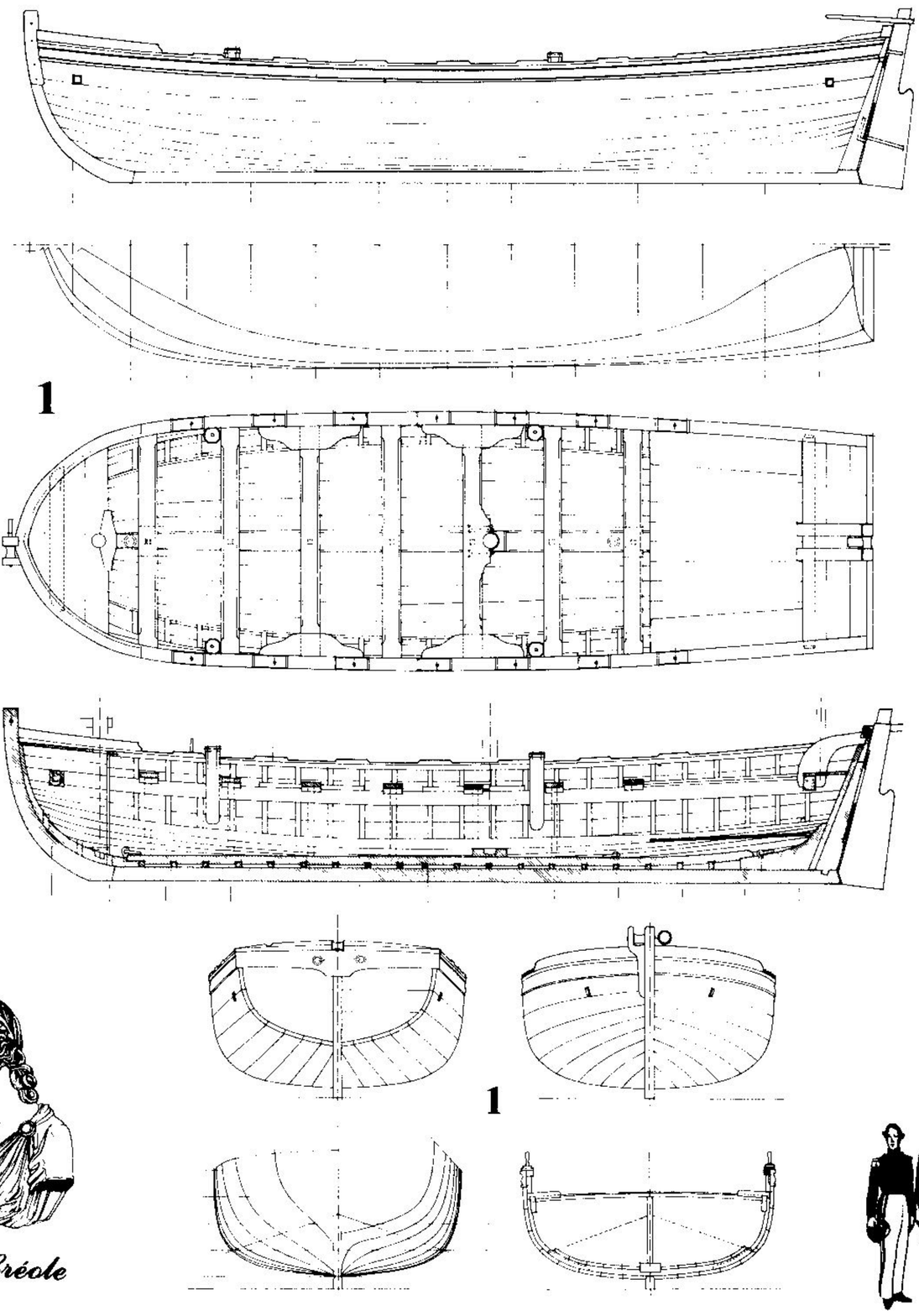
35.36.37d Les hunes vues sur le côté. Ces dessins montrent également les jottereaux, voyez les coussins sur les élongis pour les haubans et sur le traversin avant pour les étais. Je me permets de conseiller la consultation du Vaisseau de 74 canons tome III, pour bien comprendre la réalisation des hunes et barres de perroquet.

38.39.40 Barres et chuquets des perroquets. L'on constate la présence de galoches rapportées sur l'avant des longis, il s'agit d'une variante d'installation des drisses de vergues de hunes, l'igague passant sur le rouet de ces galoches, ceci permettant de supprimer les poulies du capelage du mât de hune.

41.42.43 Barres de cacatois. Ces petits éléments en fer sont destinés aux haubans des flèches des mâts de perroquet.

★

★





la Créole

© Jean Boudriot 1989

Pl. 13

EMBARCATIONS ET ANCRES.

Planche 13. La *Créole* dispose de cinq embarcations, ce n'est possible que grâce aux porte-manteaux permettant l'installation de deux canots.

1. Chaloupe. Ses grandes dimensions et le volume important de la carène sur l'arrière sont nécessités par le service des ancres.

2. Grand canot. Placé à l'intérieur de la chaloupe.

3. Petits canots. Sont à poste aux porte-manteaux.

4. Yole. En principe réservée au commandement du bord. Cette embarcation légère suspendue aux potences de la proue, est mise facilement à l'eau lorsqu'un homme tombe à la mer. La yole se dit également canot de table.

5. Ancre de veille. Elle est placée au-dessus des grands porte-haubans bâbord.

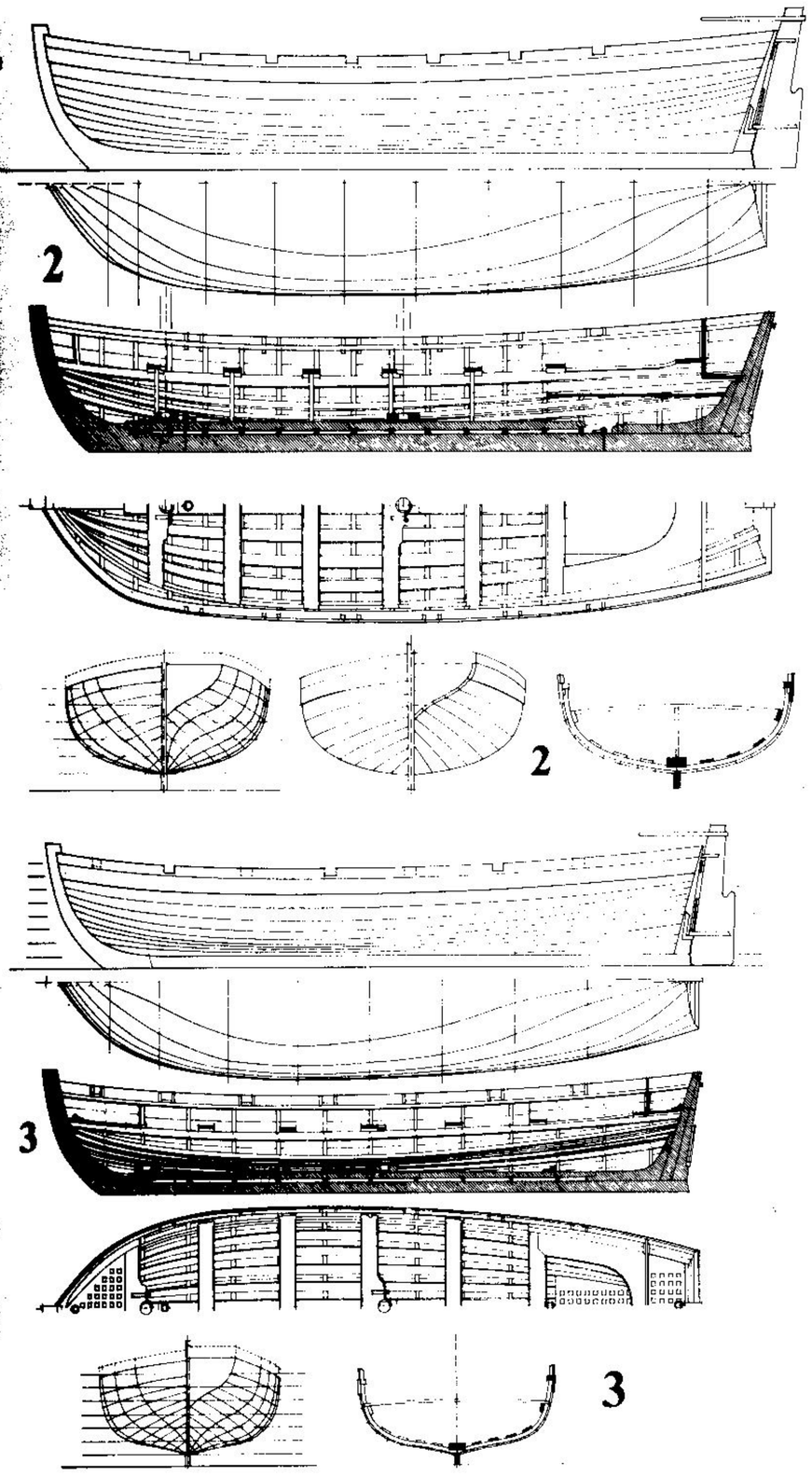
6. Ancres de bossoir. Celle de tribord porte un câble-chaîne.

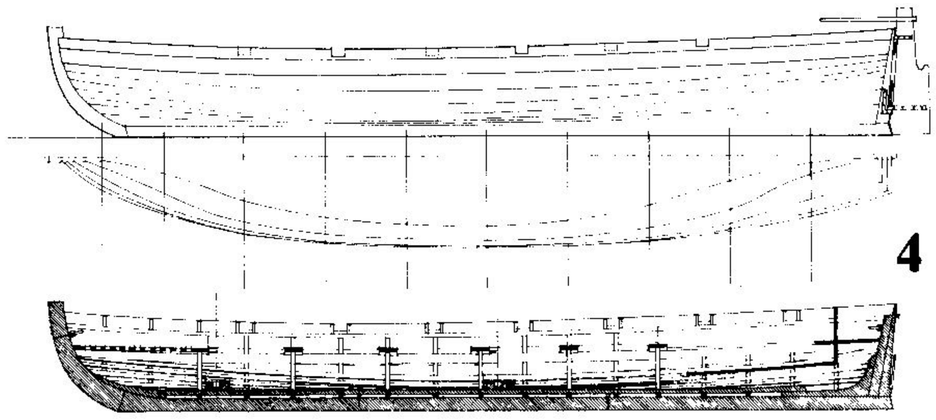
7. Ancre de veille tribord. Caractérisée par son jas en fer.

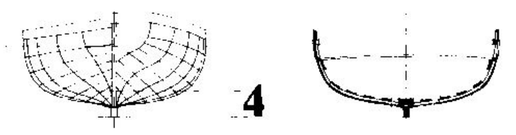
8. Ancre à jet. Également avec jas en fer.

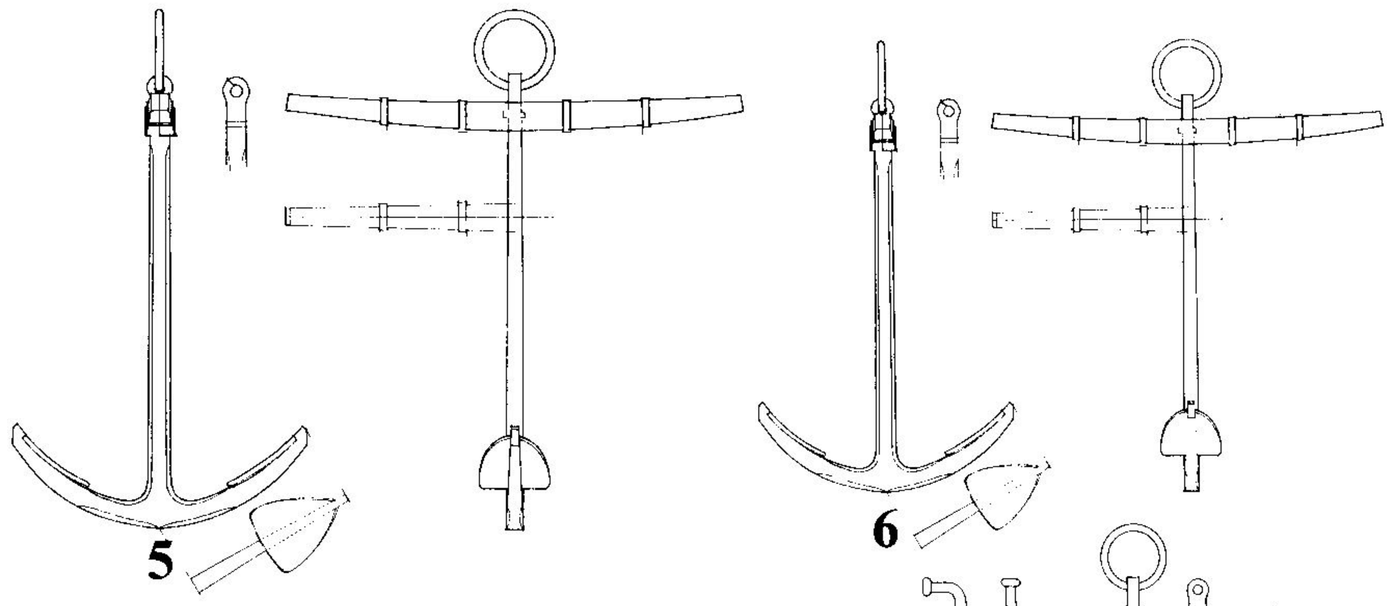
9. Câble-chaîne. Étalingué sur l'ancre de bossoir tribord avec un anneau ou une manille.

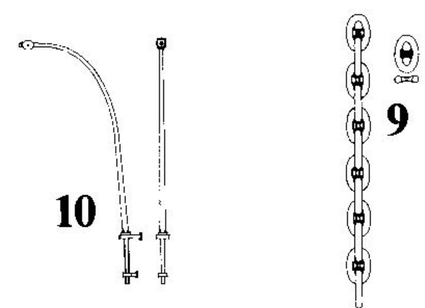
10. Porte-manteaux. En fer forgé pouvant pivoter et comportant à sa tête deux petits rouets métalliques. L'on désigne également sous le nom de l'arc-boutant, les porte-haubans et potences.

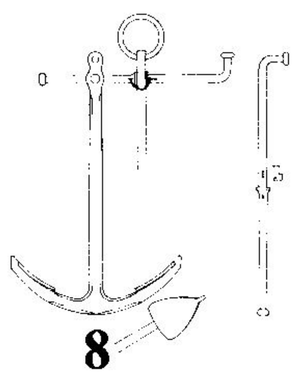


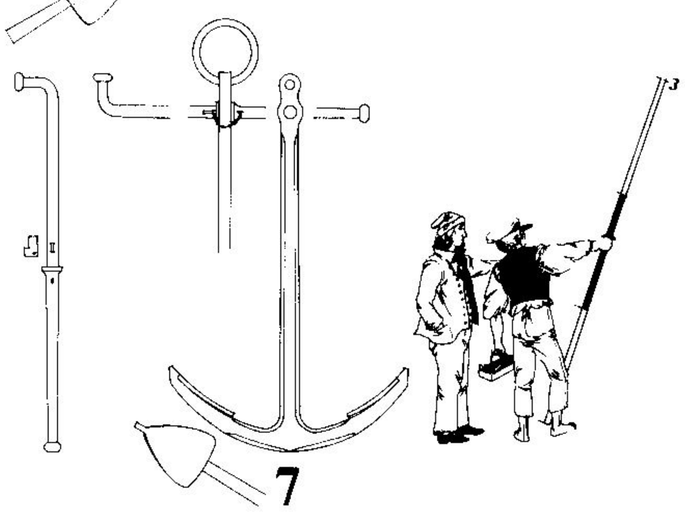




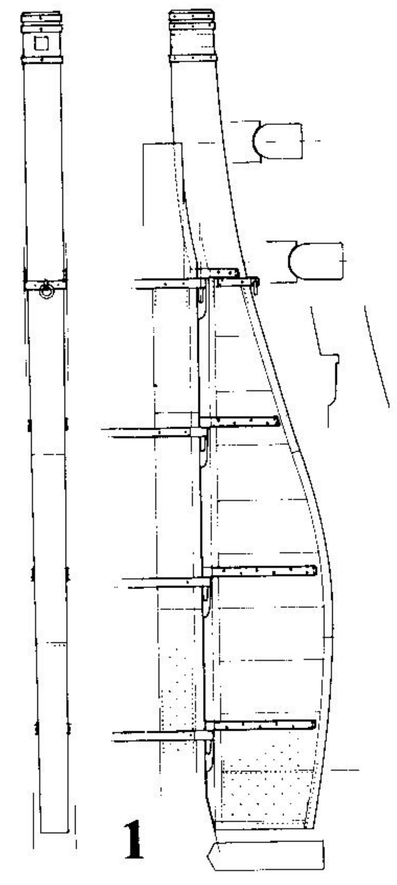


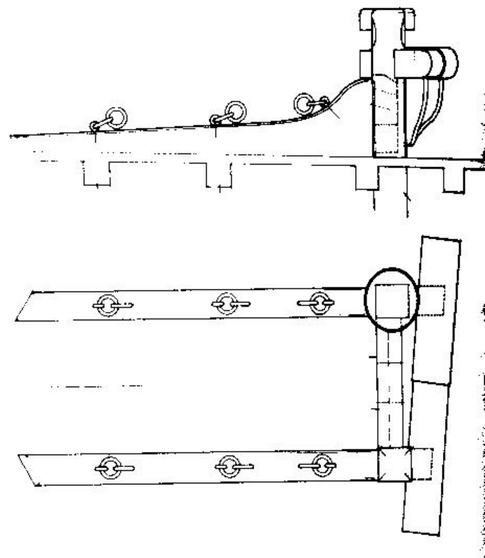






ARTILLERIE-ÉLÉMENTS D'ACCASTILLAGE.





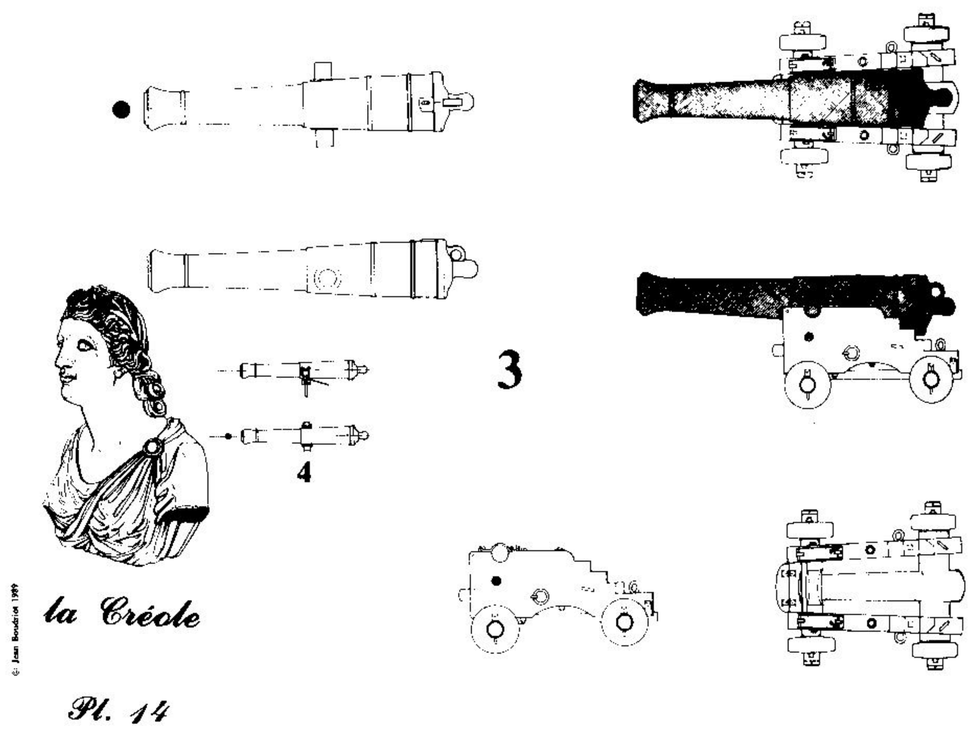


Planche 14. Consacrée aux nombreux éléments d'accastillage dont la réalisation nécessite beaucoup d'habileté et d'attention, bref un véritable « travail d'orfèvre ».

1. Gouvernail. Celui-ci est présenté avec son doublage en cuivre, les pentures sont en bronze. La mèche légèrement dévoyée présente une section en arc de cercle sur l'avant, comme l'indiquent deux petites coupes. L'évidement ou lanterne pour le logement de l'aiguillot a été dessiné, il importe d'en respecter les dimensions.

2. Grandes bittes. Sur tribord disposition particulière pour l'utilisation d'un câble-chaîne (voir note sur les ancres). Un massif entre les montants sert d'étambrai au beaupré. Devant le traversin le mât de misaine avec son collier en deux parties recevant des chevillots, remarquez la braie.

3. Canons de 18. Il s'agit de canons courts, voir note sur l'artillerie et dessins à plus grande échelle.

4. Pierrier de 1. Petite artillerie en bronze, placée sur une fourche-pivot avec semelle de pointage. Ce support est fiché sur le plat-bord.

5. Caronade de 30. Ce type de bouche à feu constitue l'essentiel de la force de la *Créole*. Voir note sur l'artillerie.

6. Cabestan. Caractérisé par les ergots pivotants placés à sa base et pouvant s'engager dans des logements pratiqués dans une sorte de couronne ; ces divers éléments sont en fer et fonte (voir note sur les ancres).

7.8.9. Ceintures de mâts. Cercles en deux parties, façonnés pour recevoir des chevillots, de haut en bas : mât d'artimon, grand mât, mât de misaine.

10. Appareil de gouverne. Voir note qui lui est consacrée.

11. Bossoirs. Représenté avec ses accessoires et son arc-boutant, la tête comporte deux réas en bronze.

12. Bouée. Pour orin d'ancre, mise à poste voir photo du modèle. Cette bouée est constituée de quatre éléments de bois léger avec cerclage en feuillard.

13. Bouée de sauvetage. Placée à l'extrémité du gui, voir photo de détail prise sur le modèle.

14. Garde-corps. Quatre colonnettes en bronze entourent l'escalier de l'état-major, elles sont terminées par des boules et reliées par des barres rondes formant appui (passage à tribord avec une barre mobile).

15.16. Ferrures. Placées sur l'avant du porte-haubans de misaine, destinées à l'arc-boutant de bonnette (15) et au manœuvres du bout-dehors et bâton de clin-foc (16), voir photos modèle.

17.18.19. Chaînes caps de moutons. Pour les porte-haubans d'artimon, grand mât, mât de misaine.

20. Râtelier de retour de manœuvres. Placés derrière le grand mât et celui de misaine. Réalisé en bronze et fer poli, avec chevillots en fer. Une barre permet aux poulies de retour de coulisser grâce à leur estrope en fer portant un œillet.

21. Baille à drisse. Deux au pied de chaque mât, sauf à celui d'artimon (une seule baille).

22. Compas. En bronze, sur un socle en bois.

23. Pompe d'étrave. Placée à tribord, tous ses éléments en laiton.

24. Claire-voie. Destinée à l'éclairage du carré des officiers, la grille de protection amovible est en laiton. Cette claire-voie s'emboîte sur un cadre, et peut être facilement retirée lors de la manœuvre du cabestan.

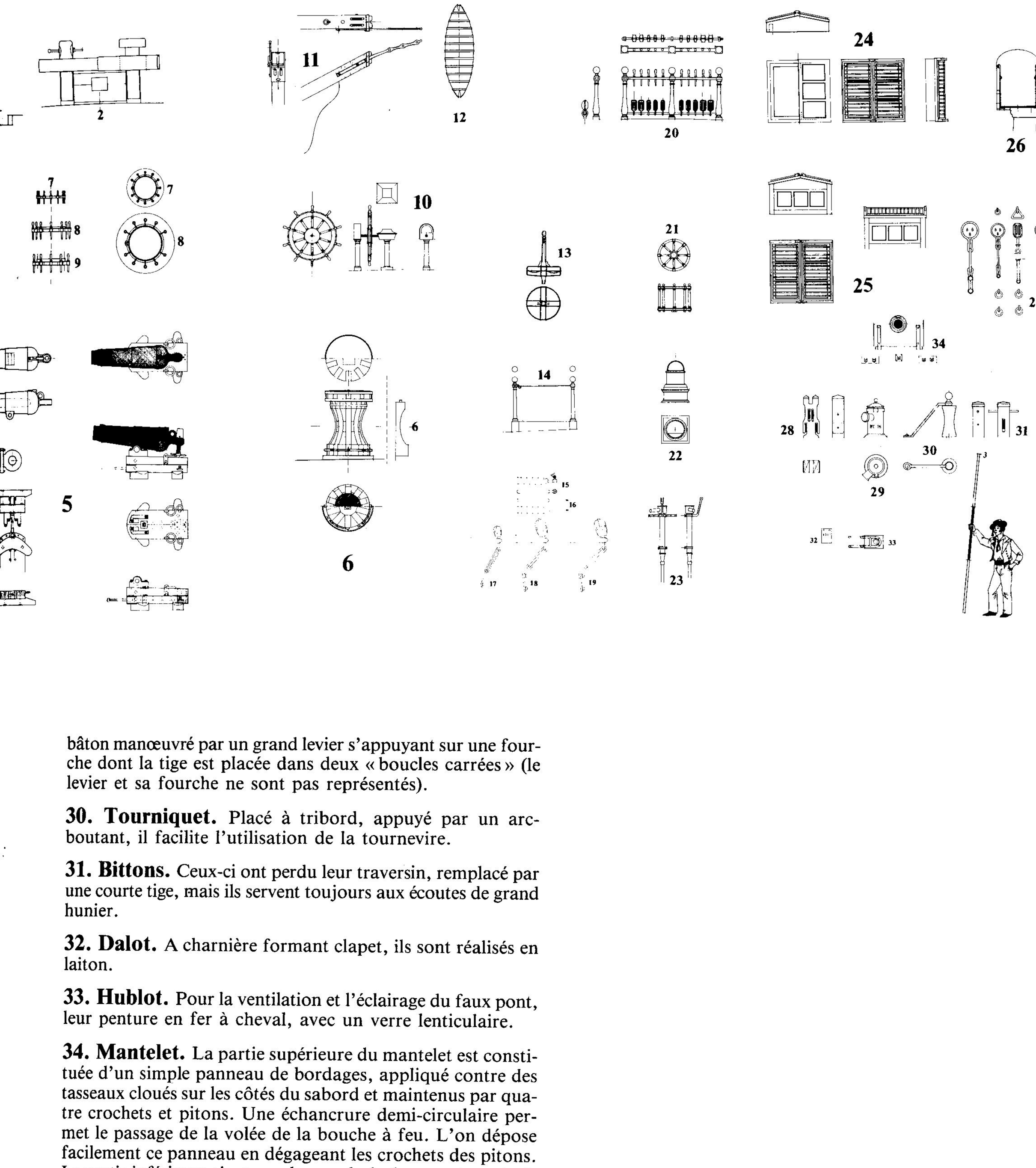
25. Claire-voie. Plus élevée que la précédente avec vitrage sur les côtés, éclaire le salon du commandant.

26. Encaissement des hamacs. Surmonte le plat-bord, cet encaissement dessiné à échelle du double est constitué de planches vissées sur des fers plats en U, formant des montants avec façon pour le passage de menus cordages (voir photos).

27. Diverses ferrures. Estropes et chaînes pour caps de moutons, poulies de galhaubans, boucles.

28. Sep. Ce court montant comparable à l'ancien sep de drisse comporte quatre rouets, permet le retour et le tournage de manœuvres. Il en existe deux pour le grand mât et celui d'artimon (de plus faibles dimensions pour ce dernier).

29. Pompes. Partie supérieure des pompes en fer, voyez la lumière de dégorgement et le couvercle pour introduire le



bâton manœuvré par un grand levier s'appuyant sur une fourche dont la tige est placée dans deux « boucles carrées » (le levier et sa fourche ne sont pas représentés).

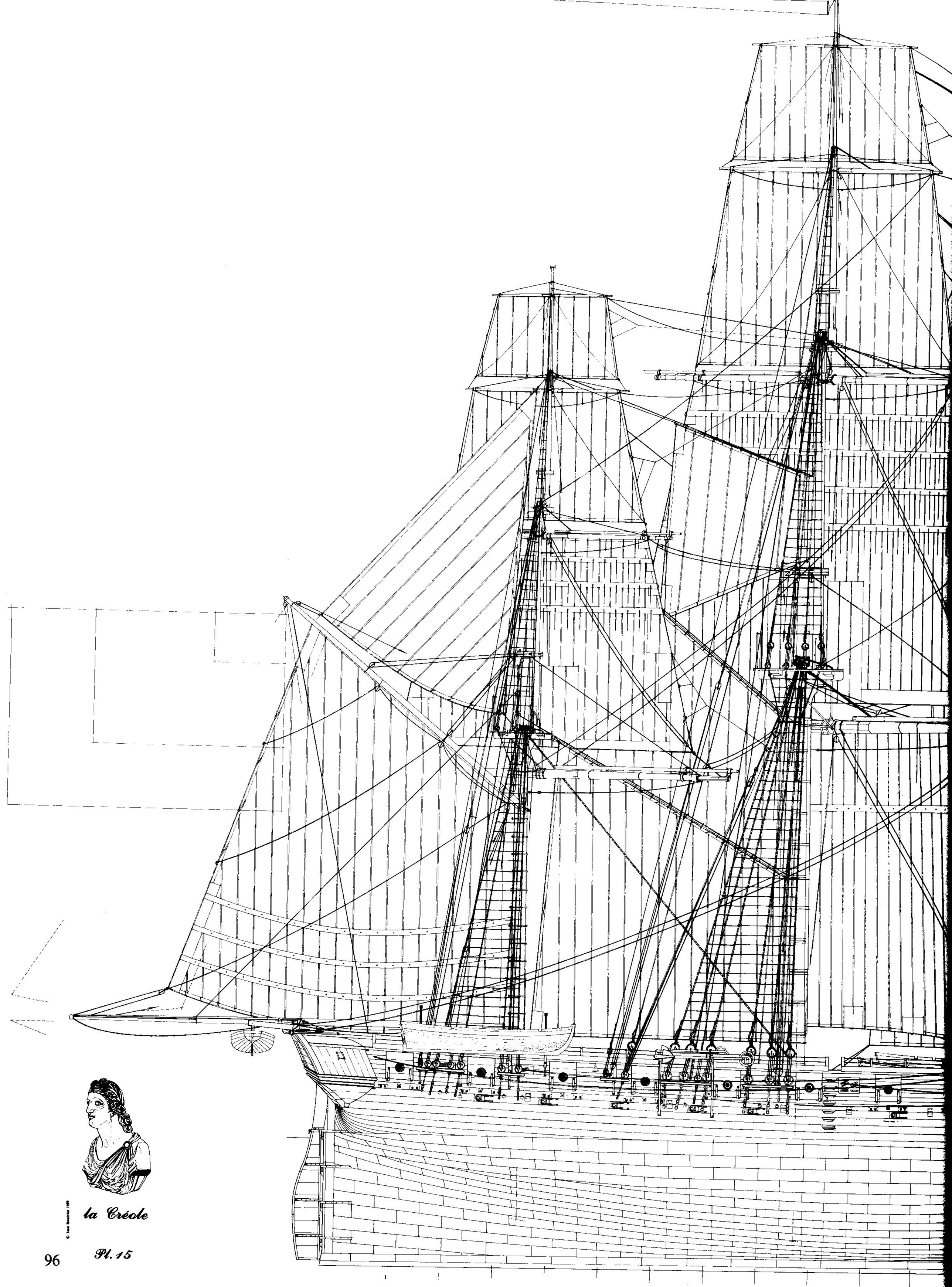
30. Tourniquet. Placé à tribord, appuyé par un arc-boutant, il facilite l'utilisation de la tournevire.

31. Bittons. Ceux-ci ont perdu leur traversin, remplacé par une courte tige, mais ils servent toujours aux écoutes de grand hunier.

32. Dalot. A charnière formant clapet, ils sont réalisés en laiton.

33. Hublot. Pour la ventilation et l'éclairage du faux pont, leur penture en fer à cheval, avec un verre lenticulaire.

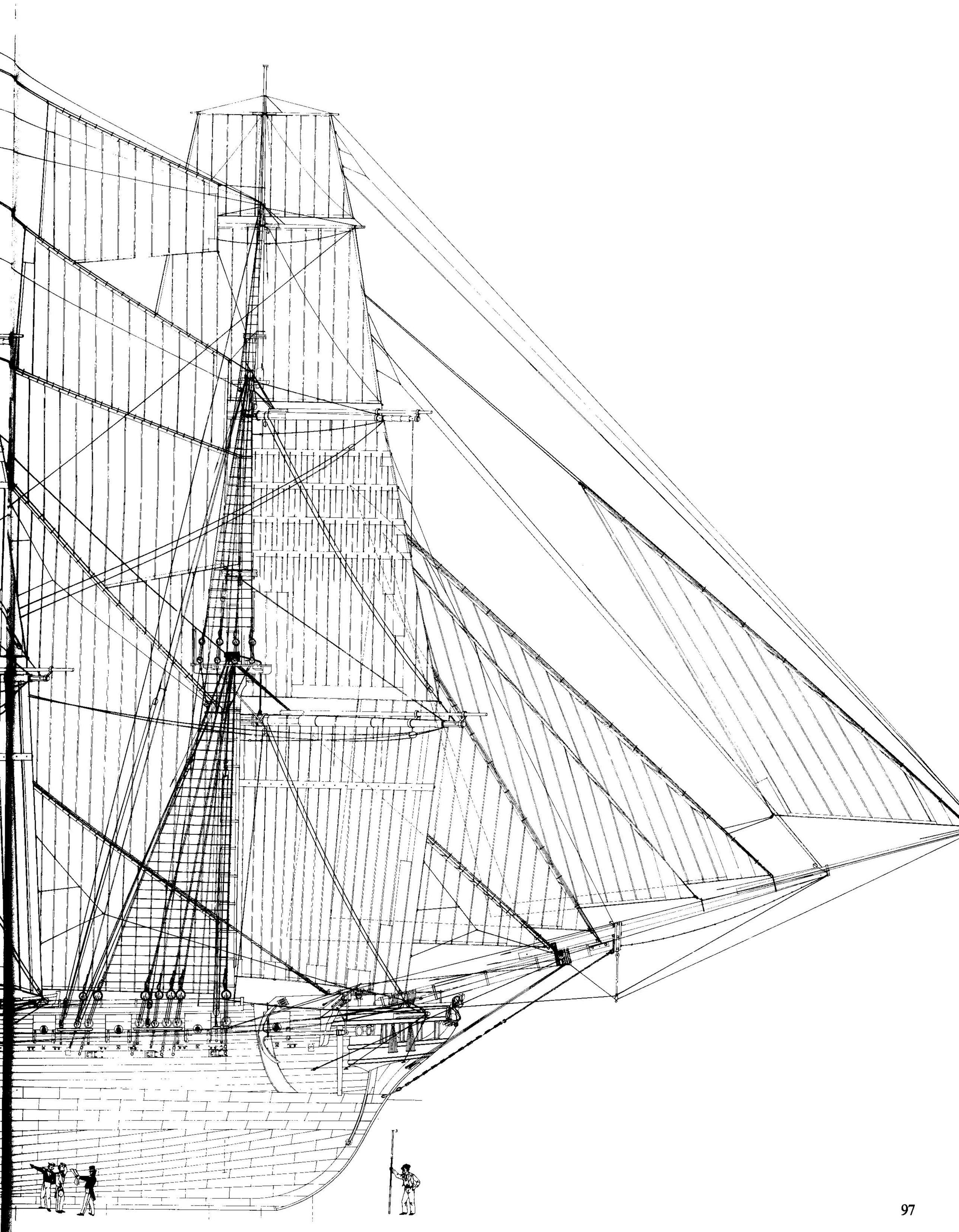
34. Mantelet. La partie supérieure du mantelet est constituée d'un simple panneau de bordages, appliqué contre des tasseaux cloués sur les côtés du sabord et maintenus par quatre crochets et pitons. Une échancrure demi-circulaire permet le passage de la volée de la bouche à feu. L'on dépose facilement ce panneau en dégageant les crochets des pitons. La partie inférieure pivote sur les gonds de deux pentures (voir note sur l'artillerie), remarquez la sortie des tiges des crampes et de la cheville ouvrière (cas d'une caronade) en examinant également des photos du modèle.



la Créole

Pl. 15

© Jean Boudriot 1999



NOTES DIVERSES

Artillerie. A l'origine, celle-ci comporte quatre canons de 18, courts remplacés suivant l'ordonnance de 1837 par quatre canons-obusiers de 30. Type de bouche à feu adopté en 1827 [1].

Le système de 1786 ne prévoyait pour le calibre de 18 qu'un seul modèle dont la longueur était de 2,57 m. En 1825, il est adopté pour ce calibre, une pièce courte d'une longueur de 2,40 m. Ce sont ces canons qui figurent sur le modèle de la *Créole*.

Ce détail permet de dater l'exécution du modèle antérieurement à 1837, probablement vers 1830, la *Créole* ayant été mise à l'eau en mai 1829. Par ailleurs, le prince de Joinville fait état de canons-obusiers, ceci prouvant que les canons d'origine sont en 1838 remplacés conformément à l'ordonnance de février 1837 par ces nouvelles bouches à feu. Ceci permet de n'avoir qu'un seul calibre pour l'armement de la corvette.

Les canons de 18 courts se distinguent du système de 1786 par l'existence d'un support de platine et d'un anneau de brague [2].

L'affût du canon ne justifie pas d'observations particulières, leur présentation peut se faire en les amarrant à garans-simples (voir V.74 t. IV) Le diamètre de la brague est de 55 mm et sa longueur de 8,20 m, poulies doubles et simples, longueur 234 mm ∅ garan 29 mm.

L'essentiel de l'artillerie de la *Créole* est constitué par ses 20 caronades de 30 livres. Celles-ci ont été adoptées en décembre 1820. L'on peut se reporter à la monographie de la *Jacinthe* pour la description de l'affût propre à ce type de bouche à feu.

L'amarrage des caronades s'effectue par des crampes en fer placées de part et d'autres du sabord, la brague ∅ 73 mm, longueur 5,50 m, passe dans l'anneau de la caronade et les boucles latérales de la semelle de l'affût et s'amarre sur chaque crampe par une étrive immobilisée par deux amarrages à plat. Cette nouvelle disposition par rapport à l'ancienne (voir monographie du Cygne) a été adoptée dès 1823.

L'amarrage s'effectue en roidissant la brague et en maintenant l'affût par des aiguillettes passées dans les pitons arrière du châssis et les boucles fixées sur le pont. Sur le modèle de la *Créole*, ces boucles ne figurent pas, l'amarrage se faisant avec des palans de côté crochés au piton du châssis et aux chevilles à boucle placées à côté des crampes, (longueur des poulies 190 mm) [3].

Les mantelets sont dits « brisés », la partie inférieure bascule horizontalement vers le bas grâce à deux pentures (largeur 54 mm, épaisseur 12 mm) pivotant sur des gonds. La partie supérieure est simplement immobilisée par quatre crochets correspondant à autant de pitons vissés sur les côtés intérieurs du sabord. Une échancrure dans chaque partie du mantelet permet le passage de la volée des bouches à feu. L'épaisseur des mantelets est de 40 mm.

1. Mais dont la mise en service ne s'effectuera que tardivement.

2. A partir de 1830, ces canons sont coulés avec une mouluration simplifiée avec l'abandon de l'astragale de culasse et du listel de renfort. A noter que dans le système 1786, il n'existe de canons longs que pour les calibres de 4.6.8.

3. Sur le modèle de la *Créole*, ne figurent que les bragues des caronades. A noter la garniture partielle de celles-ci en basane.

Ancres. En 1823, l'usage des câbles-chaînes fut rendu réglementaire dans notre marine. Les dimensions des maillons ainsi que toutes les parties des chaînes ont été fixées en 1837 par décision ministérielle. Le classement s'effectue par numéros de 1 à 11, le numéro 1 correspond à une grosseur de maillon de 60 mm de ∅ diminué de 4 mm à chaque numéro.

Les proportions des maillons ordinaires sont les suivantes : ∅ du fer = 1 — longueur intérieure du maillon 3,85 — largeur intérieure 1,75.

Pour la *Créole* le ∅ du fer est de 36 mm, la longueur extérieure du maillon est donc égale à 36 × 5,85 = 210 mm et la largeur de 135 mm.

Les chaînes sont fractionnées tous les 30 m par des manilles avec boulon de jonction permettant de larguer en cas de nécessité la chaîne (équivalant à trancher le câble chanvre). La longueur du câble-chaîne est de 300 m. Je signale que pour éviter les tours dans les câbles (voir V. 74 t. IV) les deux câbles-chaîne se réunissent à une chaîne unique dite itague d'affourche, de quelques mètres de longueur au-dessous du niveau de la mer et comportant un maillon d'affourche ou tournant, placé au point de réunion, cette itague rentre à bord par un écubier.

Mais la *Créole* ne disposant que d'un seul câble-chaîne, cette heureuse amélioration n'est pas applicable. J'ajoute que les étais des maillons sont destinés non seulement à augmenter la résistance, mais également à éviter les « coques ».

Sur le modèle de la *Créole* figurent cinq ancres. La plus importante est à poste au-dessus du grand porte-haubans bâbord, il s'agit de l'ancre de veille. Les deux ancres de bossoir sont de moindres dimensions et identiques, l'ancre tribord porte un câble-chaîne [1] et celle de bâbord est munie d'un câble en chanvre (∅ 107). Le poids de l'ancre de veille est équilibré par deux ancres à jas en fer placées au-dessus du grand porte-haubans bâbord. La plus petite est une ancre à jet, l'autre peut être considérée comme une ancre de bossoir. Enfin dans la cale à l'ouverture du grand panneau une sixième ancre doit être placée, il s'agit de la grande ancre également dite de cale ou de miséricorde.

Théoriquement, le poids des ancres (jas non compris) peut être calculé en faisant le cube de la longueur de la verge et en multipliant le résultat par 23 (dimensions métriques).

Le poids de l'ancre de veille est de 1 300 kg — ancre de bossoir 850 kg — ancres à jas en fer 690-250 kg.

Les ancres de bossoir sont traversées, étant maintenues par leur bosse de bout ∅ 37 mm, celle-ci passant dans un trou de la muraille pour se tourner sur un taquet à cornes cloué sur la muraille sous le petit gaillard avant :

Les ancres placées sur les grands porte-haubans ont leur verge soutenue par deux arc-boutants en fer. Elles sont immobilisées par deux bridures l'une à l'extérieur sous le jas et passant dans une crampe de la muraille, l'autre à l'intérieur sous la base d'une patte passant également dans une crampe côté intérieur.

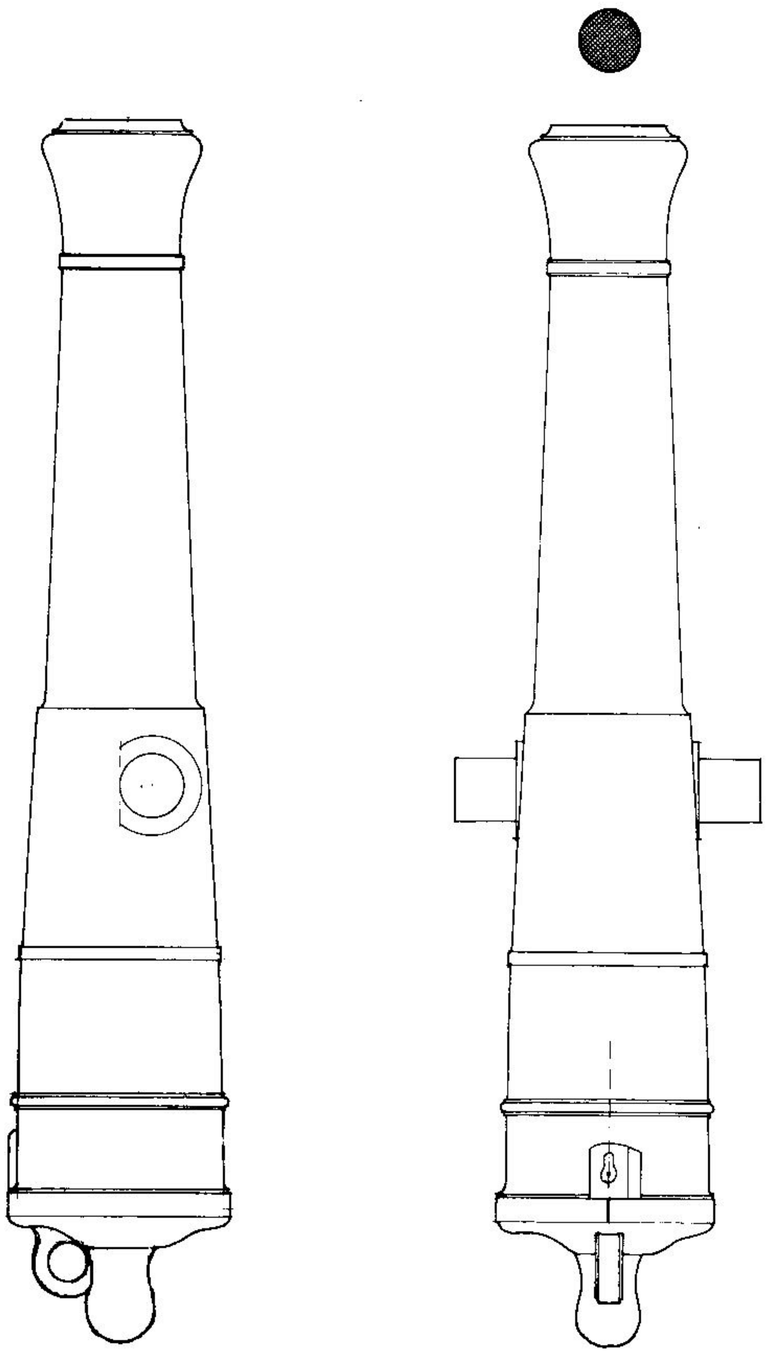
Pour les ancres à jas en fer, celui-ci est élongé suivant la verge et d'autres bridures réunissent les deux ancres entre elles, les photos du modèle permettant d'apprécier la mise à poste de trois ancres placées au-dessus des grands porte-haubans.

J'ai respecté les dimensions des ancres figurant par le modèle de la *Créole*, cependant les dimensions des ancres de bossoir paraissent inférieures aux normes habituelles.

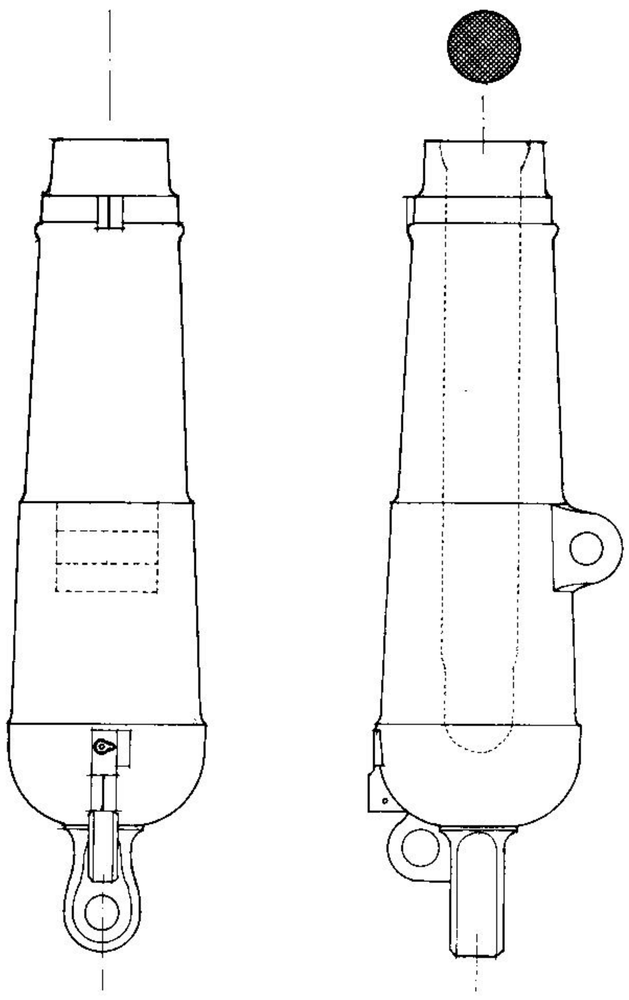
Les câbles sont commis en grelin et pour leur étalingure se reporter au V. 74 t. III.

La présence d'un câble-chaîne a obligé à modifier les grandes bittes sur tribord, en garnissant d'une plaque de tôle la moitié du traversin et de son coussin, le montant présente à sa partie supérieure une section circulaire, formant à la hauteur du traversin une sorte de manchon garni en tôle, dispositions permettant de faire « le tour de câble-chaîne » sans offenser le bois (voir photos du modèle).
La couronne Barbotin n'est pas encore utilisée et le cabestan fonctionne avec la tournevire habituelle, que le câble soit en chanvre ou en câble-chaîne.
L'on remarquera la présence d'un écubier en fonte pour le câble-chaîne, cet écubier ayant un diamètre d'ouverture moindre en raison de l'absence d'épissure dont la surépaisseur justifié du diamètre habituel des écubiers.

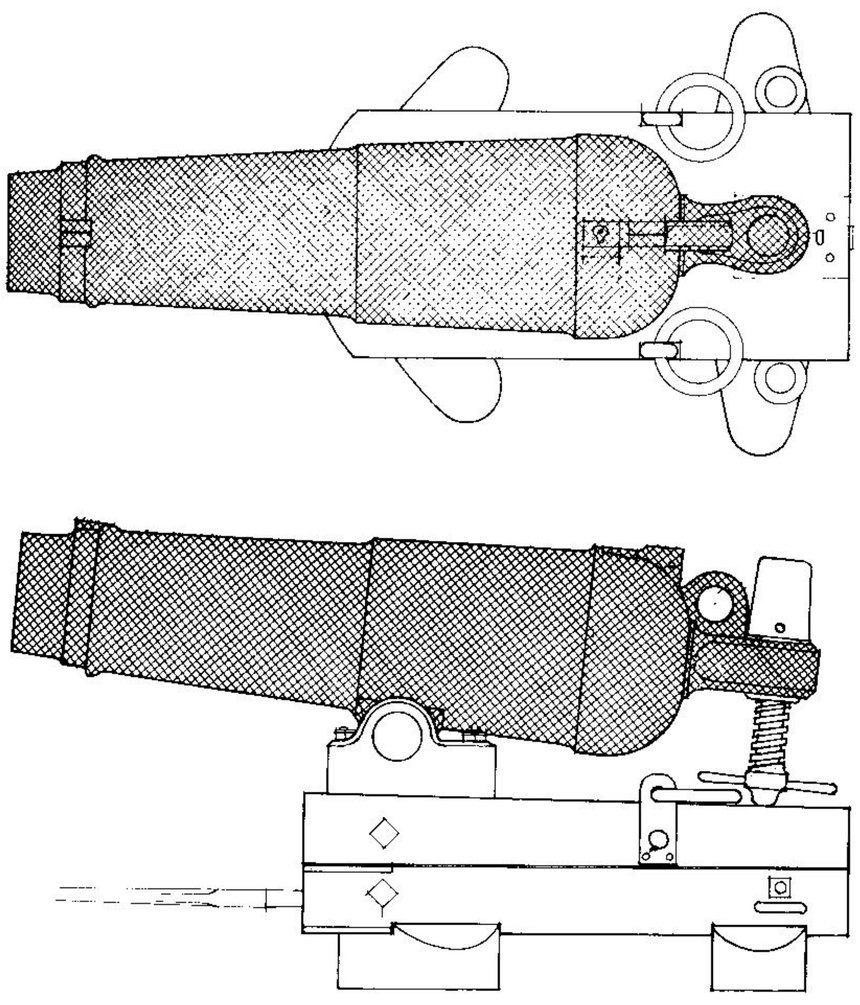
1. Cependant cette ancre comporte un organeau fermé et non à manille pour faciliter l'étalingure du câble-chaîne, cet accessoire figure cependant sur la planche 13.

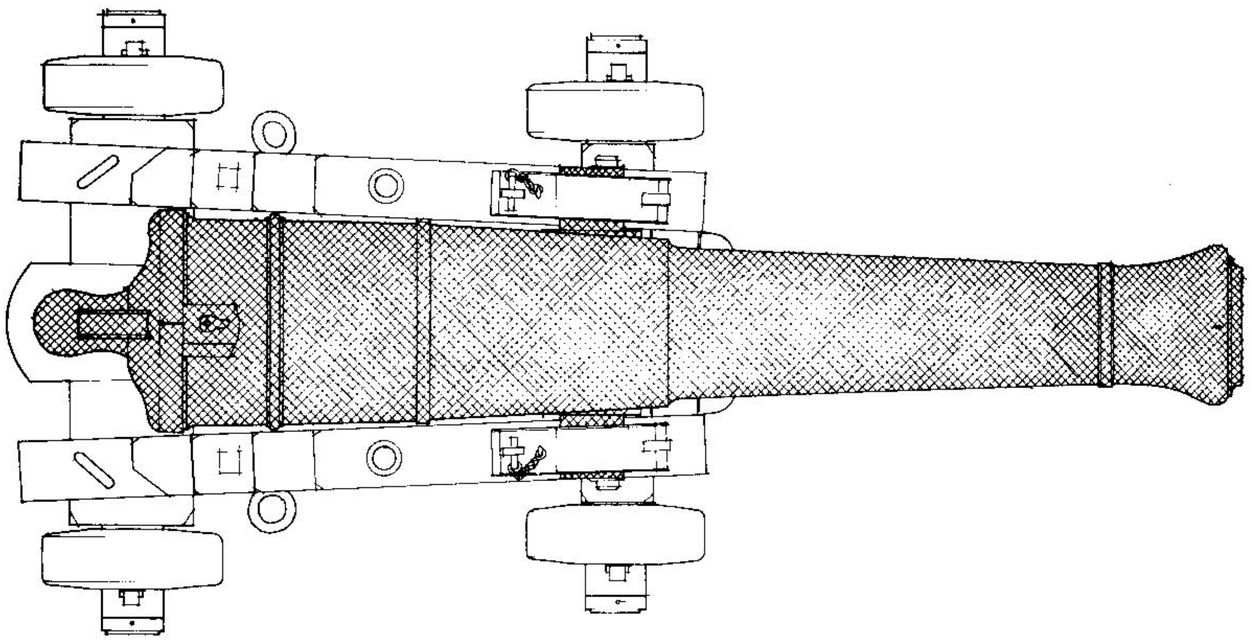


*Canon de 18 court (1825)**



Caronade de 30 (1820)





Echelle 1/27e

Appareil de gouverne. L'on constate que celui-ci ne présente pas les dispositions habituelles. En effet, sur les modèles de la *Créole* et de l'*Ariane* figurent une innovation due à *M. Sochet*, Officier du génie maritime. L'essieu en fer de la roue porte à son extrémité arrière un pignon en fer agissant sur une roue d'angle (disposée horizontalement) à larges dents en bois ayant 4 à 5 fois le ∅ du pignon.
Cette roue est solidaire de l'arbre en fer d'un rouet en bois placé horizontalement entre deux baux, ce rouet a 60 à 80 cm de ∅ et comporte deux gorges permettant l'enroulement de deux drosses, l'une à bâbord, l'autre à tribord (voir V. 74 t. II) agissant sur la barre comme à l'habitude, mais avec un double renvoi, en raison de la longueur réduite de celle-ci. A bord de *La Blonde*, la tamisaille était en fer et il est fort possible qu'il en soit de même pour la barre du gouvernail.
La drosse n'étant pas visible, un axiomètre est placé sur l'avant de la roue. Cet instrument est du type à cadran, un pignon est fixé à l'extrémité antérieure de l'essieu de la roue et fait les mêmes révolutions que celle-ci, soit deux tours à bâbord et deux à tribord. Une roue dentée dont les dents engrennent dans le pas du pignon, porte sur son axe une aiguille qui tourne avec elle.
Cette aiguille ne décrit qu'une demi-circonférence, aussi le diamètre de la roue dentée la portant doit être huit fois plus grand que celui du pignon placé à l'extrémité de l'essieu.

Ouvrages Métalliques. Des indications numériques sur ceux-ci, doivent éviter que leur exécution ne présente de fâcheux « hors d'échelle », toujours nuisibles à l'aspect d'un modèle.
Chaînes caps de mouton : grand mât ∅ 34 mm - mât de misaine ∅ 30 mm - mât d'artimon ∅ 20 mm. Pentures gouvernail : ∅ essieux 54 mm - épaisseur des branches 23 mm, largeur 75 mm - cercles de mâts : ép[r] 10 mm, l[r] 80 mm, ceintures avec chevillots en fer ∅ 20 mm, hauteur 300 mm. Chouquet bâton de clin-foc, ép[r] 10 mm, l[r] 80 mm. Chouquet (ceinturage) bas-mâts, ép[r] 8 mm, l[r] 50 mm, artimon l[r] 30 mm, de même chouquet de hune. Cercle pour croc du gui, comme pour les mâts. Rocambeau ∅ fer 34 mm. Cercles bout-dehors ép[r] 12 mm, l[r] 80 mm (basses vergues) un tiers en moins pour les huniers. Bossoirs des canots ∅ maximum 40 mm. Cerclage tête cabestan ép[r] 8 mm, l[r] 35 mm. Boucles ∅ fer 22 mm, œil 88 mm. Têtes de clous bordages œuvres-mortes ∅ 18 et 20 mm, préceintes 30 mm, bordage pont ∅ 20, gaillards ∅ 10. Chandeliers de hune grand ∅ 45 mm, artimon ∅ 35, petits ∅ et barre d'appui 1/3 en moins. Chandeliers poulaines comme pour la hune d'artimon. Pentures mantelets artillerie l[r] 54, ép[r] 12 mm, mantelets hublots l[r] 27, ép[r] 8 mm.
Cet état donne l'essentiel des pièces à réaliser en métal, pour celles qui ne sont pas citées, il faut en apprécier les dimensions d'après votre « coup d'œil », en examinant avec attention les photos du modèle, en sachant que chaque élément doit être traité comme s'il était unique.
Les sections données sont grandeur réelle.

Note sur la peinture

Le corps du bâtiment a tous ses hauts en noir, la batterie en blanc depuis la ceinture jusqu'au dessous de l'encaissement des hamacs. La surface peinte en blanc s'étend de l'étrave au cintre de la poupe.
Tous les éléments de l'éperon en noir, y compris les coussins d'écubier, bossoirs et courbes de ceux-ci. La figure en blanc. L'ensemble de la poupe, avec les bouteilles en noir[1]. Le tour des sabords en rouge vermillon ou en noir, les mantelets ou faux-sabords en noir en dehors.
Certains officiers font recouper le blanc de la batterie par un liteau de peinture noire à hauteur des volées des bouches à feu, estimant que cela produit un « très bon effet ».
A l'intérieur, la muraille est peinte en vert[2], la feuille bretonne en noir ainsi que l'encaissement pour les hamacs. Le fronteau du petit gaillard d'avant en noir ainsi que la façade de la dunette, mais celle-ci peut également être traitée en vert en détachant les pilastres en blanc.
Les grandes bittes, bailles à drisses, chantiers d'embarcation, claires-voies, tablettes de tournage, cage à volailles en noir[3]. Les coffres dissimulant la mâture de rechange en noir ou en vert. Les rateliers de manœuvres des mâts, tuyau des cuisines, habitacle, roue et ses accessoires, grilles des claires-voies, étant en laiton, ne sont pas peints.
Les parcs à boulets et les projectiles en noir ainsi que les canons et caronades ; les tapes en blanc ou en noir.
Le cabestan, partiellement en noir, son chapeau est couvert par une feuille de laiton non peinte.
Leurs ancres et leurs jas en noir[3]. Les pierriers ne sont pas peints, leur support en noir. Et en général la plupart des ouvrages en fer sont peints en noir.
Les bordages du pont et des petites gaillards ne sont pas peints ainsi que les taquets et chevillots.
Les embarcations ont leur intérieur peint en vert, l'extérieur en noir avec une ou deux lisses blanches. Les ouvrages métalliques en noir ou « passés à la lime ». Les embarcations sont parfois peintes chacune d'une couleur différente.
En ce qui concerne la mâture, les bas-mâts sont peints en blanc, ainsi que les hunes, barres de perroquet, les tons, le dessus et le dessous des capelages des mâts supérieurs, la vergue barrée, la corne, le gui. Toutes les autres vergues en noir. Les mâts supérieurs sont grattés et suiffés de même les bout-dehors.
Toutes les poulies d'en bas sont grattées à blanc et recouvertes d'un léger galipot[5], celles des vergues en noir et celles des capelages en blanc. Une chemise en toile peinte en blanc peut recouvrir les capelages.
Par rapport aux usages de l'Ancien Régime et même de l'Empire, l'on constate un réel changement avec l'abandon des ocres traditionnels. Le noir est omniprésent accompagné de blanc, le vert de mer (vert empire) seule fantaisie disparaît à son tour dans les années 1835-1840.
Ainsi notre marine à voile finissante, est vouée au « demi-deuil ». De nombreux accessoires réalisés en bronze ou en fer forgé, sont « tenus clairs », cette absence de peinture oblige à un entretien quotidien pour éviter les effets de la rouille ou de l'oxydation. La « coquetterie » de notre marine post-napoléonnienne est à l'origine de corvées ô combien fastidieuses pour les équipages.

1. La bande blanche s'étend sur toute la longueur de la corvette, y compris sur une partie des bouteilles ainsi recoupées.

2. Parfois le jaune clair peut se substituer au vert.

3. Les porte-haubans ainsi que les caps de mouton en noir, ceci pouvait justifier du liteau noir, partageant la batterie.

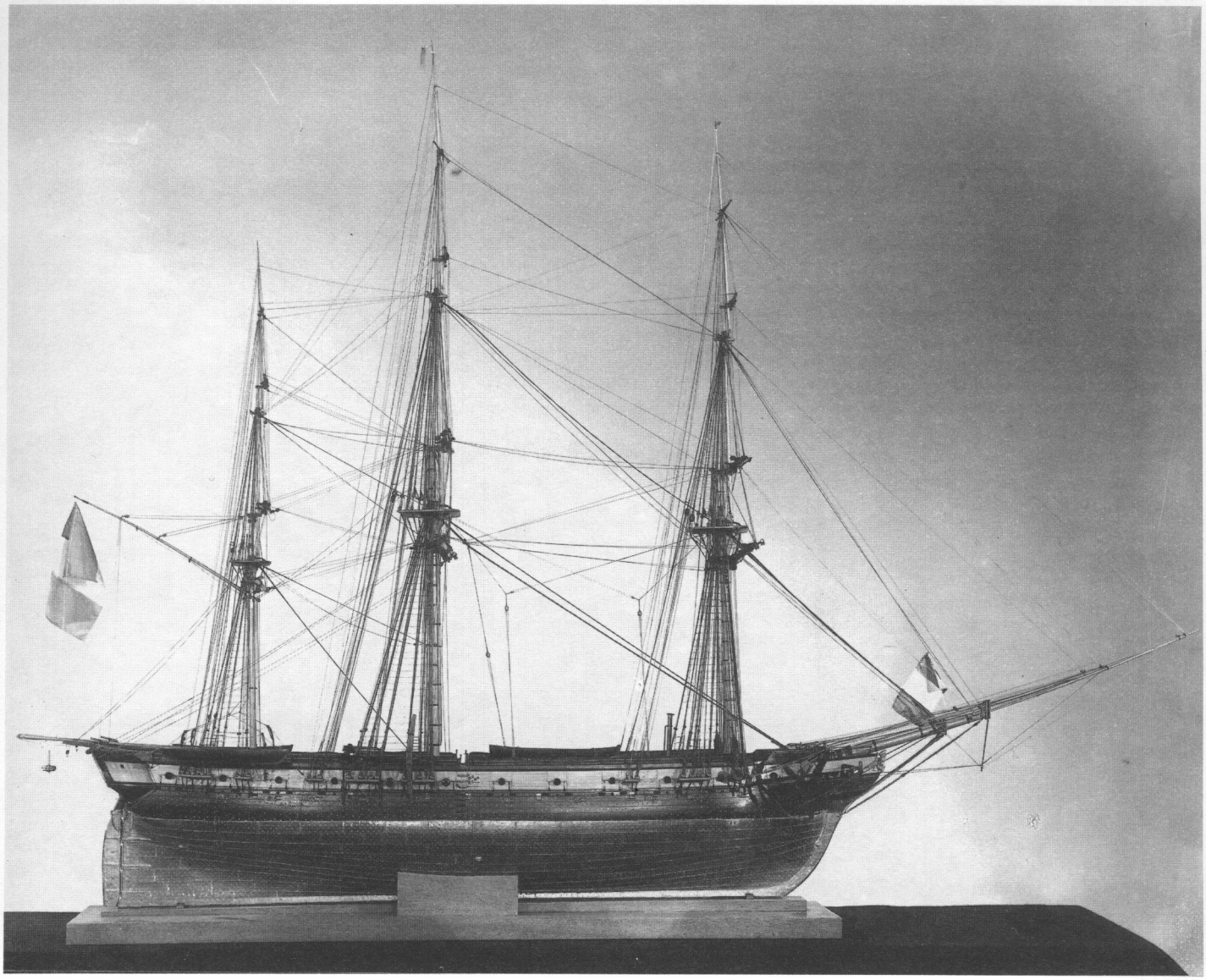
4. Le croissant de protection du bordage est partiellement peint en blanc, dans le prolongement de la batterie.

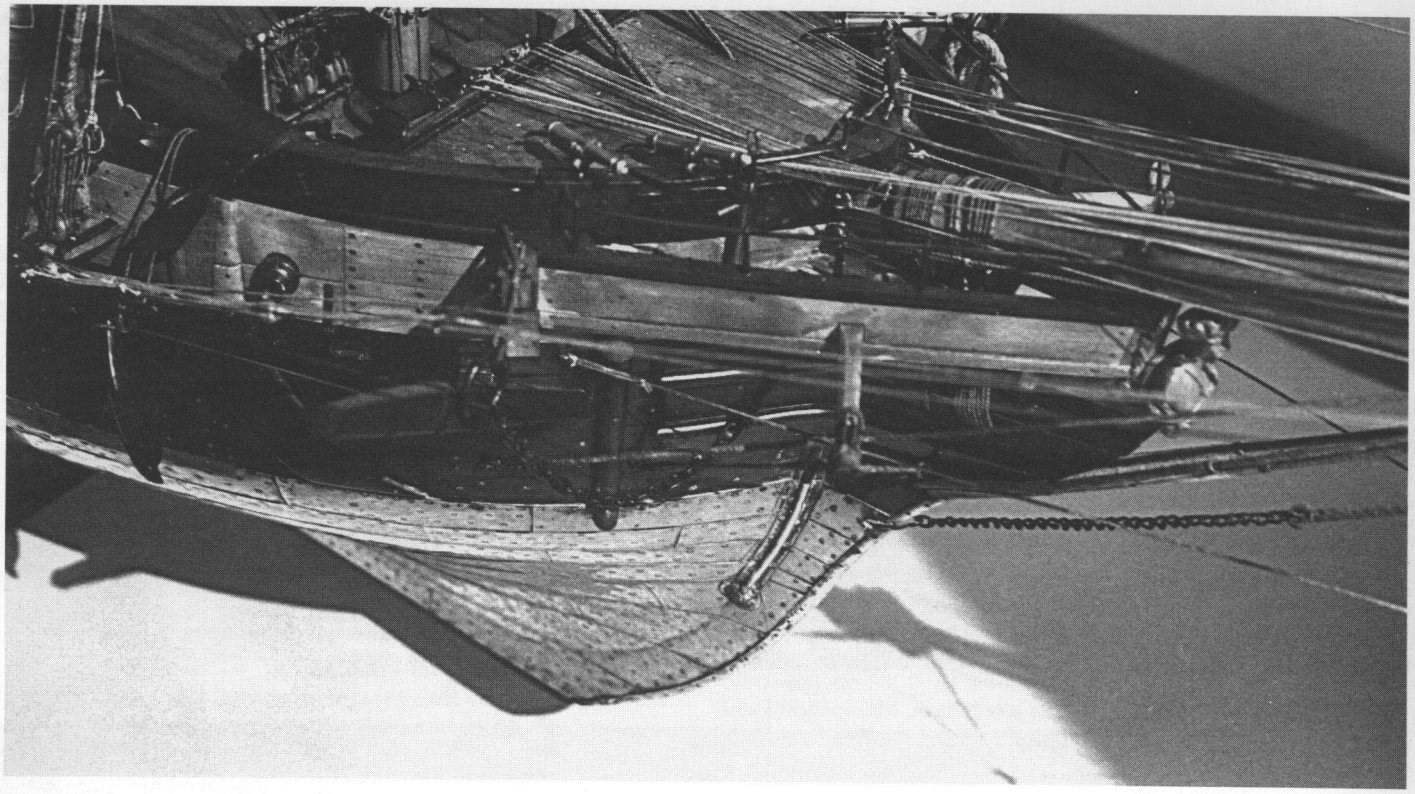
5. Le galipot, dit également barras est une matière résineuse extraite du pin (T.1 V.74), étendu à chaud, cette sorte d'enduit protège les ouvrages métalliques, tels les fers préalablement « passés à la lime ».

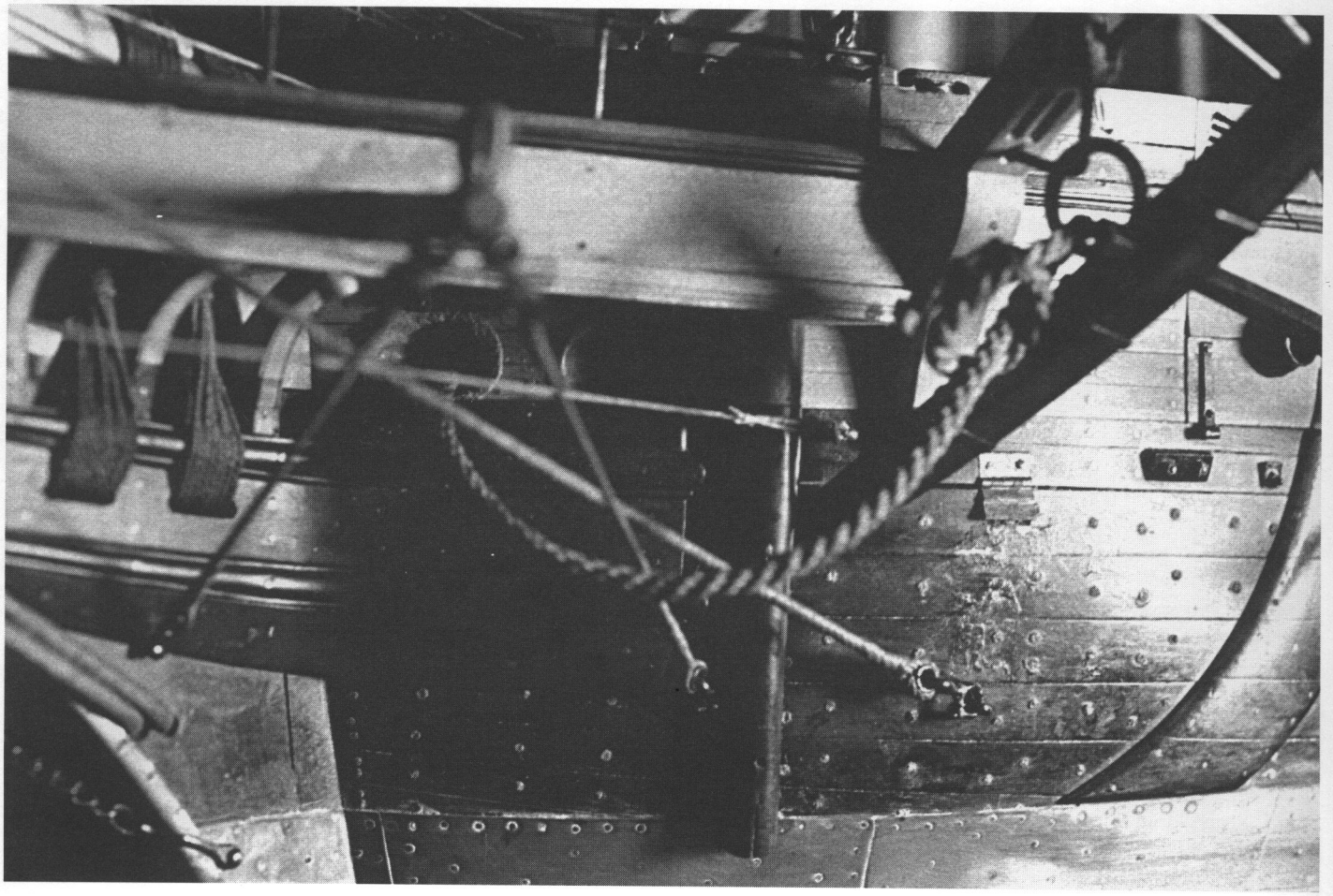
MODÈLE DE LA CRÉOLE

Présenté au Musée de la marine à Paris, ce modèle, probablement réalisé à Cherbourg en 1828-1830, représente la Créole avec son artillerie d'origine. Exécuté dans le style caractéristique de l'époque, ce modèle à l'échelle du 1/36 est particulièrement soigné*, comme la plupart des nombreux modèles illustrant notre marine du Premier Empire et des périodes Restauration et Monarchie de Juillet si richement représentées dans les collections du Musée.
Le peinture n'est pour ainsi dire pas employée, les bois sont laissés naturels, ou teintés en noir et l'ensemble fréquemment vernis. L'utilisation généralisée du noir et du blanc (voir note sur la peinture), justifie de ce choix.
Le modèle de la Créole ne comporte pas de voilure, mais par convention, la poulierie d'attache se rapportant aux voiles est en place ; aussi les bouquets de grande voile n'étant pas d'attache ne peuvent figurer sur le modèle. Les vergues des huniers et perroquets sont sur les chuquets et celles de cacatois sur les barres de cacatois.

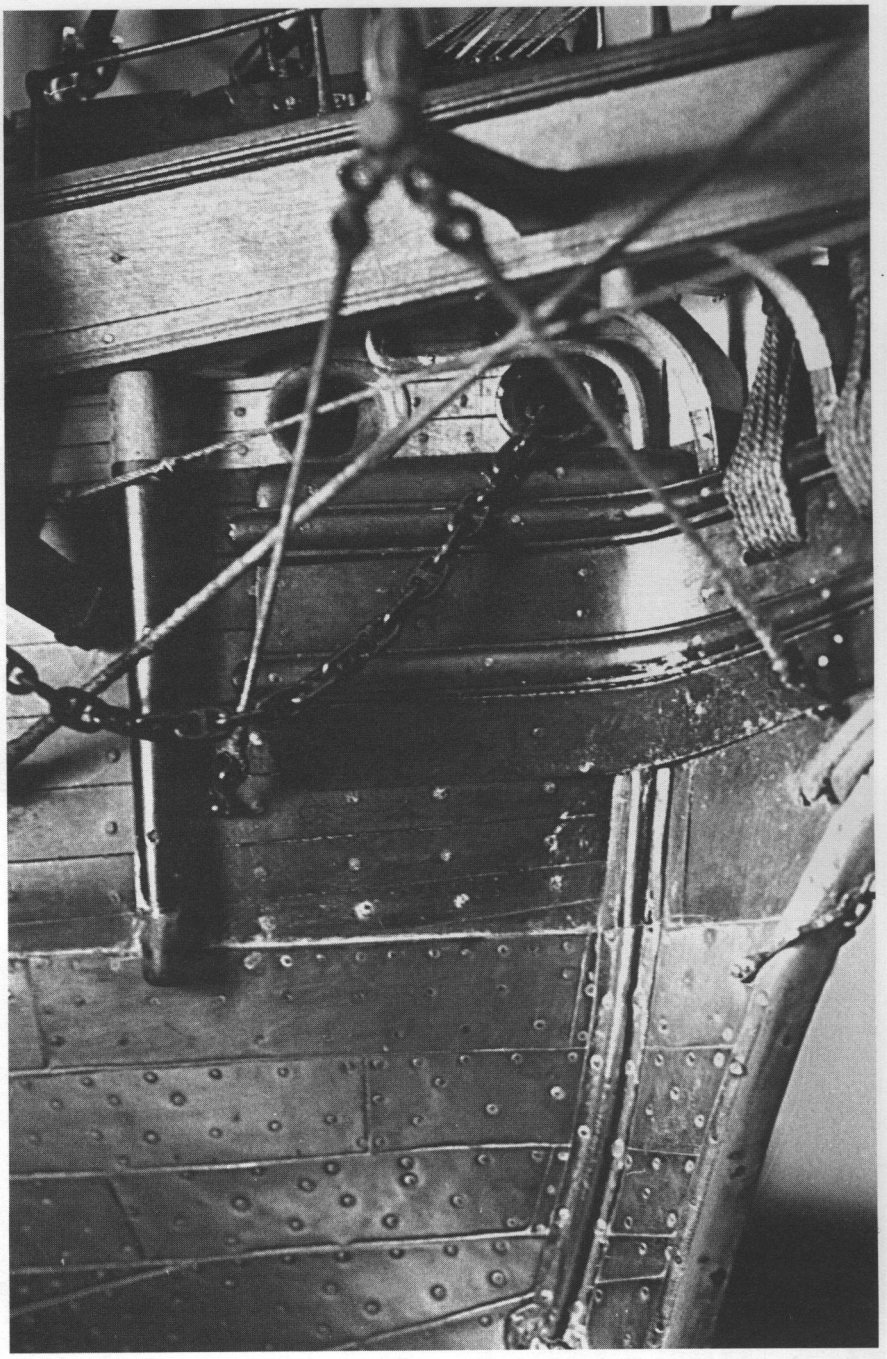
1. A la réserve du doublage en cuivre qui n'a pas à mon avis la « légèreté » désirable et le cloutage qui ne respecte pas l'échelle.





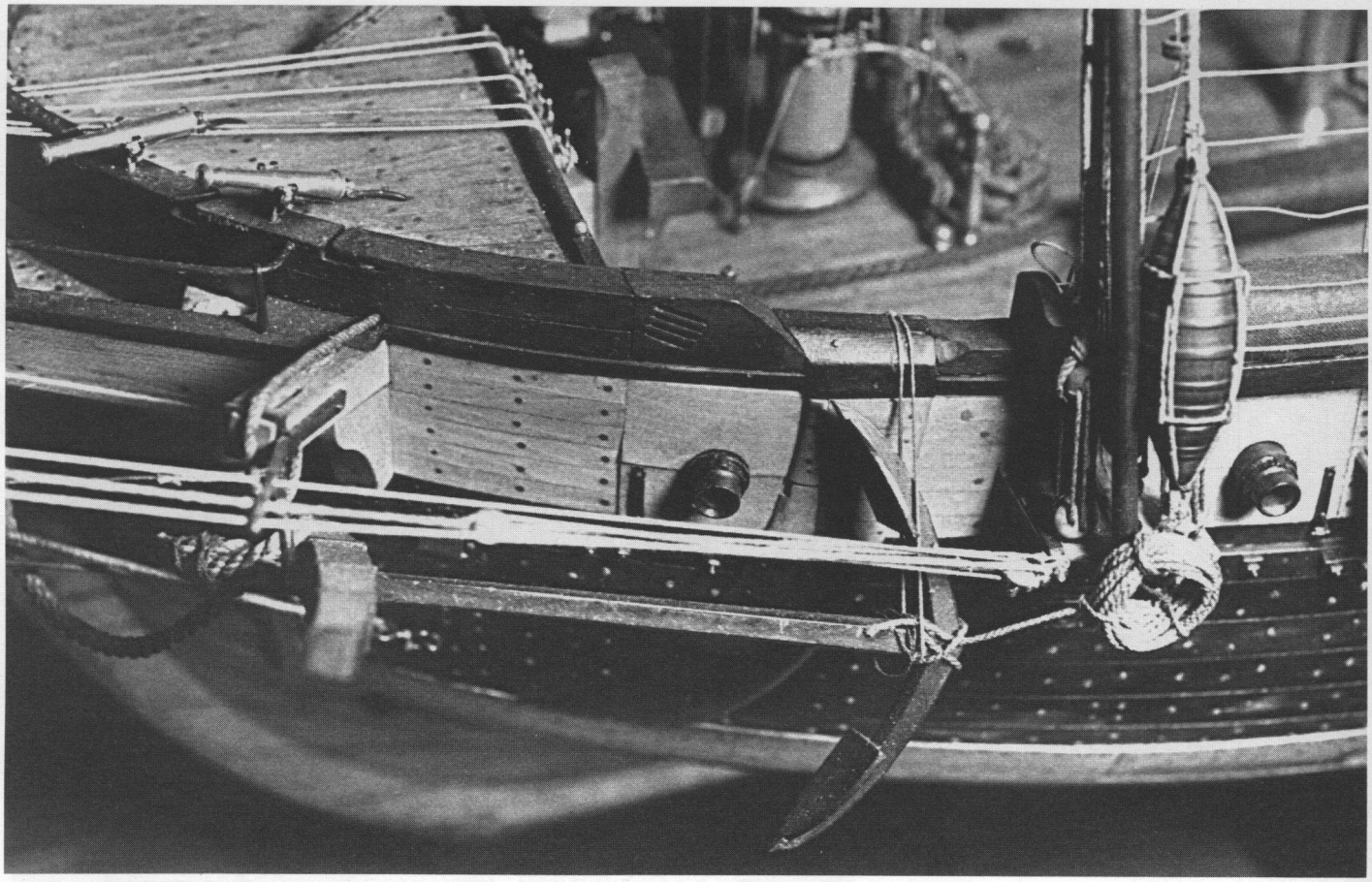


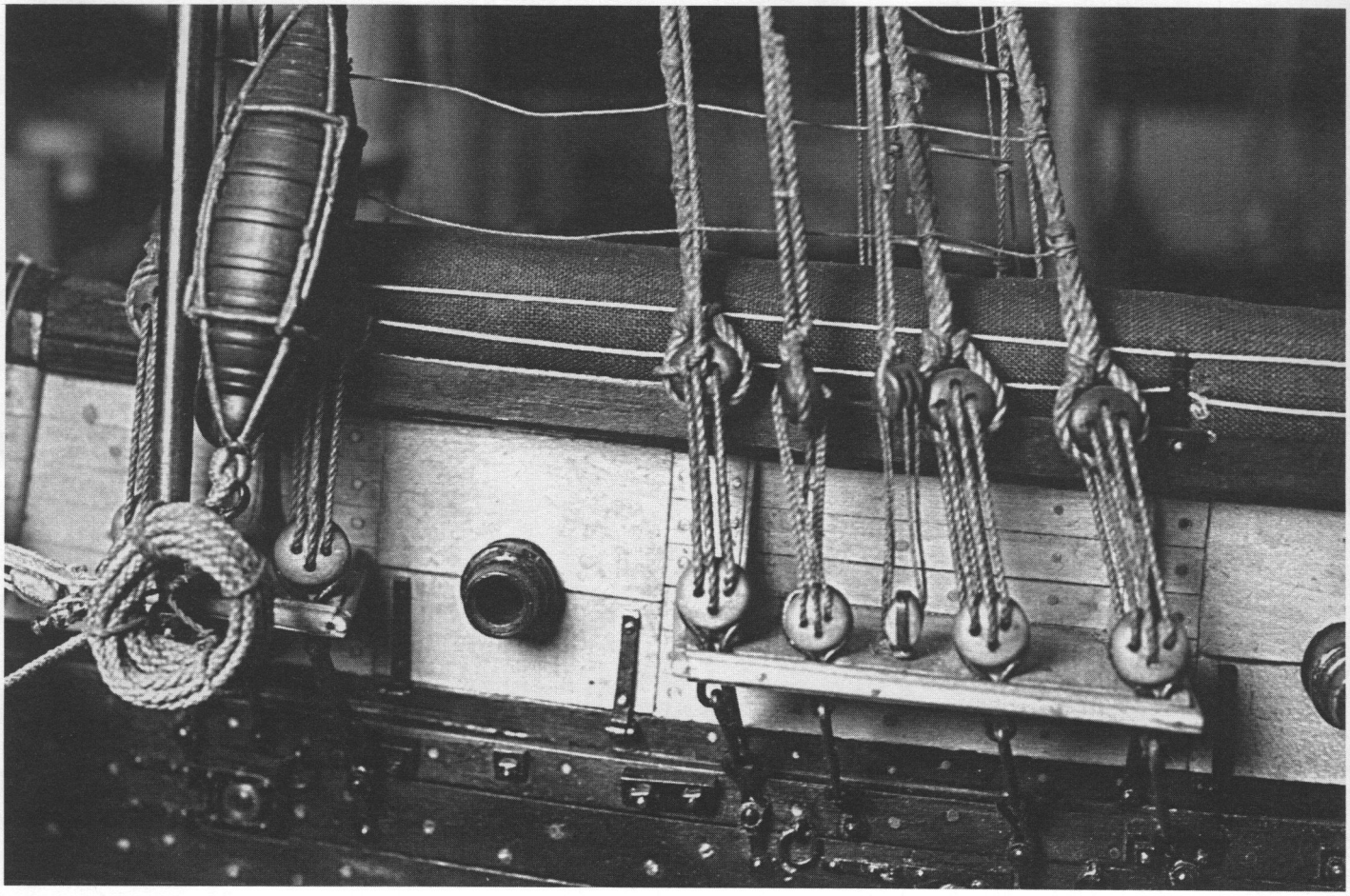
1. Cette vue d'ensemble de la proue, permet de constater « l'avant fermé » de la corvette, disposition généralisée à l'époque aussi bien pour les vaisseaux que pour les bâtiments dits de « bas-bord ». L'inclinaison du beaupré auparavant, de l'ordre de 30 degrés par rapport à la flottaison, est réduite à 17 degrés sur la Créole, mais ceci est une mesure générale et une des caractéristiques du gréement de la nouvelle marine.
La petite plate-forme de poulaine est défendue par un pavois de planches, sa légèreté n'en nuit pas moins à l'aspect de l'éperon.



2. L'on remarquera le relèvement du bossoir, celui-ci est à deux rouets, le plat-bord à l'aplomb du bossoir comporte une galoche pour la manœuvre des ancres. Le pavois est complété par des montants en fer rond supportant une barre d'appui également en fer rond. Je signale à votre attention : le portelof et ses haubans — le hauban bâbord du beaupré — un dalot à clapet — un taquet d'appui des extrémités boulonnées d'une crampe du sabord avant — le taquet pour la cheville ouvrière du châssis de la caronade — le doublage en croissant pour la manœuvre des ancres.

3. Par convention le doublage en cuivre du modèle de la Créole ne présente pas le nombre de clous correspondant à la réalité et le diamètre des têtes de ces clous n'est pas à l'échelle. Certes, le « coup d'œil » d'ensemble du modèle n'en souffre pas, mais les photos de détail soulignent fâcheusement cette exécution. L'on remarquera le tuyau de la pompe d'étrave (voir la crapaudine sur la photo 1). L'épaisseur du taille-mer est recouverte d'une feuille de plomb destinée à éviter le raguage des câbles en chanvre sur une arête habillée de cuivre. La chaîne de la fausse sous-barbe est fixée sur un étrier en bronze que l'on distingue sur cette photo ainsi que les deux sous-barbes.
La Créole dispose d'un seul câble-chaîne, nouveauté à l'époque. Cette chaîne passe par l'écubier intérieur tribord, dont la garniture est constituée par un manchon en fonte. Les autres écubiers sont garnis en plomb comme à l'habitude. Un accessoire placé à gauche de la naissance des jottereaux, peut intriguer, il s'agit du conduit d'évacuation des latrines de l'équipage, cette canalisation est réalisée en bois. Le détail d'exécution des jottereaux, mouchoir, remplissage, coussin d'écubier, jambettes est bien visible. L'on remarquera le tuyau de la pompe d'étrave, contournant l'écubier intérieur. Enfin les liures du beaupré avec leur bridure.



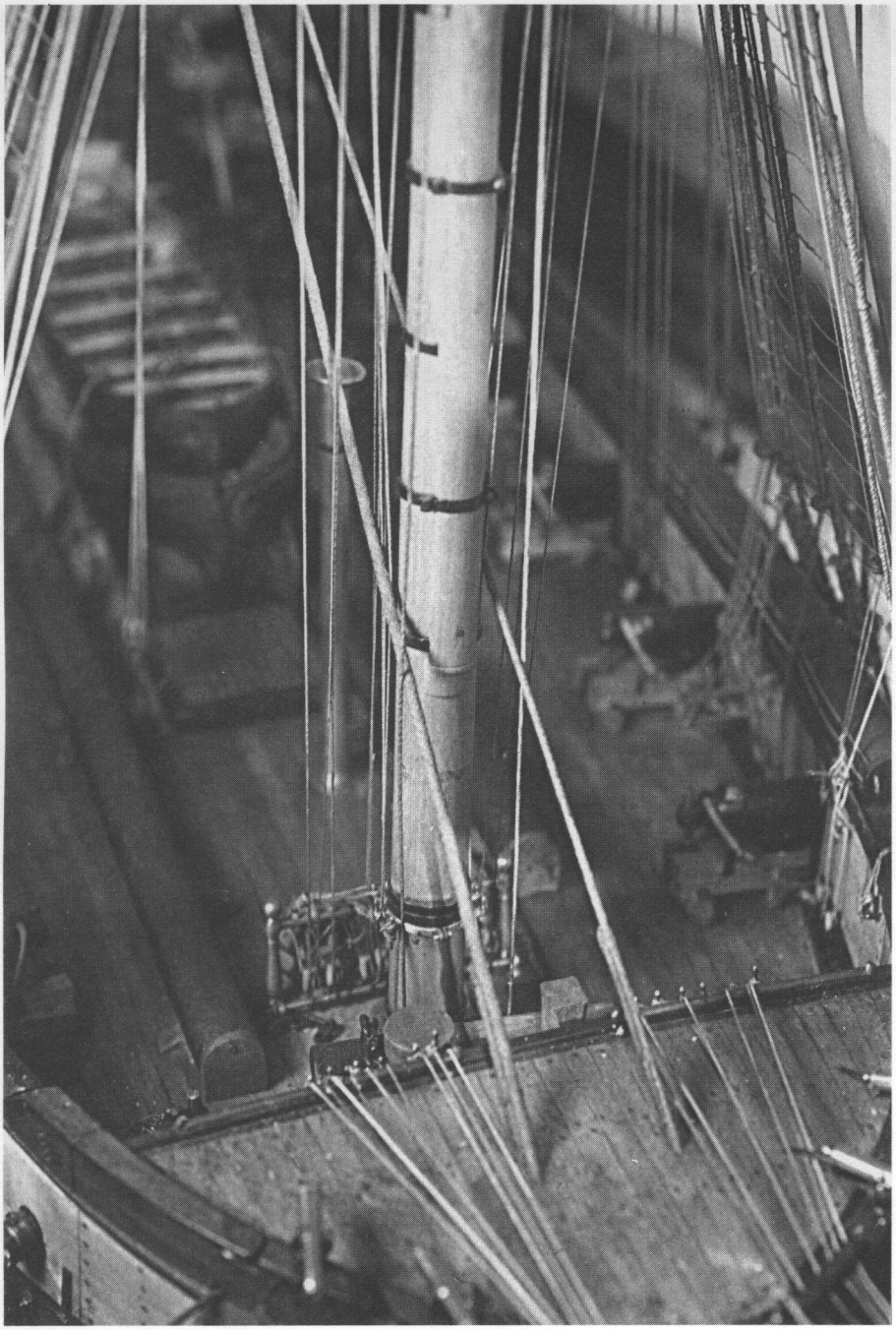


4. L'ancre est traversée mais la serre-bosse n'est pas correctement fixée, de même l'orin de la bouée (voir V. 74 t. III). L'on peut juger de l'utilité des doublages protégeant le franc-bord lors de la manœuvre des ancres. Ce doublage effectué avec des planches de sapin, est partiellement appliqué sur le mantelet du sabord avant et se retourne sur le plat-bord. Celui-ci présente vers l'avant un ressaut, cette surépaisseur permet de loger dans des clans, quatre réas destinés aux écoutes des focs. Le plat-bord comporte également une galoche, sorte de poulie coupée ; et un passage analogue, mais sans rouet pour le passage de manœuvres telles que les boulines de grande voile. L'on remarquera le passage de la bosse de bout au travers de la muraille, cette bosse se tourne sur un taquet à corne cloué sur l'intérieur de la muraille, sous le petit gaillard d'avant.



6. L'épaisseur du doublage de protection, portant sur une partie du mantelet peut-être appréciée ainsi que le retour sur le plat-bord façonné en conséquence.
L'extrémité de l'encaissement des hamacs est visible. Sur l'avant du porte-hauban, l'on remarquera deux étriers en fer enserrant celui-ci, l'étrier avant se prolonge par une tige où aboutissent les trois manœuvres passant dans l'arc-boutant de bossoir (voir photo). Sur l'autre étrier est soudée la rotule de l'arc-boutant de bonnette de misaine.

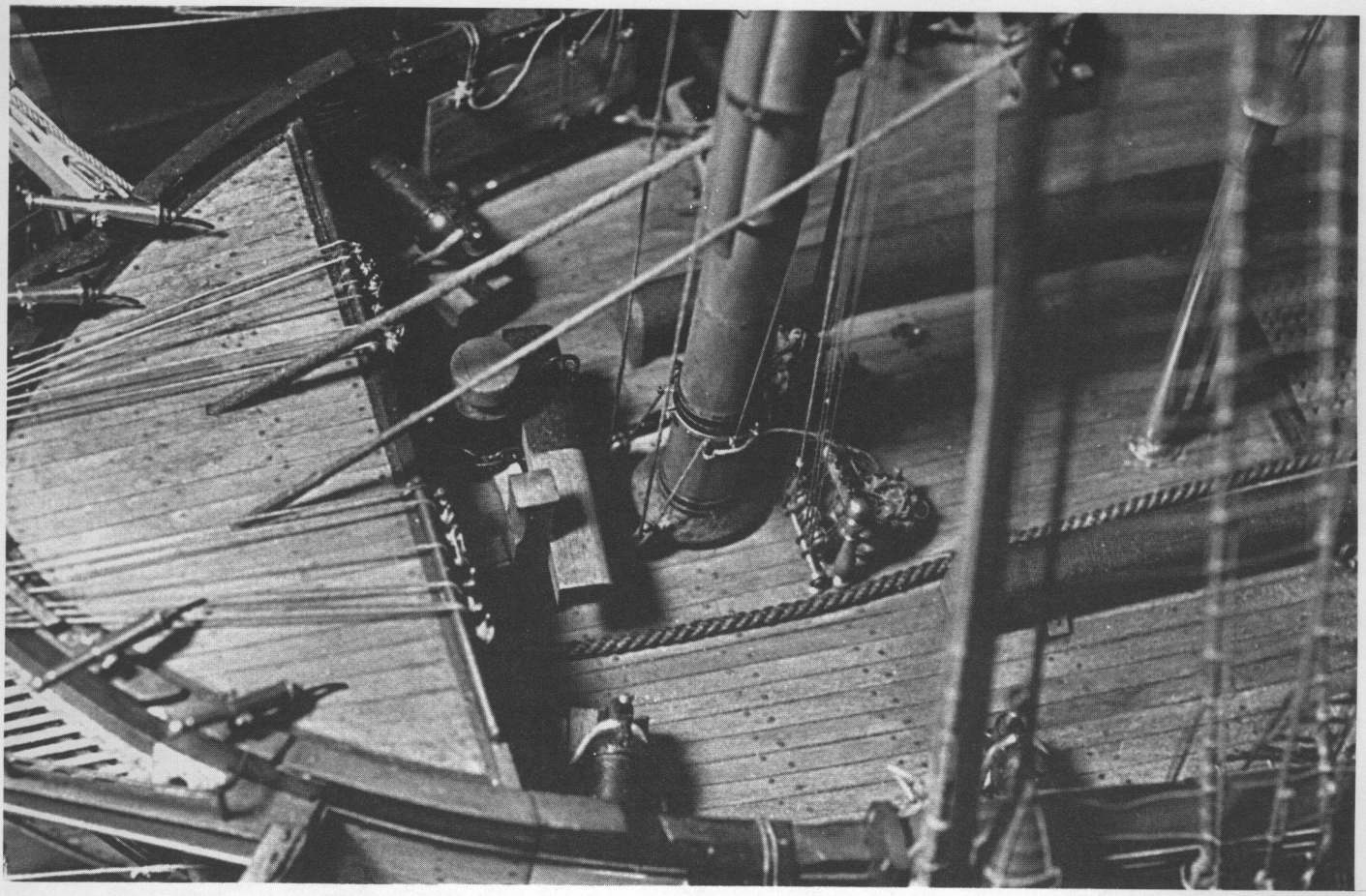
5. L'arc-boutant de la bonnette de misaine relevé élonge le premier hauban. La bouée d'ancre est fixée à un hauban et sa garniture peut être détaillée, cette bouée est réalisée à partir d'éléments de bois résineux, reliés par des cercles en feuillard. Cette photo en gros plan, montre le détail d'un mantelet, l'encaissement permettait de loger les hamacs, protégés par une toile peinte. L'estropage des caps de moutons est bien exécuté, mais le ridage peut-être critiqué.

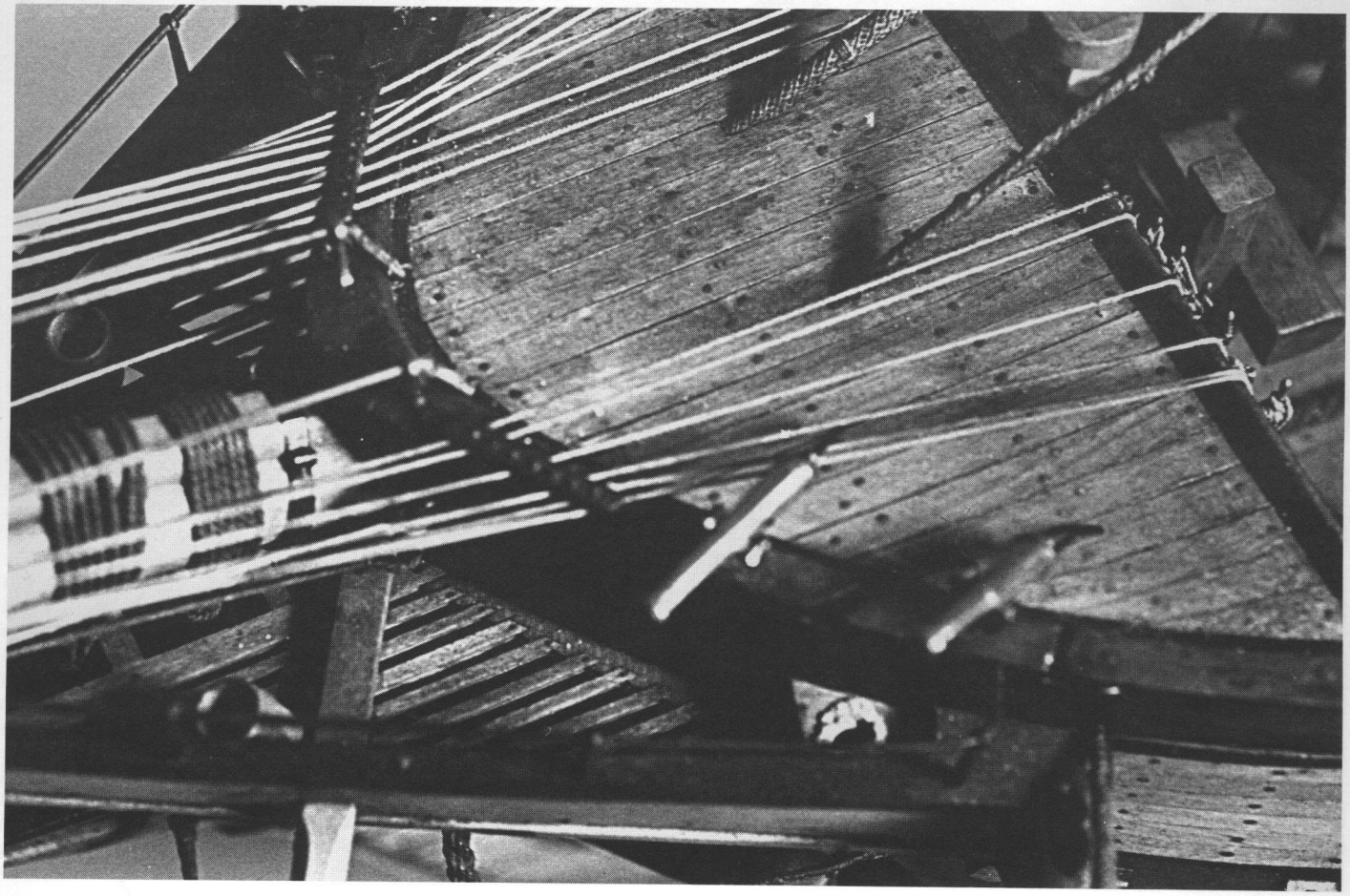


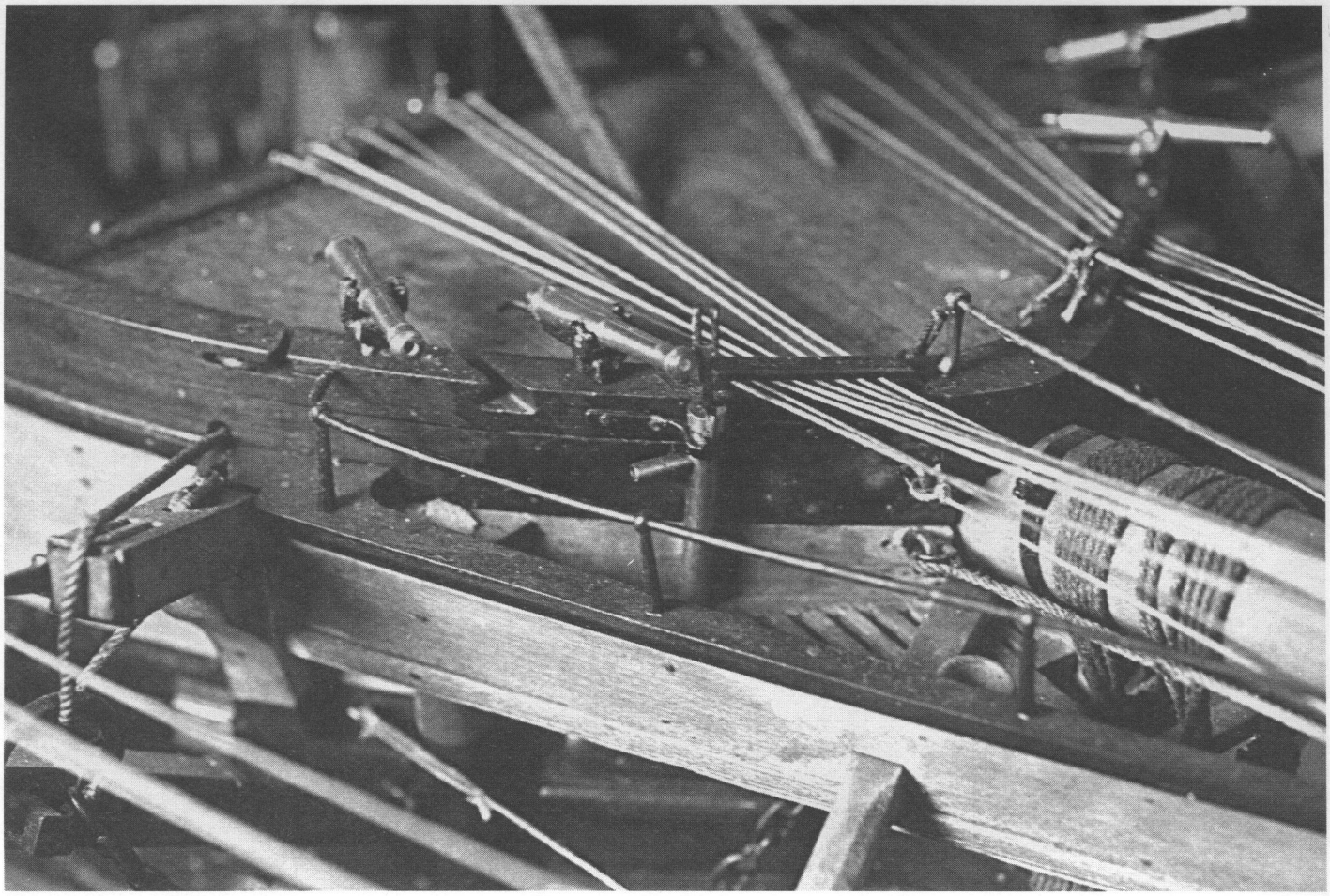
7. L'intérêt de cette photo est de nous montrer la disposition du grand étai à tribord et du faux grand étai à bâbord. Ces manœuvres dormantes passant de part et d'autre du mât de misaine, traversent le bordage du petit gaillard et sous celui-ci passent dans de fortes crampes, boulonnées à l'extérieur au-dessus de l'écubier le plus proche de l'étrave. Les étais passent dans la crampe, font retour sur eux-mêmes, étant immobilisés par plusieurs amarrages à plat. Cette installation plus simple et plus légère, ne permet pas de régler à la demande la tension des étais, il faut frapper sur ceux-ci un appareil ou fort palan pour en modifier la tension. L'on remarquera, le cerclage du mât de misaine, et le cerclage de sa jumelle à l'aide de cercles à charnières pour l'élément enserrant la jumelle.

8. Le petit gaillard d'avant, permet au hommes de quart de se protéger par mauvais temps. Sur le bordage de cet abri, voyez les nombreuses manœuvres du beaupré, venant se tourner sur les chevillots du fronteau, remarquez des rouleaux pour le portage de ces manœuvres. Voyez également les quatre pierriers armant le gaillard.

9. Cette photo complète la précédente. A nouveau voyez les étais et la manière dont ils sont garnis. Les manœuvres du beaupré passant sur une sorte de râtelier disposé non plus verticalement, mais horizontalement sur le plat-bord. Ce râtelier comporte deux plaques métalliques enserrant de petits rouets. Le caillebotis des poulaines est visible, voyez une cuvette en avant du porte-lof et un siège dans l'angle droit. La cuvette sert à l'évacuation d'eaux de lavage, elle est garnie de plomb ainsi que le siège de commodité, relié au conduit visible sur d'autres photos.

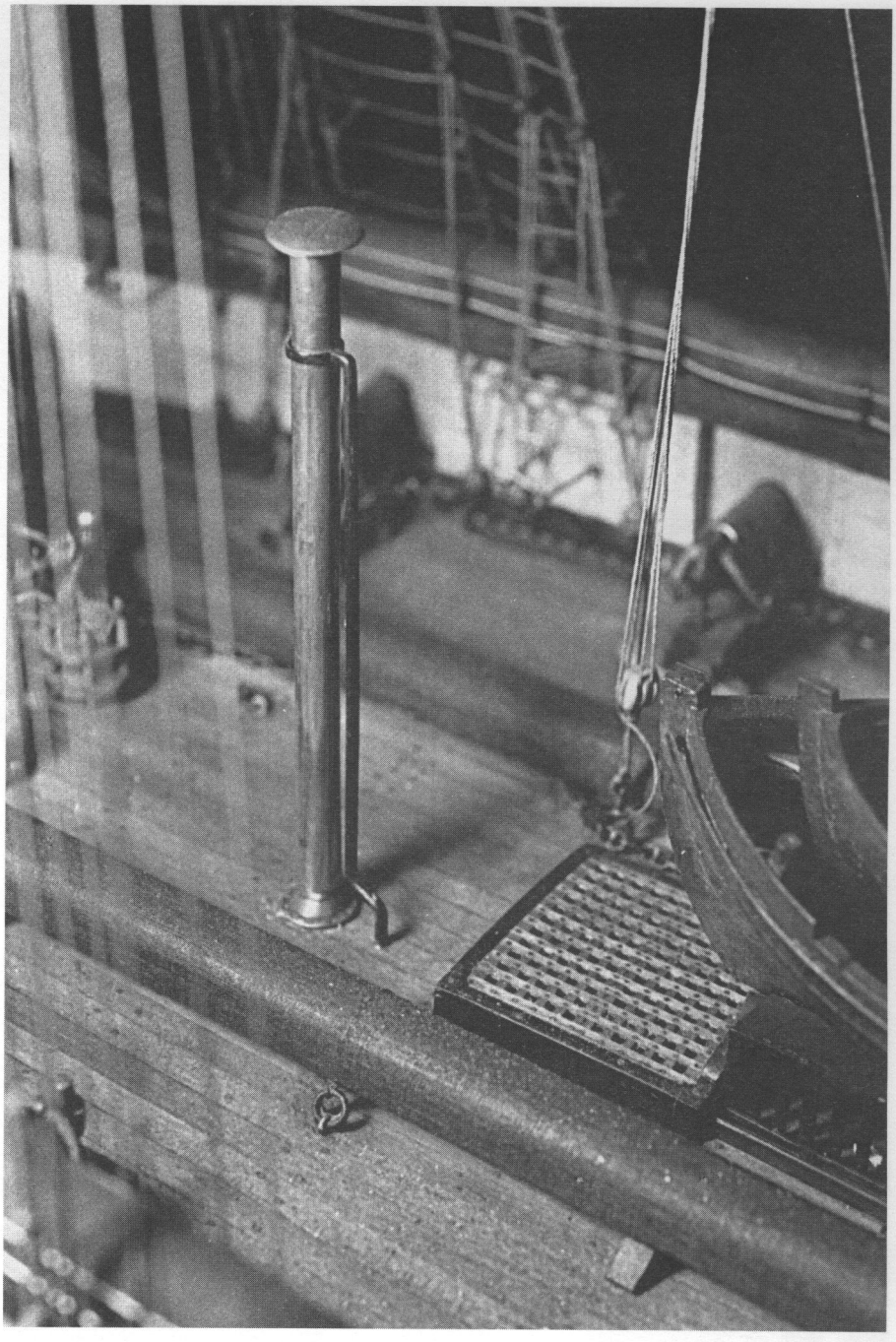






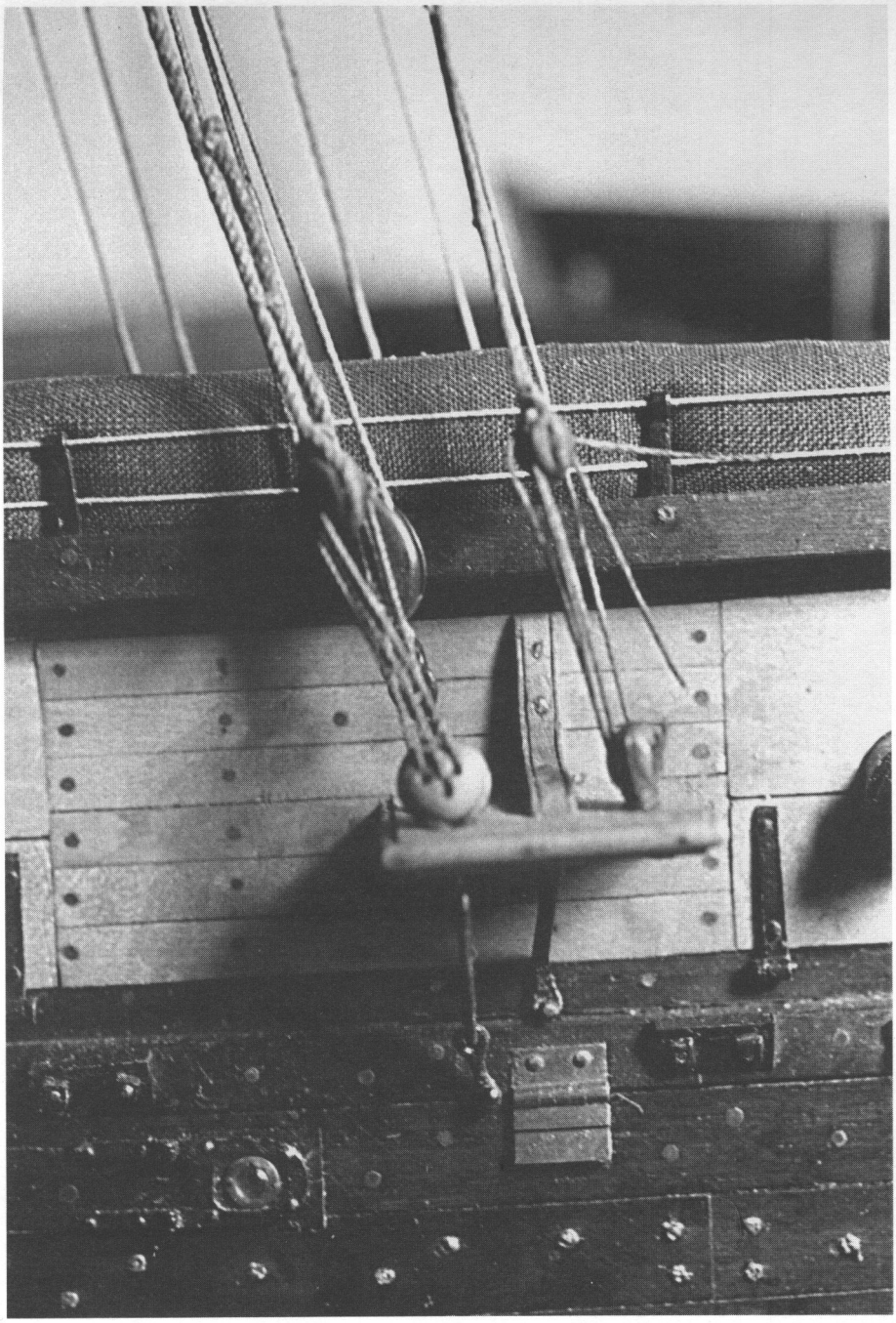


10. *Détail du gaillard sur tribord, montrant le râtelier du manœuvre, la pompe d'étrave, les chandeliers de garde-corps, les cuvettes en plomb, le bossoir avec la bosse du bout. Et sur le côté du beaupré l'on distingue les étais de petit mât de hune et de mât de petit perroquet, estropant une cosse passant dans la boucle d'une cheville. Remarquer également le passage des liures du beaupré.*

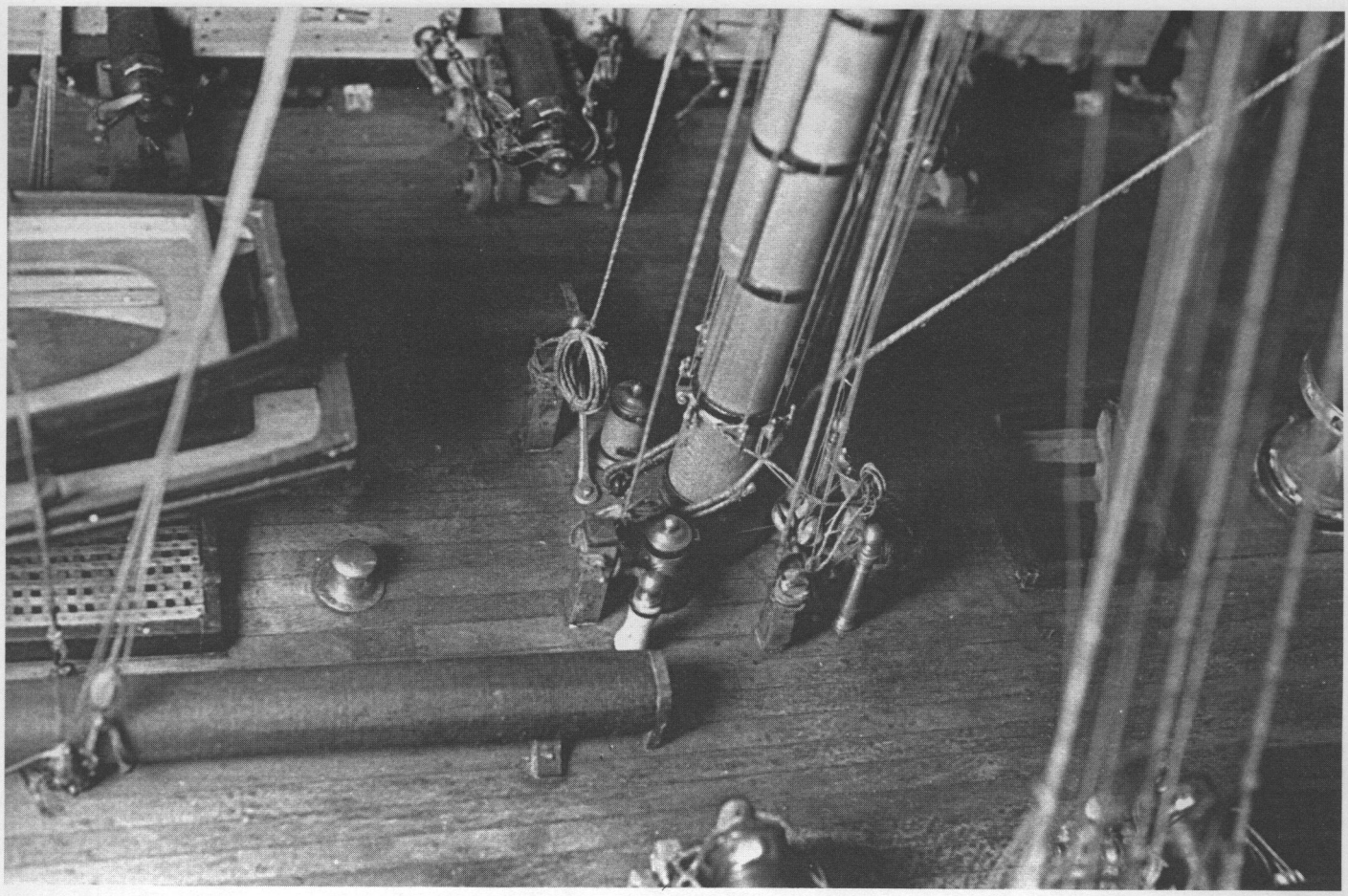


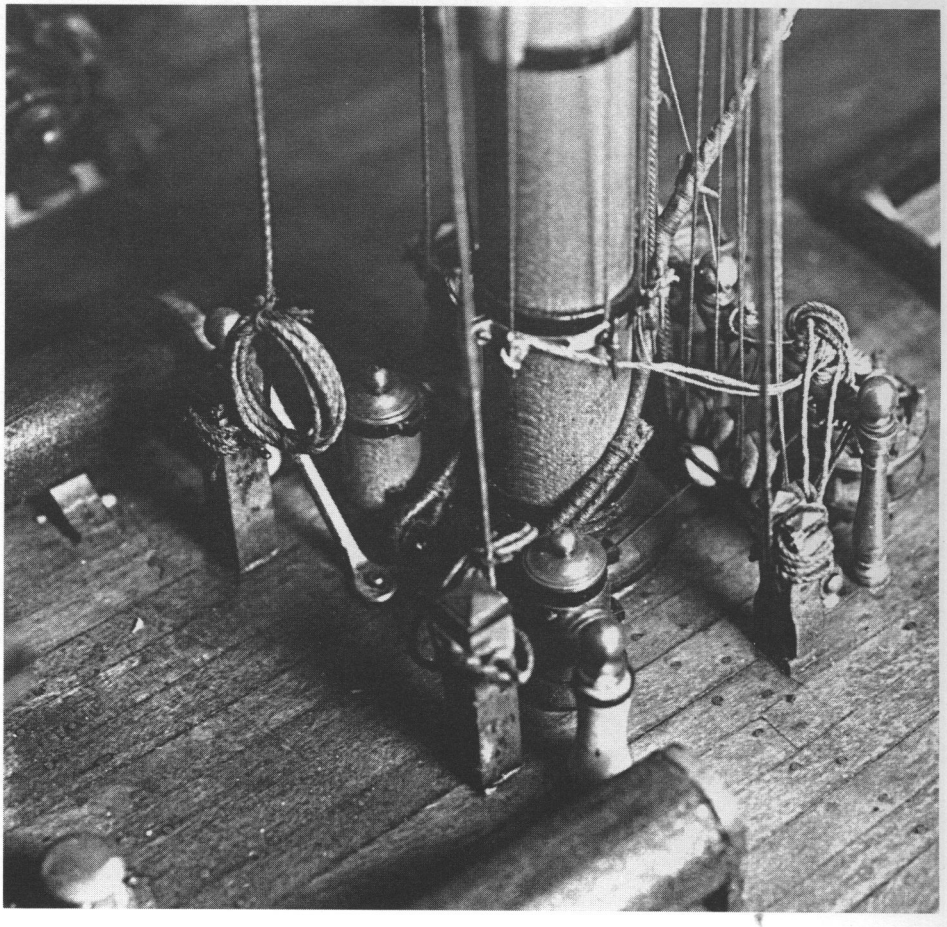
11. *Les grandes bittes sont au premier plan et l'on peut se rendre compte de la modification apportée pour l'utilisation d'un câble-chaîne. Le montant tribord comporte un manchon garni en tôle forte, ainsi que la moitié tribord du coussin et du traversin, celui-ci tangente la garniture en fer du manchon dont le diamètre supérieur au côté de la section du montant, déporte sur l'arrière traversin et coussin. La tête du montant comporte une sorte de chapeau de même diamètre que le manchon. L'on peut distinguer la manière dont est pris le « tour de chaîne ». Les poulies de retour du petit hunier, la braie du mât, le collier porte-chevillots (un des cercle du mât a glissé sur celui-ci) tout ceci est bien visible ainsi que le râtelier avec ses poulies de retour en avant du râtelier les bailles à drisses de petit perroquet et petit cacatois. Au milieu du râtelier une manœuvre de forte section, il s'agit de l'étai du grand mât de hune passant sur une boucle du pont et faisant retour sur lui-même.*

12. *La Créole dispose des nouvelles cuisines en fer dont l'usage s'est enfin généralisé, l'on voit ici la cheminée en tôle de cuivre avec un montant raidisseur en fer rond. Le panneau avant à caillebotis (voir coupe emménagements de l'album du génie maritime) la proue de la chaloupe et du grand canot ainsi que l'extrémité des cages à poules sont visibles. L'on remarquera la protection de la mâture de rechange, placée sous une sorte d'enveloppe en planches minces doublées de toile peinte, la mâture repose sur de petits chantiers, la dégageant du bordage du pont.*



13. Détail de la muraille, montrant notamment sa partie supérieure réhaussée par un bordage constituant la face extérieure d'un encaissement pour mettre en place les hamacs protégés par un prélart, maintenu par deux filières de quarantenier supportées par de petits montants en fer plat, cloués sur les faces verticales de l'encaissement. Cette photo montre un hublot à verre lenticulaire, destiné à éclairer et ventiler l'entrepont, ces hublots sont ouverts juste au-dessus de la bauquière et sous la fourrure de gouttière. Voyez également le dalot à clapet, les ferrures pour l'artillerie.

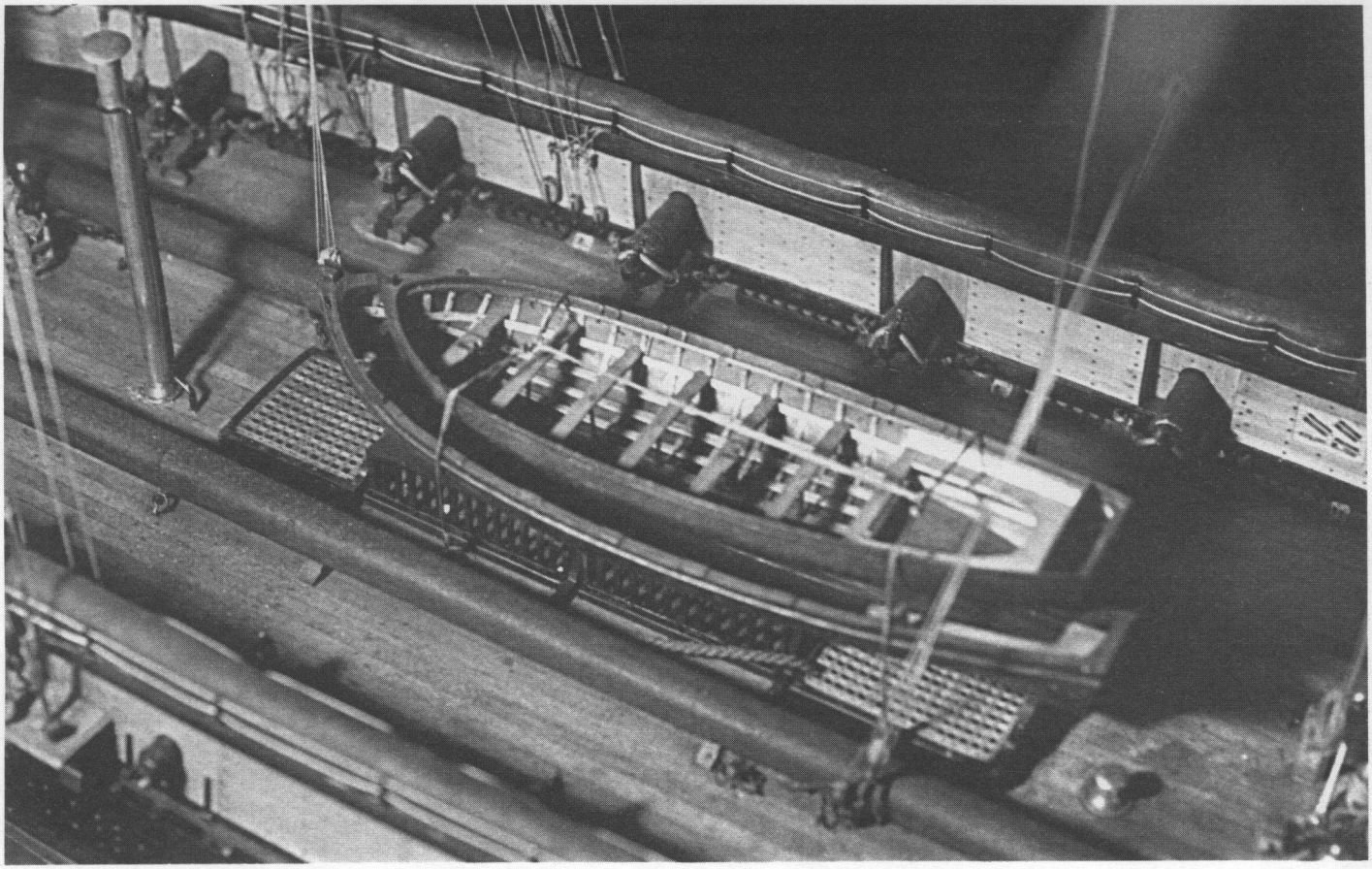


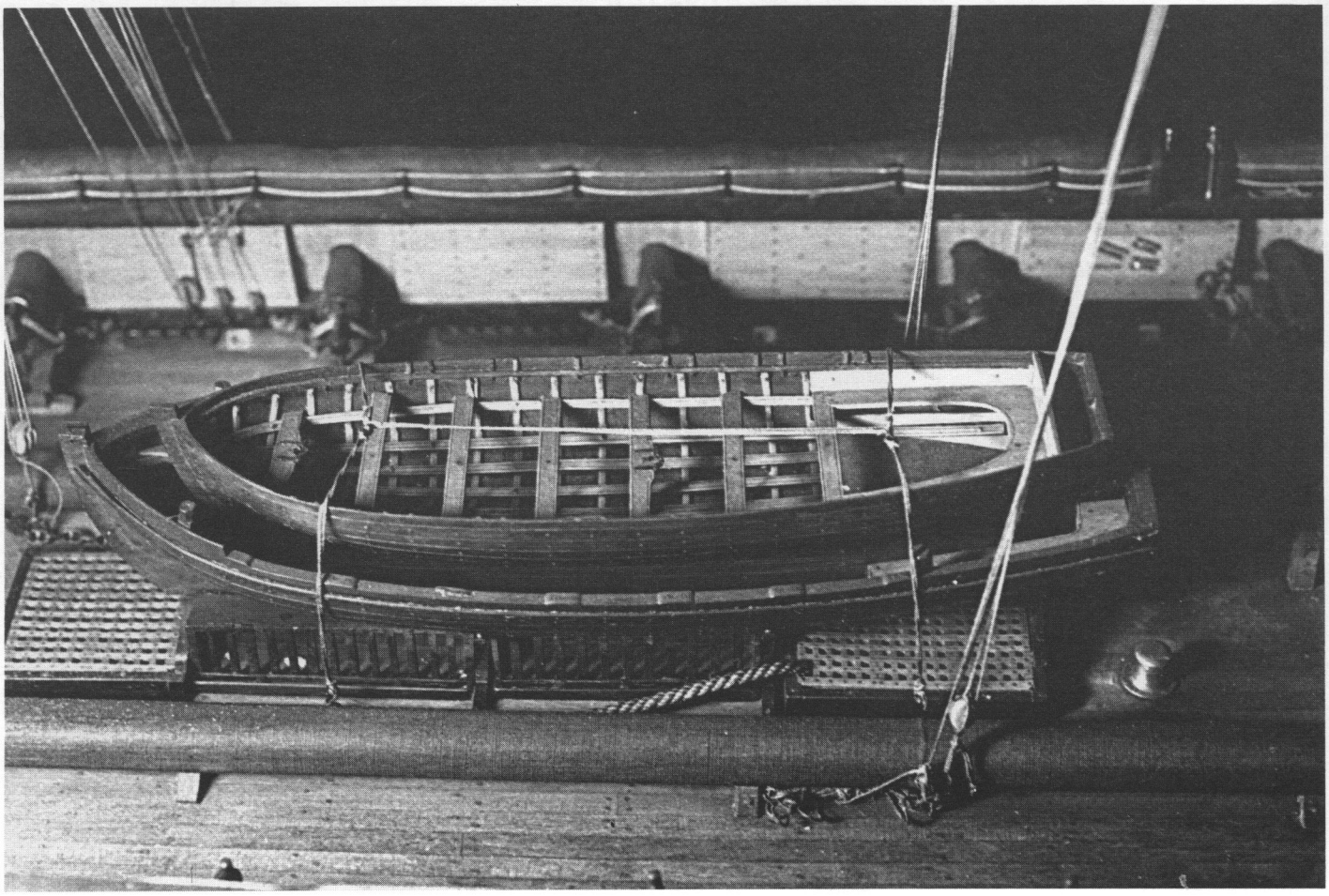


14-15. *Ces deux photos donnent d'utiles indications sur le grand mât et les éléments l'entourant. Parmi ceux-ci les seps pour les écoutes de grand hunier, les deux corps de pompe et deux rouleaux pour l'usage de la tournevire, celui placé à tribord étant appuyé par une branche en fer. Cette dernière disposition est peut-être justifiée par la présence du câble-chaîne à noter que celui-ci est solidarisé à la tournevire par des garcettes comme les câbles en chanvre, la couronne Barbotin n'étant pas encore en usage.*

D'autres seps avec réas pour diverses manœuvres flanquent également le grand mât, et en arrière de celui-ci, un râtelier de tournage, avec poulies de retour, a estrope en fer et cosse traversée par une barre, disposition identique à celle existant pour le mât de misaine, de même pour collier, support de chevillot. Remarquez l'étai du mât d'artimon formant une fourche entourant le pied du grand mât, chaque branche passant dans une boucle du pont et faisant retour sur elle-même.

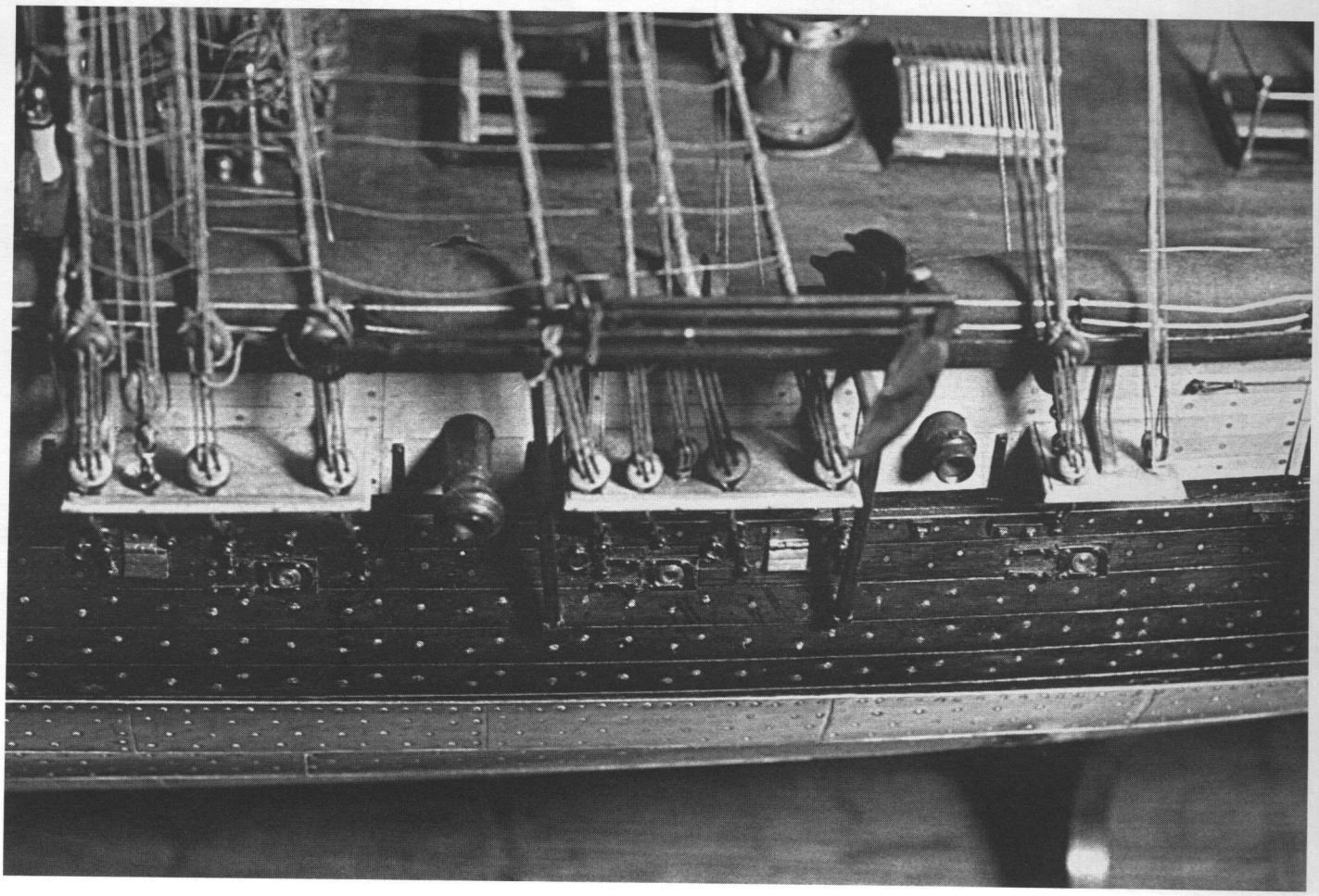
L'on remarquera également les extrémités arrière des coffres enfermant la mâture de rechange, une sorte de couvercle en bois clôt l'extrémité de cet élément protégeant mâts et vergues de hune de rechange.

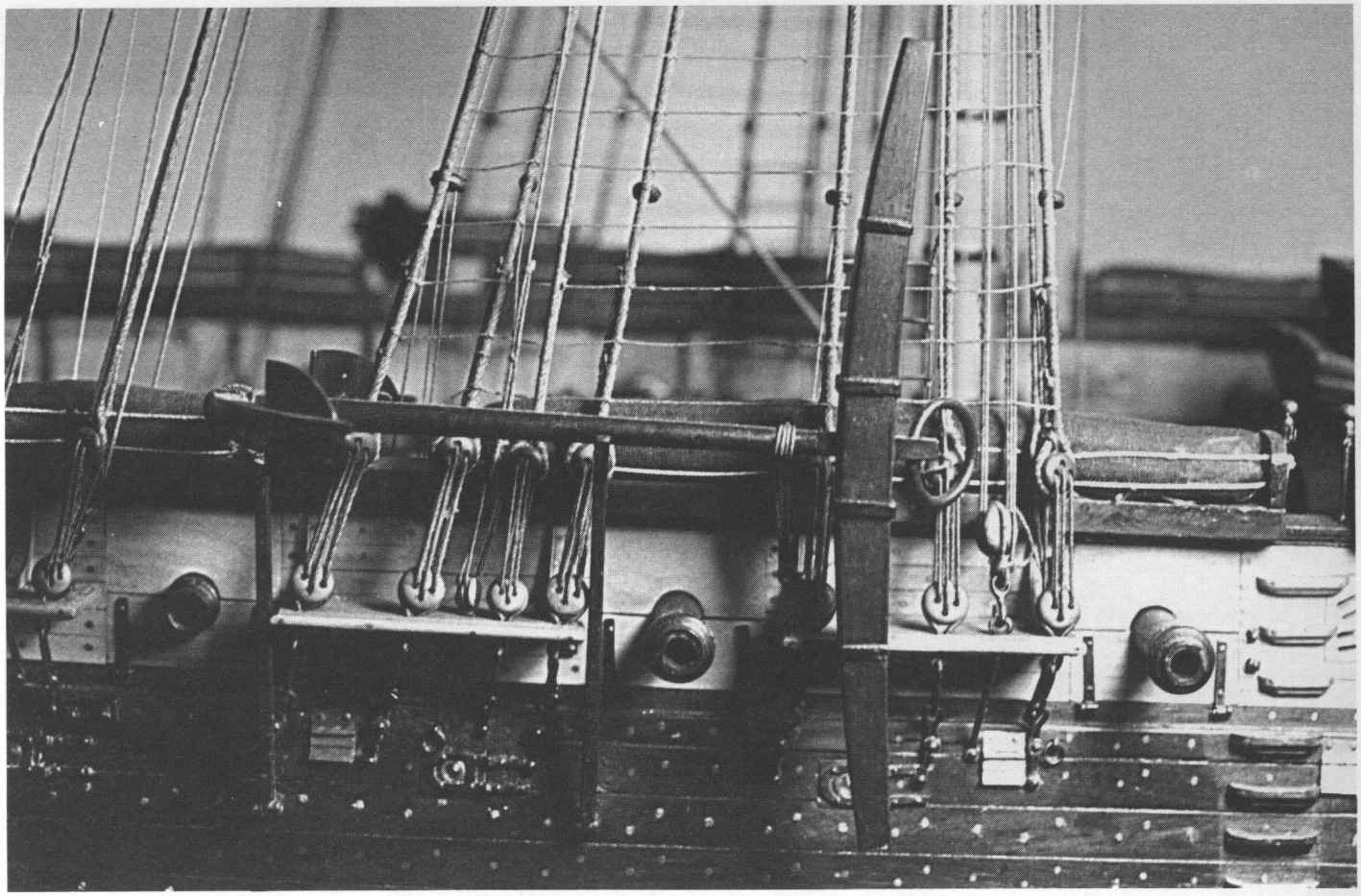


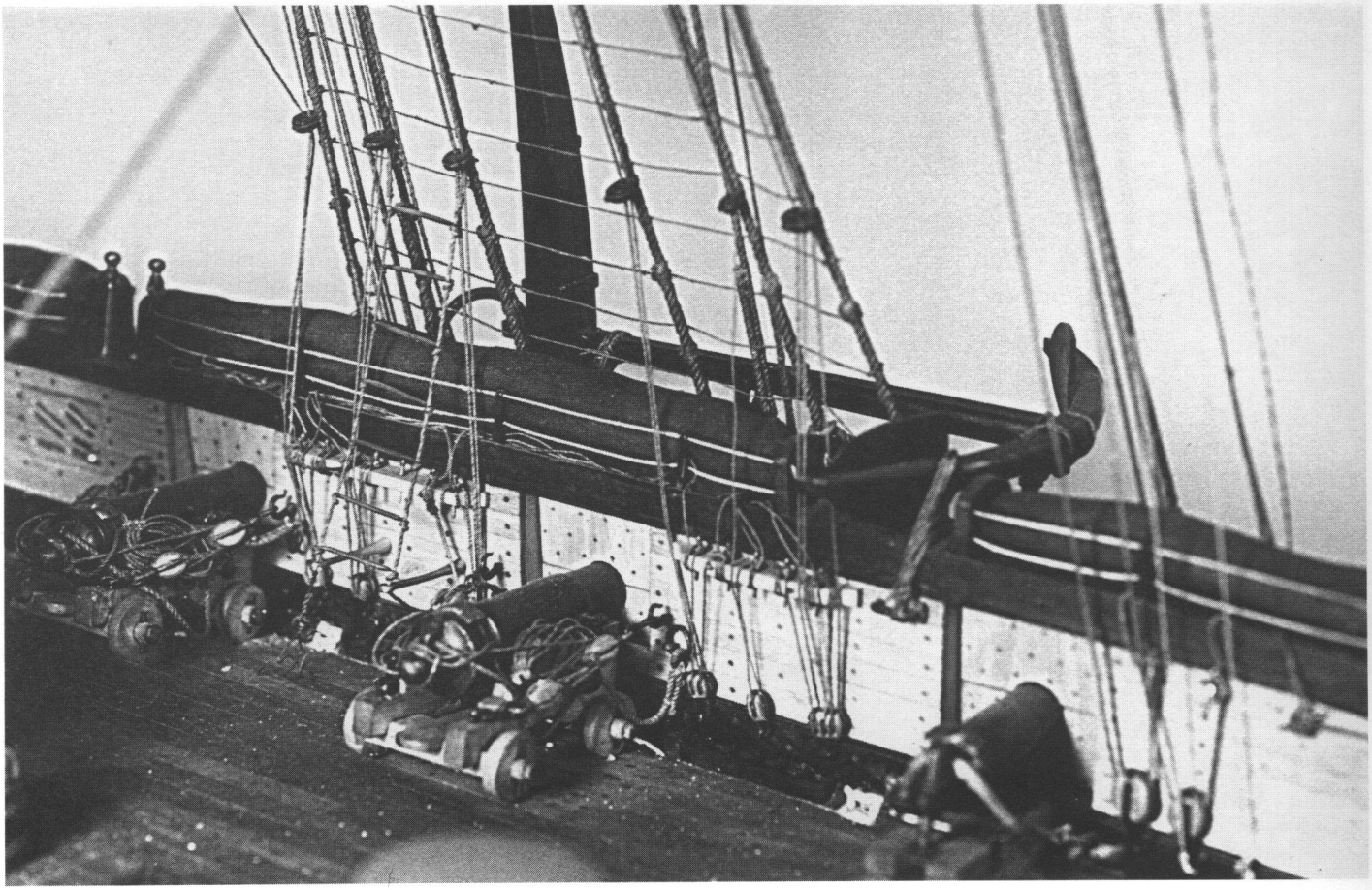


16-17. *Deux vues de la partie centrale du pont entre le mât de misaine et le grand mât. La chaloupe débanquée, reçoit le grand canot. Ces embarcations sont immobilisées par des cordages dont on voit l'arrangement. Voyez le passage du câble bâbord, dans l'angle du caillebotis de la grande écoutille. Les câbles sont dorénavant roués en avant du grand mât en attendant l'adoption systématique d'un puits pour l'utilisation exclusive de chaînes.*
Une ventouse me semble correspondre à l'utilisation d'un four à pain, à cet emplacement sur le faux-pont.
Ceci sera abandonné avec l'emploi de cuisine comportant un four à pain attenant et conduit commun.
Des cages à volailles sont placées sous la chaloupe, elles sont réalisées de manière à épouser le volume de la carène de l'embarcation. Voyez également les palans d'étai.

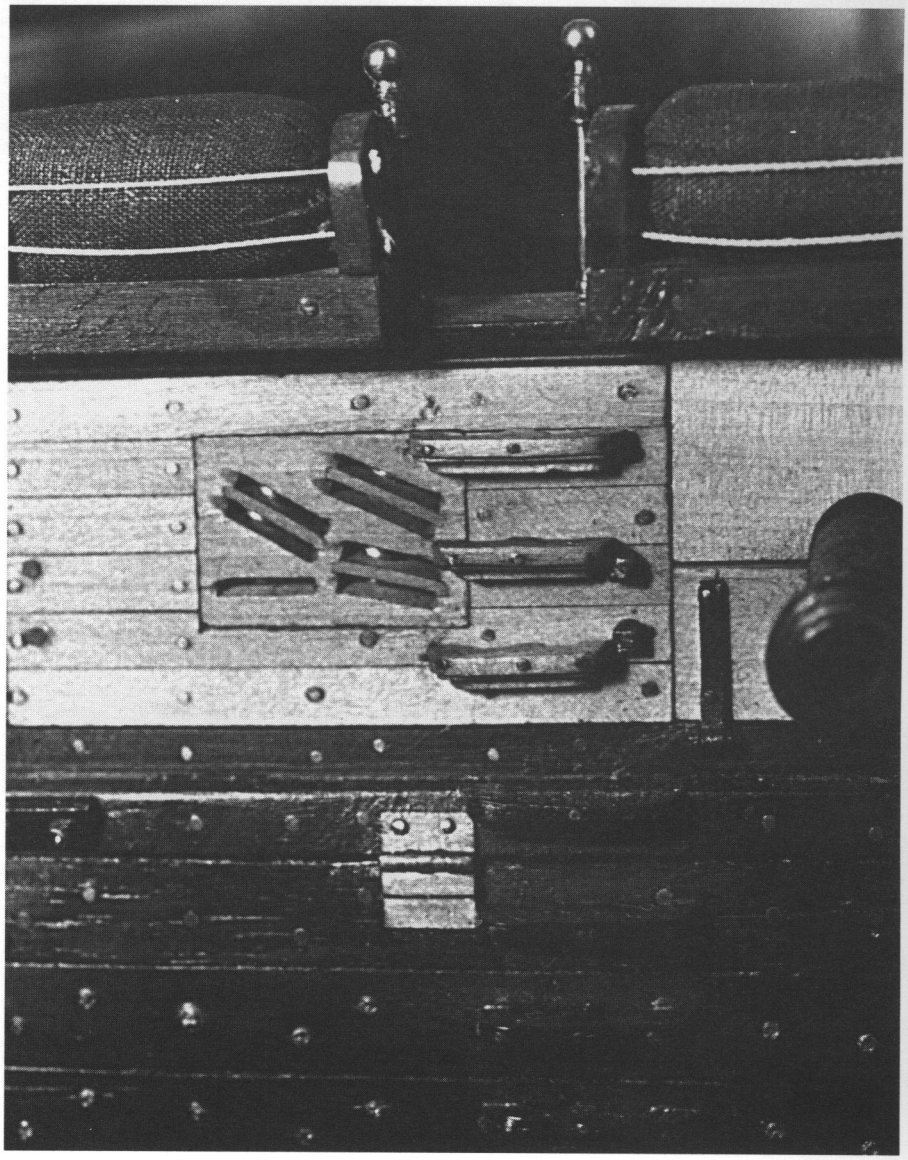
18. *Grands portes-haubans tribord, avec à poste les ancres à jas en fer, celui-ci élongé suivant la verge, réduit l'encombrement de ces ancres que depuis la fin du 18e siècle l'on ne place plus sur les portes-haubans de misaine, ce qui soulage d'autant l'avant du bâtiment. Notez la présence d'un canon de 18 court.*



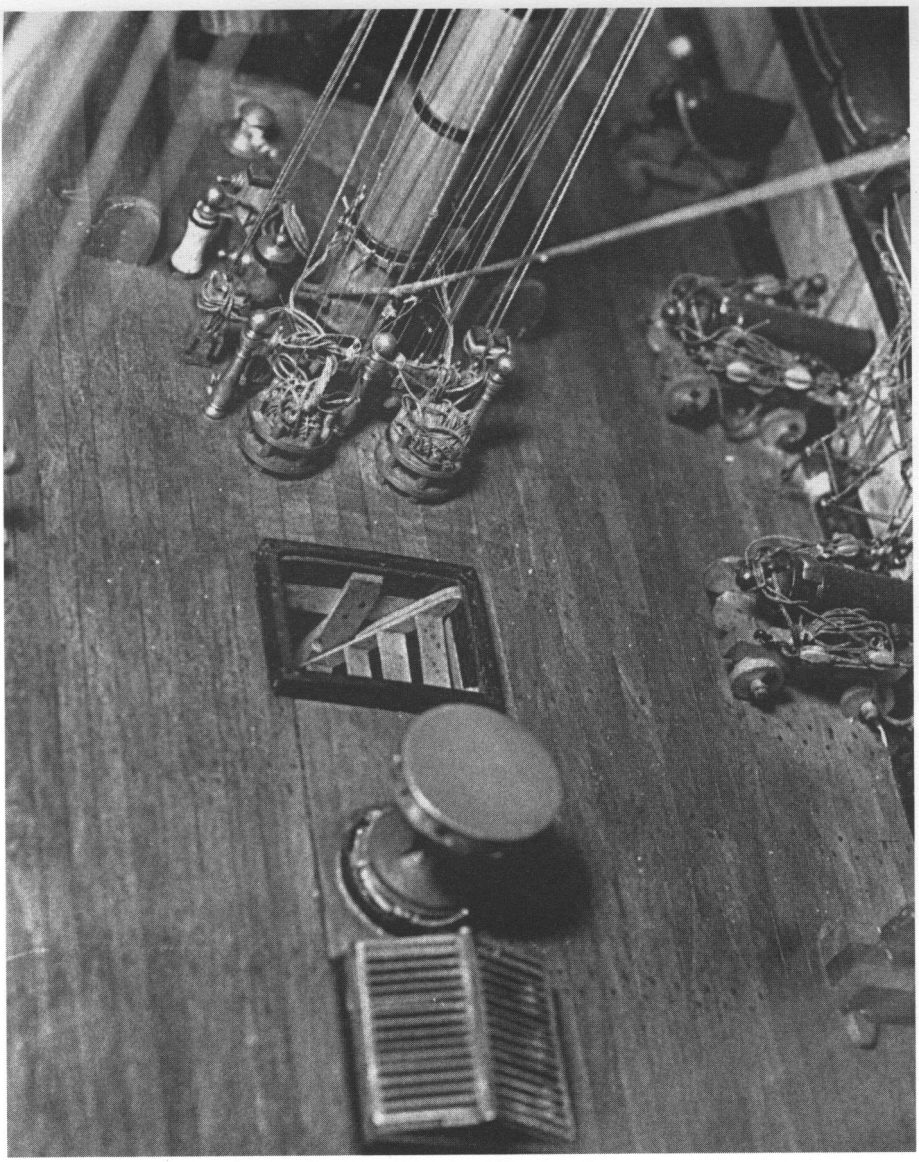




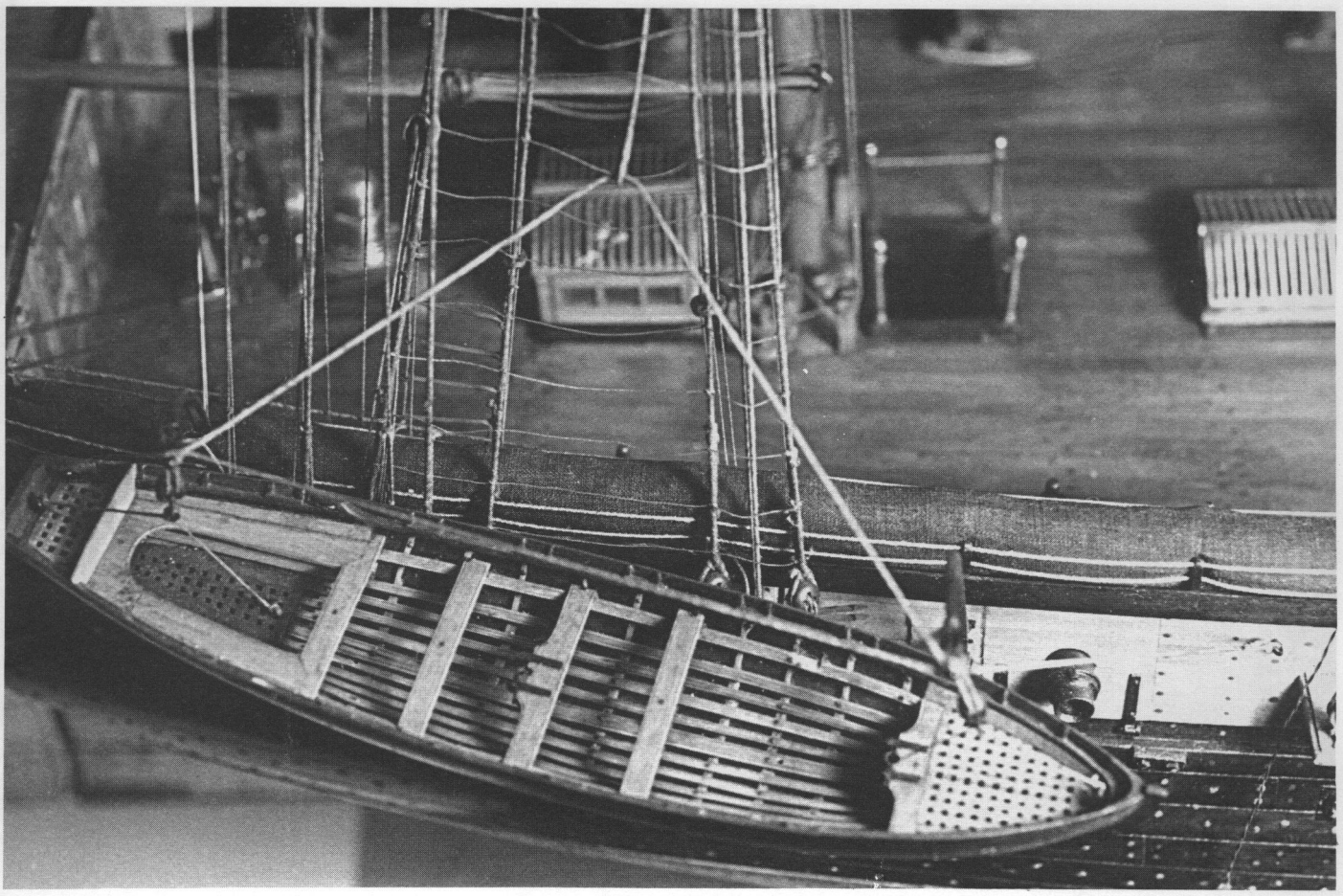
19-20. *Grande ancre avec jas en bois à poste au-dessus des grands porte-haubans babord. Un des bras repose sur le plat-bord, l'encaissement des hamacs étant interrompu à cet effet, deux bridures sous le jas et sous la patte côté intérieur immobilisent l'ancre, grâce à deux crampes où passent les tours de bridure. Deux arc-boutants en fer soutiennent la verge de l'ancre. Les mêmes dispositions sont adoptées pour les ancres à jas en fer placées à tribord.*
L'on remarquera l'amarrage à garants doubles des deux canons de 18 et la brague de la caronade, partiellement garnie en basane.
Les manœuvres suivant les haubans sont dirigés par des margouillets fixés sur les haubans, les manœuvres passent sur des poulies de retour à estrope en fer, passant dans l'œillet d'une cheville de la serre-gouttière. Ces poulies sont à simple, double ou triple rouets afin d'en limiter le nombre, les manœuvres après être passées sur le réa d'une des poulies se tournent sur un des chevillots de la tablette d'entre-sabord.
J'attire votre attention sur les limons ou échelles de corde permettant aux hommes d'accéder aux enfléchures. Les cordages formant les côtés des limons, sont roidis et éloignés du vibord, par des supports en fer rond fichés perpendiculairement à la muraille.

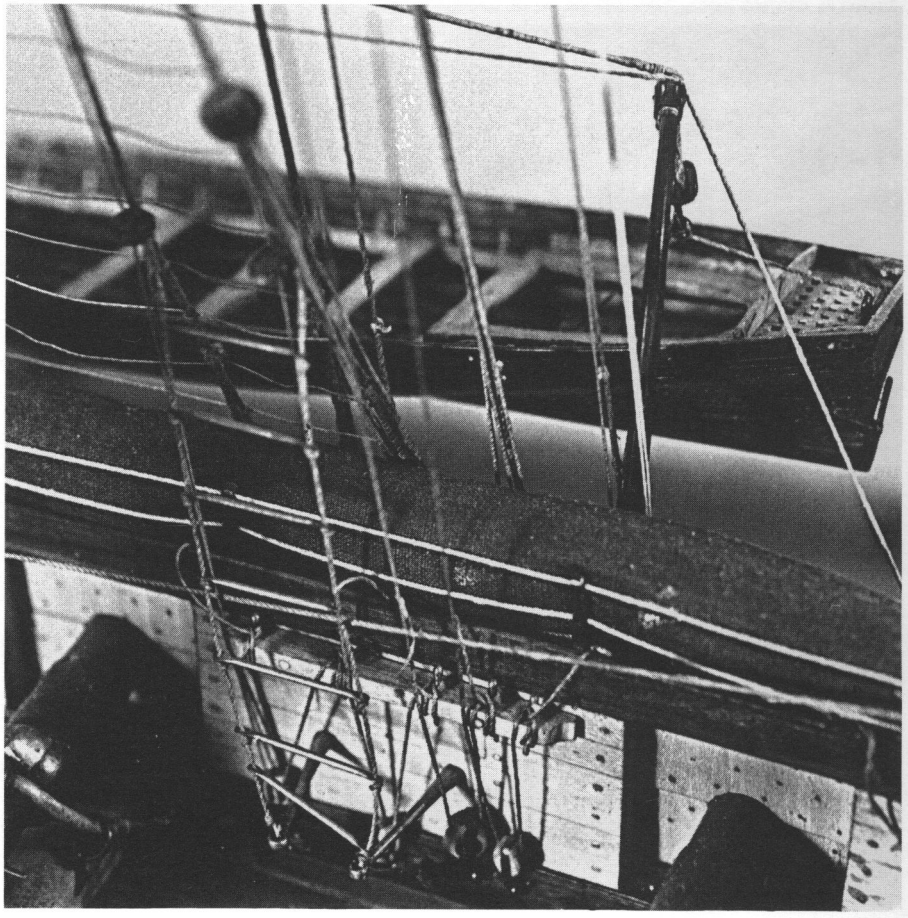


21. *Détail de l'échelle hors le bord, avec ses taquets moulurés, chandeliers à boule pour tire-veille, bien visible également, l'encaissement porte-hamacs, le bloc encastré comportant sept réas en bronze (voir texte consacré au gréement). Le cloutage et chevillage de la muraille ne sont pas à l'échelle (voir pages sur les ouvrages métalliques).*

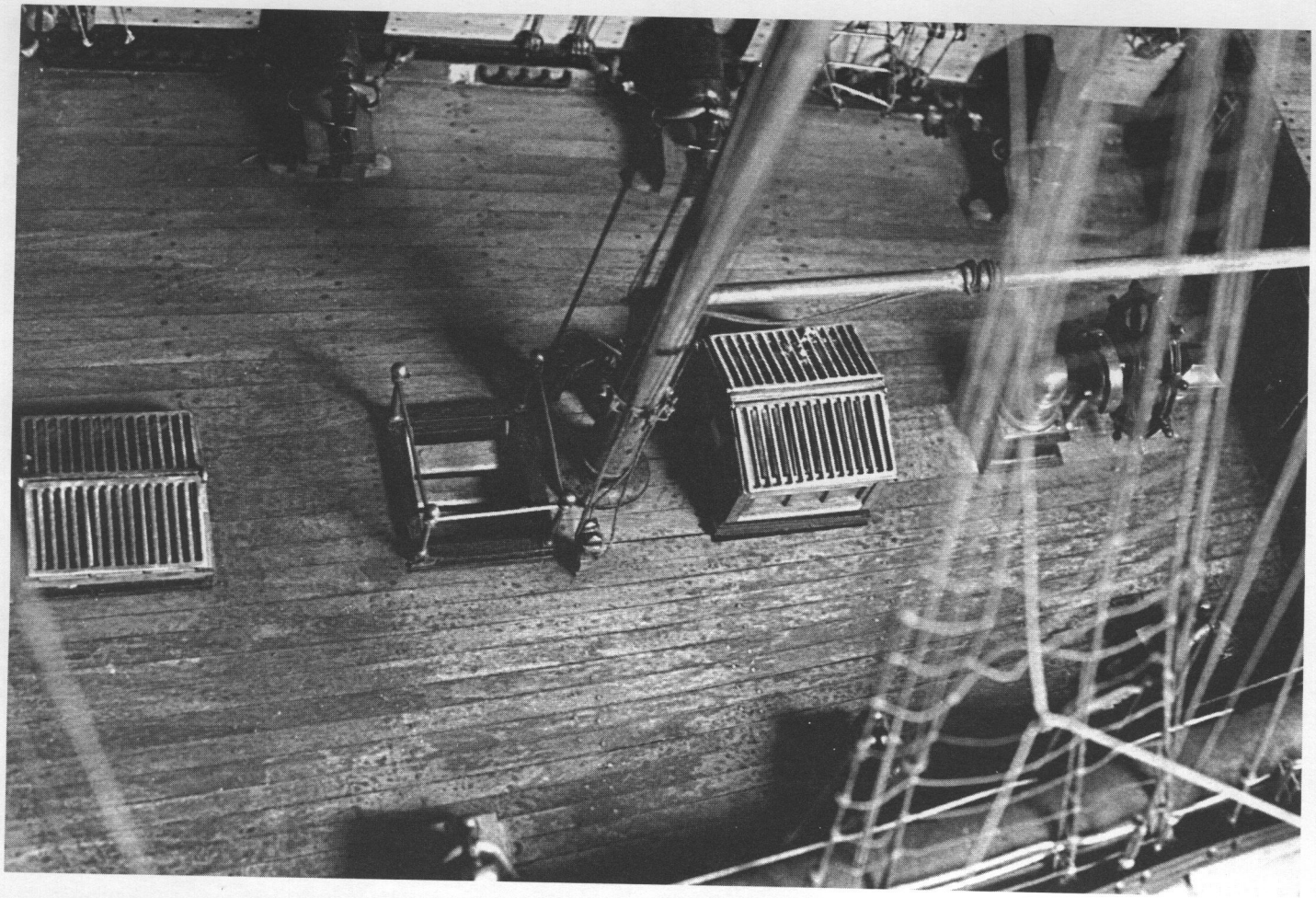


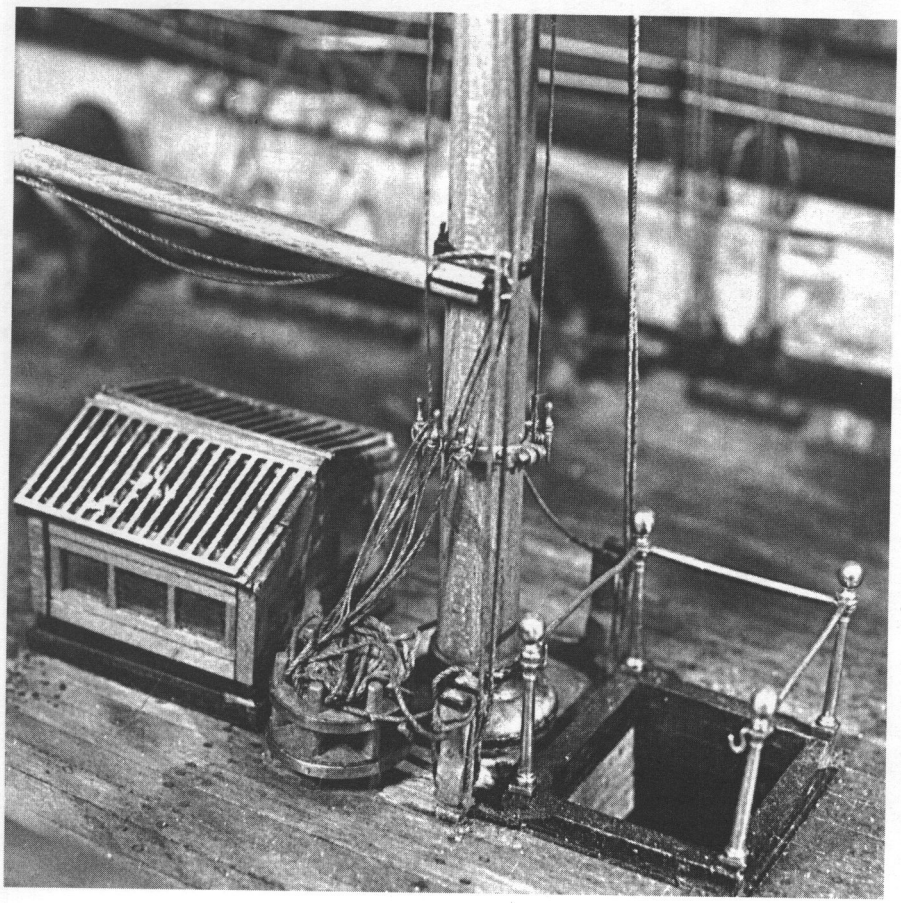
22. Cette vue du pont en arrière du grand mât, montre l'échelle d'accès de l'arrière, le cabestan et une claire-voie. Le cabestan comporte à sa base des linguets en fer, mais la couronne en fonte dite barbotin n'est pas encore adoptée. Les taquets présentent un fort étranglement et la tête du cabestan est protégée en étant recouverte par une feuille de cuivre.



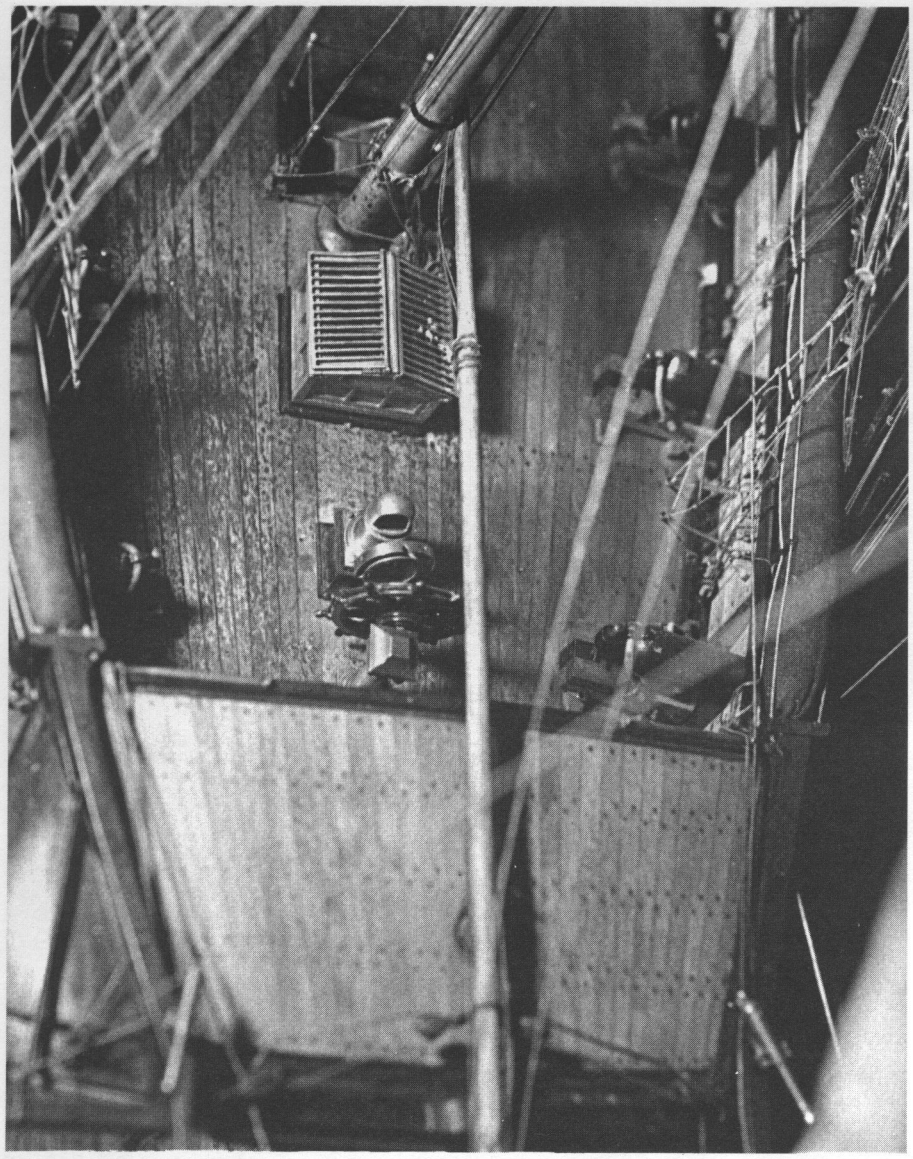


23-24. *Canots sur porte-manteaux, les petits canots sont manœuvrés avec deux de ces accessoires, réalisés en fer et portant deux réas à leur extrémité supérieure, l'autre extrémité peut, le cas échéant, pivoter sur elle-même. Une poulie simple avec croc forme palan pour chaque bossoir d'embarcation. Un cordage portant une cosse en son milieu et deux crocs, permet de le fixer à deux boucles du canot. La poulie simple du palan se croche à la cosse de cette patte d'oie et permet de manœuvrer les canots. L'écartement des porte-manteaux est maintenu en avant et en arrière par des haubans frappés à leur tête et une autre patte d'oie relie les deux porte-manteaux, elle passe dans une cosse estropée par une autre manœuvre, remontant sur les haubans d'artimon, passant sur une cosse frappée sur l'un d'eux et redescend sur le pont d'où l'on peut à la demande, régler la position des bossoirs d'embarcation et maintenir l'écartement voulu.*

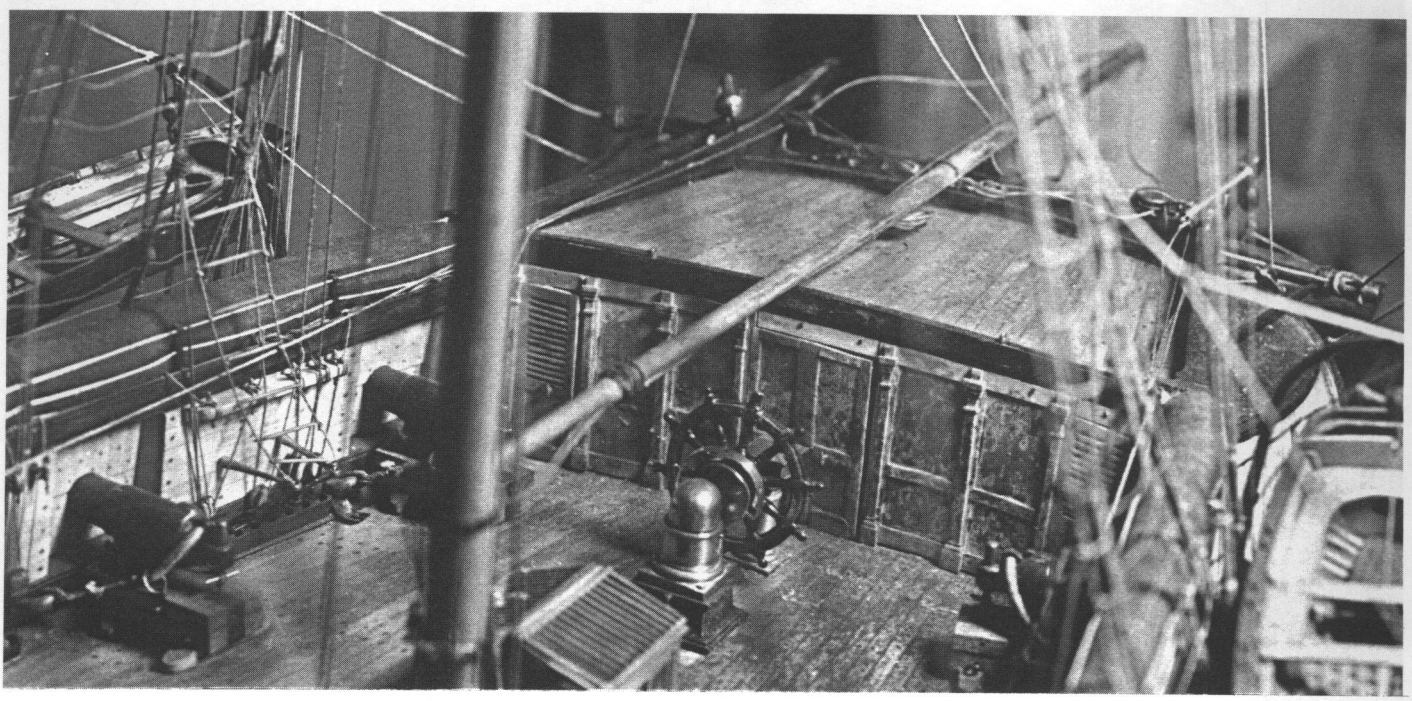


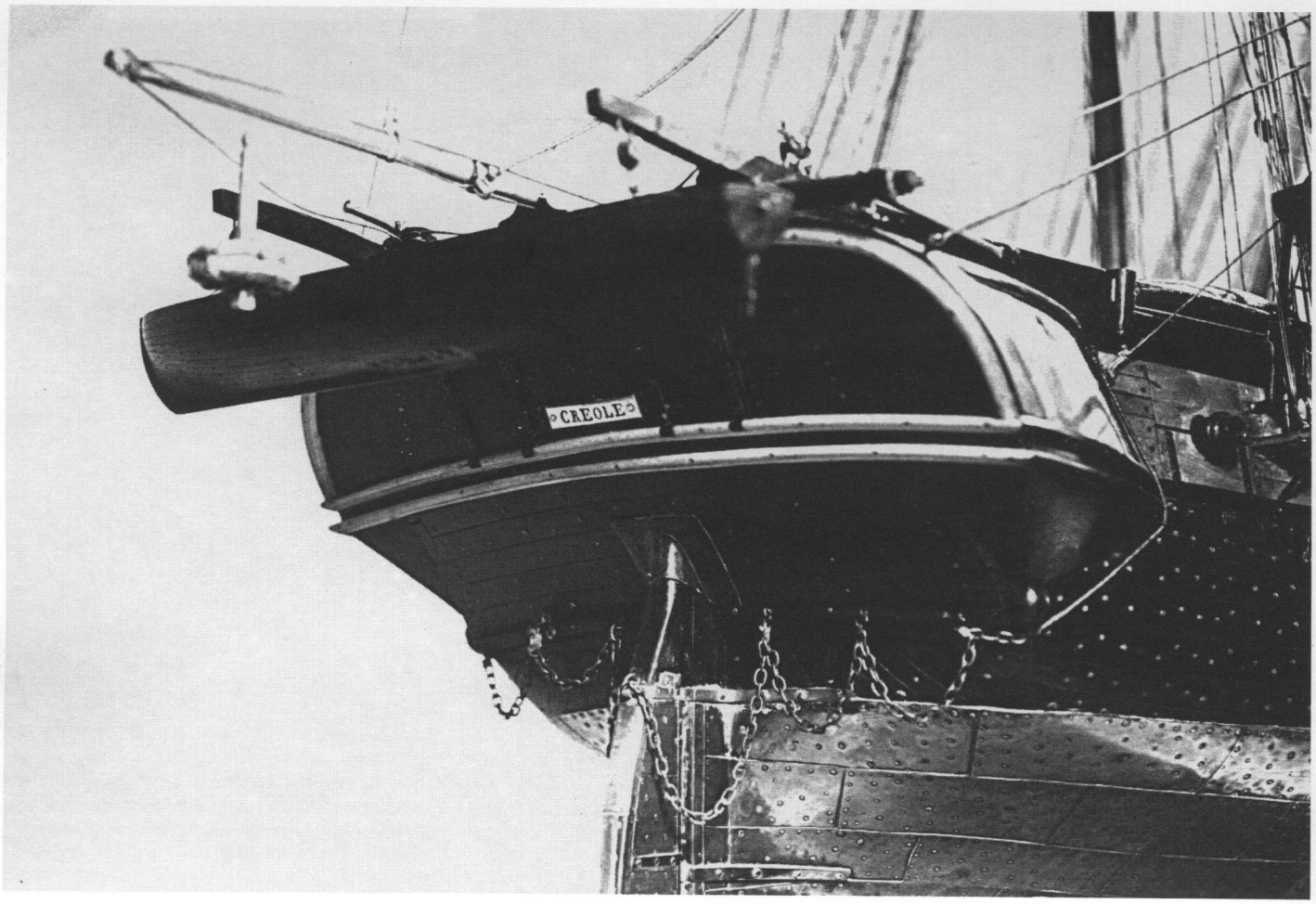


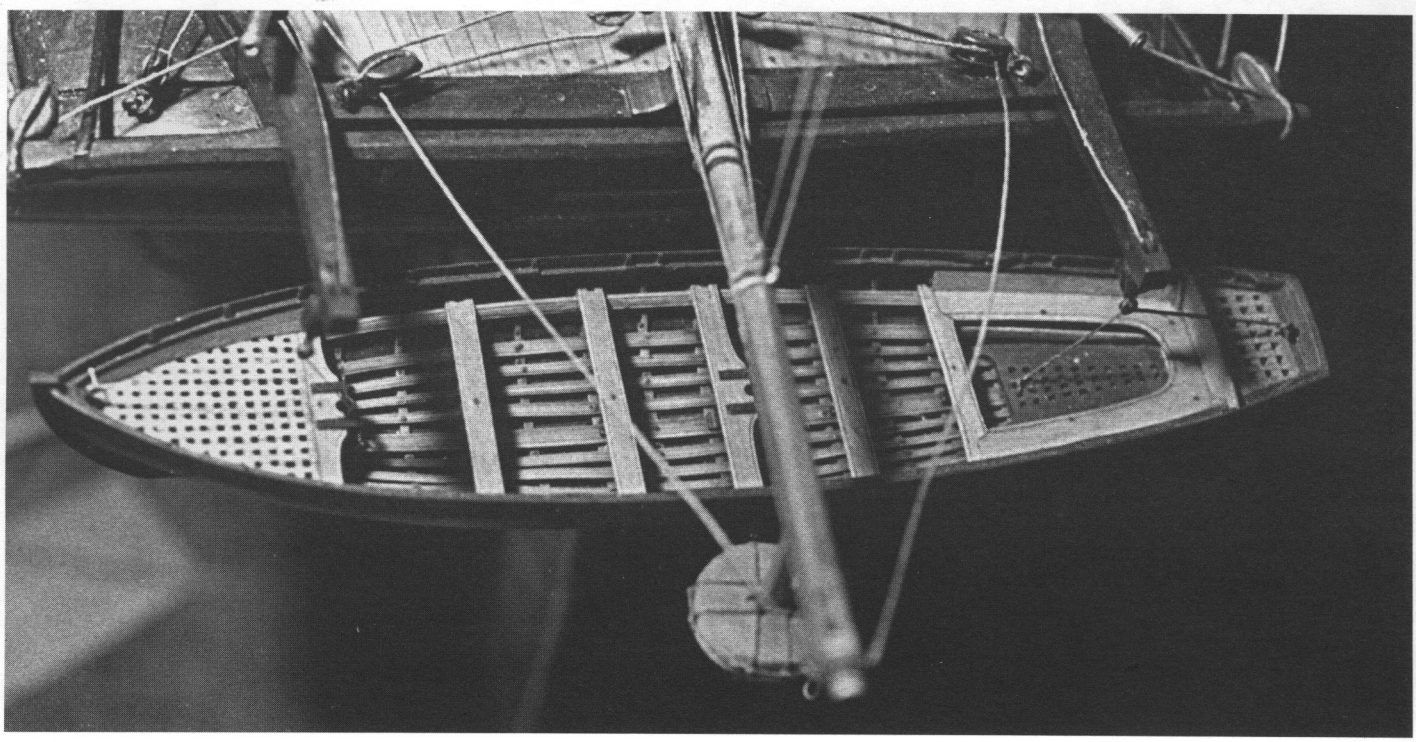
25-26. *Vues montrant la claire-voie du carré des officiers et celle du capitaine-commandant, ainsi que la grande échelle de l'état-major. La protection de l'ouverture est faite par quatre colonnettes en bronze supportant sur trois côtés une barre d'appui. Côté tribord, un cordage gainé avec boucle se crochette sur la colonnette avant.*
Le mât d'artimon comporte un collier comme les autres mâts et deux seps mais pas de râtelier. Une baille recueille la drisse de la vergue de perruche, la drisse de la vergue de cacatois d'artimon aboutit sur la hune.
La claire-voie du carré du commandant, placée en avant du mât d'artimon est vitrée dessus et sur les côtés. A la suite, la timonerie avec le compas, l'axiomètre, la roue et la boîte de transmission (voir les explications sur cet appareil de gouverne d'un type original).



27-28. *Le pont est couvert sur l'arrière par une minuscule dunette, l'on remarquera de chaque côté deux portes à persiennes, permettant aux officiers d'accéder aux bouteilles. Au centre une porte à deux ouvrants dont un simulé, dégage une pièce attribuée au commandant dans celle-ci peuvent être placés pour le tir en retraite, deux canons prélevés sur la batterie.*
Deux pierriers sont placés sur les potences de la yole. Enfin l'on peut distinguer les parcs à boulets placés dans l'entre-sabord, ce sont des madriers excavés en demi-sphère pour les boulets de 30 des caronades ou de 18 des canons.




CREOLE





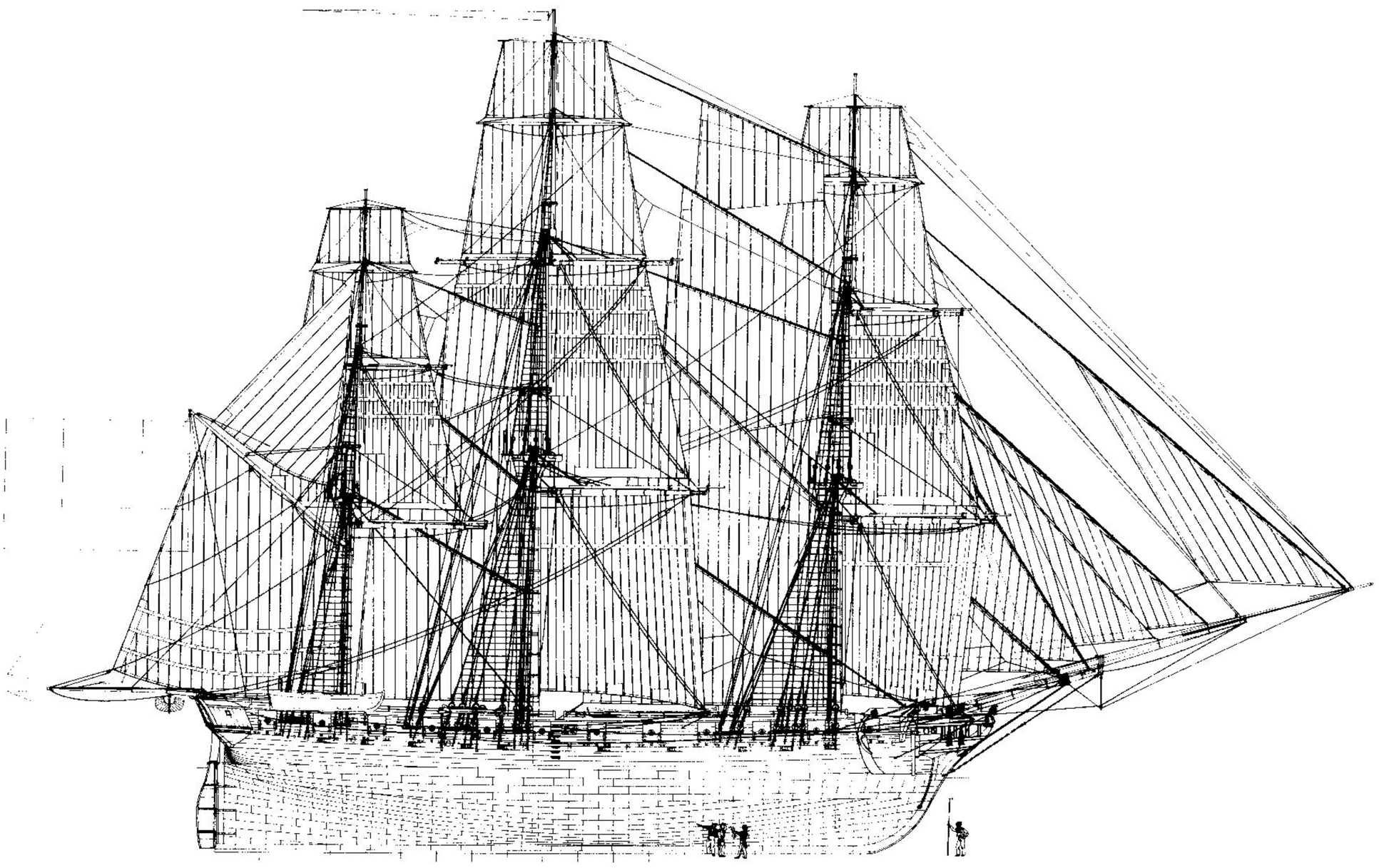
29-30. *Cette vue de la poupe permet de juger du volume des bouteilles et du tableau. Le décor se borne à quelques maigres cordons de moulures. Le contour de la poupe est en anse de panier fortement surbaissée. Remarquez la section de la mèche du gouvernail à sa partie supérieure et la braie de la jaumière.*
La sauve-garde consiste en une chaîne en bronze à maillons ordinaires, crochée à des boucles de la lisse d'hourdi et prolongée par une manœuvre, suivant le contour avant de la bouteille pour aboutir près du plat-bord, des œillets guident cette manœuvre, permettant d'agir sur le gouvernail en cas de rupture de la drosse (le timon est réalisé en fer) ou de sortie des aiguillots de leurs roses (∅ sauvegarde 32 mm). Sur le modèle de la Créole ne figure pas de brague.
La yole est supportée par des potences comportant deux réas formant palan avec une poulie simple crochée sur la cosse d'une patte d'oie crochée, elle-même à chaque extrémité à des boucles de la yole. L'on remarque l'espèce de vergue débordant latéralement et permettant de faire agir suivant un angle plus favorable les bras de la grande vergue. Cette pièce de bois est renforcée par un arc-boutant en fer dirigé vers l'avant.
A l'extrémité du gui la bouée de sauvetage, pour sa garniture voir photo au chapitre consacré au gréement.
Le dessus du couronnement entre les potences est habillé par un bordage et au centre un élément également rapporté supporte le gui.

RÈGLES DU GRÉEMENT

L'étude du gréement de la Créole a été faite en suivant l'ouvrage du capitaine *F.A. Costé*[1] ainsi que la publication plus ancienne de *Burgues de Missiessy* consacrée à l'installation des Vaisseaux (1798). Ces pages traitant du gréement de cette corvette seront utilement accompagnées par une grande partie du tome III du Vaisseau de 74 canons, ne serait-ce que pour juger sur une quarantaine d'années de l'évolution de « l'art du gréement ».
La généralisation d'un quatrième et parfois cinquième étage de voiles carrées, la multiplication des voiles d'étais, le prolongement du bout-dehors de beaupré par une flèche ou un bâton, permettait de porter quatre et cinq focs dont le clinfoc placé très en avant de la proue et pour équilibrer cette voilure de l'avant, une ample brigantine portée loin en arrière du couronnement par un gui de grande longueur. Tout ceci caractérise l'évolution de la voilure. Les voiles d'appoint sont nombreuses et peuvent même pour certaines, être qualifiées de « voiles de fantaisie ».
Cela s'accompagne d'une légèreté des manœuvres dont les sections sont réduites d'environ 1/10° par un nouveau procédé de commettage, le volume des caisses des poulies étant diminué en proportion.
Des toiles plus légères à résistance égale, l'emploi pour certaines du coton, tout ceci confère au gréement de notre marine finissante une réelle beauté.
Mais il n'en est pas de même pour les œuvres mortes qui ont perdu l'élégance qu'elles avaient au 18e siècle[2].
Dans le détail l'on constatera bien des améliorations ainsi l'abandon des pommes d'étais, chef-d'œuvre des travaux de matelotage ; la disparition des lourdes poulies de drisse des basses vergues, de même celles des colliers d'étais, caïornes et candelettes celles-ci ne sont mises en place que lors de leur utilisation. Bien d'autres points pourraient être encore cités. Je me suis appliqué à traiter l'ensemble du gréement y compris les bonnettes, tout en sachant qu'elles sont jamais ou presque jamais réalisées sur les modèles, de même l'ensemble des voiles d'étai etc. Bref, les multiples points d'aboutissement des manœuvres témoignent du nombre de celles-ci.
J'ai constaté sur le modèle de la Créole qu'une relative simplification avait été effectuée par la limitation des possibilités de retour des manœuvres. Me basant sur l'ouvrage de Miessiessy, j'ai complété ce qui figurait sur le modèle du Musée.
Pour toutes les manœuvres, qu'elles soient dormantes ou courantes, je donne leurs diamètres réels en millimètres. Une table de correspondance fournit les proportions des ouvrages de poulierie correspondant.
Certes, une simplification par limitation du nombre de sections est rendue possible avec l'échelle du 1/48°, ceci est affaire de convention mais surtout de « coup d'œil ». Retenez que si l'échelle ne peut être rigoureusement respectée, il est préférable de faire plus petit que plus grand.
Enfin, pour terminer l'avant-propos de ce chapitre, je vous précise que j'ai modifié la présentation des dessins se rapportant au gréement. Revenant à ce que j'avais suivi pour le tome III du Vaisseau de 74 canons, j'ai décomposé les divers types de manœuvres en adoptant une numérotation propre à chaque catégorie. Ce sont les observations judicieuses, formulées par les modélistes qui m'ont amené à suivre cette étude du gréement.
Une suite de photos prises sur le modèle de la Créole, complète et illustre ce chapitre ainsi que quelques dessins et renseignements portant sur des ouvrages de poulieries et notes diverses, informations placées en fin de chapitre.

1. Manuel du gréement 1re édition 1826 — 2e 1837. Excellent ouvrage, malheureusement ne comporte aucune illustration.

2. Ceci étant surtout valable pour les vaisseaux. La pauvreté du décor, l'adoption du noir et du blanc, la rentrée réduite ainsi que la tonture donnent un aspect « caisse », d'autant plus accusé par l'élévation de la muraille au-dessus de la flottaison.



CORDAGES
OU MANŒUVRES DES MÂTS

BAS-MÂTS

Haubans et pendeurs

Sur le modèle de la *Créole* l'on compte de chaque bord, 6 haubans pour le grand mât, 5 pour celui de misaine et 4 pour l'artimon. Les diamètres de ces haubans sont respectivement de 54 - 52 - 43 mm, ils sont commis ordinairement en aussière entre le tiers et le quart. Les haubans sont coupés par paire, formée d'un seul cordage capelé au ton au moyen d'une boucle faite en ployant le cordage vers son milieu. La boucle est fermée par un amarrage à plat de 10 tours doubles en ligne ou quarantenier.
L'extrémité de chaque branche entoure par sa cannelure le cap de mouton supérieur correspondant. Les diamètres des caps de mouton sont de 290-220 mm [*1]. Après avoir entouré la cannelure le hauban est arrêté par un amarrage en étrive au ras du cap de mouton et par deux amarrages à plat. Les haubans sont garnis de bitord depuis le trelingage.
Les pendeurs sont au nombre de deux de chaque bord pour le grand mât et celui de misaine et d'un seul pour l'artimon. Le diamètre des pendeurs est le même que celui des haubans ; l'extrémité inférieure des pendeurs estrope une cosse en fer et s'épisse en retour sur elle-même. La longueur des pendeurs est d'environ 1/4 de celle des haubans. Les pendeurs sont entièrement garnis en bitord.
La mise en place des pendeurs et haubans s'effectue ainsi : le coussin en bois tendre cloué sur les longis est recouvert d'un paillet, sur lequel repose une première boucle, formée par les pendeurs bâbord et tribord, cette boucle étant fermée par deux amarrages à plat. Pour le grand mât les haubans sont en nombre pair et l'on commence par placer la boucle correspondant aux deux haubans avant de tribord puis celle des deux haubans avant bâbord et ainsi de suite.
Pour le mât de misaine, la première paire de haubans est placée à bâbord, et comme le nombre de haubans est impair, le dernier hauban arrière est formé d'une branche de chaque bord du même cordage dont la boucle est fermée comme les autres boucles par un amarrage à plat.
Pour le mât d'artimon le pendeur est façonné comme il a été dit pour le dernier hauban de misaine et la première paire de haubans est placée à bâbord, la seconde à tribord et ainsi de suite.
La longueur des haubans doit être telle que les caps de mouton doivent être exactement parallèles avec ceux des porte-haubans.

Ridage des haubans. Le diamètre des rides est égal à la moitié de celui des haubans. Chaque ride porte à une extrémité un nœud en cul-de-porc, l'arrêtant au passage d'un des trous du cap de mouton supérieur ; de là, elle passe dans celui qui lui correspond au cap de mouton inférieur, remonte et descend alternativement jusqu'à ce que tous les trous soient occupés.
La ride après avoir été roidie fait plusieurs tours sur le hauban, tant au-dessous qu'au-dessus de l'amarrage en étrive et le bout est arrêté par un amarrage en bitord. Pour éviter la lourdeur de cette disposition l'on peut se contenter de faire deux tours au-dessus de l'amarrage en étrive, en tournant le restant sur les doubles qui vont d'un cap de mouton à l'autre et en dedans.

Étais, colliers, rides

Grand étai. Son diamètre est de 84 mm. Son collet entoure le capelage des haubans. La confection de ce collet avec œillet et pomme ayant l'inconvénient de raguer les ralingues de fond des huniers est abandonnée. L'on forme le collet par un bout de cordage de même grosseur que l'étai épissé de manière à ce qu'il fasse avec l'étai une sorte de fourche dont les branches sont réunies par une aiguillette à l'arrière du ton du mât, et à l'extrémité desquelles on pratique, à cet effet, un petit œillet.
Le grand étai comme tous les étais est commis en grelin et congréé sur toute sa longueur ou au moins sensiblement en dessous de son collet.
Le grand étai passe à tribord du mât de misaine, étant recouvert de basane sur la partie exposée au frottement sur le mât garanti par un coussin de bois tendre.
Sur la *Créole*, le grand étai traverse le bordage du petit gaillard d'avant, passe au travers d'une forte boucle [*2] convenablement garnie, fait retour sur lui-même étant immobilisé par plusieurs amarrages à plat.

Étai de misaine. Son diamètre est de 79 mm. Son collet est confectionné comme celui du grand étai et placé de même. Il descend sur le beaupré côté bâbord.
Son collier est constitué par un cordage de même grosseur, entourant le beaupré à peu près au quart avant de la saillie de celui-ci. Ce cordage estrope une forte cosse en fer, épissé sur lui-même il est entièrement recouvert de basane. Un amarrage à plat sous la cosse resserre et immobilise le collier sur le beaupré. L'étai de misaine passe au travers de la cosse placée sur bâbord, fait retour sur lui-même étant immobilisé par plusieurs amarrages à plat après avoir été roidi.

Étai d'artimon. Son diamètre est de 58 mm. Mêmes dispositions que pour les autres étais, mais son extrémité inférieure se termine par une fourche analogue à celle du collet. Les extrémités des branches passent dans la cosse d'une cheville à boucle placée de chaque côté du grand mât un peu sur l'avant de celui-ci, les branches font retour sur elles-mêmes et sont immobilisées par deux amarrages à plat.

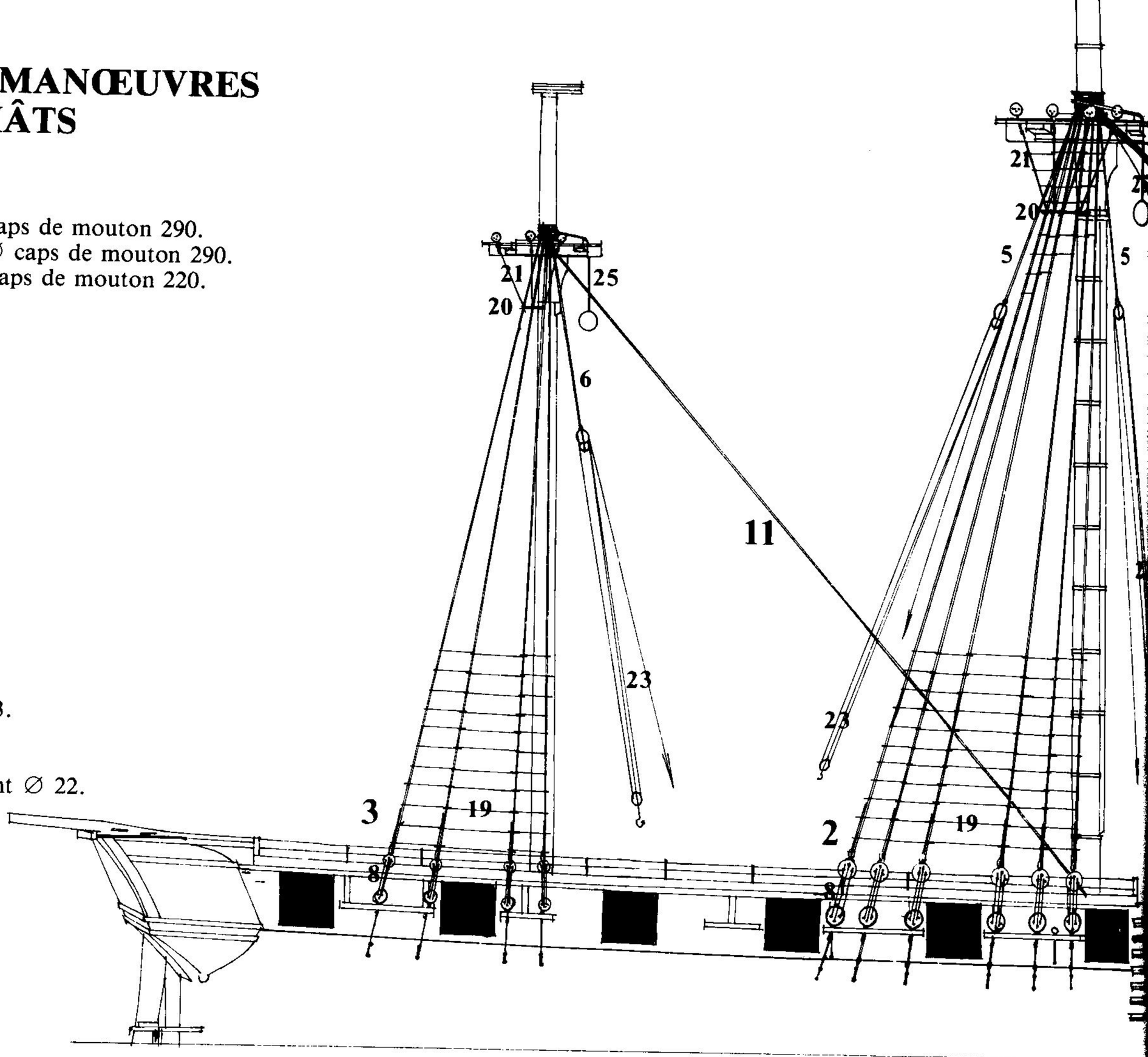
Faux étais. Seuls le grand mât et celui de misaine comportent un faux étai dont le diamètre est respectivement de 58 et 56 mm. Les dispositions sont exactement les mêmes que pour leurs étais et ces manœuvres dormantes sont placées au bord opposé des étais. L'établissement de l'étai et du faux étai de misaine doit être tel qu'il ne gêne pas la manœuvre du bâton de foc. Les faux étais sont capelés au-dessus des étais.

Liures de beaupré. Sur la *Créole* elles sont au nombre de deux et formées d'un cordage de 43 mm de diamètre, fixé sur le beaupré par un nœud coulant, et passant dans la mortaise de la guibre ; et, après avoir fait un tour sur le beaupré en avant du dormant, il passe de nouveau dans la mortaise, en arrière du premier tour qu'il croise nécessairement et ainsi de suite il est effectué huit tours pour chaque liure. L'ensemble des tours est bridé au moyen du bout de liure excédant, en serrant fortement entre le beaupré et la guibre, par plusieurs tours avec demi-clefs.

CORDAGES OU MANŒUVRES DES MÂTS

Bas-mâts

1. *Haubans misaine* ∅ 52 - ∅ caps de mouton 290.
2. *Haubans grand mât* ∅ 54 - ∅ caps de mouton 290.
3. *Haubans artimon* ∅ 43 - ∅ caps de mouton 220.
4. *Pendeurs misaine* ∅ 52.
5. *Pendeurs grand mât* ∅ 54.
6. *Pendeurs artimon* ∅ 43.
8. *Rides bas-haubans* ∅ 26 - 22.
9. *Grand étai* ∅ 84.
10. *Étai de misaine* ∅ 79.
11. *Étai d'artimon* ∅ 58.
12. *Faux étai misaine* ∅ 56.
13. *Faux étai grand mât* ∅ 58.
14. *Liures de beaupré* ∅ 43.
15. *Sous-barbes* ∅ 43.
16. *Fausse sous-barbe* ∅ 30.
17. *Haubans de beaupré* ∅ 43.
18. *Garde corps de beaupré* ∅ 26.
19. *Enfléchures* ∅ 21.
20. *Trelingages* ∅ 30 - 28 - 23.
21. *Jambes de hune* ∅ 30 - 26 - 23.
22. *Caliornes* ∅ garants 30.
23. *Candelettes* ∅ garants 23 - 17.
24. *Palans d'étai* ∅ 43 - 32 - garant ∅ 22.
25. *Suspentes* ∅ 43 - 23.



Sous-barbes. Au nombre de deux, leur diamètre est de 43 mm. Un trou est pratiqué pour chacune au travers de la guibre au-dessus de la flottaison. Chaque sous-barbe est formée d'un bout de cordage garni en bitord et partiellement recouvert de basane, lequel traverse le trou de la guibre, ses extrémités sont réunies par une épissure ; on fixe à ce même point une cosse, qu'on resserre dans le pli du cordage par un amarrage à plat. A cette cosse correspond une autre cosse présentant les mêmes dispositions que pour les colliers des étais de misaine, mais cette cosse est placée sous le beaupré. Un aiguilletage réuni les deux cosses de chaque sous-barbe.

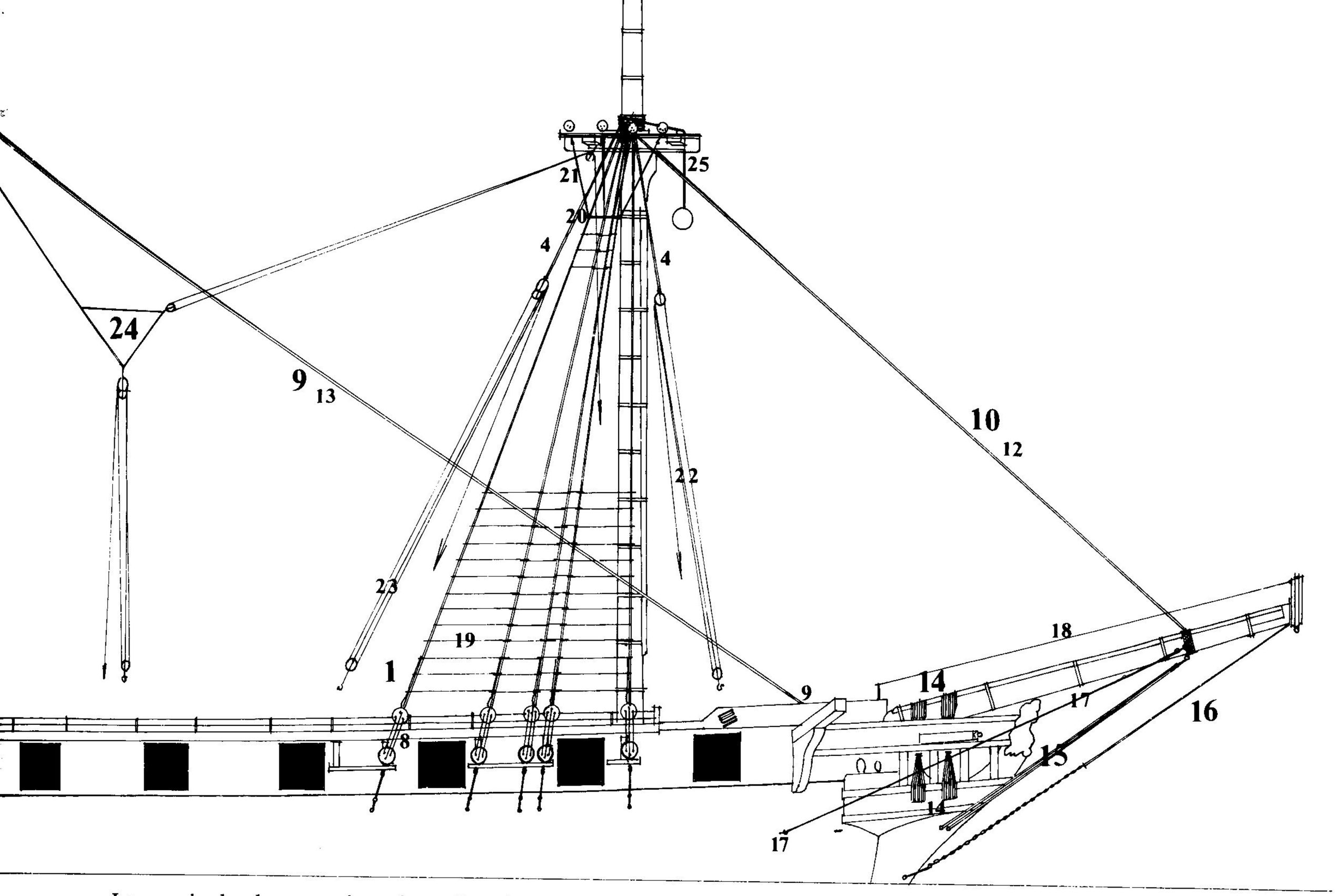
Fausse sous-barbe. Celle-ci comporte à sa partie inférieure une chaîne à « maillons tordus », terminée à la flottaison par une boucle passant au travers de l'œillet d'un fort étrier pouvant pivoter sur une cheville traversant le taille-mer. Un cordage (diamètre 30 mm) épissé sur lui-même et entièrement garni de bitord estrope deux cosses, la cosse inférieure passe au travers d'une boucle finissant la chaîne et à la cosse supérieure correspond une autre cosse installée comme pour les sous-barbes, un aiguilletage réunissant de même les cosses. Cette sorte de collier est placé entre le chuquet et les galoches (violons).

Haubans de beaupré. Ils sont destinés à s'opposer à l'effort horizontal produit par les roulis et par l'action des focs. Un hauban de chaque bord, diamètre 45 mm, constitué par un cordage estropant une cosse à chaque extrémité, la cosse inférieure porte un crochet auquel correspond une cheville à boucle frappée sur la joue de la corvette. L'autre cosse est aiguilletée à la cosse d'un collier identique à ceux déjà cités.
Ainsi à peu près au quart avant de la sortie du beaupré existe une sortie de capelage composé en partant de l'arrière : des colliers de l'étai de misaine - du faux étai - de la fausse sous-barbe haute - du hauban tribord - du hauban bâbord - de la sous-barbe basse. La jumelle du beaupré légèrement creusée à l'emplacement de ce capelage permet son immobilisation. Il en est de même pour les liures de beaupré. Car sur le modèle ne figurent ni taquets, ni croissant de retenue.

Garde-corps. Ce sont deux cordages, aiguilletés à deux pitons, au haut du chouquet de beaupré et ensuite ridés à deux petits chandeliers en fer placés sur le plat-bord.

Enfléchures. Réalisées en quaranteniers, placées entre les quenouillettes et l'amarrage à plat inférieur des haubans, les enfléchures sont espacées de 35 à 37 cm. Chaque enfléchure est retenue aux haubans extrêmes par un amarrage en merlin, fait au moyen d'un petit œillet pratiqué à leur extrémité, et aux haubans intermédiaires par deux tours avec un demi-nœud. Côté intérieur des échelles de corde ou limons permettent d'accéder depuis le pont à la première enfléchure.

Trelingage. C'est l'assemblage de plusieurs courts cordages, dits branches de trelingage (diamètres 30 - 38 - 23 mm) joignant les haubans d'un même mât d'un côté à l'autre, à la hauteur environ du bas des jottereaux. Chaque branche comporte à ses extrémités un œillet, au moyen duquel on l'aiguillette sur les deux haubans correspondants. Mais auparavant on place les quenouillettes ou petites barres de fer rond (∅ 27 mm) à l'intérieur des haubans. Ces barres sont garnies de limandes afin de ne pas couper les haubans et sont liées sur chacun d'eux par un amarrage en ligne. Les quenouillettes étant fixées chaque rang de hauban est un peu rapproché du mât et les branches du trelingage mises en place.



Le premier hauban en raison de sa direction par rapport au mât, n'est pas pris par le trelingage ni croisé par les quenouillettes. Les branches de trelingage sont garnies de bitord.

Jambes de hune. Dites également de revers, elles servent à fixer les haubans de hune. Sur le bord des hunes on place dans les ouvertures pratiquées dans la bande de fer plat de la guérite, la latte ou queue des estropes en fer des caps de mouton de hune. Cette latte est terminée en anneau. On y accroche la jambe de hune; bout de cordage (∅ 30 - 26 - 23) munie d'un croc dit à bec-de-canard et dont l'autre extrémité se fixe sur les quenouillettes près de chaque hauban par un tour mort et deux amarrages. La jambe de l'avant est garnie entièrement en bitord, les autres jambes ne sont garnies que sur l'épissure servant à retenir les crocs.

Caliornes. Assemblage de deux fortes poulies à deux et trois rouets (longueur 244) dans lesquelles passe un garant ∅ 30 dont l'extrémité fait dormant sur la poulie basse à deux rouets. La poulie supérieure triple estrope une cosse en fer, aiguilletée à la cosse du pendeur avant et la poulie inférieure porte un croc servant à la crocher à un piton à œil placé sur l'avant du porte-hauban. Lorsque les caliornes ne sont pas employées, on les range le long et en dedans des haubans. Le mât d'artimon ne porte pas de caliorne.

Candelettes. Autre type de palan, mais d'une moindre force, composé d'une poulie double à violon (longueur 271-217) estropant une cosse, permettant l'aiguilletage avec la cosse du pendeur arrière. La poulie inférieure est simple, se croche sur un piton à œil en arrière des porte-haubans, le garant des candelettes a comme diamètres 23 - 17 mm. Le mât d'artimon porte de chaque bord une candelette.

Palans d'étai. Le grand mât est garni de deux palans qui se dirigent vers la proue. Chacun de ces palans est fixé à l'extrémité d'un pendeur (∅ 43 mm) et peut être halé sur l'avant par un guide (∅ 32 mm). Celui-ci est passé en double, fait dormant sur l'arrière des longis de misaine et passe dans une poulie simple frappée sur le pendeur, près de celle du palan; il retourne ensuite vers les élongis, traverse une autre poulie qui y est aiguilletée, descend le long du mât de misaine et s'amarre à un chevillot [*3]. Le palan comporte une poulie supérieure estropée à épissure avec le bout du pendeur; l'estrope de la poulie inférieure porte un croc à émerillon et une petite estrope garnie d'une cosse pour le cas échéant faire agir un autre palan pour écarter du bord des fardeaux. Le diamètre du garant des palans d'étai est de 22 mm.

Poulies supérieures de drisses. Seulement citées pour mémoire car elles ne figurent pas sur le modèle. En effet les poulies de drisses, à cause de leur poids et de leur inutilité à la mer sont supprimées et lorsqu'on veut hisser les basses vergues on se sert des caliornes de bas-mâts en faisant passer leurs pendeurs en avant du traversin des hunes.

Suspentes. Ce sont des cordages de la grosseur des haubans entièrement garnis de bitord. Chaque basse-vergue est soutenue par deux suspentes. Celles-ci à une extrémité se replient et s'épissent sur elles-mêmes pour former un œillet. Les suspentes entourent la vergue, passent au travers de son œillet, remontent sur le capelage en formant une demi-boucle, leurs branches sont croisées et solidarisées par des amarrages à plat, formant ainsi une boucle complète, bridée par un autre amarrage à l'aplomb du traversin. Les deux branches de suspente reposent sur un coussin cloué sur le traversin avant de la hune; leur longueur doit être telle que la basse vergue soit au niveau du trelingage.

MÂTS SUPÉRIEURS

Haubans des mâts de hune. L'on compte 4 haubans de chaque bord pour les grand et petit mâts de hune et 3 pour celui de perroquet de fougue. Ils se fixent sur le bord de la hune par des caps de mouton qui correspondent à ceux auxquels sont accrochées les jambes de revers. Le diamètre des haubans est respectivement de 34 - 32 - 23 mm et le diamètre de leurs caps de mouton de 160 - 150 - 108 mm.
Les haubans des mâts de hune sont capelés comme les bas-haubans ; on commence par garnir d'un coussin de bois tendre le dessus des élongis, on capelle d'abord les poulies d'itague (voir vergues) puis les pendeurs (un de chaque bord) qui se composent d'un seul cordage de même grosseur que les haubans, au milieu duquel on a pratiqué un œillet de capelage. On capelle ensuite, à tribord pour le grand mât de hune et le perroquet de fougue et à bâbord pour le petit, la première paire de haubans, de manière que ses deux branches descendent du même côté, la deuxième paire est placée du côté opposé. Pour le perroquet de fougue, le nombre de haubans étant impair, on fait descendre de chaque bord les branches d'un même cordage, en pratiquant un œillet comme pour les pendeurs. Enfléchures comme pour les haubans de bas-mât.

Galhaubans. Capelés aux mâts de hune, les galhaubans sont ensuite fixés sur les porte-haubans. Ils sont de chaque bord sur notre modèle au nombre de 2 de chaque bord, pour les mâts de hune et de perroquet de fougue, leurs diamètres sont respectivement de 39 - 37 - 32 mm.
Diamètres des caps de mouton 190 - 163 - 136. Les galhaubans sont adaptés aux mâts de hune dans le même ordre que les haubans. Un œillet de capelage correspond à chaque galhauban volant de misaine, les autres galhaubans sont capelés par paire pour un même bord. Les galhaubans sont garnis de bitord.

Étai du grand mât de hune. Se capelle par-dessus les haubans en embrassant les longis au moyen d'une boucle formée comme celle des étais des bas-mâts. L'autre extrémité se dirige vers le capelage de misaine, où se trouve une cosse dont l'estrope entoure celui-ci. Après avoir traversé cette cosse, l'étai descend ensuite en arrière du mât, on le fixe sur le pont et près du mât à un piton à cosse, en y passant le bout qu'on double sur l'étai, et que l'on arrête par deux amarrages. Diamètre de l'étai 43 mm.

Étai du petit mât de hune. Identique au précédent, il descend vers l'extrémité du mât de beaupré, traverse la galoche de tribord et passant sur son rouet se dirige le long et en dessous du beaupré pour se fixer d'une manière analogue à l'étai du grand mât de hune a un piton à cosse placé près du passage du beaupré au travers de la muraille. Diamètre de l'étai 41 mm.

Étai du perroquet de fougue. Mêmes dispositions que pour l'étai du grand mât de hune. Diamètre de l'étai 36 mm.

Faux étai du grand mât de hune. Sert également de draille pour la grande voile d'étai. Il se capelle de la même manière que l'étai, avec un collet aussi ouvert afin que la caisse du mât de perroquet puisse y passer lorsqu'on guinde ce mât. Les faux étais de hune sont placés sous les étais. Le faux étai se dirige vers la la hune de misaine, sans toucher le bord de celle-ci et passe dans une cosse dont l'estrope entoure le mât sous les jottereaux, remonte vers le capelage où il est roidi au moyen de deux cosses frappées au ton du mât. Diamètre du faux étai 30 mm.

Faux étai du petit mât de hune. Sert de draille au petit foc, passe sur la galoche babord et se fixe comme l'étai. Diamètre faux étai 28 mm.

Faux étai du perroquet de fougue. Sert de draille au diablotin. Passe dans une cosse fixée à aiguilletage sur le mât au bas des jottereaux, remonte comme celui du grand mât de hune, vers le capelage, où on le roidit de même au moyen de deux cosses dont l'une est fixée sur le bout de la draille et l'autre au ton du mât. Diamètre de ce faux étai 23 mm.
Les collets des étais et faux étais sont garnis en bitord, environ un mètre sous l'épissure. De même sont garnies les parties portant sur les galoches et cosses.

Candelettes de hunes. Ne sont citées que pour mémoire, en effet ces palans destinés à roidir les haubans de hune sont frappés sur des pendeurs volants, mis en place qu'au moment où l'on doit s'en servir. Il peut en être de même pour les pendeurs de caliornes et candelettes des bas-mâts.

Haubans de bout-dehors. Fixés à l'extrémité du bout-dehors, un hauban de chaque bord, se dirigeant vers l'arc-boutant en fer prolongeant le bossoir, passe dans l'œil du milieu de cet arc-boutant, estrope la poulie d'un petit palan frappé sur le bouton saillant de la ferrure placée sur l'avant du premier porte-hauban de misaine. Diamètre des haubans 22 mm.

Sous-barbe de bout-dehors. S'appelle également martingale, frappée à l'extrémité du bout-dehors, par-dessus les haubans, se dirige en dessous du mât, se frappe à la partie inférieure de l'arc-boutant en fer placé sous le chouquet, maintenu par un cordage à deux branches, constituant la suite de la sous-barbe, de chaque bord la branche passe dans une boucle chevillée sur la muraille en avant de la courbe de bossoir, fait retour sur elle-même, étant fixée par un amarrage à plat. Diamètre de ces cordages 22 mm.

Marchepieds. Ils se capellent à l'extrémité du bout-dehors et s'aiguillettent de chaque côté du chouquet. On fait de distance en distance des nœuds simples sur les marchepieds (∅ 22 mm).

Haubans de clinfoc. Un de chaque bord, capelé vers l'extrémité du bâton de clinfoc, chaque hauban se dirige vers l'arc-boutant de bossoir, passe dans l'œil intérieur et se roidit sur la ferrure du porte-hauban. Diamètre 22 mm.

Sous-barbe de clinfoc. Sur le modèle de la *Créole* celle-ci est double, elle est capelée avec les haubans, les deux branches passent sur deux petits rouets logés dans la partie inférieure de l'arc-boutant du chouquet, remontent vers le capelage du beaupré, passent dans des cosses fixées au collier de la sous-barbe inférieure du beaupré et ensuite se dirigent vers l'arc-boutant de bossoir, passent dans l'œil extérieur et se roidissent comme les haubans.

Haubans de flèche. Sous le capelage des mâts de perroquet est établi un collier en fer plat sur lequel est soudée de part et d'autre une demi-barre avec œillet à son extrémité. Les haubans enserrent la flèche au niveau de l'étai, descendent, traversent les œillets des barres et s'amarrent en pas-

sant sur une cosse frappée sur les haubans de perroquet. Diamètre des haubans 13 - 9 mm. Deux haubans de chaque bord pour les trois flèches.

Haubans de perroquets. Au nombre de deux de chaque bord et pour chaque mât, se capellent au moyen d'un œillet garni comme ceux des haubans de hune. Chaque hauban passe dans un trou pratiqué à chaque extrémité des traversins des barres de perroquet, et descend, en passant en dedans de la quenouillette des haubans de hune, jusque sur la hune, où il se ride au moyen de deux cosses, l'une estropée à son extrémité, l'autre aiguilletée sur un cap de mouton de hune. Diamètres des haubans : 28 - 26 - 17 mm (sur le modèle de la *Créole* ne figurent pas d'enfléchures).

Galhaubans de perroquets. Se capellent après les haubans, ils sont au nombre de deux de chaque bord pour le mât de perroquet de misaine, et le grand mât. Un seul galhauban pour le mât de perruche d'artimon. Ces galhaubans sont volants et sont roidis sur les porte-haubans par un petit palan composé de deux poulies doubles. Diamètres des galhaubans 30 - 27 - 20 mm.

Étai mât de petit perroquet. Descend sur le bout-dehors de beaupré, passe sur le rouet du milieu, d'une poulie triple aiguilletée au capelage de ce bout-dehors et se dirige ensuite le long du beaupré afin de se fixer à côté de l'étai du petit mât de hune. Diamètre de l'étai 40 mm, longueur poulie triple 216 mm.

Étai mât de petit perroquet. Descend sur le bout-dehors de beaupré, passe sur le rouet du milieu, d'une poulie triple aiguilletée au capelage de ce bout-dehors et se dirige ensuite le long du beaupré afin de se fixer à côté de l'étai du petit mât de hune. Diamètre de l'étai 40 mm, longueur poulie triple 216 mm.

Étai mât de perruche. Se dirige sur le chouquet du grand mât, passe sur une poulie qui y est frappée et descend sur la hune, où il est roidi et amarré. Diamètre étai 22 mm.

Étai flèche mât de grand perroquet. Les étais de flèches sont capelés à l'extrémité de celles-ci, mais à quelque distance de leur pomme (environ 1/8e de la longueur du mât). L'étai de flèche du grand perroquet se dirige au capelage du mât de petit perroquet, passe dans une cosse fixée à cet effet à l'arrière de ce mât, descend sur la hune où on l'amarre. Diamètre étai 19 mm.

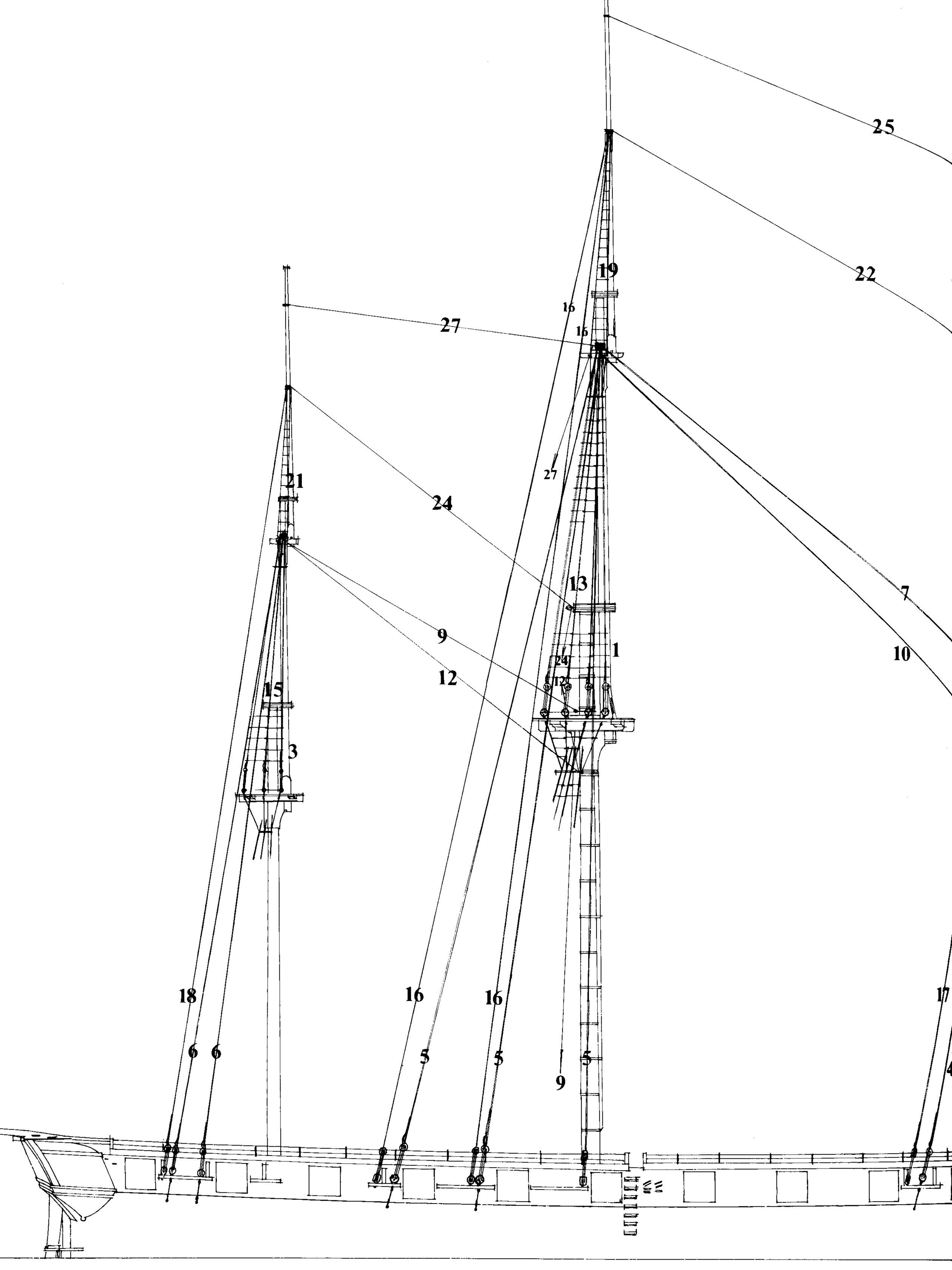
Étai flèche mât de petit perroquet. Se dirige vers l'extrémité du bâton de clinfoc et passant dans une poulie frappée à cette extrémité, il vient s'amarrer sur l'avant de la corvette près du beaupré, symétriquement avec l'étai du petit perroquet. Diamètre de l'étai 15 mm.

Étai flèche perruche. Passe dans une cosse sur l'arrière du capelage du grand mât de hune, et descend jusque dans la hune, où il est amarré. Diamètre étai 11 mm.

Valture du bout-dehors du beaupré. Celui-ci est maintenu par une suite de tours de cordages ou rousture convenablement bridés et son passage au travers du chouquet.

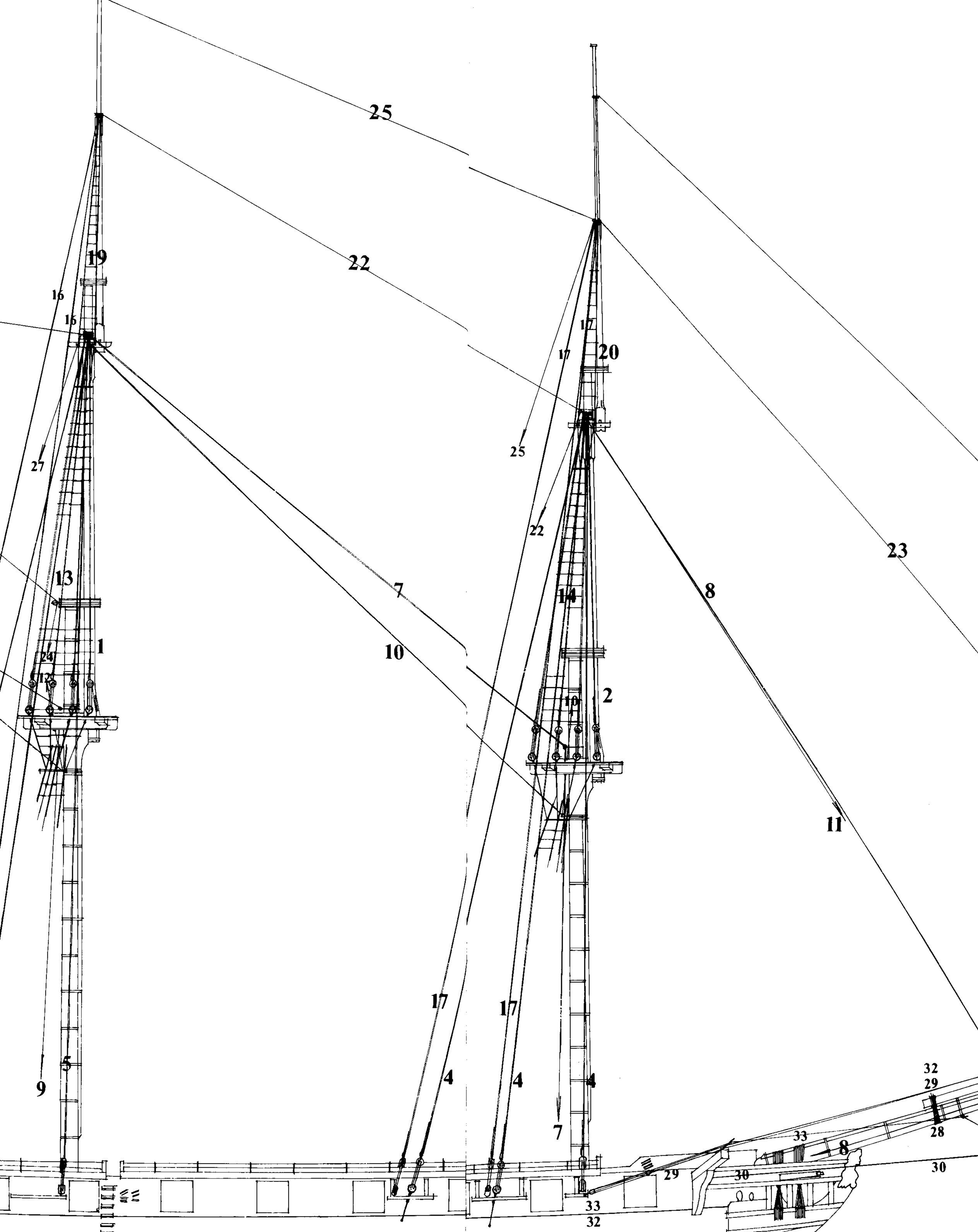
Guindresse du bout-dehors. Ce cordage fait dormant d'un côté au chouquet du beaupré, passe dans un clan pratiqué à l'extrémité du bout-dehors ; et remontant de l'autre côté vers le chouquet, il traverse une poulie qui y est crochée, et descend ensuite jusque sur le gaillard d'où on le manœuvre. Sur notre modèle le bout-dehors étant dans la position qu'il doit conserver, la guindresse a été dépassée et sert à la valture (∅ 19 mm).

★
★ ★


25
22
19
16
16
27
27
21
24
13
7
9
1
10
12
24
12
15
3
18
16
16
17
6
6
5
5
5
9
4

Mâts supérieurs

1. *Haubans grand mât de hune* ∅ 34 - ∅ caps 160.
2. *Haubans petit mât de hune* ∅ 32 - ∅ caps 150.
3. *Haubans perroquet de fougue* ∅ 23 - ∅ caps 108.
4. *Galhaubans petit mât hune* ∅ 37 - ∅ caps 163.
5. *Galhaubans grand mât hune* ∅ 39 - ∅ caps 190.
6. *Galhaubans perroquet de fougue* ∅ 32 - ∅ caps 136.
7. *Étai grand mât de hune* ∅ 43.
8. *Étai petit mât de hune* ∅ 41.
9. *Étai perroquet de fougue* ∅ 37.
10. *Faux étai grand mât de hune* ∅ 30.
11. *Faux étai petit mât de hune* ∅ 28.
12. *Faux étai perroquet de fougue* ∅ 23.
13. *Haubans mât de grand perroquet* ∅ 28.
14. *Haubans mât de petit perroquet* ∅ 26.
15. *Haubans mât de perruche* ∅ 19.
16. *Galhaubans mât de grand perroquet* ∅ 30.
17. *Galhaubans mât de petit perroquet* ∅ 28.
18. *Galhaubans mât de perruche* ∅ 19.
19. *Haubans flèche grand perroquet* ∅ 13.
20. *Haubans flèche petit perroquet* ∅ 13.
21. *Haubans flèche perruche* ∅ 9.
22. *Étai grand mât de perroquet* ∅ 43.
23. *Étai petit mât de perroquet* ∅ 40.
24. *Étai mât de perruche* ∅ 19.
25. *Étai flèche grand perroquet* ∅ 19.
26. *Étai flèche petit perroquet* ∅ 15.
27. *Étai flèche perruche* ∅ 11.
28. *Valture bout-dehors beaupré* ∅ 19.
29. *Haubans bout-dehors beaupré* ∅ 22.
30. *Sous-barbe bout-dehors beaupré.*
31. *Marche-pieds* ∅ 22.
32. *Haubans bâton clinfoc* ∅ 22.
33. *Sous-barbe bâton clinfoc* ∅ 19.


25
19
22
16
16
27
13
7
1
24
12
10
9
5
4
17
4
17
4
7
20
25
22
14
8
23
10
2
11
33
8
32
29
28
30
29
30
33
32

CORDAGES OU MANŒUVRES DES VERGUES

Vergues des bas-mâts

Leurs suspentes ont déjà été décrites, je n'y reviens donc pas (voir agrès des mâts). En ce qui concerne les drisses et les poulies inférieures, je rappelle que les caliornes servent de poulies et de drisses, l'ancienne disposition (voir Vaisseau de 74, t. III, p. 154) étant abandonnée au profit de cette installation volante.

Balancines. Celles-ci sont fixées au bout de la vergue par un œillet qu'on fait en épissant le bout de la balancine sur lui-même. Sur la *Créole* les balancines sont en simple. De la vergue elles se dirigent vers le chouquet du bas-mât, et passent de chaque côté sur une poulie simple qu'on y a fixé à cet effet, descendent par le trou-du-chat, et aboutissent chacune à un palan dont la poulie inférieure se croche sur le porte-hauban entre le premier et le deuxième hauban. Les poulies fixées au chouquet sont estropées sur un même bout de cordage, capelé par-dessus le chouquet, et qu'on arrête en dessous au moyen d'une bridure qui rapproche les deux poulies au ras du chouquet, entre le ton du bas-mât et le mât de hune. Diamètres des balancines 30 - 28 - 22 mm, longueurs poulies du chouquet 244 - 217 - 190 mm, diamètres des garants des palans moitié de celui de leur balancine, longueurs poulies palans 136 - 108 mm.

Bras. Ils sont en double. Ceux de la grande vergue font dormant chacun de leur côté à un piton placé en dehors du bâtiment vers le haut des bouteilles, et passent dans une poulie simple fixée à chaque extrémité de la vergue, au moyen de deux estropes de cosses baguées, c'est-à-dire passées l'une dans l'autre. De là les bras reviennent à une poulie frappée à l'extrémité d'une vergue mise en travers au-dessous des pistolets ou bossoirs du canot de poupe, laquelle vergue, débordant de chaque côté, sert de point d'appui aux grands bras qui forment ainsi un angle plus favorable au brasseyage de la vergue. Les bras traversent un clan pratiqué près du couronnement, suivent intérieurement le plat-bord de la demi-dunette, passent sur un rouleau et se tournent sur un taquet cloué sur la muraille en avant de la demi-dunette.
Les bras de misaine font dormant au grand étai au-dessous du collet, se dirigent vers une poulie simple fixée comme déjà précisé à chaque bout de vergue, puis dans une poulie double aiguilletée de chaque côté des jottereaux du grand mât ; ils descendent le long de celui-ci et passent sur un des clans du petit sep placé de part et d'autre du pied de mât et se tournent sur ce sep.
Les bras de la vergue sèche ou barrée, au lieu d'être sur l'arrière comme les précédents, se dirigent sur l'avant ; ils font dormant sur le dernier hauban de chaque côté du grand mât, à la hauteur environ du trelingage ; passent ensuite dans la poulie de bout de vergue, se rendent dans une poulie double aiguilletée au même hauban, au-dessus du point où ils font dormant, et descendent sur les petits seps du grand mât, passent sur l'un de ses rouets et s'amarrent sur le sep.
Diamètres des bras identiques à ceux des balancines. Il faut remarquer que les bras de la vergue sèche agissent à une certaine distance des taquets.

Drosses. Au nombre de deux pour la grande vergue et celle de misaine, elles consistent chacune en un cordage portant une cosse à l'une de ses extrémités. On les fixe sur la vergue de chaque côté de l'estrope de suspente au moyen d'un tour mort, fait par l'extrémité portant la cosse et arrêté par un amarrage. Chacune d'elles, après avoir passé réciproquement en arrière du mât, dans la cosse de l'autre drosse, remonte dans un clan adapté vers le milieu des élongis, afin de se fixer sur un palan croché au ton du mât, dont le garant descend sur le pont. Les drosses sont garnies en bitord, et sur la partie exposée au frottement sur le mât le bitord est recouvert de basane. En variante les deux branches de la drosse peuvent avoir leurs extrémités réunies par une épissure sur laquelle est fixée le palan qui dans ce cas sert aux deux drosses. Diamètres des drosses 36 - 34 - 27 mm, diamètres des garants de palan moitié de celui des drosses, longueurs des poulies des palans 163 - 108 mm (poulies inférieures simples, supérieures doubles).

Marchepieds-étriers. Consistent pour chaque vergue en deux cordages qui se fixent chacun par une extrémité au taquet de la vergue, au moyen d'un œillet ; ensuite ils s'aiguillettent ensemble, de manière qu'ils puissent rester à environ 0,50 m au-dessous de la vergue. Ils sont retenus par des étriers, cordages fixés sur l'arrière de la vergue à égale distance les uns des autres, et portant à leurs extrémités inférieures des cosses que traversent les marchepieds. L'autre extrémité de chaque étrier finit en tresse et est fixée sur la vergue par deux ou trois tours arrêtés par des clous.
Diamètres des marchepieds 32 - 25 mm, étriers 30 - 22 mm.

Les basses-vergues doivent être garnies de diverses poulies. Tout d'abord les poulies d'écoute de hunier, celles de bouts de vergues sont remplacées sur la *Créole*, par des clans pratiqués aux bouts des vergues, servant à fixer les points inférieurs des huniers. Les poulies de sous-vergues sont placées vers le milieu des vergues et servent à diriger les écoutes des huniers vers le pont. A ces poulies s'ajoutent celles de cargues-points, de cargues-fonds et de cargues-boulines ; ces poulies sont estropées de manière à être aiguilletées autour de la vergue grâce à deux œillets. Les poulies de sous-vergues sur la *Créole* sont à double estrope et leurs joues sont parallèles à la vergue.
Lorsque les poulies sont en place en encoque aux extrémités des vergues : 1. les marchepieds - 2. des estropes à cosses pour des faux-bras* - 3. les poulies de bras - 4. les balancines.

Vergues de hune

Itagues. Les trois vergues comportent une itague, fort cordage entièrement garni en bitord. L'itague passe dans une poulie simple à double estrope frappée sur le milieu de la vergue et parallèlement à celle-ci l'itague passe ensuite sur deux autres poulies à double estrope fixées au capelage du mât de hune, descend tribord et bâbord jusqu'à environ le niveau de la hune, la vergue étant supposée sur le chouquet. Chaque extrémité de l'itague estrope une poulie double, dans laquelle passe une drisse faisant dormant sur une poulie simples dont l'estrope porte un croc à émerillon croché à un piton chevillé en dehors du bord, en arrière du porte-hauban du mât auquel la vergue est adaptée. Le courant de la drisse passe sur les rouets des poulies précédentes et sur une poulie de retour fixée à la serre-gouttière et s'amarre à un chevillot. Chaque itague porte au-dessus de la poulie de drisse un conducteur en fer, appelé gouvernail de drisse dont la branche est terminée en anneau dans lequel passe le galhauban arrière du mât de hune (cette disposition n'existe pas pour le mât d'artimon). Diamètres des itagues 40 - 36 - 24 mm. Diamètres drisses 22 - 20 - 13 mm. Longueurs poulies doubles et simple 190 - 163 - 108 mm. Longueurs poulies d'itague 325 - 271 - 190 mm.

Marchepieds. Comme ceux des basses-vergues, diamètres des marchepieds et étriers : 25 - 23 - 21 mm.

Bras. Sont en double. Ceux du grand hunier font dormant d'après le modèle de la *Créole*, sur le collet de l'étai d'artimon, chaque bras se dirige ensuite dans une poulie de bout de vergue, et passe sous les jottereaux d'artimon, dans une poulie qui y est fixée à l'extrémité d'un pendeur. De là il descend sur le pont et se tourne sur un des chevillots du collier de mât d'artimon.
Chaque bras du petit hunier fait dormant au collet du grand étai, passe dans la poulie de bout de vergue et dans une autre poulie estropée sur le grand étai près du dormant. Il se dirige ensuite vers les jottereaux du grand mât dans la poulie double déjà traversée par le bras de misaine, descend sur le pont le long du bas-mât. Là il passe sur l'un des réas du petit sep et se tourne sur celui-ci.
Les bras du perroquet de fougue sont dirigés sur l'avant comme ceux de la vergue barrée ; ils font dormant sur le chouquet du grand mât, passent dans la poulie de bout de vergue, et reviennent dans une poulie double fixée près du dormant. De là ils passent dans une poulie de retour, et viennent se tourner sur un chevillot du râtelier de grand mât.
Diamètres des bras : 22 - 20 - 15 mm. Longueurs des poulies 190 - 163 - 136 mm.

Balancines. Elles sont simples et après avoir été capelées au bout de la vergue, elles se dirigent sur le rouet inférieur de la baraquette, ou poulie vierge, fixée entre le premier et le deuxième hauban de hune, descendent ensuite par le trou-du-chat ; et viennent s'amarrer à un chevillot des tablettes.
En variant, les balancines peuvent s'amarrer dans les hunes, soit à un taquet au ton du bas-mât, soit par une génope sur le capelage des bas-haubans.
Diamètres des balancines : 28 - 21 - 18 mm. Longueurs des baraquettes 515 - 379 - 324 mm.

Garnitures vergues hunes. Poulies d'itagues, il est rappelé qu'elles sont simples et à double goujure. Chacune est adaptée avec une seule estrope garnie en bitord et appliquée en double sur la poulie, de manière à ce qu'elle forme deux branches, dont l'une est plus longue que l'autre, afin que l'aiguilletage, au moyen duquel on fixe la poulie au milieu de la vergue, se fasse sur l'avant. Le rouet des poulies d'itagues est placé dans la direction de la vergue.
De chaque côté de la poulie d'itague, à une distance égale au douzième de la longueur de la vergue, on frappe, en dessous, les poulies de cargues-points du hunier, et un peu plus loin, celles des écoutes de perroquet ; au milieu de chaque côté de la vergue, on frappe la poulie de cargue-bouline, sur l'avant un peu au-dessus de la vergue. Les poulies de cargues-fonds sont frappées entre la poulie d'itague et les poulies de cargues-ponts. Le clan percé à chaque bout de vergue sert au passage des écoutes de perroquet.
L'on capelle à chaque extrémité de vergue d'abord les marchepieds, les poulies de bras et les balancines.

Racage. Le collier avec pommes n'est plus guère utilisé. Il est préféré un cordage garni en bitord, lequel étant plié en deux branches d'inégales longueurs, forme à son pli, au moyen d'un amarrage, une boucle ou collier destiné à saisir la vergue à peu près par son milieu ; les deux branches étant ensuite réunies par un autre amarrage, fait à l'extrémité de la plus courte, et chacune des extrémités de ce cordage étant terminée par un œillet, on entoure le mât de ces branches réunies, en faisant faire un bout simple, excédant un nouveau tour sur la vergue, en l'aiguilletant par son œillet à celui de l'autre bout.
Diamètres des cordages de racage : 22 - 20 - 18 mm.

Vergues de perroquet

Drisses de perroquet. Sur le modèle de la *Créole* elles sont simples et consistent en un cordage qui se frappe directement au milieu de la vergue, passe ensuite dans un clan pratiqué dans la noix du mât, descend en arrière de la drisse de vergue de hune jusque sur le pont et s'amarre à un chevillot de râtelier tournage. On conçoit que la drisse doit être assez longue pour que la vergue puisse descendre jusque sur le chouquet du mât de hune, d'où l'utilité des bailles à drisses.
Généralement les drisses sont entièrement garnies en bitord.
Diamètres des drisses : 27 - 24 - 18 mm.

Marchepieds. Comme pour les vergues de hune, nombre d'étriers limités à un ou deux. Diamètres 20 - 18 - 16 mm.

Bras. Ils sont simples, se fixent directement sur le bout de la vergue, avant les balancines au moyen d'un œillet. Les bras de la vergue de grand perroquet se dirigent chacun de leur côté vers les barres du perroquet de fougue, passent dans une poulie simple aiguilletée au premier hauban de ce mât près du capelage et descendent par le trou-du-chat le long du mât, pour se tourner sur un des chevillots du collier de mât d'artimon.
Les bras du petit perroquet passent de chaque côté dans une poulie aiguilletée sur le dernier hauban du grand mât près du capelage, traversent le trou-du-chat de la grande hune, descendent sur le petit sep de grand mât, passent sur un de ses réas et s'amarrent sur ce sep.
Les bras de la perruche passent de chaque côté dans une poulie aiguilletée sur le dernier hauban du grand mât de hune près le trelingage, descendent sur le pont et s'amarrent près des bras du perroquet de fougue.
Diamètres des bras : 15 - 14 - 12 mm, longueurs poulies 136-108 mm.

Balancines. Sont simples, elles consistent en un cordage qui, après avoir passé dans les ganses du bout de vergue, se capelle à ce bout au moyen d'un œillet pratiqué à l'une de ses extrémités ; elles passent ensuite de chaque côté dans une poulie vierge fixée près du capelage, dans les haubans de perroquet et descendent s'amarrer dans la hune.
Diamètres des balancines : 16 - 15 - 12 mm, longueurs poulies vierges 298 - 217 mm.

Racage. Comme pour les vergues de hune. Diamètres 18 - 16 - 12 mm.

Garnitures vergues perroquet. Le racage comme celui des autres vergues devant, lorsque la vergue est en place, envelopper le mât par l'arrière, on le fixe sur la vergue en faisant passer celle-ci dans la boucle qu'il forme d'un côté. La branche la plus longue, après avoir fait un tour sur la vergue, doit se fixer sur la cosse de l'autre banche.
Les poulies de cargues-points sont frappées de chaque côté, au sixième environ de la demi-longueur et au-dessus de la vergue.
Les poulies de cargue-fond, aiguilletées au milieu et en avant.
Les marchepieds, encoqués et aiguilletés comme pour les vergues de hune. Les bras et balancines capelés au bout de vergue.

Vergues de cacatois

Drisses. Cordage simple frappé au milieu de la vergue, passe dans un clan pratiqué à l'extrémité de la flèche, descend ensuite sur le pont. On conçoit que cette drisse doit être au moins égale au double de la distance de l'extrémité du mât au pont. Diamètres des drisses : 18 - 16 - 14 mm.

Bras. Toujours capelés aux extrémités des vergues. Les bras de grand cacatois passent dans une cosse frappée au capelage des haubans de petit perroquet, descendent et s'amarrent dans la hune de misaine.
Les bras de petit cacatois se dirigent sur l'extrémité du bâton de clinfoc, passent dans une petite poulie qui y est aiguilletée et viennent s'amarrer au petit gaillard d'avant.
Les bras de cacatois de perruche passent, chacun, dans une cosse frappée de chaque côté en arrière des barres du grand mât de perroquet et descendent dans la grande hune où ils sont amarrés. Diamètres 12 - 9 mm.

Balancines. Se capellent aux extrémités des vergues après les bras, passent ensuite dans des cosses fixées à la noix de la flèche et descendent dans les hunes où elles sont amarrées. Mêmes sections que les bras.

Racage. Comme pour les vergues de perroquet.

Vergues de la brigantine

Balancines du gui. Se composent d'un seul cordage, au milieu duquel on forme une bague, au moyen d'un tour et demi arrêté par des amarrages. Cette bague étant encoquée au bout de la vergue, chaque branche monte vers la hune et passe dans une poulie aiguilletée au ton du mât ; descendant ensuite vers le pont, elle vient se fixer sur la poulie d'un palan dont la poulie se croche en dehors de la muraille, en arrière du dernier hauban. Pour rapprocher du centre de la vergue le point de suspension, les balancines un peu en avant du couronnement, sont bridées par plusieurs tours d'un cordage enserrant le gui.
Diamètres des balancines 30 - garant 16 mm, longueurs poulies 244 - 136 mm.

Écoute de gui. Elle est placée un peu en dedans du couronnement et comporte une poulie simple, dont l'estrope est à bague à aiguilletage, frappée sur la vergue ; une autre poulie double est aiguilletée à un piton placé sur le couronnement près des potences de la yole. Le garant du palan fait dormant par le col de la poulie frappée sur le gui et après être passé sur les rouets va se tourner sur un taquet en avant de la demi-dunette. Diamètre des garants 24 mm, longueur poulies 190 mm.

Retenues de gui. Fixées à l'extrémité de la vergue, ce sont de simples cordages qui passent sur un des rouets de la poulie double du couronnement et viennent se tourner sur un taquet en avant de la demi-dunette. ∅ 24 mm.
Écoutes et retenues de gui sont ainsi disposées sur le modèle de la *Créole*, agencements sensiblement différents de ce qui se pratique habituellement.

Grande drisse du pic. Cette manœuvre se compose d'un palan à deux rouets, dont la poulie inférieure se croche sur un piton placé près de la fourche du pic, la poulie supérieure est aiguilletée au ton du mât en dessous des haubans, et répond entre les élongis. Le cordage servant de garant étant passé successivement de l'une à l'autre poulie, descend sur le pont et s'amarre au pied du mât à un chevillot du collier. Diamètre garant 21 mm, longueur poulies 190 mm.

Petite drisse du pic. Ce cordage passe successivement dans une poulie double crochée sur le chouquet du bas-mât d'artimon, et dans deux poulies simples frappées sur la corne ou pic, l'une au tiers à partir du bout supérieur et l'autre au milieu environ de la longueur de cette vergue. Ce cordage fait dormant sur l'estrope de la poulie double, traverse ensuite les poulies de la vergue et la poulie du chouquet, et descend sur le pont au pied du mât, du côté opposé à la première drisse.
Diamètre et longueur poulies comme pour la grande drisse.

Gardes de la corne. Celle-ci est garnie d'un cordage qui étant fixé par son milieu vers l'extrémité de la corne, forme deux branches qui descendent de chaque côté et s'amarrent en dedans du bord en avant du dernier sabord, après être passés sur une poulie de retour. Les gardes servent à empêcher lorsqu'elles sont roidies, que la vergue ne soit trop poussée en dehors par la force du vent, et à la retenir contre les balancements du roulis. Diamètre gardes 25 mm, longueur poulies 217 mm.

Les vergues de civadière et contre-civadière ne sont citées que pour mémoire, elles ne figurent pas sur le modèle de la Créole. A retenir que les arcs-boutants de bossoirs permettent d'appuyer les haubans de bout-dehors, sans utiliser à cet effet la vergue de civadière, dont la voile n'est plus enverguée et qui charge inutilement le beaupré.

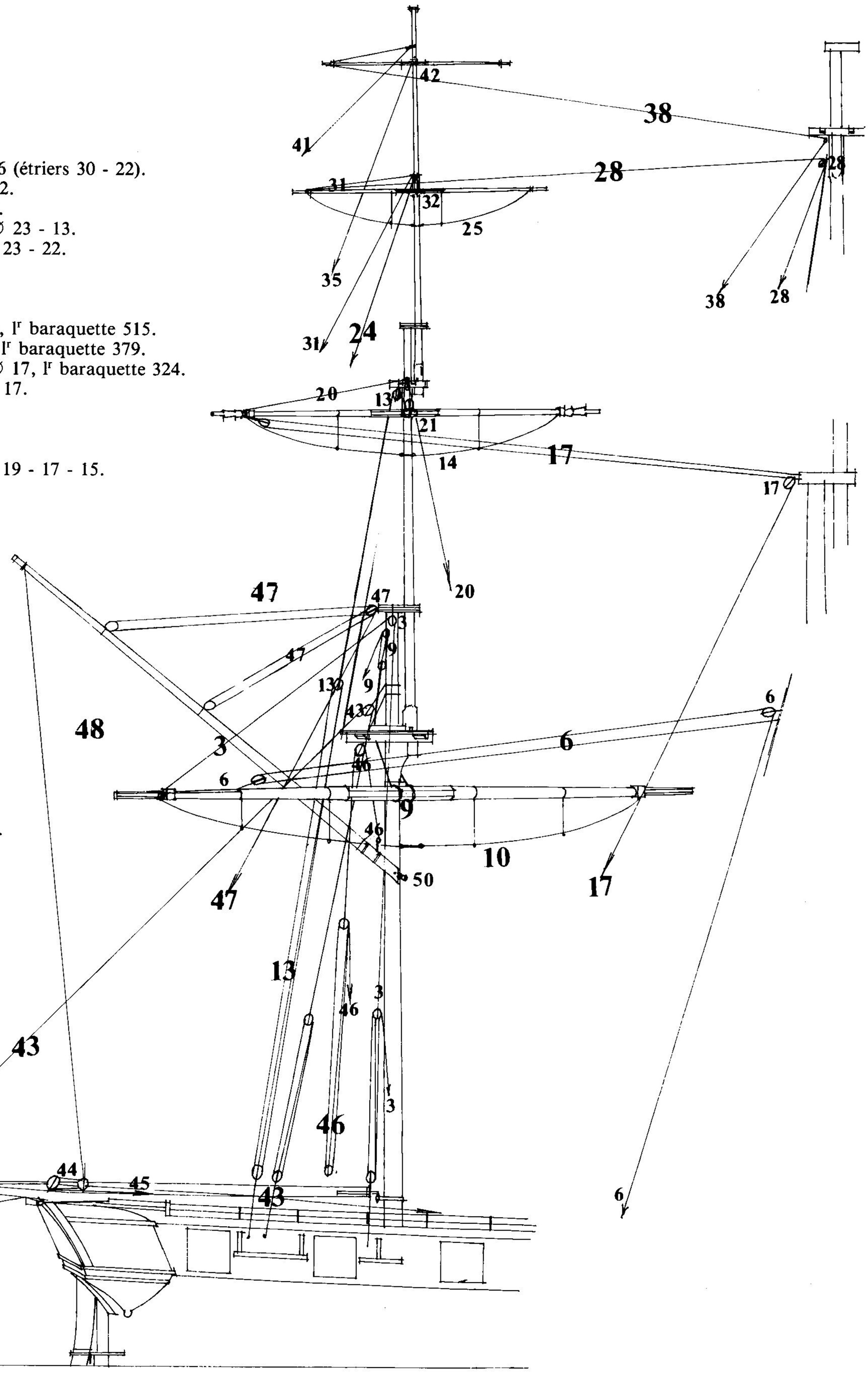
Marchepieds gui. Comme pour le bout-dehors de beaupré.

Racage corne. Constitué par un cordage et des pommes (∅ 80) entourent le mât et fermant ainsi la fourche du pic.

★
★ ★

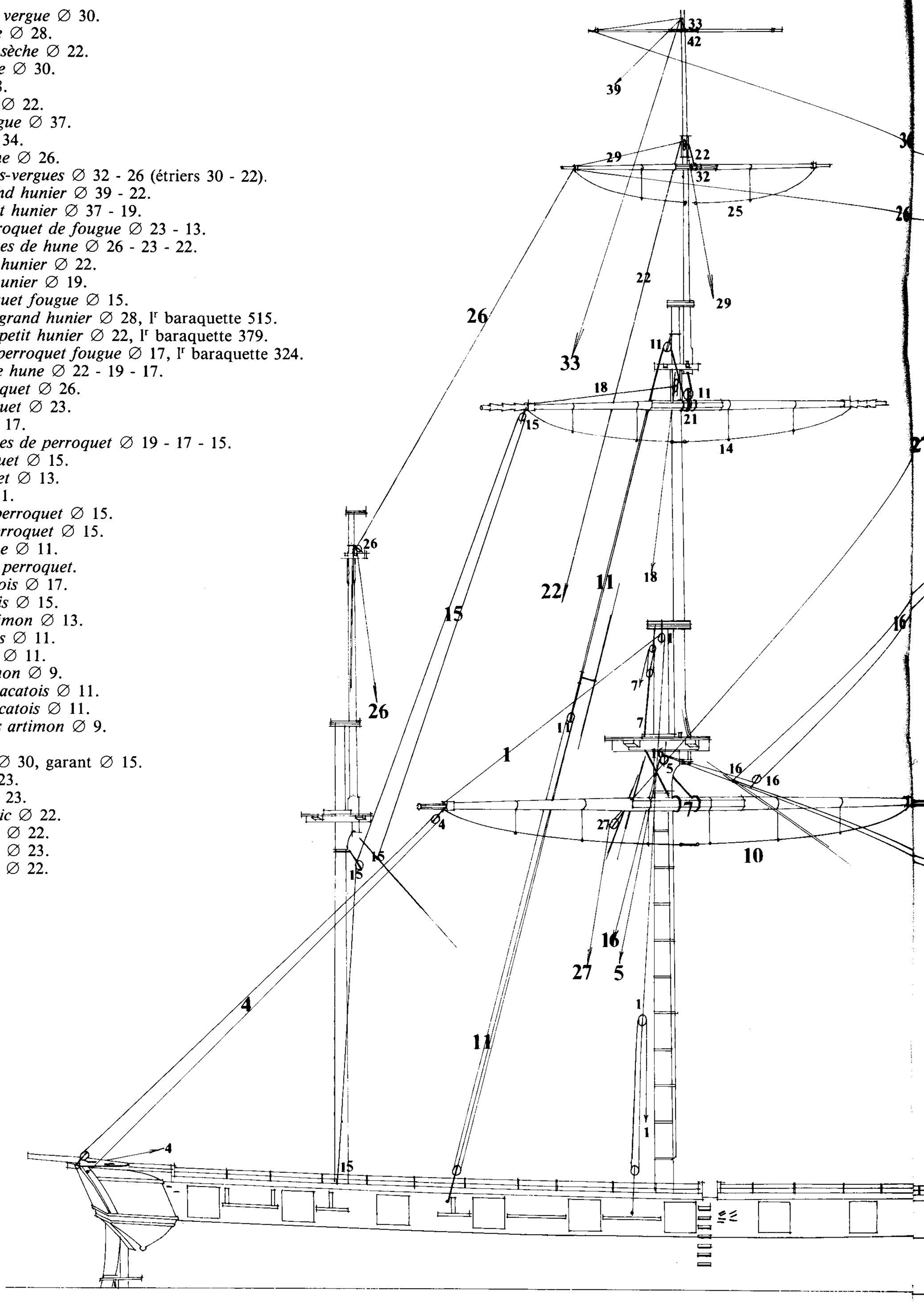
CORDAGES OU MANŒUVRES DES VERGUES

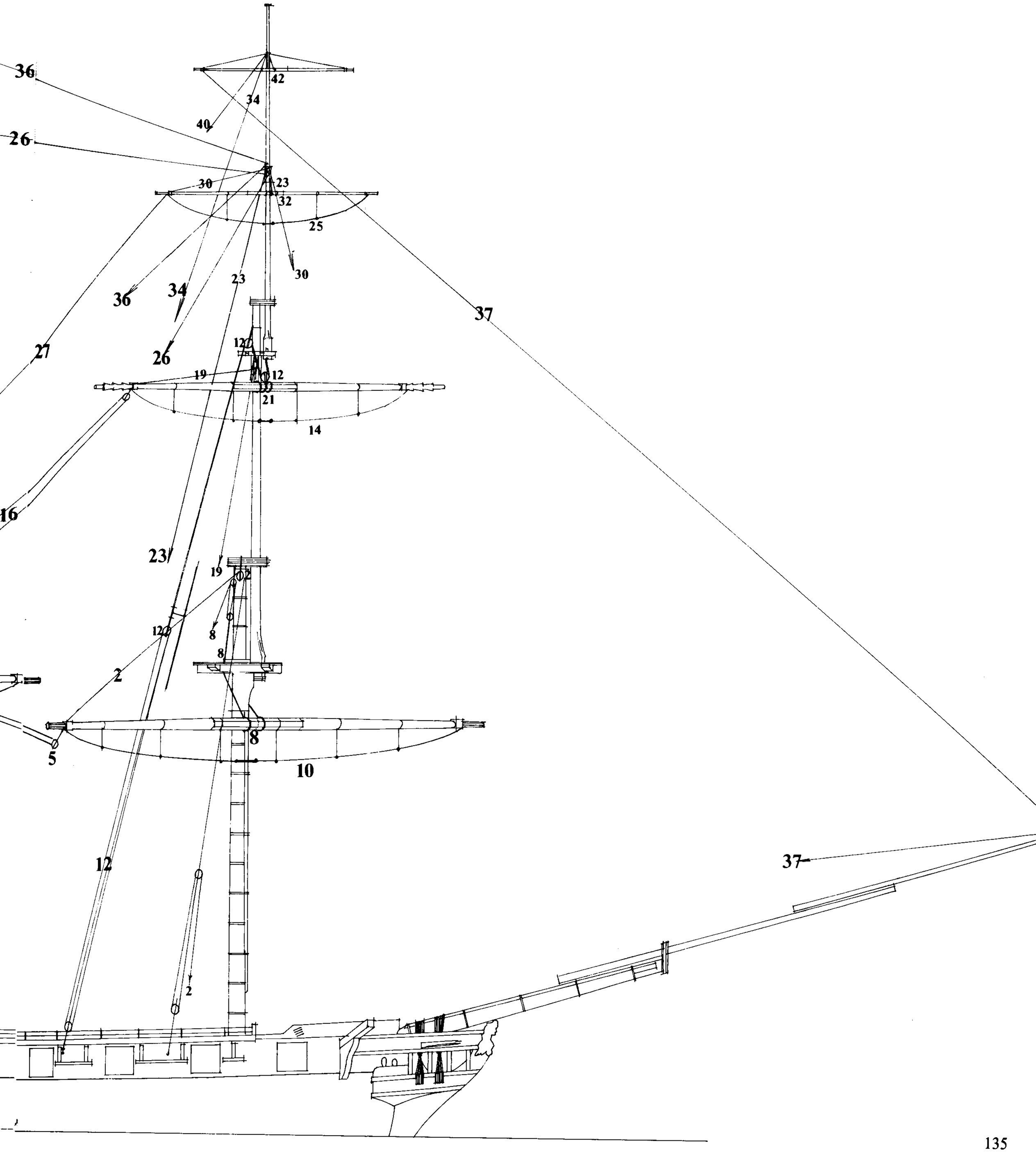
1. *Balancines grande vergue* ∅ 30.
2. *Balancines misaine* ∅ 28.
3. *Balancines vergue sèche* ∅ 22.
4. *Bras grande vergue* ∅ 30.
5. *Bras misaine* ∅ 28.
6. *Bras vergue sèche* ∅ 22.
7. *Drosse grande vergue* ∅ 37.
8. *Drosse misaine* ∅ 34.
9. *Drosse vergue sèche* ∅ 26.
10. *Marchepieds basses-vergues* ∅ 32 - 26 (étriers 30 - 22).
11. *Itague (drisse) grand hunier* ∅ 39 - 22.
12. *Itague (drisse) petit hunier* ∅ 37 - 19.
13. *Itague (drisse) perroquet de fougue* ∅ 23 - 13.
14. *Marchepieds vergues de hune* ∅ 26 - 23 - 22.
15. *Bras vergue grand hunier* ∅ 22.
16. *Bras vergue petit hunier* ∅ 19.
17. *Bras vergue perroquet fougue* ∅ 15.
18. *Balancines vergue grand hunier* ∅ 28, l[r] baraquette 515.
19. *Balancines vergue petit hunier* ∅ 22, l[r] baraquette 379.
20. *Balancines vergue perroquet fougue* ∅ 17, l[r] baraquette 324.
21. *Racages vergues de hune* ∅ 22 - 19 - 17.
22. *Drisse grand perroquet* ∅ 26.
23. *Drisse petit perroquet* ∅ 23.
24. *Drisse perruche* ∅ 17.
25. *Marchepieds vergues de perroquet* ∅ 19 - 17 - 15.
26. *Bras grand perroquet* ∅ 15.
27. *Bras petit perroquet* ∅ 13.
28. *Bras perruche* ∅ 11.
29. *Balancines grand perroquet* ∅ 15.
30. *Balancines petit perroquet* ∅ 15.
31. *Balancines perruche* ∅ 11.
32. *Racage vergues de perroquet.*
33. *Drisse grand cacatois* ∅ 17.
34. *Drisse petit cacatois* ∅ 15.
35. *Drisse cacatois artimon* ∅ 13.
36. *Bras grand cacatois* ∅ 11.
37. *Bras petit cacatois* ∅ 11.
38. *Bras cacatois artimon* ∅ 9.
39. *Balancines grand cacatois* ∅ 11.
40. *Balancines petit cacatois* ∅ 11.
41. *Balancines cacatois artimon* ∅ 9.
42. *Racages cacatois.*
43. *Balancines de gui* ∅ 30, garant ∅ 15.
44. *Écoutes de gui* ∅ 23.
45. *Retenues de gui* ∅ 23.
46. *Grande drisse de pic* ∅ 22.
47. *Petite drisse de pic* ∅ 22.
48. *Gardes de la corne* ∅ 23.
49. *Marchepied du gui* ∅ 22.
50. *Racage corne.*



CORDAGES OU MANŒUVRES DES VERGUES

1. *Balancines grande vergue* ∅ 30.
2. *Balancines misaine* ∅ 28.
3. *Balancines vergue sèche* ∅ 22.
4. *Bras grande vergue* ∅ 30.
5. *Bras misaine* ∅ 28.
6. *Bras vergue sèche* ∅ 22.
7. *Drosse grande vergue* ∅ 37.
8. *Drosse misaine* ∅ 34.
9. *Drosse vergue sèche* ∅ 26.
10. *Marchepieds basses-vergues* ∅ 32 - 26 (étriers 30 - 22).
11. *Itague (drisse) grand hunier* ∅ 39 - 22.
12. *Itague (drisse) petit hunier* ∅ 37 - 19.
13. *Itague (drisse) perroquet de fougue* ∅ 23 - 13.
14. *Marchepieds vergues de hune* ∅ 26 - 23 - 22.
15. *Bras vergue grand hunier* ∅ 22.
16. *Bras vergue petit hunier* ∅ 19.
17. *Bras vergue perroquet fougue* ∅ 15.
18. *Balancines vergue grand hunier* ∅ 28, l[r] baraquette 515.
19. *Balancines vergue petit hunier* ∅ 22, l[r] baraquette 379.
20. *Balancines vergue perroquet fougue* ∅ 17, l[r] baraquette 324.
21. *Racages vergues de hune* ∅ 22 - 19 - 17.
22. *Drisse grand perroquet* ∅ 26.
23. *Drisse petit perroquet* ∅ 23.
24. *Drisse perruche* ∅ 17.
25. *Marchepieds vergues de perroquet* ∅ 19 - 17 - 15.
26. *Bras grand perroquet* ∅ 15.
27. *Bras petit perroquet* ∅ 13.
28. *Bras perruche* ∅ 11.
29. *Balancines grand perroquet* ∅ 15.
30. *Balancines petit perroquet* ∅ 15.
31. *Balancines perruche* ∅ 11.
32. *Racage vergues de perroquet.*
33. *Drisse grand cacatois* ∅ 17.
34. *Drisse petit cacatois* ∅ 15.
35. *Drisse cacatois artimon* ∅ 13.
36. *Bras grand cacatois* ∅ 11.
37. *Bras petit cacatois* ∅ 11.
38. *Bras cacatois artimon* ∅ 9.
39. *Balancines grand cacatois* ∅ 11.
40. *Balancines petit cacatois* ∅ 11.
41. *Balancines cacatois artimon* ∅ 9.
42. *Racages cacatois.*
43. *Balancines de gui* ∅ 30, garant ∅ 15.
44. *Écoutes de gui* ∅ 23.
45. *Retenues de gui* ∅ 23.
46. *Grande drisse de pic* ∅ 22.
47. *Petite drisse de pic* ∅ 22.
48. *Gardes de la corne* ∅ 23.
49. *Marchepied du gui* ∅ 22.
50. *Racage corne.*




36
26
42
34
40
30
23
32
25
30
23
36
34
37
27
26
12
19
12
21
14
16
23
19
12
8
8
2
8
5
10
12
2
37

AGRÈS DES VOILES

BASSES-VOILES (grande voile-misaine)

Sur le modèle de la *Créole*, les basses-voiles sont enverguées par leur ralingue de têtière, au moyen d'une filière formée par deux cordages capelés à chaque bout de la vergue, et qui, après avoir été réunis et roidis au milieu de celle-ci par un aiguilletage, sont retenus sur la partie supérieure de la vergue par des crampes. La têtière de la voile est ensuite fixée sur cette filière, a chaque œil-de-pie, par des amarrages en fil carret.

Écoutes. Celles de la grande voile font dormant à un piton placé en dehors sur l'avant des bouteilles, elles passent de là dans une poulie simple fixée au point d'écoute, puis, rentrant dans l'intérieur un peu en avant du premier hauban d'artimon, traversent la muraille sur un rouet, et s'amarrent à un fort taquet.
Les écoutes de misaine font dormant à un piton placé vers l'avant des grands porte-haubans ; elles passent ensuite dans la poulie du point d'écoute et de là dans l'intérieur au moyen d'un rouet situé un peu en avant du dormant et s'amarrent sur un fort taquet.
Les écoutes sont garnies en bitord sur la partie de leur longueur exposée au frottement des bas-haubans. Diamètres des écoutes 33-30 mm.

Amures. Celles de grande voile font dormant à un piton en dehors un peu en arrière du porte-hauban de misaine, passent dans une poulie au point de la voile, et se rendent et s'amarrent sur un taquet à corne, à l'intérieur de la muraille.
Les amures de misaine font dormant à l'extrémité des minots, elles passent ensuite dans la poulie d'amure de la voile, reviennent sur une poulie à talon encoquée sur le minot, en dedans du dormant et viennent s'amarrer sur un taquet à l'intérieur de la muraille après être passées dans une poulie aiguilletée sur le plat-bord.

Minots. Ils sont assujettis par deux haubans, l'un croché à une boucle chevillée dans la joue à hauteur des dauphins et l'autre à peu près à la même hauteur dans le taille-mer. Une cosse fixée sur le minot et une autre estropée par l'extrémité supérieure des haubans, permettent un aiguilletage raidissant les branches.

Poulies d'écoutes et d'amures. Comportent une estrope un peu longue, pliée en deux branches inégales ; par un amarrage effectué à peu de distance du pli, on forme un œillet que l'on fait passer dans le point de la voile, et que l'on arrête au moyen d'un burin.

Boulines. Elles sont fixées de chaque côté sur les ralingues de chute à trois herseaux placés à égale distance les uns des autres. On fixe aux deux herseaux supérieurs par un nœud dit de bouline, les extrémités d'un court cordage que l'on fait d'abord passer dans une cosse estropée sur un autre cordage de même longueur. Ce dernier, après avoir passé lui-même dans une cosse fixée sur le bout de la bouline proprement dite, est frappé sur le herseau inférieur de la ralingue de manière qu'en halant sur la bouline, on hale également la voile par les trois herseaux.
Les boulines de grande voile se dirigent vers une galoche pratiquée dans l'épaisseur du plat-bord du petit gaillard avant et s'amarrent à un chevillot du petit gaillard.
Les boulines de misaine passent dans une poulie frappée sur le beaupré grâce à une estrope placée entre celles de la première sous-barbe et des haubans de beaupré et viennent s'amarrer à un des chevillots du gaillard d'avant.

Cargues. Les cargues-points font dormant sur la vergue à peu de distance de son milieu, descendent sur la face arrière de la voile, passent dans une poulie frappée au point de la voile, remontent sur une autre poulie aiguilletée près du dormant, descendent s'amarrer à un chevillot de la tablette (grande voile) et à un chevillot du râtelier de misaine (voile de misaine) après être passées sur une poulie de retour.
Les carges-fonds sont destinées à élever le fond de la voile sur l'avant de la vergue, il en existe deux de chaque côté (cargue d'en dehors et cargue d'en dedans). Le courant de la cargue en dehors fait dormant à la patte de la bordure la plus proche du point, de là le courant passe dans une cosse attachée à la deuxième patte placée aux 2/7 de la bordure. Le courant passe sur la face avant de la voile et remonte pour passer dans une poulie dite de sous-vergue aiguilletée à l'aplomb de la cosse fixée aux 2/7 de la bordure. Le courant se dirige vers la hune, passe sur une poulie double aiguilletée et placée sur le traversin avant et descendant le long du mât, s'amarre à un chevillot du collier après avoir passé sur poulie de retour. La cargue intérieure présente les mêmes dispositions, passe dans une cosse fixée à la patte proche du milieu, traverse une autre poulie de sous-vergue, passe sur l'autre rouet de la poulie double, descend et s'amarre comme la cargue extérieure en utilisant le même chevillot.
Les cargues-boulines passent sur la face avant de la voile, sont fixées à la patte de bouline la plus basse, passent dans une cosse fixée à la patte haute, remontent vers une poulie aiguilletée à la vergue au tiers ou au quart de sa longueur, se rendent à une poulie simple aiguilletée sous le traversin avant et descendent sur le collier de pied de mât comme les cargues-fonds.

Rabans de ferlage. Ce sont de courts bouts de sangle de 60 mm de largeur, fixés par leur milieu à la filière de la vergue, ils forment deux branches dont l'une tombe en arrière de la voile et porte un anneau. Pour serrer la voile, on fait passer la branche de l'avant dans l'anneau de la branche arrière, l'on souque et l'on engage le surplus de la tresse dans le tour qu'elle fait sur la vergue. Les rabans sont au nombre de six.

HUNIERS

Ils sont envergués comme les basses-voiles, comportent les mêmes rabans de ferlage et de plus une espèce d'araignée ou patte d'oie en tresse, fixée par ses branches sur la filière et qui, passant de l'arrière sur l'avant de la voile, lorsqu'elle est serrée, vient se fixer sur l'itague de drisse, afin de retenir le paquet de toile formé au milieu de la vergue.

Écoutes. Elles sont simples et fixées au point de la voile par un cul-de-porc, passent sur un rouet, du clan de bout de vergue, élongent celle-ci, passent sur une poulie dite de bascul, aiguilletée sous la vergue à quelque distance, en dehors de la poulie de drisse, descendent le long du mât. Les écoutes de grand hunier s'amarrent sur des bittons et celles de petit hunier passent sur des poulies estropées à des boucles en avant du mât de misaine, faisant retour sur elles-mêmes.
Les écoutes de perroquet de fougue descendent sur les petits seps du mât d'artimon, passent sur un des rouets et se tournent sur le sep.

Boulines. Elles se frappent comme celles des basses voiles. Les boulines de grand hunier passent dans une poulie simple frappée au-dessus du trelingage de misaine, sur le hauban arrière, descendent sur le râtelier de misaine et se tournent sur des chevillots de celui-ci, après être passées sur des poulies de retour.
Les boulines du petit hunier passent chacune dans une poulie fixée au chouquet du beaupré, prolongeant ce mât, elles s'amarrent sur l'avant à un chevillot du gaillard d'avant.
Les boulines du perroquet de fougue se dirigent vers les poulies doubles des bras de la vergue de cette voile, et s'amarrent près d'eux à un chevillot du râtelier de grand mât.

Cargues. Les cargues-points font dormant sur la vergue de hune à l'arrière de la voile, et passent chacune dans une poulie frappée au point d'écoute, remontent dans une poulie double près du dormant (vers le milieu de la vergue), descendent le long du deuxième hauban du bas-mât, en traversant le trou-du-chat, passent sur une poulie de retour de la serre-gouttière et s'amarrent à un chevillot des tablettes.
Les cargues-fonds se frappent par un nœud de bouline à un herseau ou patte placé au milieu de chaque moitié de ralingue du fond, et passent en avant de la voile, traversent une poulie aiguilletée près de la poulie d'itague, se dirigent ensuite dans une poulie double fixée de chaque côté sur l'avant des barres de perroquet, descendent le long du mât après être passées dans le trou-du-chat, et se tournent à des chevillots des colliers de mâts, ou à un chevillot de la muraille (perroquet de fougue).
Les cargues-boulines se frappent sur le herseau supérieur des branches de boulines, passent en avant de la voile et dans une poulie aiguilletée au quart de la longueur de la vergue, et dans la poulie double des barres de perroquet, descendent ensuite sur le pont et s'amarrent à un râtelier ou collier de pied de mât ou à un chevillot de la muraille (perroquet de fougue).

Itagues et palanquins de ris. Les huniers portent quatre bandes de ris et le perroquet de fougue trois, espacées entre elles d'un huitième de la hauteur de la voile. Pour la prise de ris l'on se sert de palanquins composés d'une itague faisant dormant sur un herseau placé sur la ralingue de chute juste sous celui affecté au ris inférieur. L'autre extrémité de l'itague, après être passée dans un clan pratiqué au bout de la vergue et dans la baraquette fixée entre le premier et deuxième hauban de hune, aboutit à un petit palan que l'on croche dessus et qui est fixé par sa poulie inférieure au ton du bas-mât. Le garant de ce palan, descendant par le trou-du-chat le long du mât vient s'amarrer au pied de celui-ci aux râteliers ou aux seps (artimon).

PERROQUETS

Écoutes. Elles sont simples, se frappent sur chaque point inférieur de la voile, passent dans un clan pratiqué au bout de la vergue de hunier, se prolongent le long de celle-ci, se rendent dans la poulie double de cargue-point de hunier, se dirigent ensuite par le trou-du-chat, le long du troisième hauban du bas-mât, dans une poulie de retour de la serre-gouttière et s'amarrent à un chevillot des tablettes ou aux seps (perruche).

Cargues. Les cargues-points sont simples, elles se frappent aux points d'écoute, passent en arrière de la voile dans des poulies doubles aiguilletées à quelque distance du milieu de la vergue, descendent le long du troisième hauban du bas-mât et s'amarrent aux tablettes de tournage.
La cargue-fond est à patte d'oie, terminée à l'une de ses extrémités par de courtes branches frappées sur des herseaux placés au milieu de chaque moitié de la ralingue de fond. L'autre extrémité passe, en avant de la voile, dans une cosse fixée au milieu de la vergue et se dirigeant ensuite dans une petite poulie aiguilletée au capelage du mât de perroquet, descend le long d'un bas-hauban (pas de cargue-fond sur la *Créole*).

Boulines. Se fixent au moyen de cosses, sur les branches frappées aux ralingues de chute. Les boulines de grand perroquet, se dirigent sur une poulie fixée aux barres de petit perroquet descendent le long du mât de misaine et s'amarrent comme les boulines de grand hunier.
Les boulines de petit perroquet passent dans une cosse ou une poulie fixée au capelage du bout-dehors du foc et se prolongeant le long de ce mât, viennent s'amarrer près des boulines de petit hunier.
Les boulines de perruche passent dans une poulie frappée au hauban arrière du grand mât de hune, au-dessus du trelingage, et descendant s'amarrent près des boulines du perroquet de fougue.

CACATOIS

Écoutes. Elles sont fixées comme celles de perroquet, passent dans un clan pratiqué à l'extrémité des vergues de perroquet et dans la poulie double de cargue-point de perroquet et descendent dans la hune, où on les amarre.

Cargues. Les cacatois ne portent que des cargues-points, disposées comme celles de perroquet, et s'amarrent sur la hune à côté des écoutes.

Boulines. Elles se dirigent comme les bras des vergues de cacatois et s'amarrent dans les hunes. Les boulines de petit cacatois, elles, se dirigent sur l'extrémité du bâton de clinfoc et s'amarrent au fronteau du petit gaillard avant.

Bien souvent l'on supprime les balancines et les bras des vergues de cacatois, ainsi que les boulines et cargues de ces voiles qui prennent alors le nom de *perroquets volants*. Dans ce cas les écoutes sont remplacées par un bout de quaranténier, au moyen duquel les points inférieurs sont fixés sur les extrémités des vergues de perroquet.
Il suffut de défrapper ces points d'écoutes pour amener les perroquets volants sur la hune ou sur le pont.
Au-dessus des cacatois l'on peut encore établir si la flèche le permet une petite voile dite *papillon* fixée sur une vergue dont la drisse passe dans un clan sous la pomme, ces voiles s'orientent comme les perroquets volants.

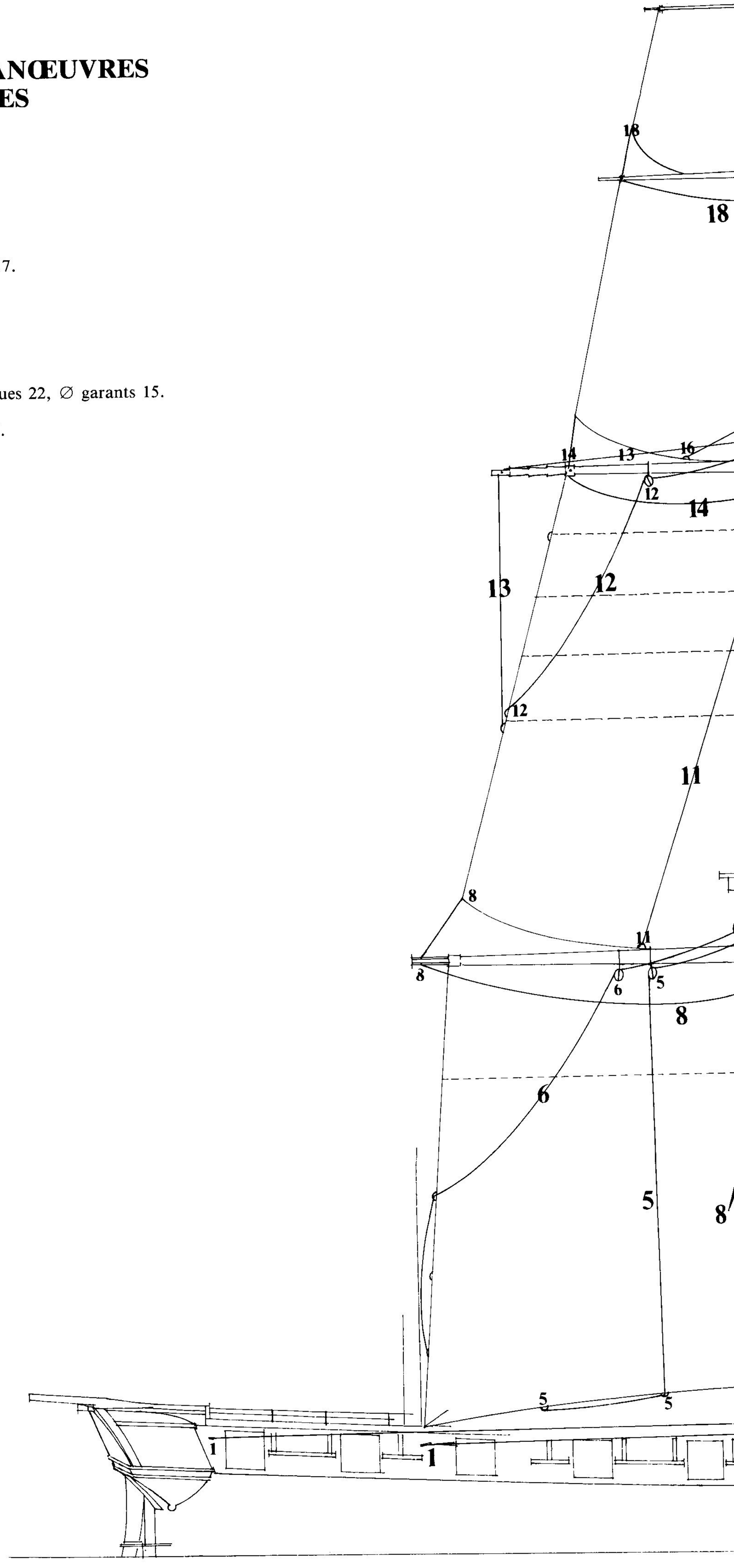
★

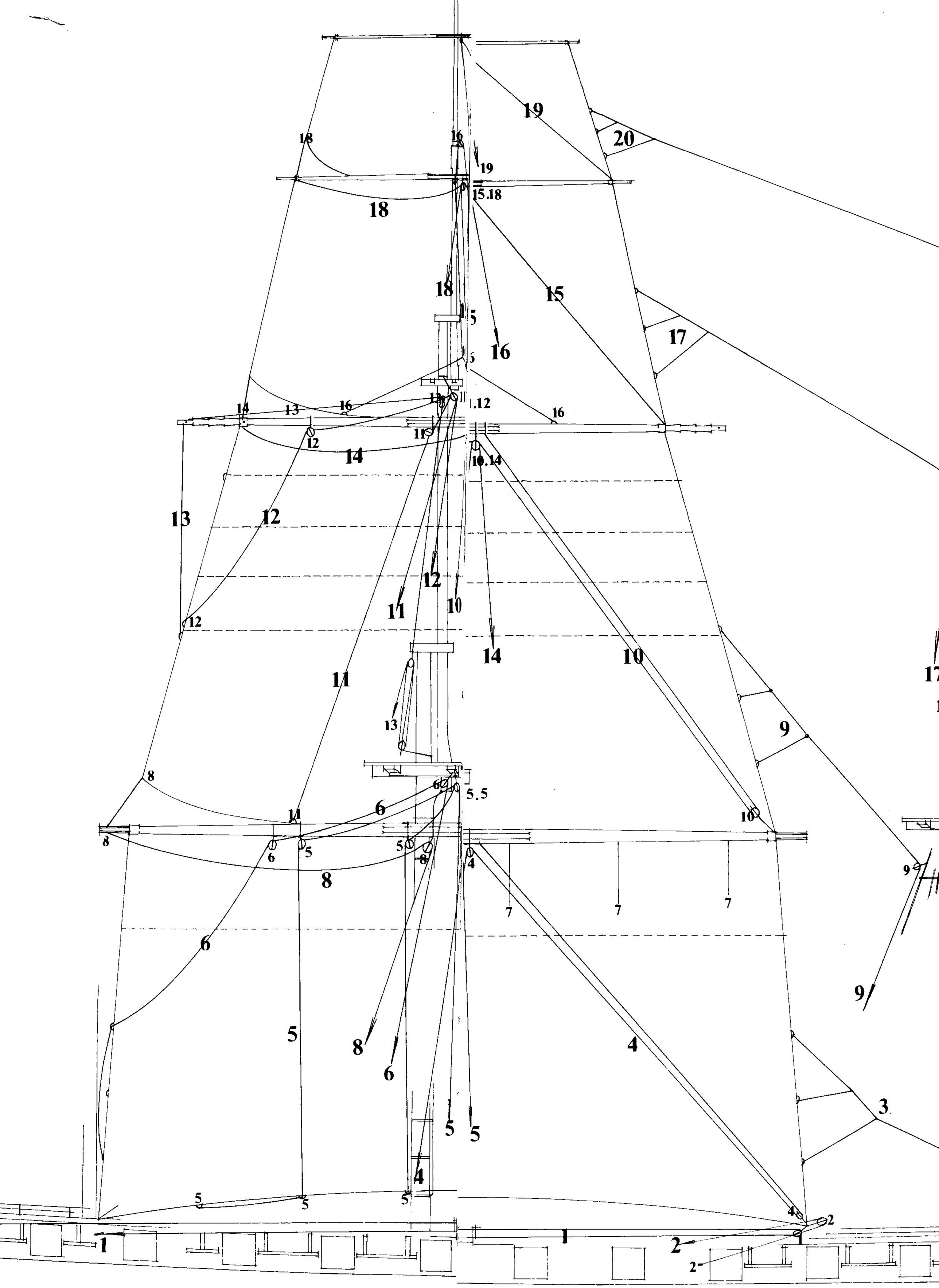
Les écoutes des huniers sont prévues, passant sur le rouet d'un clan pratiqué en bout de vergue, un deuxième clan existant pour l'itague de palanquin de ris. En variante l'on peut faire passer les écoutes de hunier des poulies encoquées au taquets de bouts de vergue, formule plus habituelle (voir t. III. V. 74).

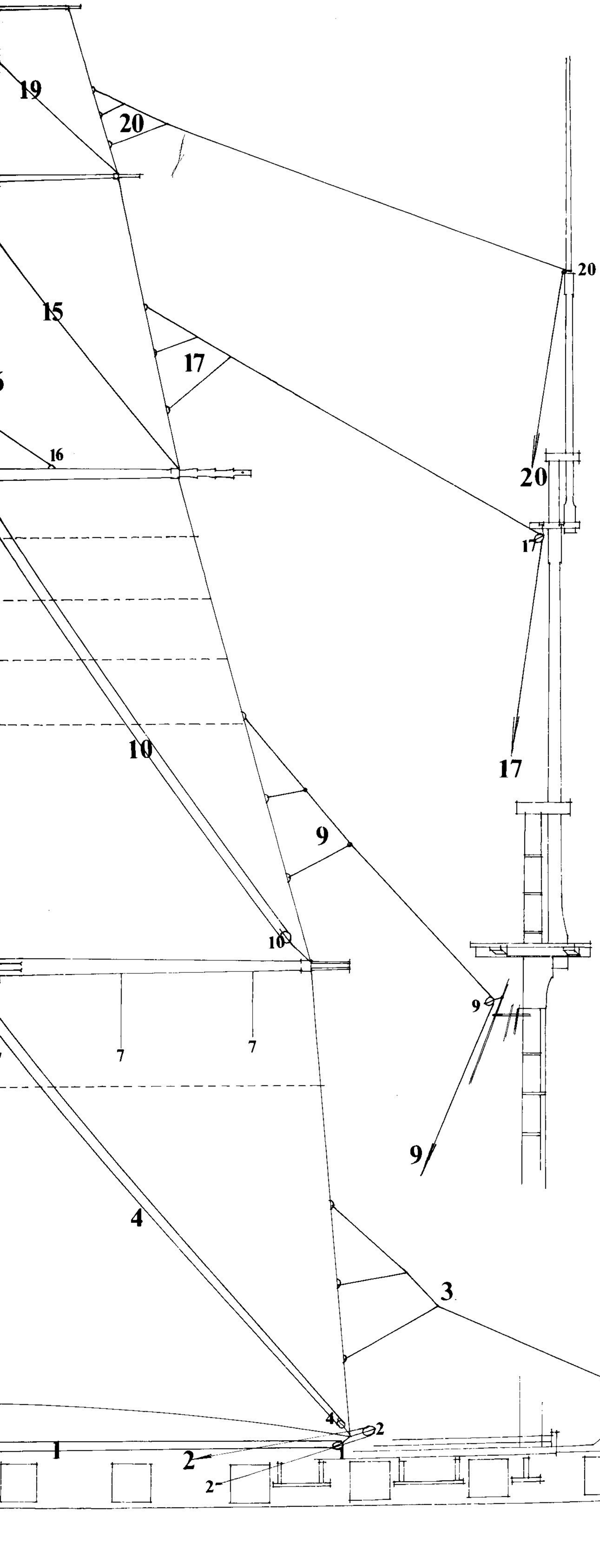
CORDAGES OU MANŒUVRES DES VOILES

Grand mât

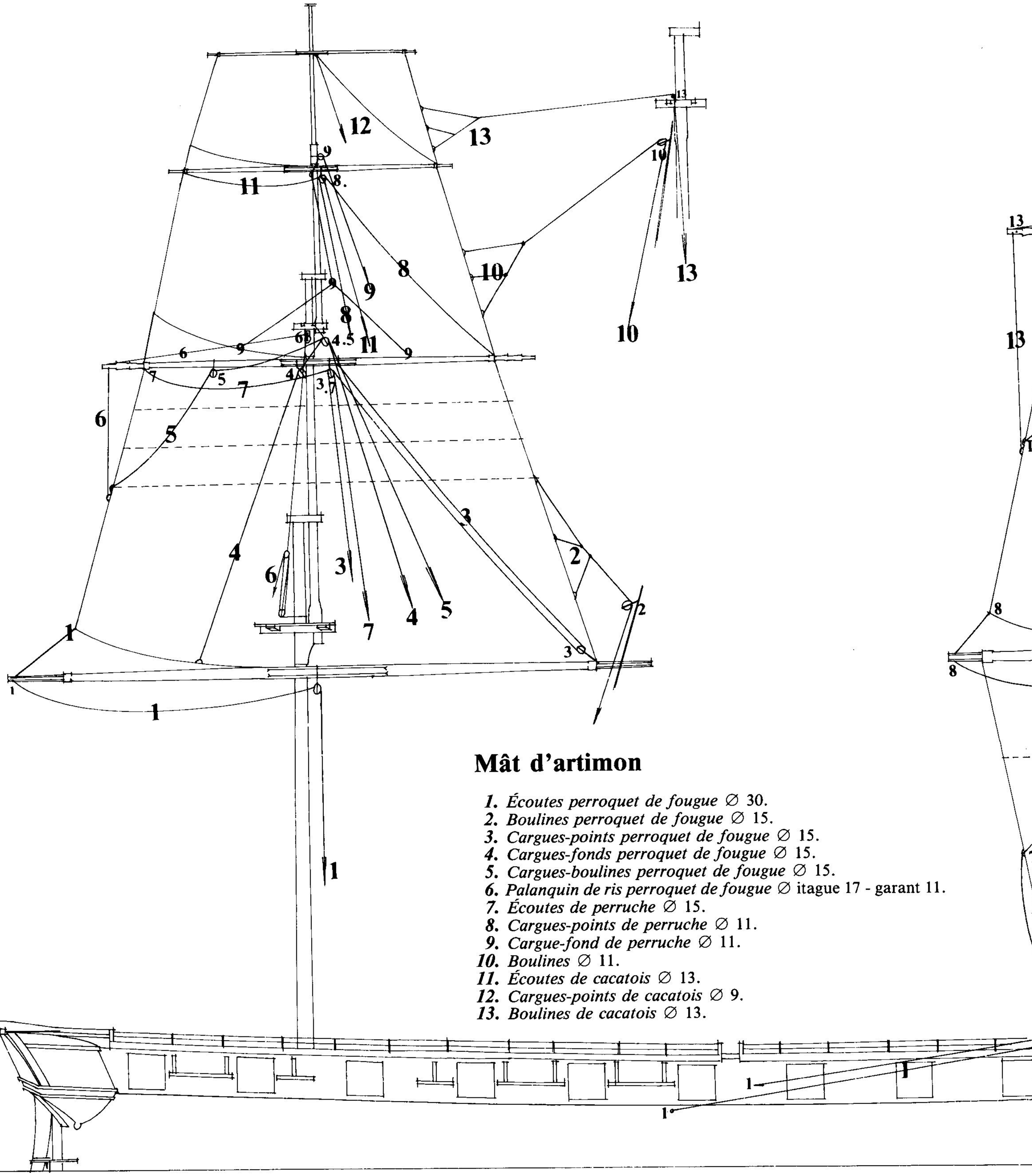
1. *Écoutes grande voile* ∅ 32.
2. *Amures grande voile* ∅ 30.
3. *Boulines grande voile* ∅ 22.
4. *Cargues-points grande voile* ∅ 17.
5. *Cargues-fonds grande voile* ∅ 17.
6. *Cargues-boulines grande voile* ∅ 17.
7. *Rabans de ferlage.*
8. *Écoutes de hunier* ∅ 40.
9. *Boulines de hunier* ∅ 2.
10. *Cargues-points de hunier* ∅ 19.
11. *Cargues-fonds de hunier* ∅ 19.
12. *Cargues-boulines de hunier* ∅ 19.
13. *Palanquin de ris de hunier* ∅ itagues 22, ∅ garants 15.
14. *Écoutes de perroquet* ∅ 19.
15. *Cargues-points de perroquet* ∅ 15.
16. *Cargue-fond de perroquet* ∅ 15.
17. *Boulines de perroquet* ∅ 15.
18. *Écoutes de cacatois* ∅ 15.
19. *Cargues de cacatois* ∅ 11.
20. *Boulines de cacatois* ∅ 15.




19
20
18
16
19
18
15.18
18
15
16
17
5
16
14
13
16
12
11
12
14
16
10.14
13
12
12
11
10
14
10
12
11
13
9
8
6
5.5
11
6
10
8
6
5
5
8
8
7
7
7
6
5
8
6
5
5
5
4
4
1
2
2
2
1
9
9
3

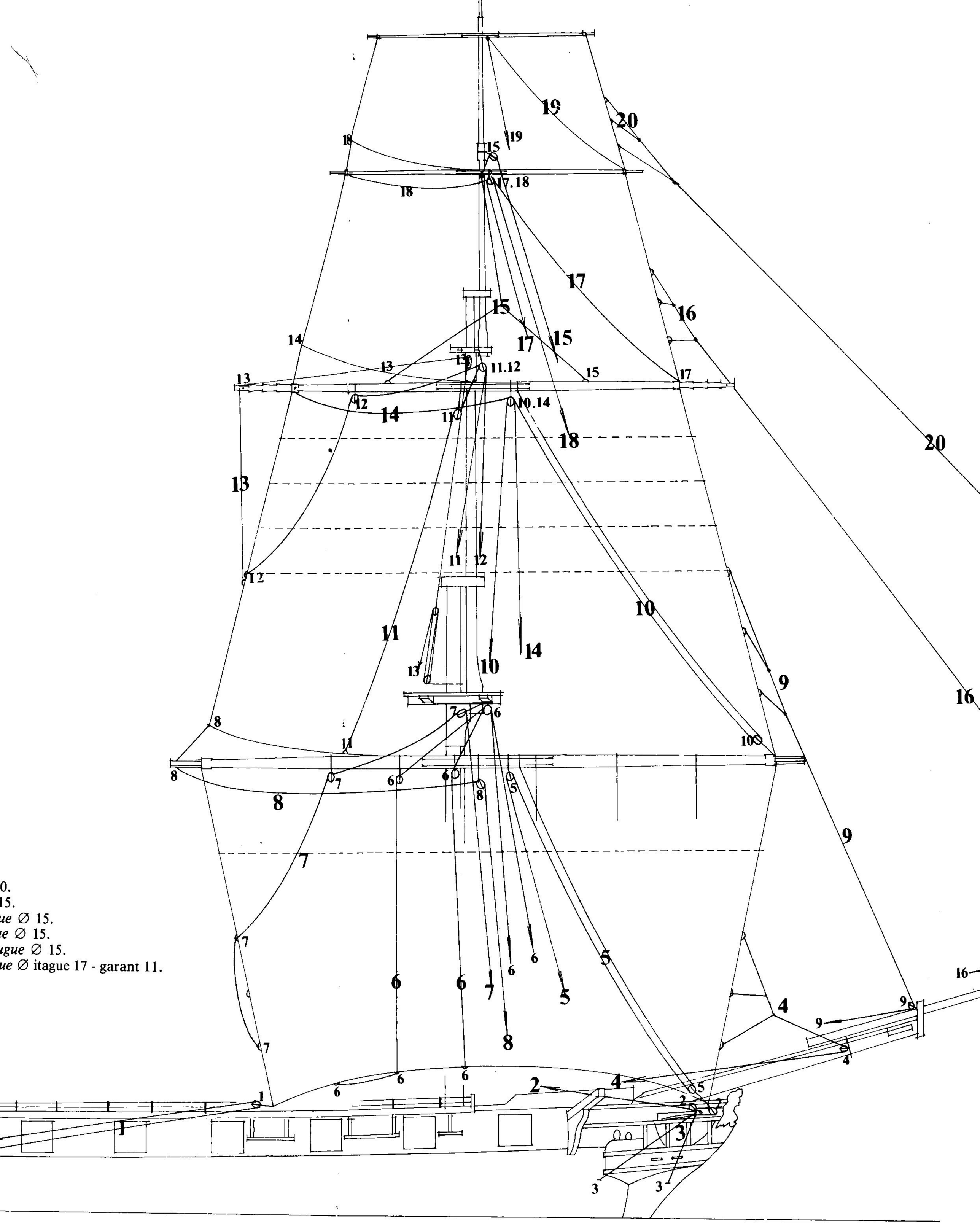

19
20
15
16
17
10
9
7
7
4
3
2
1
2
20
20
17
17
9
9

CORDAGES OU MANŒUVRES DES VOILES



Mât d'artimon

1. *Écoutes perroquet de fougue* ∅ 30.
2. *Boulines perroquet de fougue* ∅ 15.
3. *Cargues-points perroquet de fougue* ∅ 15.
4. *Cargues-fonds perroquet de fougue* ∅ 15.
5. *Cargues-boulines perroquet de fougue* ∅ 15.
6. *Palanquin de ris perroquet de fougue* ∅ itague 17 - garant 11.
7. *Écoutes de perruche* ∅ 15.
8. *Cargues-points de perruche* ∅ 11.
9. *Cargue-fond de perruche* ∅ 11.
10. *Boulines* ∅ 11.
11. *Écoutes de cacatois* ∅ 13.
12. *Cargues-points de cacatois* ∅ 9.
13. *Boulines de cacatois* ∅ 13.



0.
15.
ue ∅ 15.
ue ∅ 15.
igue ∅ 15.
ue ∅ itague 17 - garant 11.

Mât de misaine

1. *Écoute de misaine* ∅ 30.
2. *Amure de misaine* ∅ 23.
3. *Haubans de minot* ∅ 28.
4. *Boulines de misaine* ∅ 17.
5. *Cargues-points* ∅ 15.
6. *Cargues-fonds* ∅ 15.
7. *Cargues-boulines* ∅ 15.
8. *Écoutes hunier* ∅ 34.
9. *Boulines hunier* ∅ 19.
10. *Cargues-points hunier* ∅ 17.
11. *Cargues-fonds hunier* ∅ 17.
12. *Cargues-boulines hunier* ∅ 17.
13. *Palanquin de ris* ∅ itague 21 - garant 15.
14. *Écoutes de perroquet* ∅ 19.
15. *Cargue-fond perroquet* ∅ 15.
16. *Boulines de perroquet* ∅ 15.
17. *Cargues-points perroquet* ∅ 15.
18. *Écoutes de cacatois* ∅ 15.
19. *Cargues-points cacatois* ∅ 12.
20. *Boulines de cacatois* ∅ 15.

BONNETTES

Bonnettes basses. Chacune s'envergue à moitié par la ralingue de têtière, sur une petite vergue au milieu de laquelle on frappe une drisse. Cette drisse après avoir passé sur le rouet de l'extrémité du bout-dehors de la basse-vergue, traverse une poulie fixée au capelage du mât de hune, et, descendant ensuite dans une poulie de retour au pied de mât, se tourne sur un chevillot du collier.
La partie non enverguée de la ralingue de têtière est retenue par une autre drisse frappée au point intérieur de cette ralingue, et qui, après avoir passé successivement dans une poulie aiguilletée vers l'extrémité de la basse vergue et dans une autre poulie placée plus en dedans, vient s'amarrer comme la précédente.
La ralingue de fond de la bonnette de misaine est assujettie au moyen d'un arc-boutant ferré, ceci sur le modèle de la *Créole*, cet arc-boutant comporte un pivot articulé sur une latte en fer placée en avant du porte-haubans. Un cordage aiguilleté au milieu forme deux branches que l'on fixe en avant et en arrière. Un autre cordage, frappé au même point que les branches, passe dans une poulie aiguilletée au chouquet du mât de misaine et descendant sur le pont sert de balancine à l'arc-boutant.
Les extrémités de la ralingue du fond de la bonnette sont fixées par deux cordages, dont l'un appelé amure est frappé sur l'extrémité extérieure de cette ralingue, et, passant dans une poulie aiguilletée au bout de l'arc-boutant revient pardessus le plat-bord s'amarrer en dedans. L'autre cordage ou écoute, étant frappé par son milieu sur l'extrémité intérieure de la bordure, forme deux branches qui s'amarrent en dedans du bord, l'une en avant, l'autre en arrière de la bonnette.
L'absence d'arc-boutant ferré sur le modèle de la *Créole*, permet de supposer que la bonnette de grande voile s'établissait à l'aide d'un tangon, élément figurant dans la liste des pièces de mâture. Ce tangon fait saillie de manière à ce que l'on puisse y fixer les deux tiers de la ralingue de fond, il est retenu sur l'arrière par une patte d'oie, frappée aux extrémités du tangon, les branches se réunissent en une seule manœuvre traversant la muraille sur l'arrière en passant dans un clan.
Le tangon est immobilisé sur le pont par plusieurs tours de cordage.
Le cas échéant de fausses balancines peuvent soutenir l'extrémité du tangon et de l'arc-boutant.

Bonnettes de hunier. Elles s'enverguent par leur ralingue de têtière, sur une petite vergue, au milieu de laquelle on frappe une drisse. Chaque drisse passe dans une poulie fixée au bout de la vergue et successivement dans une autre poulie placée au chouquet du mât de hune, descend ensuite sur le pont pour y être amarrée.
Les ralingues de bordure sont étendues sur les bouts-dehors des vergues inférieures, au moyen d'une amure et d'une écoute. L'amure porte le point extérieur, passe dans un clan pratiqué à l'extrémité du bout-dehors, celles de bonnettes de grand hunier se rendent vers le couronnement, traversent un des clans et s'amarrent en dedans. Il en est de même pour les bonnettes du perroquet de fougue.
Les amures de bonnettes de petit hunier passant sur un clan, traversent la muraille en avant des haubans du grand mât et s'amarrent contre le bord.
Les écoutes se composent d'un cordage appliqué en double au point de la voile. L'une des branches passe dans une poulie frappée vers l'extrémité de la vergue du bas-mât, et se rend sur le pont ; l'autre se rend directement sur le pont sans l'intermédiaire d'une poulie.

Il peut s'ajouter aux bonnettes une espèce de hale-bas, qui sert à les amener sur leurs bouts-dehors et à les retenir comme carguées. Cette manœuvre après avoir fait dormant au bout extérieur de la vergue de bonnette, passe dans un ou deux margouillets frappés sur la ralingue d'en dehors de la voile et traversant une poulie aiguilletée au point d'amure de la banette se dirige et s'amarre soit dans la hune, soit sur le pont.

Bonnettes de perroquets. Leurs drisses présentent les mêmes dispositions que celles des bonnettes de hunier, mais ne descendent que dans les hunes.
Les amures après avoir passé dans le clan du bout-dehors, se dirigent dans les hunes, où elles sont amarrées.
Les écoutes sont commes les amures des cordages simples qui étant fixés aux points d'écoutes, descendent directement sur le pont ou dans les hunes, et servent en même temps de hale-bas.

VOILES D'ÉTAI

Pouillouse. Elle est tenue sur une draille fixée au ton du grand mât, et qui, après avoir passé dans une cosse aiguilletée au mât de misaine, un peu au-dessus du grand étai descend et se roidit sur le pont, à un piton placé au pied du mât.
Le point d'amure supérieur se fixe par un aiguilletage à l'estrope de la poulie où passe la draille, et le point inférieur sur le piton qui sert à la roidir.
La drisse est un cordage qui fait dormant d'un côté au ton du grand mât, et qui, passant successivement dans une poulie estropée au point de drisse de la voile, et dans une autre poulie aiguilletée au collet du grand étai, descend et s'amarre sur le pont à tribord du mât.
Tous les hale-bas des voiles d'étai sont frappés sur le point de drisse, et après avoir passé dans les anneaux de la ralingue d'envergure, ils se rendent dans une poulie aiguilletée au point supérieur d'amure, d'où ils se dirigent sur le pont.
L'écoute consiste en un palan croché au point d'écoute, et ensuite, par sa poulie inférieure, à une boucle placée sur la serre-gouttière en avant des grands haubans.

Grande voile d'étai. Elle est adaptée au faux étai du grand mât de hune qui lui sert de draille.
Le point supérieur d'amure est fixé par un aiguilletage sur le collier du faux étai et son point inférieur au mât de misaine.
La drisse est simple, passe à tribord dans une poulie aiguilletée au ton du grand mât de hune et descend du même côté dans une poulie de retour du pied du grand mât et s'amarre sur elle-même.
Les écoutes sont en double, à l'extrémité de chaque branche on estrope une poulie simple, dans laquelle passe un cordage plus mince faisant dormant contre le bord en avant des grands haubans, qui et s'amarre près du dormant.
La grand voile d'étai porte une cargue double fixée sur sa bordure un peu plus haut que l'écoute, les branches passent de chaque côté de la voile dans des poulies frappées au collier du faux étai et descendent sur le collier du mât de misaine.

Contre-voile d'étai. Elle se grée sur une draille capelée au moyen d'un grand œillet, au ton du mât de hune. Ce cordage, après avoir enfilé les anneaux de la têtière, se dirige dans une poulie fixée à un racage mobile ; passé au petit mât de hune et sur lequel est aiguilleté le point d'amure supérieur ; se dirigeant ensuite dans une poulie frappée aux barres de perroquet, la draille descend en arrière du mât de hune et se fixe à un palan croché dans la hune.

La drisse se dirige sur les barres de grand perroquet dans une poulie aiguilletée, à tribord au-dessous du capelage des haubans, elle descend du même côté pour s'amarrer au pied du grand mât.
L'amure consiste en un petit cordage, fixé en son milieu sur le point d'amure inférieur, forme deux branches qui passent chacune dans une cosse frappée sur le premier hauban, de chaque côté du petit mât de hune et s'amarrent dans la hune.
Les écoutes sont en double, les branches descendent sur le pont et s'amarrent à côté des écoutes de la grande voile d'étai.

Fausse voile d'étai. Sa draille est fixée par une extrémité au capelage du grand mât de perroquet, passe ensuite dans une poulie aiguilletée au chouquet du mât de petit perroquet et descend dans la hune de misaine.
La drisse passe dans une poulie aiguilletée à tribord du capelage du grand mât de perroquet et descend au pied du grand mât où elle s'amarre.
L'amure inférieure comporte deux branches passant chacune dans une cosse aiguilletée en-dessous du trelingage sur le premier hauban du petit mât de hune et descend dans la hune, où on l'amarre.
Les écoutes sont doubles, chaque branche passe de chaque côté de l'étai, et vient s'amarrer contre le bord, un peu en avant du grand mât.

Voile d'étai de perroquet. L'étai de grand perroquet lui sert de draille*.
La drisse passe dans une poulie aiguilletée au capelage supérieur du grand mât de perroquet, du côté opposé à celle de la drisse de la fausse voile d'étai, et descend sur le pont où elle s'amarre comme cette dernière.
L'amure inférieure passe dans une cosse aiguilletée au chouquet du petit mât de perroquet et s'amarre dans la hune.
Les écoutes sont comme celles de la fausse voile d'étai, les deux branches descendent et s'amarrent sur le pont.
Les points supérieurs d'amure sont fixés sur un collier mobile (anneau de bois ou cordage) pour les contre-voile d'étai, fausse voile d'étai et voile d'étai de perroquet.

Foc d'artimon. S'envergue sur une draille à demeure dont une extrémité se capelle au ton du mât d'artimon ; l'autre extrémité passe dans une cosse aiguilletée autour du grand mât et descend ensuite sur le pont, afin d'être fixée sur un piton en arrière du mât.
La drisse est en double, elle fait dormant à bâbord, au capelage des haubans d'artimon, passe dans la poulie de point de drisse, se dirige dans une autre poulie aiguilletée à tribord au capelage des mêmes haubans, descend le long du mât et se tourne à son collier.
L'écoute est double, consistant en un cordage plié sur lui-même à peu de distance de l'une de ses extrémités, forme ainsi un œillet, au moyen duquel on l'aiguillette au point d'écoute. Pour border la voile, on fait passer la branche longue dans une poulie aiguilletée à la muraille, vers l'avant des haubans d'artimon, puis la faisant revenir dans une cosse adaptée à l'extrémité de la branche courte on roidit et amarre par plusieurs demi-clefs sur les branches.
Les amures sont de simples cordages aiguilletés autour du grand mât. Le foc d'artimon étant installé au-dessous de l'étai, une cargue est nécessaire (pour carguer la voile, mais aussi pour la faire passer au-dessus de l'étai lors de virements de bord). Elle est fixée au point d'écoute, passe dans une poulie aiguilletée au collier de la draille et descendant sur le pont vient s'amarrer près du hale-bas au collier du grand mât.

Diablotin. Sa draille est constituée par le faux étai du mât de perroquet de fougue.
La drisse passe dans une poulie fixée à bâbord au ton du mât de perroquet de fougue, descend le long du mât d'artimon et s'amarre au collier de celui-ci.
L'écoute est à deux branches, que l'on amarre à la muraille un peu en avant des haubans d'artimon.
L'amure du point supérieur est aiguilletée sur le faux étai.
L'amure inférieure comporte deux branches passant de chaque côté en dessous du point d'amure, dans une cosse fixée au deuxième hauban du grand mât, et s'amarre sur le pont.

Voile d'étai de perruche. Sa draille est fixée sur la flèche du mât de perruche, passe dans une cosse estropée à un collier qui monte et descend à volonté le long du grand mât de hune. Cette draille après avoir remonté dans une poulie aiguilletée aux élongis de perroquet, descend sur la grande hune où elle s'amarre.
La drisse passe dans une poulie à tribord du capelage supérieur du mât de perruche, descend et s'amarre dans la hune d'artimon.
L'amure supérieure est fixée au collier, l'amure inférieure comporte deux branches passant chacune dans une cosse aiguilletée sur le dernier hauban du grand mât de hune, et descendant dans la hune où on les amarre.
Les écoutes sont à deux branches s'amarrant dans la hune d'artimon.

Voir planche p. 152-153

FOCS

Petit foc. S'adapte sur le faux étai du petit mât de hune.
Sa drisse est simple, elle se dirige à bâbord dans une galoche, placée au-dessous du capelage des haubans du petit mât de hune, descend sur le pont un peu en arrière des haubans de misaine, passe sur une poulie de retour aiguilletée sur la serre-gouttière.
Les écoutes sont à deux branches qui se dirigent chacune de leur côté dans un réa du plat-bord et s'amarrent à un chevillot.
L'amure est aiguilletée sur le faux étai au ras du beaupré.
Le hale-bas après avoir passé dans les bagues fixées sur la ralingue d'envergure et dans une poulie aiguilletée au point d'amure prolonge le beaupré et vient s'amarrer au fronteau avant.

Grand foc. Sa draille fait dormant sur un rocambeau qui monte ou descend le long du bout-dehors. L'autre extrémité de la draille passe dans une galoche aiguilletée au petit mât de hune au-dessous du capelage des haubans et descend sur le pont.
L'amure du rocambeau sert à déplacer celui-ci, elle passe dans le clan du bout-dehors, afin d'aboutir ensuite à un palan croché sur l'étrave près du beaupré. Le point d'amure du foc est fixé sur le rocambeau.
La drisse est en double, elle fait dormant à bâbord au ton du petit mât de hune, passe dans une poulie crochée au point de drisse et dans une galoche aiguilletée à tribord du mât de hune au-dessus du capelage. Elle se dirige de là vers une poulie de retour vers l'arrière des haubans de misaine et s'amarre à un taquet.

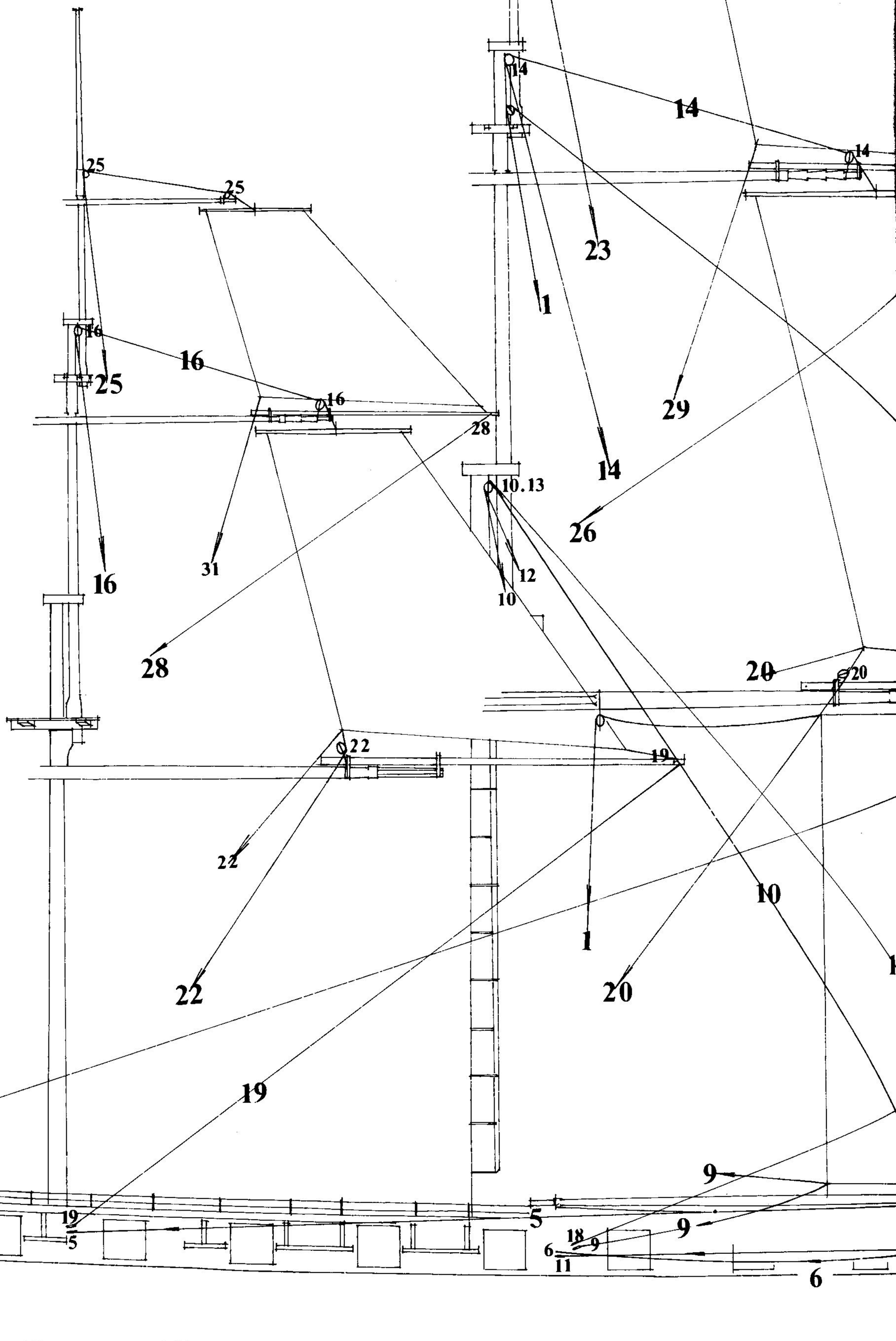
Voir suite page suivante

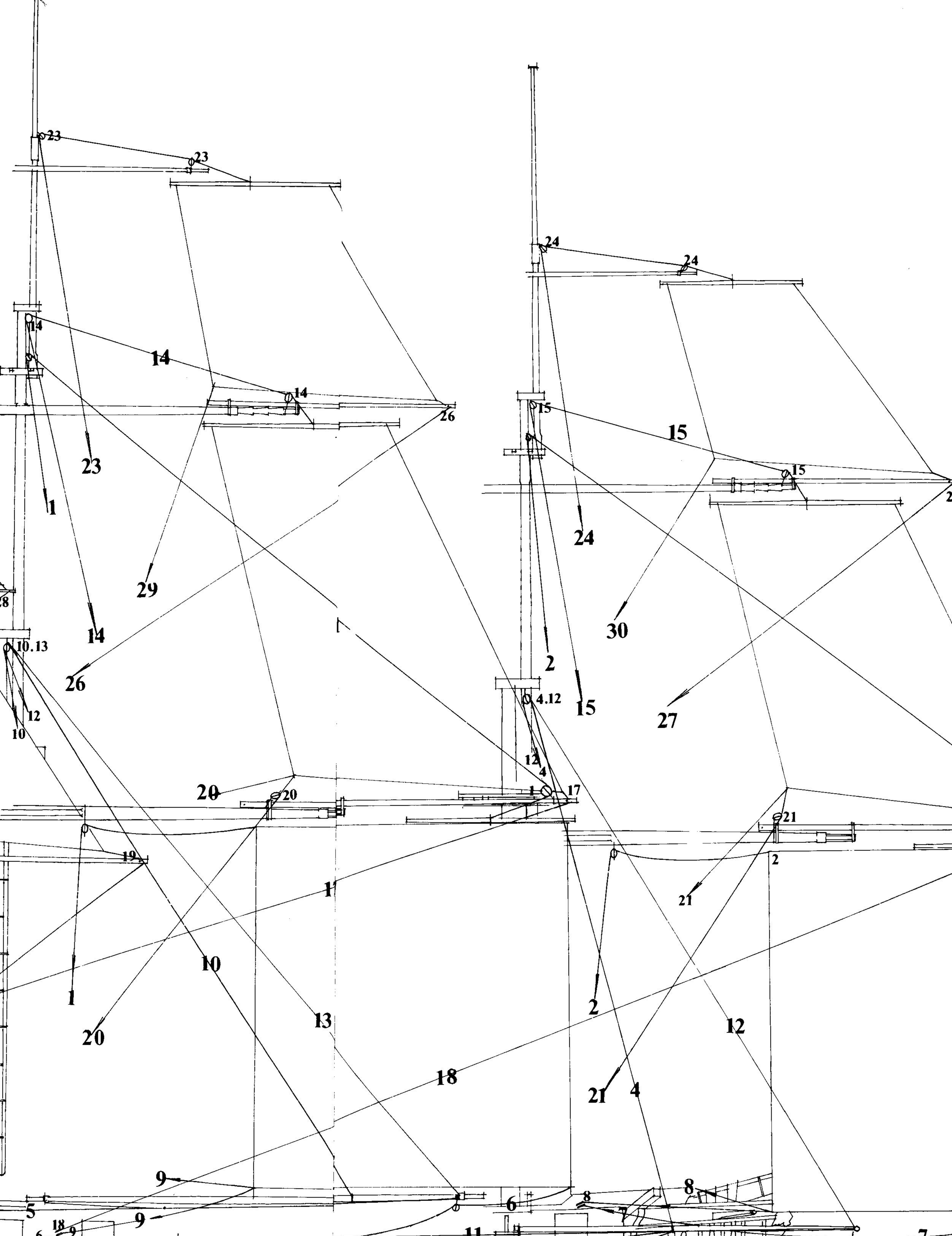
* La draille peut être indépendante de l'étai, dans ce cas elle se fixe au capelage du grand mât de perroquet, descend dans la hune de misaine en passant dans une poulie aiguilletée à un collier mobile adapté au petit mât de perroquet et dans une autre poulie au capelage de ce mât.

Focs (suite)

Le hale-bas s'amarre au fronteau avant après avoir passé dans une poulie aiguilletée au rocambeau.
Les écoutes sont à pendeurs et font dormant en arrière des bossoirs, et après être passées dans un réa du plat-bord s'amarrent comme les écoutes du petit foc.

Faux foc. Ne comporte pas de draille, son point d'amure est fixé sur un rocambeau entre le petit et le grand foc.
La drisse passe dans une poulie aiguilletée au capelage du petit mât de hune et descend sur le pont.
Les écoutes sont comme celles du petit foc.




23
23
14
14
14
26
23
1
29
28
14
10.13
26
12
10
20
20
19
1
10
1
20
13
18
9
9
6
11
6
3
11
6
5
2
4.12
15
27
12
4
1
17
21
2
21
2
12
21
4
8
8
7
7
7

Bonnettes

1. *Drisses bonnette grande voile* ∅ 22 - 17.
2. *Drisses bonnette misaine* ∅ 22 - 17.
3. *Bras arc-boutant ferré bonnette misaine* ∅ 19.
4. *Balancine arc-boutant bonnette misaine* ∅ 22.
5. *Patte d'oie tangon bonnette grande voile* ∅ 19.
6. *Amure tangon bonnette grande voile* ∅ 19.
7. *Amure bonnette misaine* ∅ 19.
8. *Écoute bonnette misaine* ∅ 19.
9. *Écoute bonnette grande voile* ∅ 19.
10. *Balancine tangon* ∅ 22.
11. *Bras d'arc-boutant* ∅ 22.
12. *Fausse balancine arc-boutant* ∅ 22.
13. *Fausse balancine tangon* ∅ 22.
14. *Drisse bonnette grand hunier* ∅ 22.
15. *Drisse bonnette petit hunier* ∅ 19.
16. *Drisse bonnette perroquet de fougue* ∅ 17.
17. *Amure bonnette grand hunier* ∅ 19.
18. *Amure bonnette petit hunier* ∅ 19.
19. *Amure bonnette perroquet de fougue* ∅ 17.
20. *Écoutes bonnette grand hunier* ∅ 19.
21. *Écoutes bonnette petit hunier* ∅ 19.
22. *Écoutes bonnette perroquet de fougue* ∅ 17.
23. *Drisse grand perroquet* ∅ 19.
24. *Drisse petit perroquet* ∅ 19.
25. *Drisse perruche* ∅ 17.
26. *Amure grand perroquet* ∅ 19.
27. *Amure petit perroquet* ∅ 19.
28. *Amure perruche* ∅ 17.
29. *Écoute grand perroquet* ∅ 19.
30. *Écoute petit perroquet* ∅ 19.
31. *Écoute perruche* ∅ 17.

Clinfoc. Sa draille est fixée sous le capelage du petit mât de perroquet, passe dans un rocambeau qui court sur bâton de clinfoc, puis dans un clan à l'extrémité du bâton prolonge le beaupré et s'amarre au fronteau avant.
Le point d'amure du clinfoc est fixé sur le rocambeau, ramené au moyen d'un hale-à-bord.
La drisse passe dans une cosse sous le capelage du petit mât de perroquet et descend sur le pont où elle s'amarre près de celle du grand foc.
L'écoute est à deux branches se rendant à l'avant ; le hale-bas est passé comme celui des autres focs.

Tourmentin. Le faux étai de misaine lui sert de draille.
La drisse est simple et se dirige à bâbord dans une poulie placée sous la hune de misaine, elle descend ensuite sur le pont un peu en arrière des haubans, passe sur une poulie de retour de la serre-gouttière et se tourne sur un chevillot.
Les écoutes sont à deux branches, elles passent sur des poulies de retour aiguilletées contre le bord et se tournent à des taquets placés à proximité.
Le hale-bas présente les mêmes dispositions que pour les autres focs.

★
★ ★

BRIGANTINE

Le point d'amure se fixe du côté du vent par un palan croché à la cosse du point d'amure et à une boucle fixée sur le pont, un peu en avant du mât d'artimon.
Le point d'écoute se borde à l'extrémité du gui, au moyen d'un cordage frappé sur cette extrémité ; passant ensuite dans une poulie crochée au point de la voile, et dans un clan pratiqué au bout du gui, puis s'amarre à un taquet cloué sur celui-ci.
L'on fait courir la têtière de la brigantine sur une draille qui, étant fixée à l'extrémité supérieure de la corne, passe dans une poulie aiguilletée sous la fourche de cette vergue et descend ensuite au pied du mât où on la roidit. En variante la brigantine peut être simplement enverguée.
La partie supérieure de la ralingue de chute d'avant tient au mât par des cercles de bois. La partie inférieure de la ralingue se lace au mât afin que l'on puisse carguer la partie basse de la brigantine. La cargue frappée sur le point d'amure monte vers la fourche et passe dans une poulie qui y est aiguilletée, revient au point d'amure pour s'y amarrer en laissant une ou deux brasses (1,62 - 3,24 m) de mou.
Les cargues pour la chute arrière de la brigantine sont fixées par leur milieu à des herseaux placés à égale distance sur la ralingue de chute et forment deux branches passant, de l'un et l'autre côté de la voile, dans des poulies correspondantes fixées sur la vergue. Les branches du même côté se dirigent sur la corne, passent ensuite dans une poulie à trois rouets fixée près de la fourche et descendent ensuite jusqu'au pied du mât où on les amarre à des chevillots.

Flèche en cul. Sa drisse passe dans une cosse au capelage du mât de perruche et descend s'amarrer sur la hune d'artimon.
L'écoute double part de la hune d'artimon, passe dans une poulie frappée à l'extrémité du pic, s'aiguillette au point de la flèche et revient à la hune d'artimon.
L'amure est fixé sur la hune d'artimon.

Bonnette de brigantine. La drisse fixée sur le milieu de la petite vergue de cette voile, passe dans une cosse à l'extrémité du pic et va s'amarrer au couronnement.
L'écoute fait dormant au point extérieur, passe dans une poulie aiguilletée à l'extrémité du bout-dehors et va se tourner sur le taquet à corne du gui.
L'amure va se tourner directement sur le taquet à corne précédent.

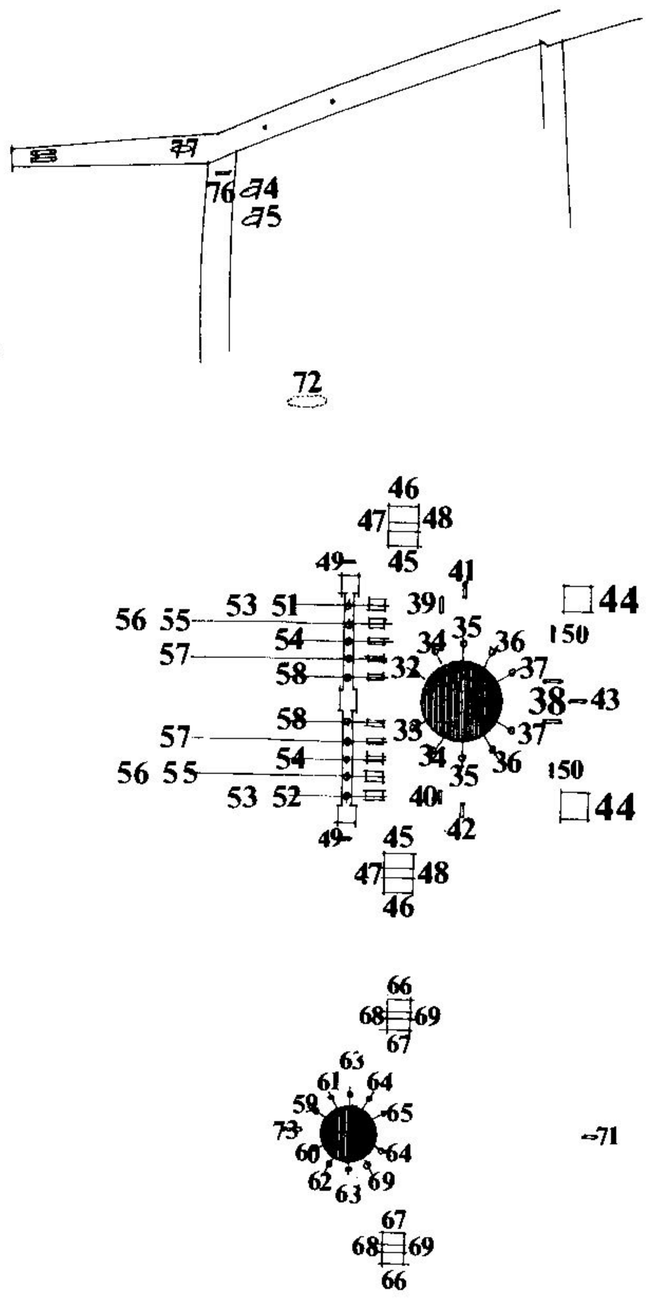
Bonnette de sous-gui. L'écoute se tourne sur un taquet placé à bâbord ou tribord suivant l'amure.
L'amure intérieure se tourne sur un taquet près du couronnement.
L'amure extérieure ou drisse passe dans une cosse à l'extrémité du bout-dehors et se termine à un des taquets du gui.

(voir planche pages 152-153).

ABOUTISSEMENT MANŒUVRES PONT

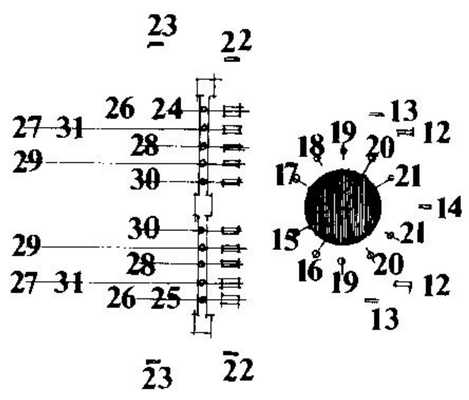
Pied mât d'artimon
Collier - seps - boucles - taquets

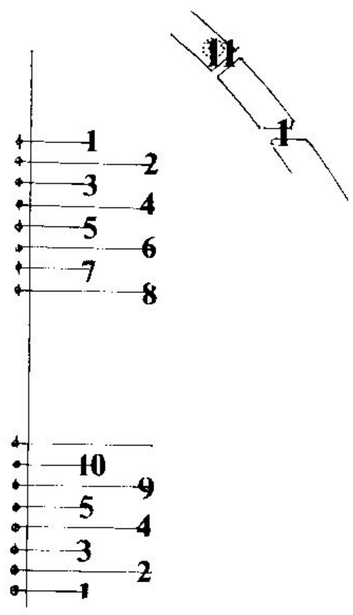
59. *Drisse diablotin B.*
60. *Drisse foc d'artimon T.*
61. *Drisses brigantine.*
62. *Drisses bonnettes perroquet de fougue.*
63. *Bras grand perroquet.*
64. *Bras grand hunier.*
65. *Cargues brigantine.*
66. *Écoutes perroquet de fougue.*
67. *Écoutes perruche.*
68. *Palanquin de ris.*
69. *Drisse perruche B.*
70. *Boucles palans balancine de gui.*
71. *Boucle palan d'amure brigantine.*
72. *Taquet écoute brigantine (sur gui).*
73. *Boucle draille têtière brigantine.*
74. *Taquet drisse bonnette brigantine.*
75. *Taquet écoute bonnette de sous-gui.*
76. *Poulie écoute et retenue de gui (œillet).*
77. *Taquet palan yole.*



Fronteau gaillard

1. *Bouline grande voile.*
2. *Bouline misaine.*
3. *Bouline petit perroquet.*
4. *Bouline petit hunier.*
5. *Bouline petit cacatois.*
6. *Hale-bas petit-foc.*
7. *Hale-bas grand foc.*
8. *Draille clinfoc.*
9. *Hale-bas clinfoc.*
10. *Hale-bas tourmentin.*
11. *Galoche.*





Pied mât de misaine
Collier et boucles

12. *Boucles écoutes petit hunier.*
13. *Boucles drisses bonnettes petit hunier.*
14. *Boucle draille grand foc.*
15. *Hale-bas pouillouse T.*
16. *Hale-bas grande voile d'étai T.*
17. *Hale-bas contre-voile d'étai B.*
18. *Cargue grande voile d'étai.*
19. *Cargue-fond petit hunier.*
20. *Cargue-bouline misaine.*
21. *Cargue-fond misaine.*
22. *Boucles écoutes bonnettes misaine.*
23. *Boucles écoutes bonnettes petit hunier.*

Pied grand mât
70 **Collier - bittons - seps - boucles**

32. *Hale-bas et cargue foc d'artimon B.*
33. *Hale-bas diablotin T.*
34. *Cargues-fonds grand hunier.*
35. *Cargues-boulines grand hunier.*
36. *Cargues-fonds grande voile.*
37. *Cargues-boulines grande voile.*
38. *Boucles étai d'artimon.*
39. *Boucle drisse pouillouse B.*
40. *Boucle drisse grande voile d'étai T.*
41. *Boucle drisse contre-voile d'étai B.*
42. *Boucle drisse fausse voile d'étai T.*
43. *Boucle drisse voile d'étai de perroquet.*
44. *Écoutes grand hunier.*
45. *Bras misaine.*
46. *Bras petit hunier.*
47. *Bras vergue sèche.*
48. *Bras petit perroquet.*
49. *Boucles drisses bonnettes grande voile.*
50. *Boucles écoutes bonnettes grand hunier.*

Râtelier

24. *Drisse petit perroquet B.*
25. *Drisse petit cacatois T.*
26. *Palanquin de ris petit hunier.*
27. *Cargues-boulines petit hunier.*
28. *Boulines grand perroquet.*
29. *Boulines grand hunier.*
30. *Drosses vergue misaine.*
31. *Cargues-points misaine.*

Râtelier

51. *Drisse grand perroquet B.*
52. *Drisse grand cacatois T.*
53. *Palanquins de ris.*
54. *Bras perruche.*
55. *Boulines perruche.*
56. *Bras perroquet de fougue.*
57. *Boulines perroquet de fougue.*
58. *Drosses grande vergue.*

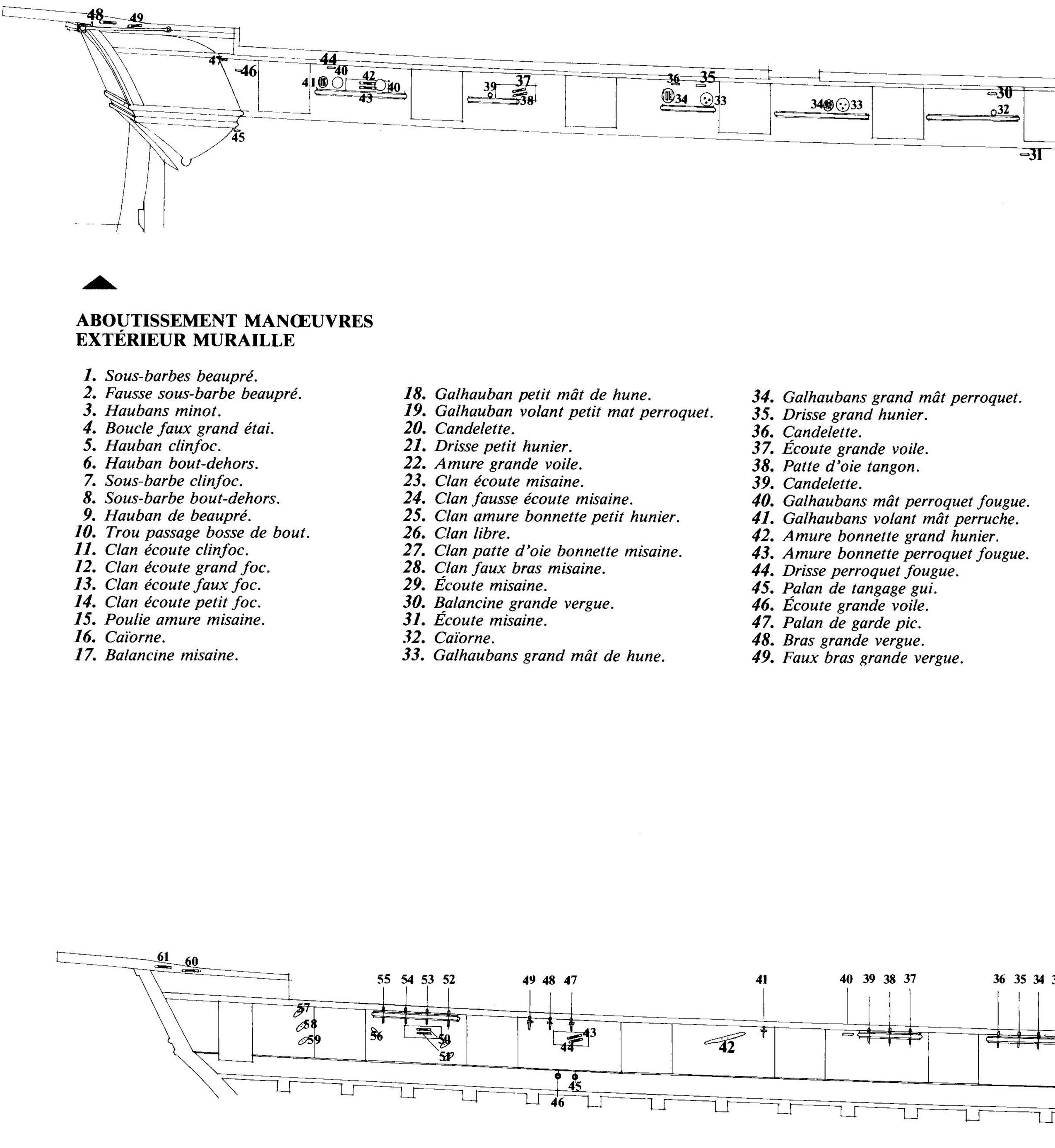
Hune misaine

Faux étai grand mât de hune
Étai mât grand perroquet
Étai flèche mât grand perroquet
Balancines vergues petit perroquet
Balancines vergues petit cacatois
Bras vergues grand cacatois
Écoutes petit cacatois
Cargues petit cacatois
Boulines grand cacatois
Drisses bonnettes petit perroquet
Draille contre voile d'étai
Draille fausse voile d'étai

Faux étai mât perroquet fougue
Étai mât perruche
Étai flèche mât perruche
Écoutes grand cacatois
Cargues grand cacatois
Boulines cacatois artimon
Drisses bonnettes grand perroquet
Drisses voile d'étai perruche

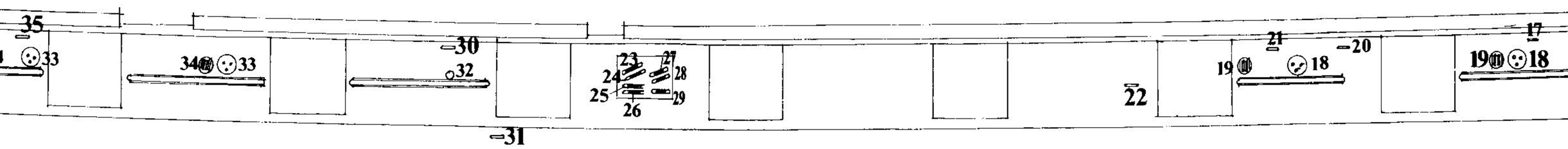
Hune artimon

Écoutes cacatois artimon
Cargues cacatois artimon
Drisses bonnettes perroquet fougue
Drisses flèche en cul



ABOUTISSEMENT MANŒUVRES EXTÉRIEUR MURAILLE

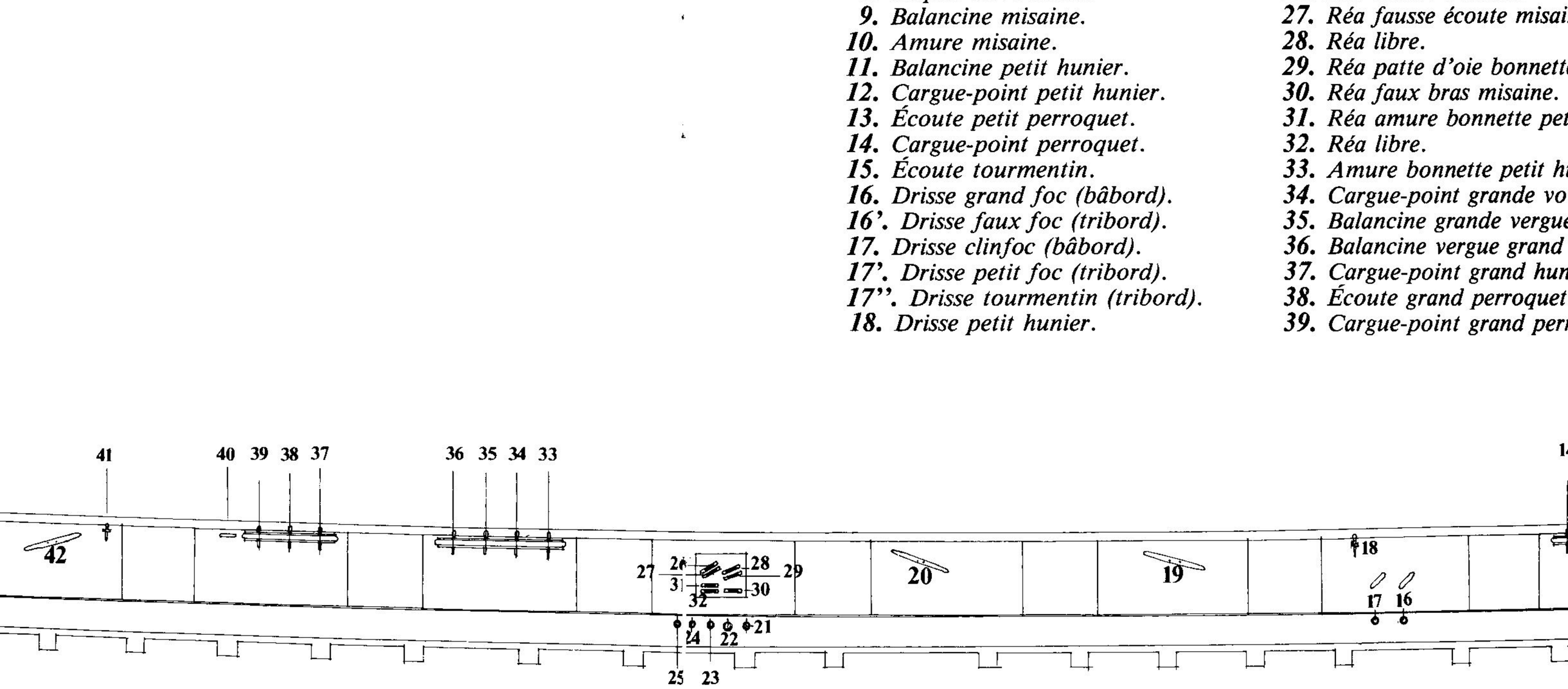
1. *Sous-barbes beaupré.*
2. *Fausse sous-barbe beaupré.*
3. *Haubans minot.*
4. *Boucle faux grand étai.*
5. *Hauban clinfoc.*
6. *Hauban bout-dehors.*
7. *Sous-barbe clinfoc.*
8. *Sous-barbe bout-dehors.*
9. *Hauban de beaupré.*
10. *Trou passage bosse de bout.*
11. *Clan écoute clinfoc.*
12. *Clan écoute grand foc.*
13. *Clan écoute faux foc.*
14. *Clan écoute petit foc.*
15. *Poulie amure misaine.*
16. *Caïorne.*
17. *Balancine misaine.*
18. *Galhauban petit mât de hune.*
19. *Galhauban volant petit mat perroquet.*
20. *Candelette.*
21. *Drisse petit hunier.*
22. *Amure grande voile.*
23. *Clan écoute misaine.*
24. *Clan fausse écoute misaine.*
25. *Clan amure bonnette petit hunier.*
26. *Clan libre.*
27. *Clan patte d'oie bonnette misaine.*
28. *Clan faux bras misaine.*
29. *Écoute misaine.*
30. *Balancine grande vergue.*
31. *Écoute misaine.*
32. *Caïorne.*
33. *Galhaubans grand mât de hune.*
34. *Galhaubans grand mât perroquet.*
35. *Drisse grand hunier.*
36. *Candelette.*
37. *Écoute grande voile.*
38. *Patte d'oie tangon.*
39. *Candelette.*
40. *Galhaubans mât perroquet fougue.*
41. *Galhaubans volant mât perruche.*
42. *Amure bonnette grand hunier.*
43. *Amure bonnette perroquet fougue.*
44. *Drisse perroquet fougue.*
45. *Palan de tangage gui.*
46. *Écoute grande voile.*
47. *Palan de garde pic.*
48. *Bras grande vergue.*
49. *Faux bras grande vergue.*

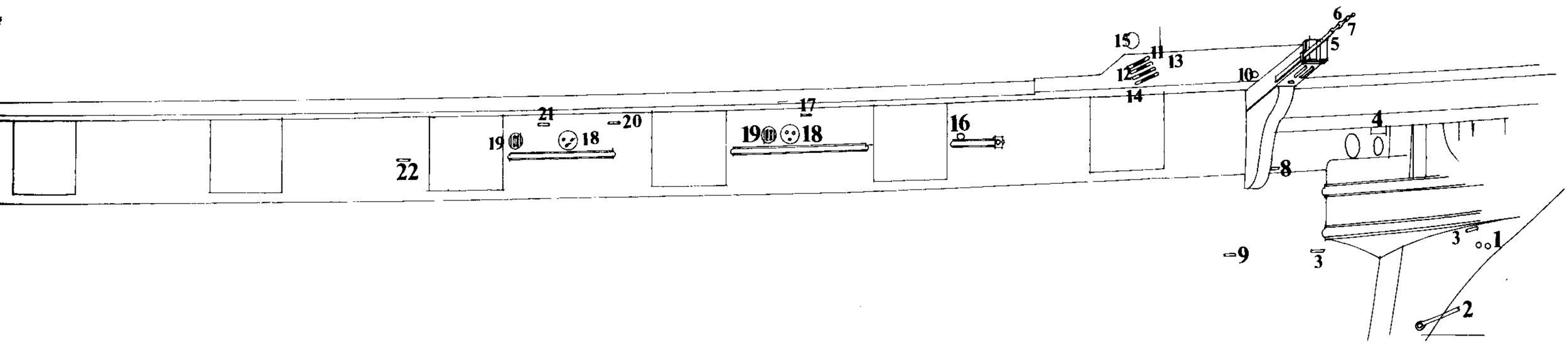


34. *Galhaubans grand mât perroquet.*
35. *Drisse grand hunier.*
36. *Candelette.*
37. *Écoute grande voile.*
38. *Patte d'oie tangon.*
39. *Candelette.*
40. *Galhaubans mât perroquet fougue.*
41. *Galhaubans volant mât perruche.*
42. *Amure bonnette grand hunier.*
43. *Amure bonnette perroquet fougue.*
44. *Drisse perroquet fougue.*
45. *Palan de tangage gui.*
46. *Écoute grande voile.*
47. *Palan de garde pic.*
48. *Bras grande vergue.*
49. *Faux bras grande vergue.*

ABOUTISSEMENT MANŒUVRES INTÉRIEUR MURAILLE

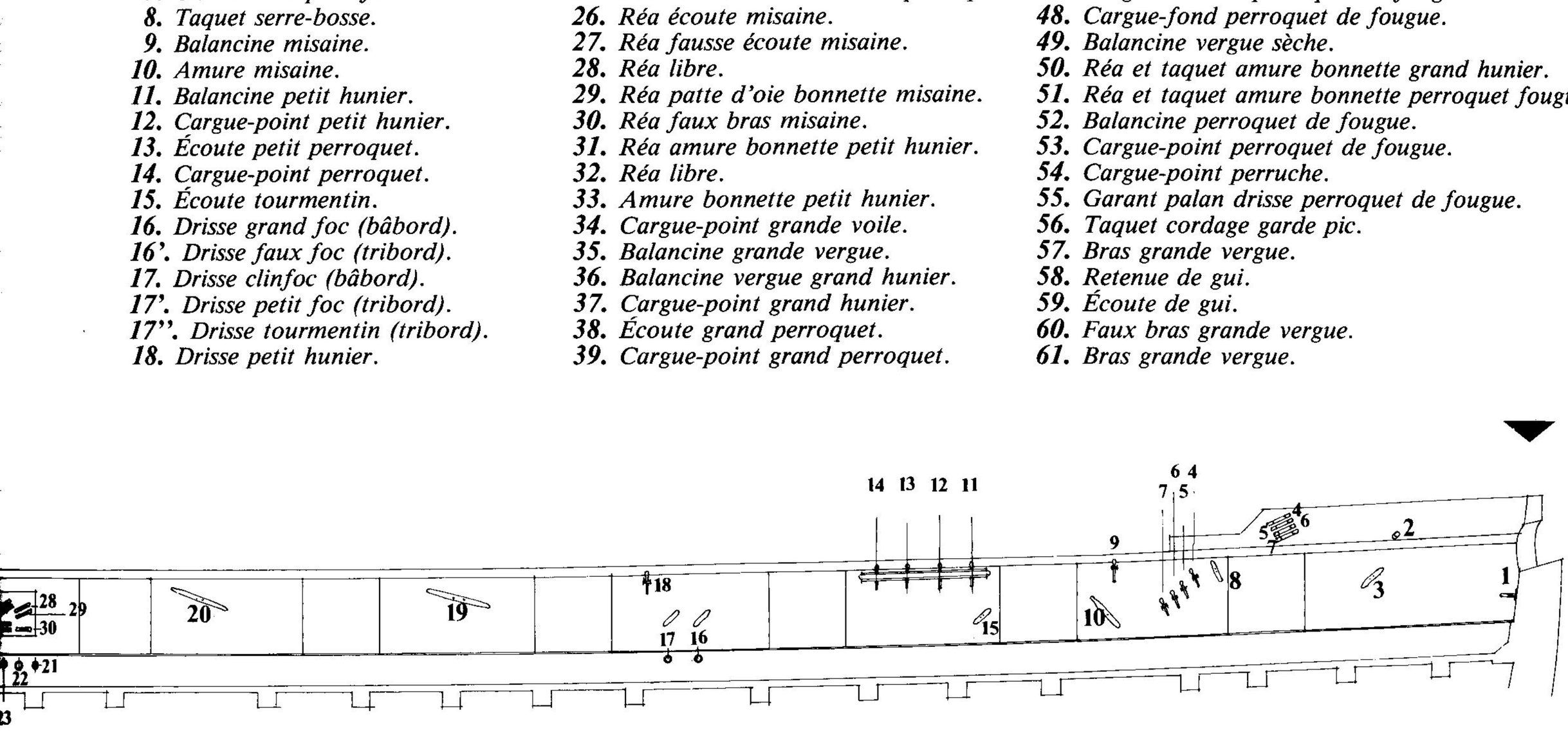
1. *Boucle grand étai.*
2. *Passage bosse de bout.*
3. *Taquet bosse de bout.*
4. *Clan écoute clinfoc et chevillot.*
5. *Clan écoute grand foc et chevillot.*
6. *Clan écoute faux foc et chevillot.*
7. *Clan écoute petit foc et chevillot.*
8. *Taquet serre-bosse.*
9. *Balancine misaine.*
10. *Amure misaine.*
11. *Balancine petit hunier.*
12. *Cargue-point petit hunier.*
13. *Écoute petit perroquet.*
14. *Cargue-point perroquet.*
15. *Écoute tourmentin.*
16. *Drisse grand foc (bâbord).*
16'. *Drisse faux foc (tribord).*
17. *Drisse clinfoc (bâbord).*
17'. *Drisse petit foc (tribord).*
17''. *Drisse tourmentin (tribord).*
18. *Drisse petit hunier.*
19. *Amure grande voile.*
20. *Écoute misaine.*
21. *Boucle écoute pouillous*
22. *Boucle écoute grande vo*
23. *Boucle écoute fausse vo*
24. *Boucle écoute contre-vo*
25. *Boucle écoute voile d'ét*
26. *Réa écoute misaine.*
27. *Réa fausse écoute misai*
28. *Réa libre.*
29. *Réa patte d'oie bonnett*
30. *Réa faux bras misaine.*
31. *Réa amure bonnette pet*
32. *Réa libre.*
33. *Amure bonnette petit h*
34. *Cargue-point grande vo*
35. *Balancine grande vergue*
36. *Balancine vergue grand*
37. *Cargue-point grand hun*
38. *Écoute grand perroquet*
39. *Cargue-point grand per*





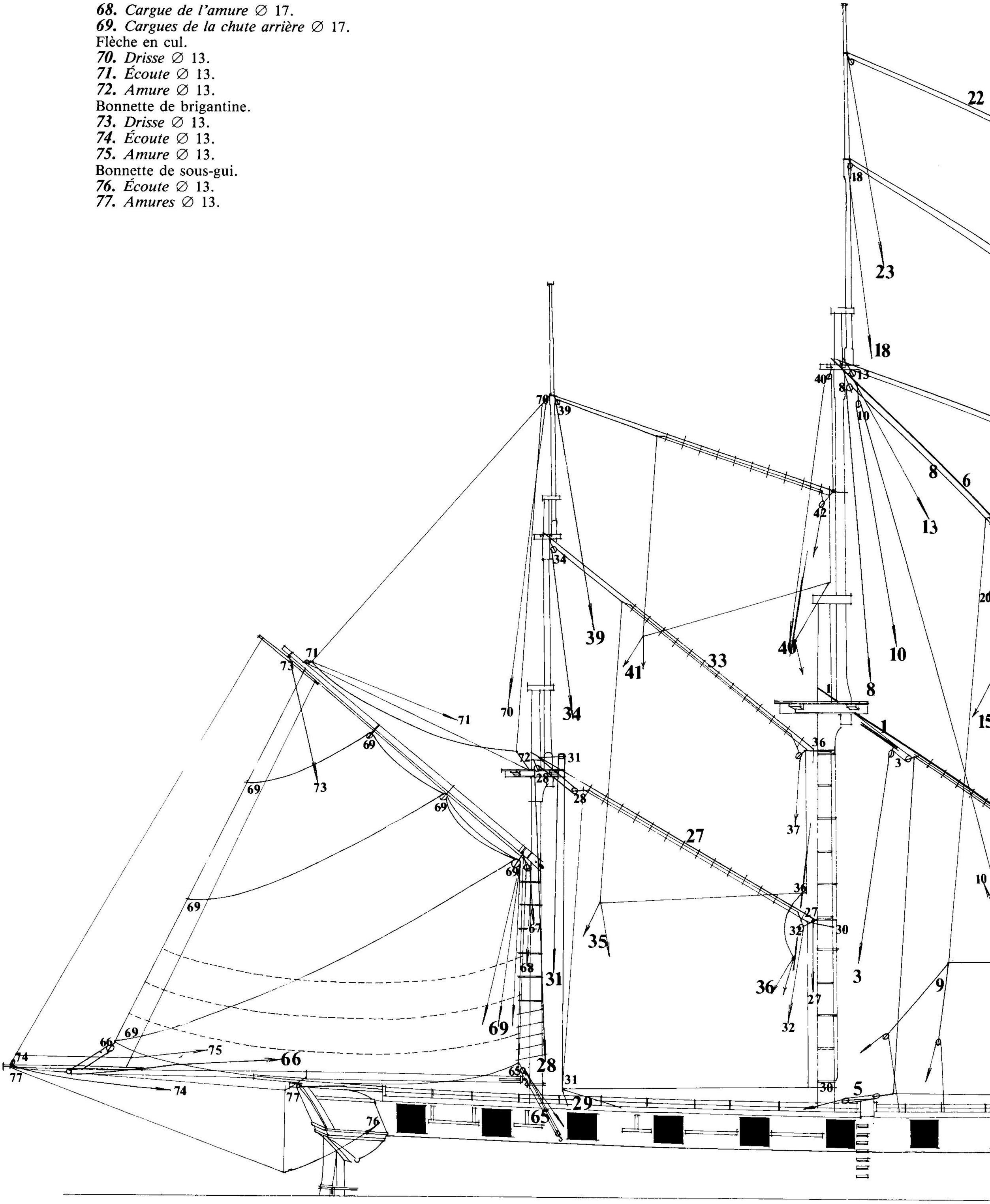
ABOUTISSEMENT MANŒUVRES INTÉRIEUR MURAILLE

1. Boucle grand étai.
2. Passage bosse de bout.
3. Taquet bosse de bout.
4. Clan écoute clinfoc et chevillot.
5. Clan écoute grand foc et chevillot.
6. Clan écoute faux foc et chevillot.
7. Clan écoute petit foc et chevillot.
8. Taquet serre-bosse.
9. Balancine misaine.
10. Amure misaine.
11. Balancine petit hunier.
12. Cargue-point petit hunier.
13. Écoute petit perroquet.
14. Cargue-point perroquet.
15. Écoute tourmentin.
16. Drisse grand foc (bâbord).
16'. Drisse faux foc (tribord).
17. Drisse clinfoc (bâbord).
17'. Drisse petit foc (tribord).
17''. Drisse tourmentin (tribord).
18. Drisse petit hunier.
19. Amure grande voile.
20. Écoute misaine.
21. Boucle écoute pouillouse.
22. Boucle écoute grande voile d'étai.
23. Boucle écoute fausse voile d'étai.
24. Boucle écoute contre-voile d'étai.
25. Boucle écoute voile d'étai perroquet.
26. Réa écoute misaine.
27. Réa fausse écoute misaine.
28. Réa libre.
29. Réa patte d'oie bonnette misaine.
30. Réa faux bras misaine.
31. Réa amure bonnette petit hunier.
32. Réa libre.
33. Amure bonnette petit hunier.
34. Cargue-point grande voile.
35. Balancine grande vergue.
36. Balancine vergue grand hunier.
37. Cargue-point grand hunier.
38. Écoute grand perroquet.
39. Cargue-point grand perroquet.
40. Main de fer pour ancre.
41. Garant palan drisse grand hunier.
42. Écoute grande voile.
43. Réa écoute grande voile.
44. Réa patte d'oie tangon.
45. Boucle écoute foc d'artimon.
46. Boucle écoute foc diablotin.
47. Cargue-bouline perroquet de fougue.
48. Cargue-fond perroquet de fougue.
49. Balancine vergue sèche.
50. Réa et taquet amure bonnette grand hunier.
51. Réa et taquet amure bonnette perroquet fougue.
52. Balancine perroquet de fougue.
53. Cargue-point perroquet de fougue.
54. Cargue-point perruche.
55. Garant palan drisse perroquet de fougue.
56. Taquet cordage garde pic.
57. Bras grande vergue.
58. Retenue de gui.
59. Écoute de gui.
60. Faux bras grande vergue.
61. Bras grande vergue.



Brigantine

65. *Amure (garant* ∅ 15).
66. *Écoute* ∅ 26.
67. *Draille de têtière* ∅ 30.
68. *Cargue de l'amure* ∅ 17.
69. *Cargues de la chute arrière* ∅ 17.
Flèche en cul.
70. *Drisse* ∅ 13.
71. *Écoute* ∅ 13.
72. *Amure* ∅ 13.
Bonnette de brigantine.
73. *Drisse* ∅ 13.
74. *Écoute* ∅ 13.
75. *Amure* ∅ 13.
Bonnette de sous-gui.
76. *Écoute* ∅ 13.
77. *Amures* ∅ 13.



Focs

43. *Faux étai petit mât de hune.*
44. *Drisse petit foc* ∅ 17.
45. *Écoutes petit foc* ∅ 22.
46. *Amure petit foc* ∅ 17.
47. *Hale-bas petit foc* ∅ 15.
48. *Draille grand foc* ∅ 30.
49. *Amure rocambeau* ∅ 17.
50. *Drisse grand foc* ∅ 19.
51. *Hale-bas grand foc* ∅ 15.
52. *Écoutes grand foc* ∅ 22.
53. *Draille de clinfoc* ∅ 26.
54. *Hale-à-bord rocambeau clinfoc*
55. *Drisse clinfoc* ∅ 19.
56. *Écoutes clinfoc* ∅ 19.
57. *Hale-bas clinfoc* ∅ 19.
58. *Drisse faux foc* ∅ 19.
59. *Écoutes faux foc* ∅ 19.
60. *Amure faux foc* ∅ 17.
61. *Faux étai de misaine.*
62. *Drisse de tourmentin* ∅ 19.
63. *Écoutes de tourmentin* ∅ 26.
64. *Hale-bas de tourmentin* ∅ 15.

Focs

43. *Faux étai petit mât de hune.*
44. *Drisse petit foc* ∅ 17.
45. *Écoutes petit foc* ∅ 22.
46. *Amure petit foc* ∅ 17.
47. *Hale-bas petit foc* ∅ 15.
48. *Draille grand foc* ∅ 30.
49. *Amure rocambeau* ∅ 17.
50. *Drisse grand foc* ∅ 19.
51. *Hale-bas grand foc* ∅ 15.
52. *Écoutes grand foc* ∅ 22.
53. *Draille de clinfoc* ∅ 26.
54. *Hale-à-bord rocambeau clinfoc* ∅ 19.
55. *Drisse clinfoc* ∅ 19.
56. *Écoutes clinfoc* ∅ 19.
57. *Hale-bas clinfoc* ∅ 19.
58. *Drisse faux foc* ∅ 19.
59. *Écoutes faux foc* ∅ 19.
60. *Amure faux foc* ∅ 17.
61. *Faux étai de misaine.*
62. *Drisse de tourmentin* ∅ 19.
63. *Écoutes de tourmentin* ∅ 26.
64. *Hale-bas de tourmentin* ∅ 15.

Voiles d'étais

1. *Draille pouillouse* ∅ 32.
2. *Amures pouillouse* ∅ 26.
3. *Drisse pouillouse* ∅ 26.
4. *Hale-bas pouillouse* ∅ 17.
5. *Écoute pouillouse* ∅ 30.
6. *Faux étai grand mât de hune.*
7. *Amures grande voile d'étai* ∅ 26.
8. *Drisses grande voile d'étai* ∅ 26.
9. *Écoutes grande voile d'étai* ∅ 30.
10. *Cargues grande voile d'étai* ∅ 17.
11. *Hale-bas grande voile d'étai* ∅ 17.
12. *Draille contre-voile d'étai* ∅ 25 - garant 15.
13. *Drisse contre-voile d'étai* ∅ 17.
14. *Amure contre-voile d'étai* ∅ 17.
15. *Écoutes contre-voile d'étai* ∅ 20.
16. *Hale-bas contre-voile d'étai* ∅ 17.
17. *Draille fausse voile d'étai* ∅ 25.
18. *Drisse fausse voile d'étai* ∅ 17.
19. *Amure fausse voile d'étai* ∅ 13.
20. *Écoutes fausse voile d'étai* ∅ 17.
21. *Hale-bas fausse voile d'étai* ∅ 13.
22. *Étai grand perroquet.*
23. *Drisse voile d'étai perroquet* ∅ 17.
24. *Amure voile d'étai perroquet* ∅ 13.
25. *Écoutes voile d'étai perroquet* ∅ 17.
26. *Hale-bas voile d'étai perroquet* ∅ 13.
27. *Draille foc d'artimon* ∅ 26.
28. *Drisse foc d'artimon* ∅ 26.
29. *Écoute foc d'artimon* ∅ 22.
30. *Amure foc d'artimon* ∅ 15.
31. *Cargue foc d'artimon* ∅ 17.
32. *Hale-bas foc d'artimon* ∅ 17.
33. *Faux étai perroquet de fougue.*
34. *Drisse diablotin* ∅ 19.
35. *Écoutes diablotin* ∅ 19.
36. *Amures diablotin* ∅ 15.
37. *Hale-bas diablotin* ∅ 13.
38. *Draille voile d'étai de perruche* ∅ 18.
39. *Drisse voile d'étai de perruche* ∅ 17.
40. *Amures voile d'étai de perruche* ∅ 15.
41. *Écoutes voile d'étai de perruche* ∅ 17.
42. *Hale-bas voile d'étai de perruche* ∅ 13.

VOILES. Les exigences du format ne permettent pas de représenter les voiles de *La Créole* à l'échelle du 1/48e ; il a été adopté l'échelle du 1/144e, ceci obligeant à agrandir trois fois les dessins figurant sur les planches consacrées au tracé des voiles.
Je vous conseille pour plus de détails de consulter le tome III du Vaisseau de 74 canons, ne pouvant reprendre ici ce qui a déjà été indiqué sur la confection des voiles.
J'attire votre attention sur la légèreté de la toile à utiliser (la toile dans la réalité pèse de 700 à 750 grammes au m² et environ 450 à 480 grammes pour les voiles hautes et bonnettes reconnaissables à leurs laizes plus larges). Les laizes sont assemblées par des coutures dont les points sont espacés de 10 mm. Il importe de respecter le diamètre des ralingues (voir planche XLVIII du t. III V 74) ainsi par exemple la ralingue de chute de la grande voile a pour circonférence 1/9e du maître-bau réduit en pouces soit 30 pouces divisés par 9 égal 3 pouces 1/3 de circonférence, ∅ 29 mm et à l'échelle du modèle 0,60 mm, ce qui est bien peu et met en évidence la difficulté d'exécution, avec l'impossibilité d'effectuer la couture de la toile sur la ralingue.

Ce premier schéma, concerne toutes les voiles carrées pouvant être disposées perpendiculairement à la quille. Le repérage comporte dix-neuf numéros correspondant à ces voiles, bonnettes comprises.

1/ Misaine
2/ Petit hunier
3/ Petit perroquet
4/ Petit cacatois
5/ Grande voile
6/ Grand hunier
7/ Grand perroquet
8/ Grand cacatois
9/ Perroquet de fougue
10/ Perruche d'artimon
11/ Cacatois artimon
12/ Bonnette misaine
13/ Bonnette petit hunier
14/ Bonnette petit perroquet
15/ Bonnette grande voile
16/ Bonnette grand hunier
17/ Bonnette grand perroquet
18/ Bonnette perroquet fougue
19/ Bonnette perruche

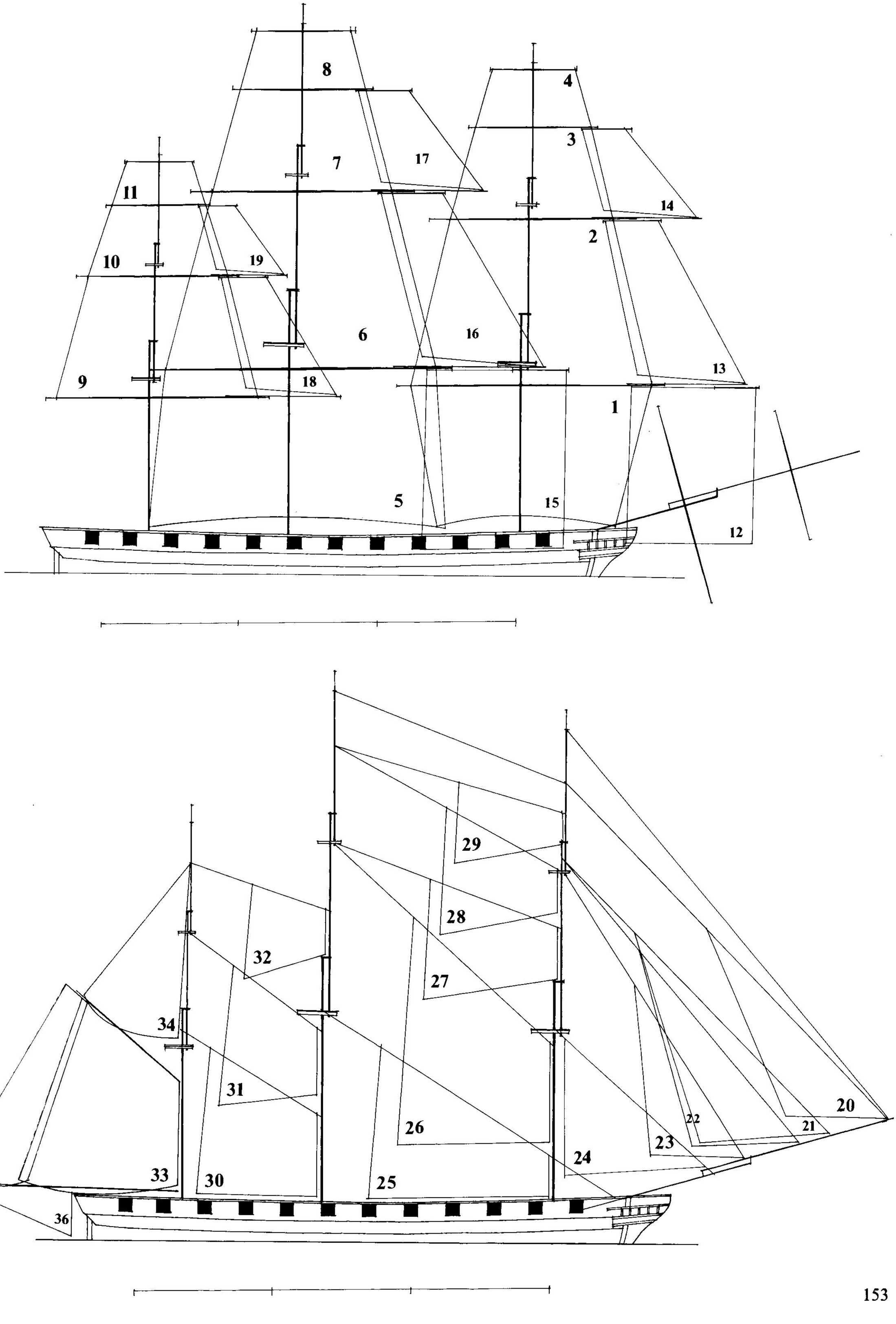
* Pas de voiles de civadière et contre-civadière.

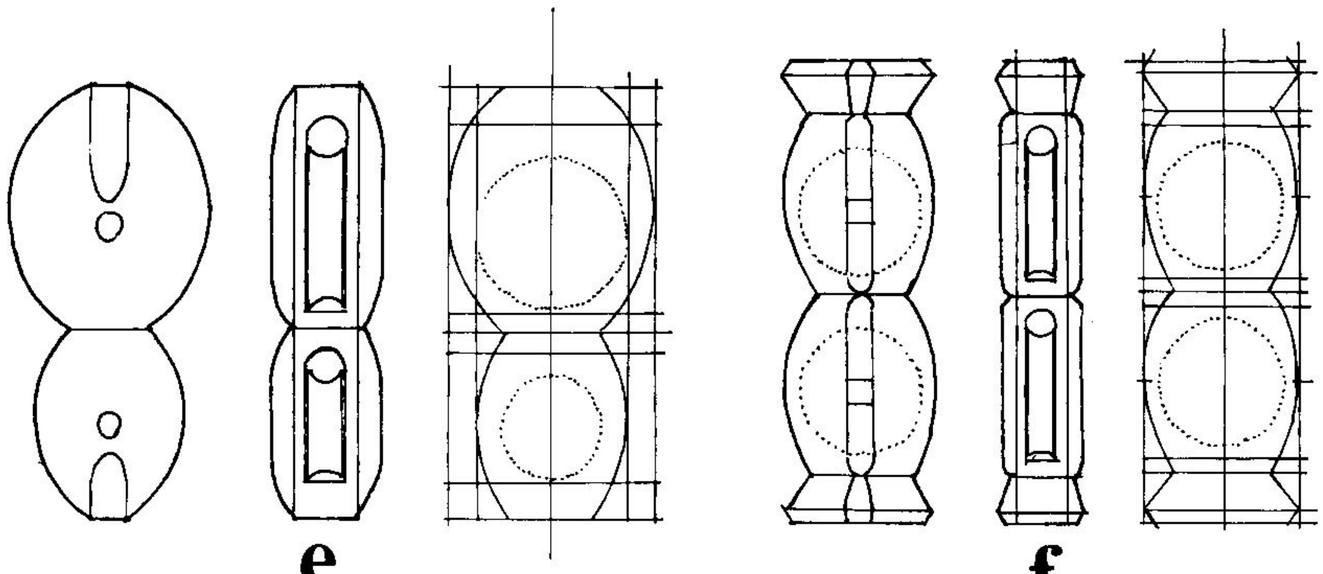
Ce second schéma concerne toutes les voiles pouvant être disposées longitudinalement suivant la quille. Le repérage comporte seize numéros. Au total *La Créole* dispose de 36 voiles.

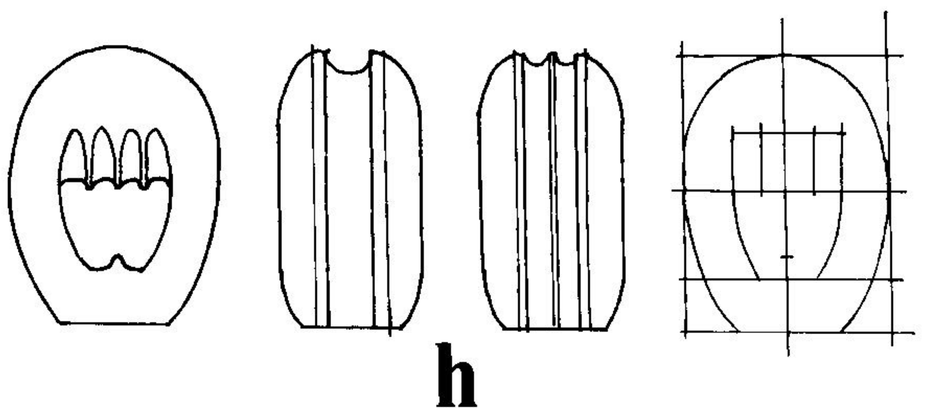
20/ Clin-foc
21/ Grand foc
22/ Faux-foc
23/ Petit foc
24/ Tourmentin
25/ Basse voile d'étai
26/ Voile d'étai grand hunier
27/ Contre voile d'étai
28/ Voile étai grand perroquet
29/ Voile étai cacatois
30/ Foc d'artimon
31/ Diablotin
32/ Voile étai cacatois artm
33/ Brigantine
34/ Flèche en cul
35/ Bonnette brigantine
36/ Bonnette sous-gui

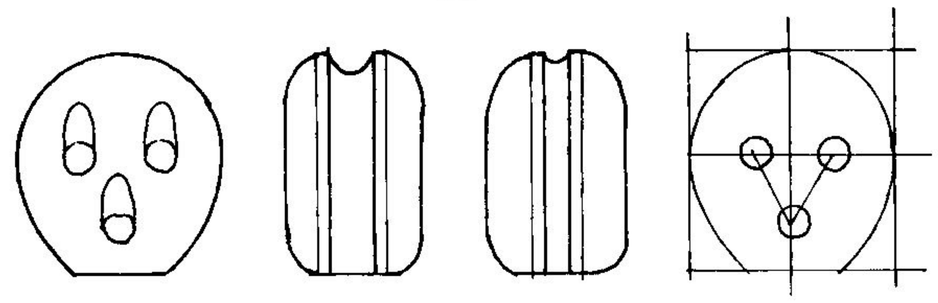
* Échelle figurant sur les schéma, par portion de 10 mètres.

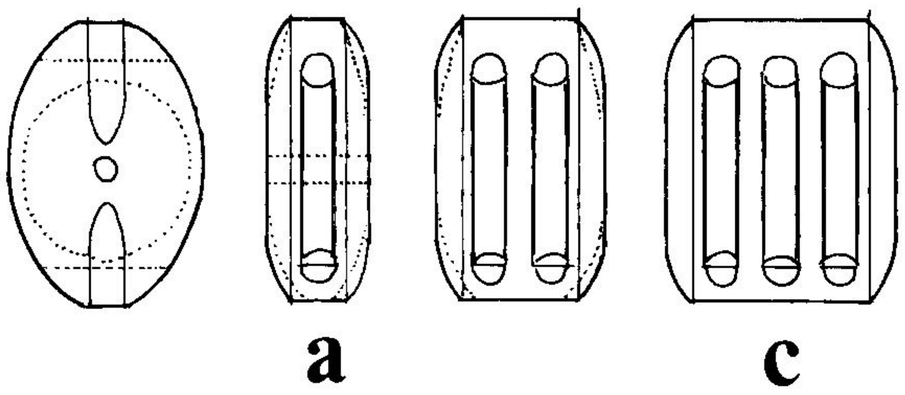
Avant d'entreprendre la confection des voiles, il importe de placer les vergues à la hauteur convenable et ainsi de s'assurer de la valeur précise de la chute des voiles. La position des vergues est donnée sur le dessin d'ensemble (pl. 15). Voir également le tome III du Vaisseau de 74 canons, notamment pour la confection des voiles.

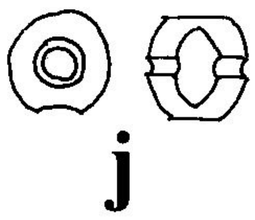

8
7
17
4
3
14
2
11
10
19
6
16
13
9
18
1
5
15
12
29
28
32
27
34
31
26
24
23
22
21
20
35
33
30
25
36

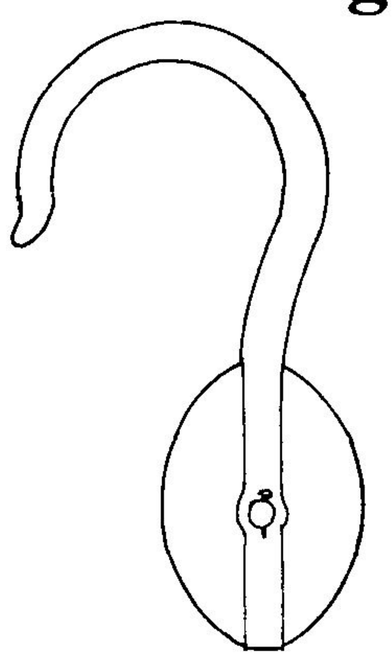


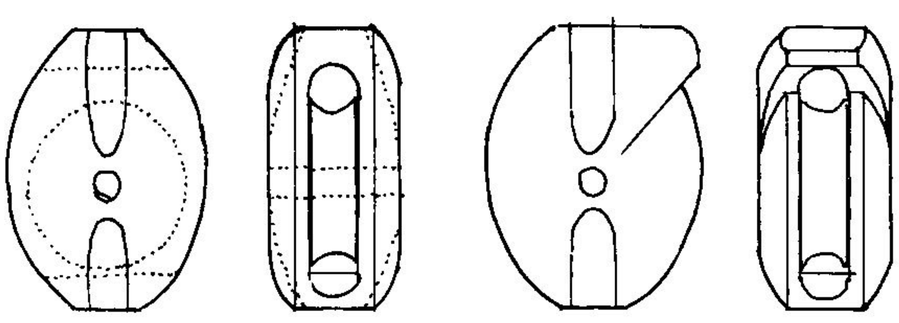












Ouvrages de poulierie. Sont dessinés à grande échelle les principaux éléments de poulierie nécessaires au gréement de *La Créole*.

a	poulie simple	longueur caisse égale à	8,5	∅	du cordage	largeur caisse 9/12 de la longueur épaisseurs 4/10 - 6/10 - 8/10 longueur
b	poulie double	longueur caisse égale à	8,5	∅	du cordage	
c	poulie triple	longueur caisse égale à	8,5	∅	du cordage	
d	poulie d'écoute*	longueur caisse égale à	6	∅	du cordage	largeur caisse 1/2 et 1/3 longueur - épaisseur 1/4 longueur
e	poulie violon	longueur caisse égale à	10,5	∅	du cordage	
f	poulie baraquette	longueur caisse égale à	15	∅	du cordage	
g	cap de mouton	circonférence	5	∅	hauban	épaisseur 2/3 ∅
h	moque	longueur	6	∅	étai	largeur 3/4 longueur épaisseur 1/2 longueur
i	poulie de capon	longueur caisse	8	∅	garan	
j	pomme conduit de haubans					

* La poulie d'écoute figurant à droite est une variante dite de sous-vergue avec taquet.
** Les longueurs de poulies à rouets simple, double, triple existent dans les longueurs suivantes : 4 - 5 - 6 - 7 - 9 - 10 - 11 - 12 - 14 - 16 - 18 - 20 pouces. Une même poulie s'adapte à des cordages de diamètre pouvant par exemple varier de 43 à 48 mm. Pour alléger le modèle, il est préférable de prendre la longueur de caisse minimum.

CORRESPONDANCE CORDAGES ET POULIES
(sauf poulies d'écoute).

Dimensions réelles				*échelle du 1/48e en 1/100e de mm*	
grosseur des cordages en pouce	*diamètre cordages en mm (arrondis)*	*longueur de caisse des poulies*		*diamètre cordage*	*longueur caisse poulies*
		pouces	*mm*		
1 pouce	9	4	108	19	225
1 pouce 1/4	11			23	
1 pouce 1/2	13	5	136	27	283
1 pouce 3/4	15			31	
2 pouces	17	6	163	36	339
2 pouces 1/4	19			40	
2 pouces 1/2	22	7	190	46	395
2 pouces 3/4	23			48	
3 pouces	26	9	244	54	508
3 pouces 1/4	28			58	
3 pouces 1/2	30	10	271	63	564
3 pouces 3/4	32	11	298	67	620
4 pouces	34	12	325	71	677
4 pouces 1/4	37			77	
4 pouces 1/2	39	14	379	81	789
4 pouces 3/4	41			85	
5 pouces	43			90	
5 pouces 1/4	45	16	434	94	904
5 pouces 1/2	48			100	
5 pouces 3/4	50			104	
6 pouces	52	18	488	108	1 016
6 pouces 1/4	54			113	
6 pouces 1/2	56	20	542	117	1 129
6 pouces 3/4	58			121	
7 pouces	60			125	
7 pouces 1/4	63			131	
7 pouces 1/2	65			135	
7 pouces 3/4	67			140	
8 pouces	69			144	
8 pouces 1/4	71			148	
8 pouces 1/2	73			152	
8 pouces 3/4	75			156	
9 pouces	77			160	
9 pouces 1/4	79			164	
9 pouces 1/2	82			170	
9 pouces 3/4	84			175	
10 pouces	86			179	
10 pouces 1/4	88			183	
10 pouces 1/2	90			187	
10 pouces 3/4	92			191	
11 pouces	95			197	
11 pouces 1/4	97			202	
11 pouces 1/2	99			206	
11 pouces 3/4	101			210	
12 pouces	103			214	

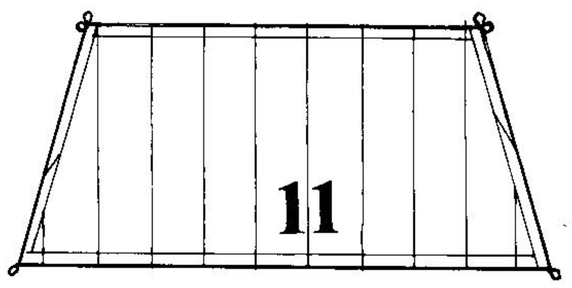
* Cette table ne concerne que les poulies simples doubles ou triples (repérées abc).

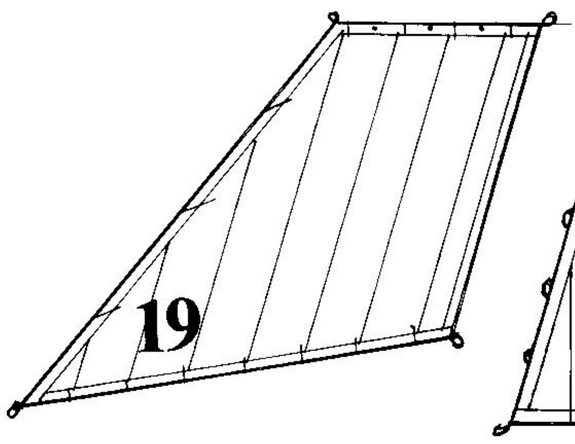
VOILES TRANSVERSALES

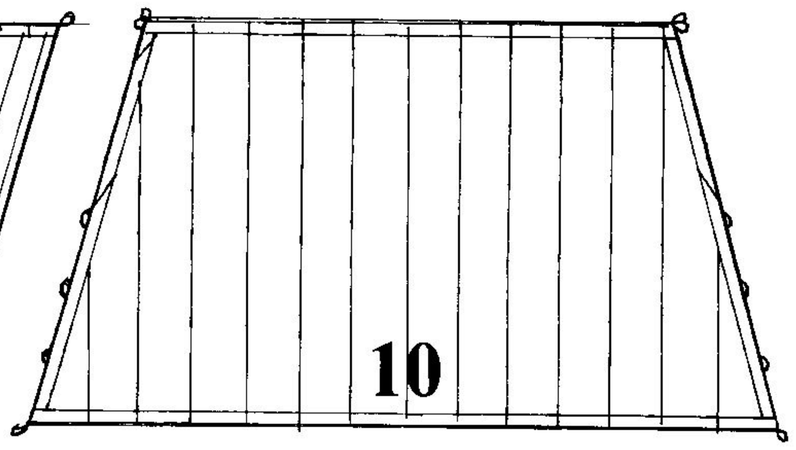
La mise en page oblige à présenter les voiles transversales en commençant par celles du mât d'artimon, mais la légende évite toute confusion.

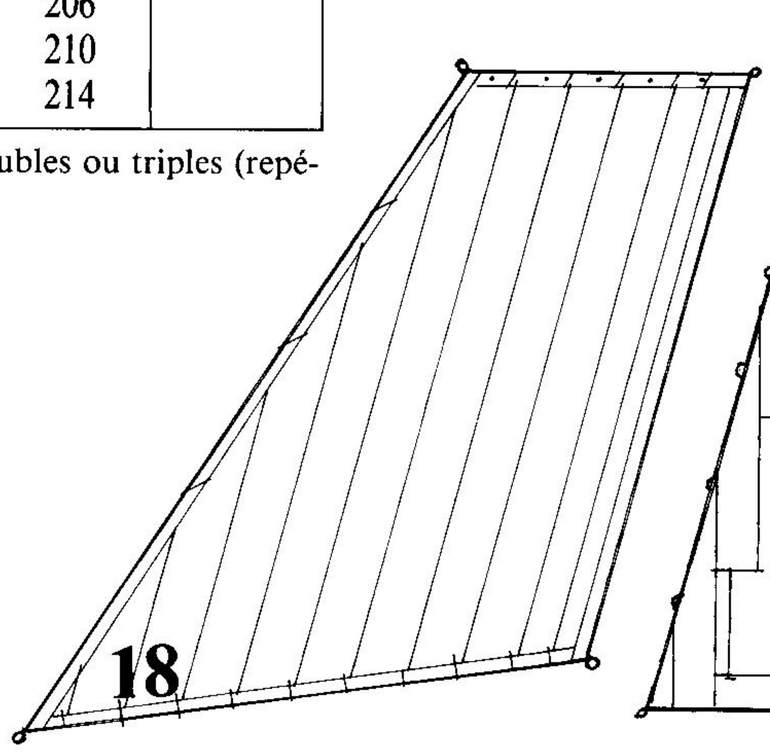
Les yeux de pie pour les rabans d'envergure ne sont pas représentés, ces yeux qu'ils soient destinés à une fixation sur la filière ou autour de la vergue, sont façonnés sur la gaine d'envergure, dans le milieu de chaque laize.

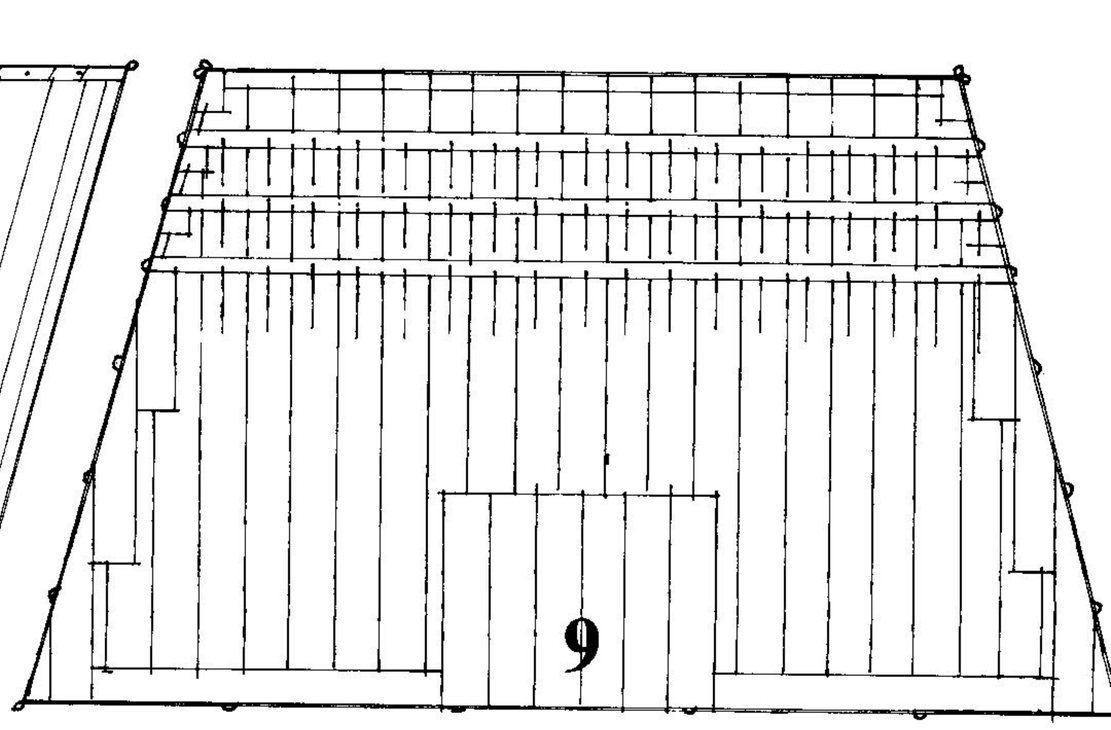
8/ Grand cacatois
9/ Perroquet de fougue
10/ Perruche d'artimon
18/ Bonnette perroquet fougue
19/ Bonnette perruche









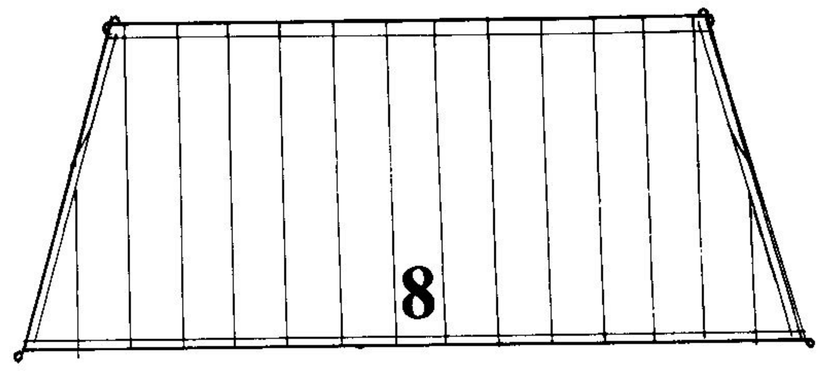


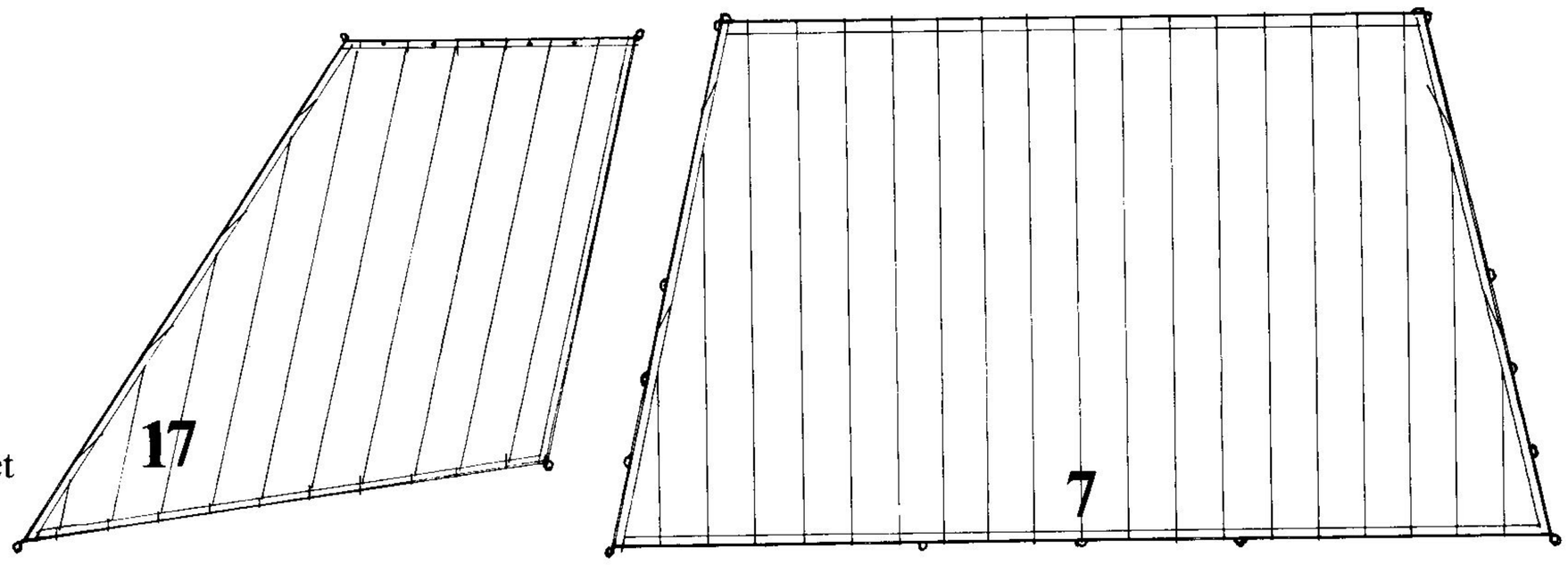
Échelle 1/144e

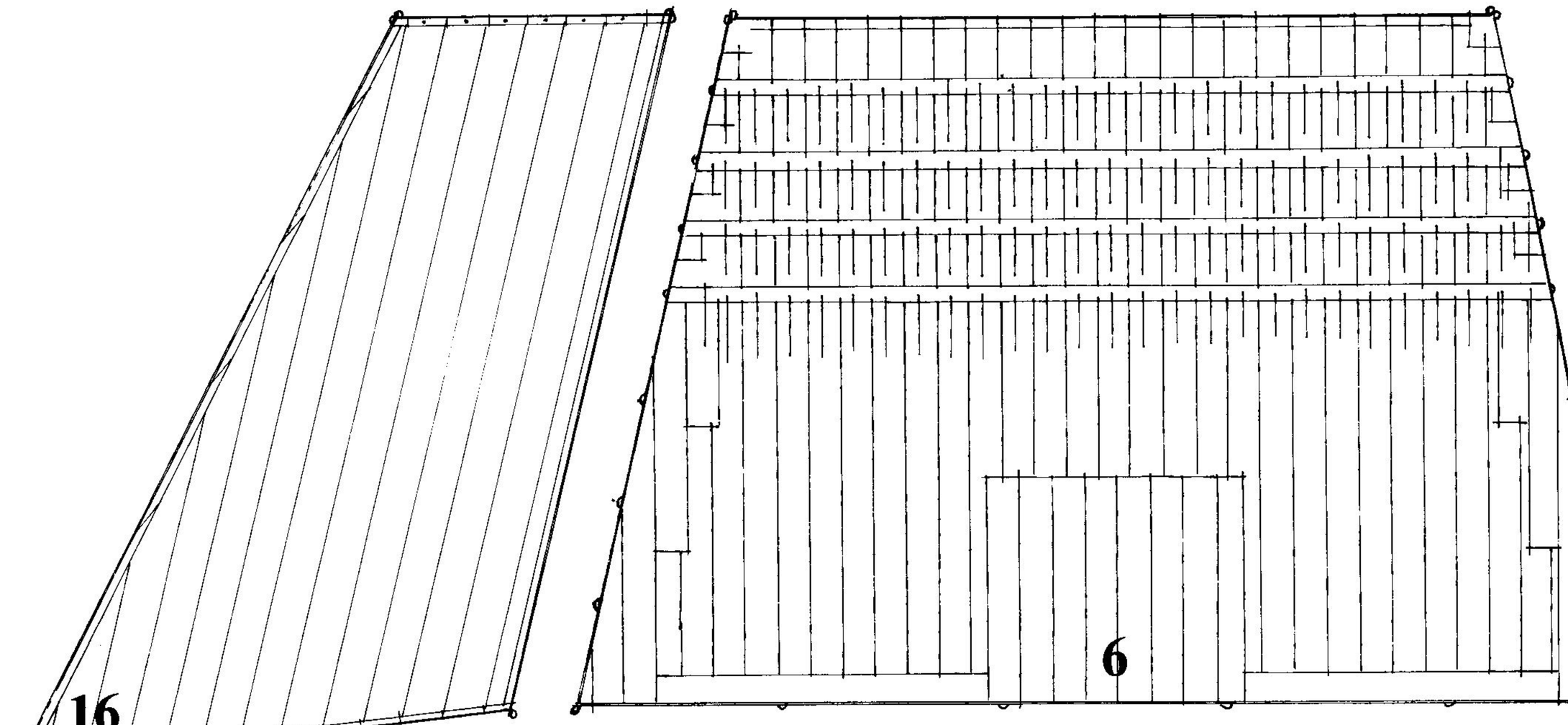
VOILES TRANSVERSALES

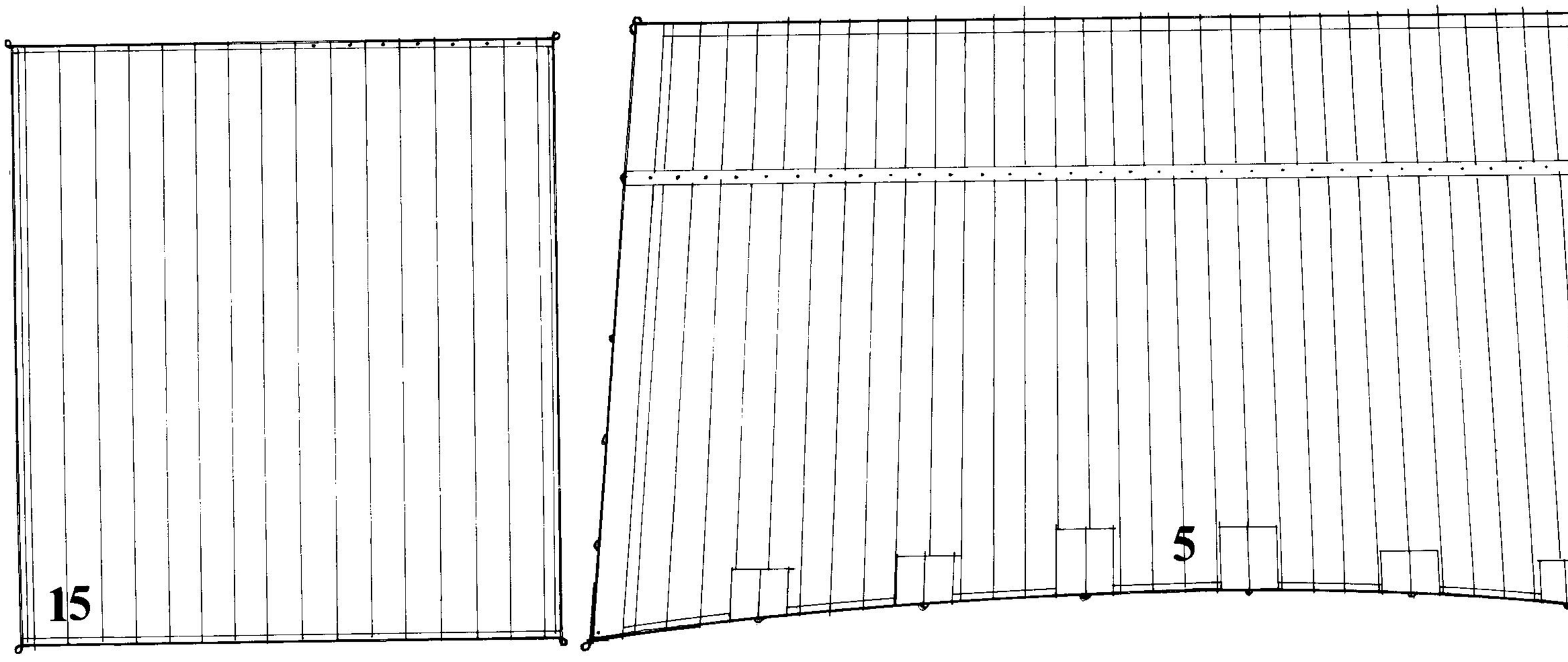
Échelle 1/144e

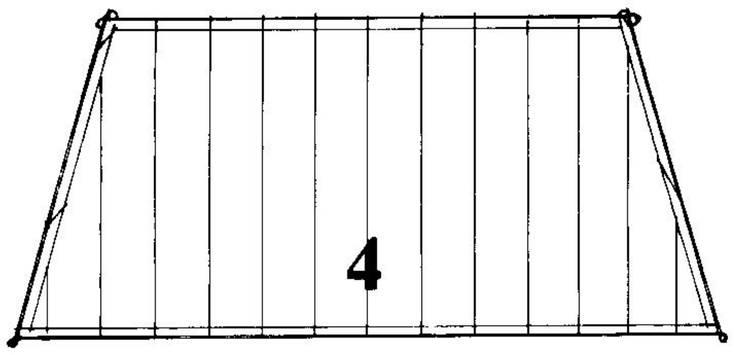
1/ Misaine
2/ Petit hunier
3/ Petit perroquet
4/ Petit cacatois
5/ Grande voile
6/ Grand hunier
7/ Grand perroquet
11/ Cacatois artimon
12/ Bonnette misaine
13/ Bonnette petit hunier
14/ Bonnette petit perroquet
15/ Bonnette grande voile
16/ Bonnette grand hunier
17/ Bonnette grand perroquet

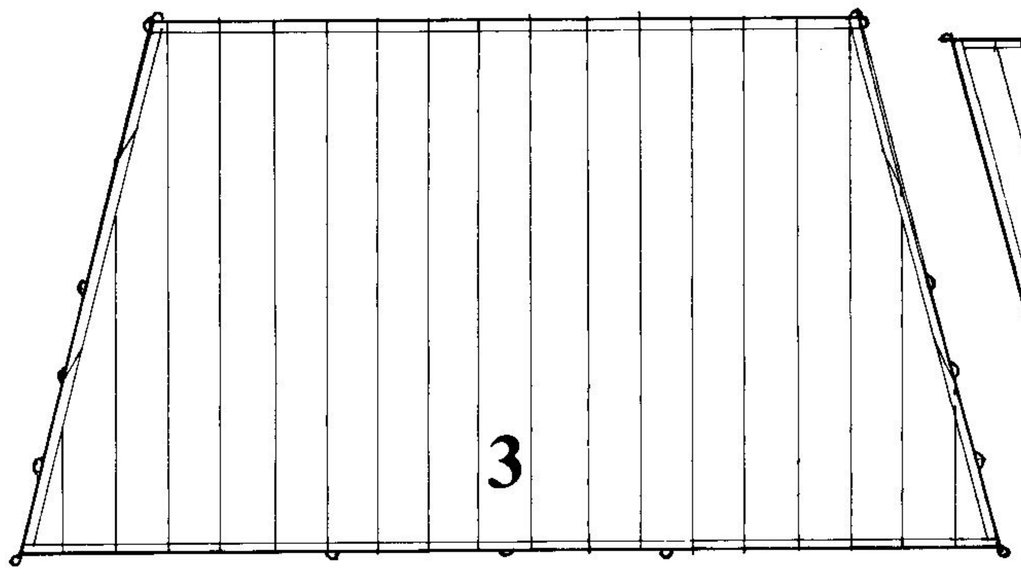


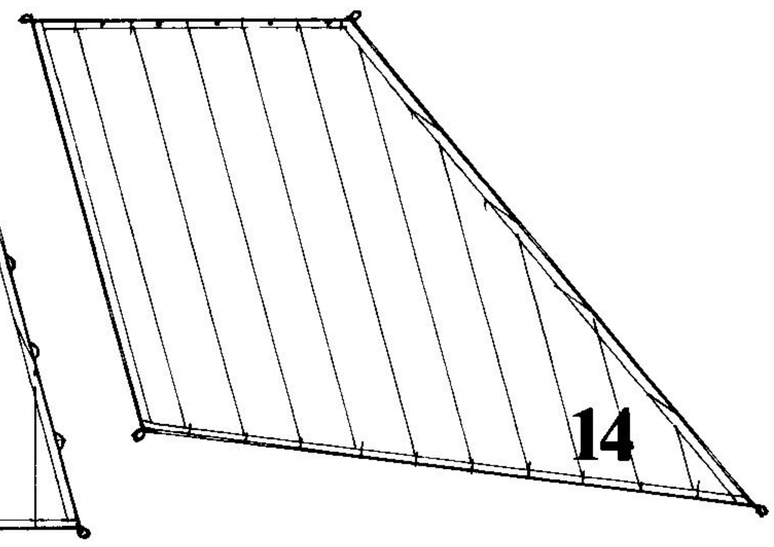


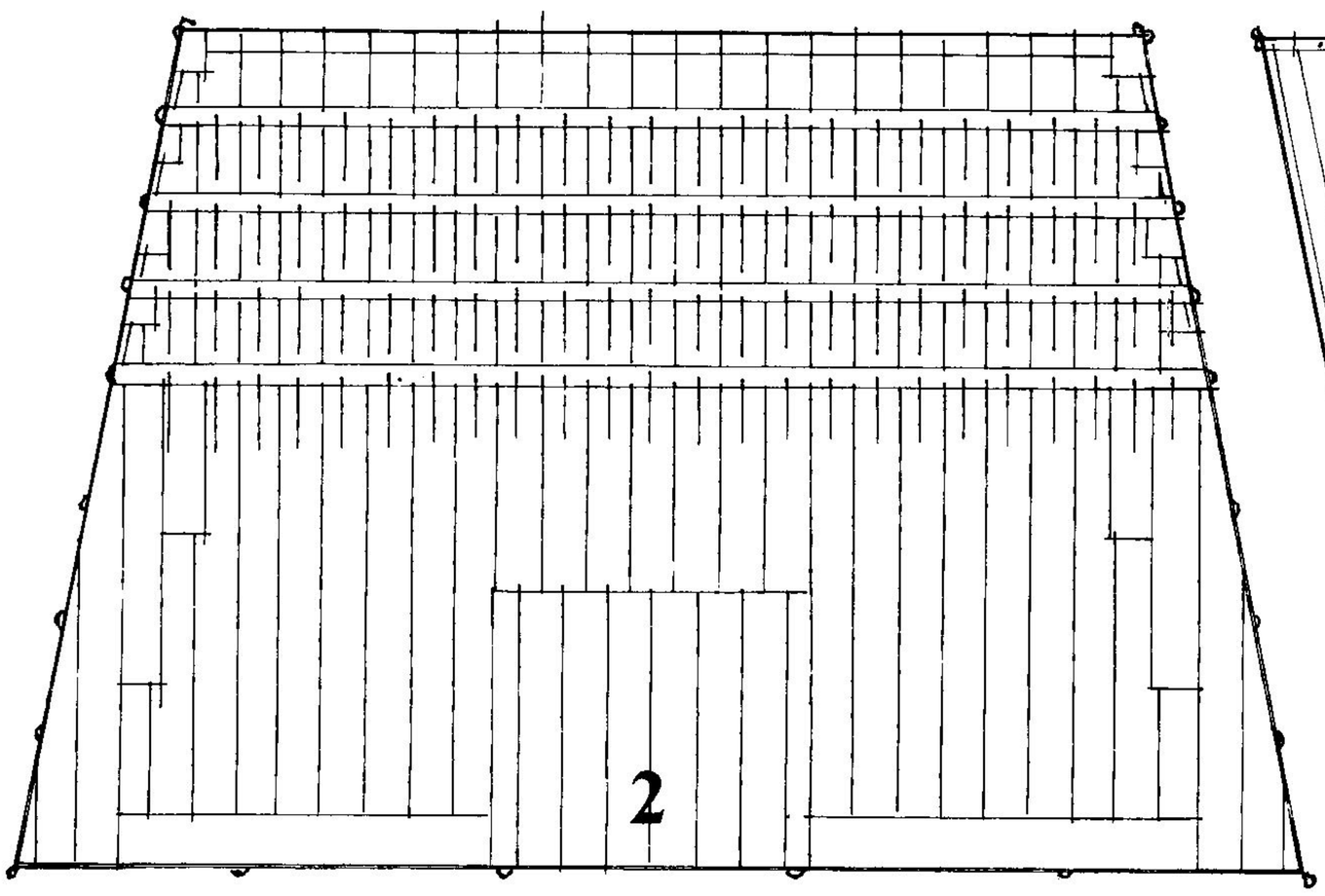


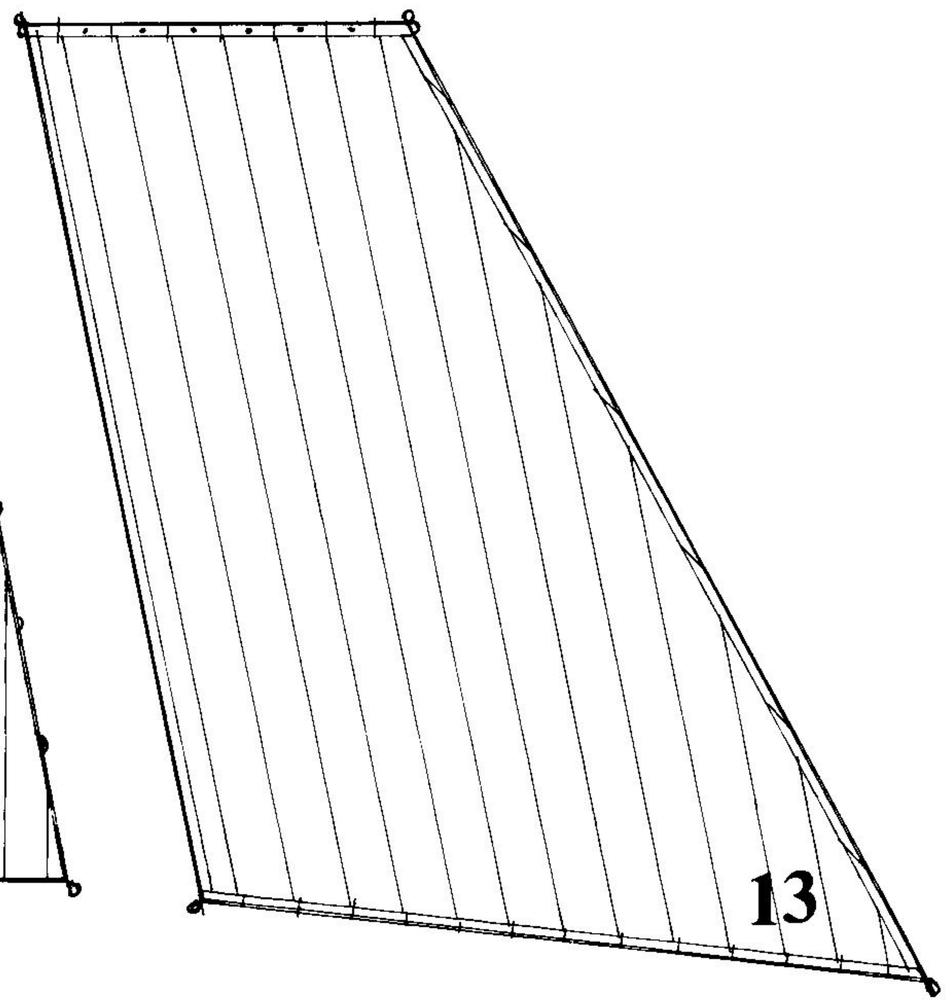


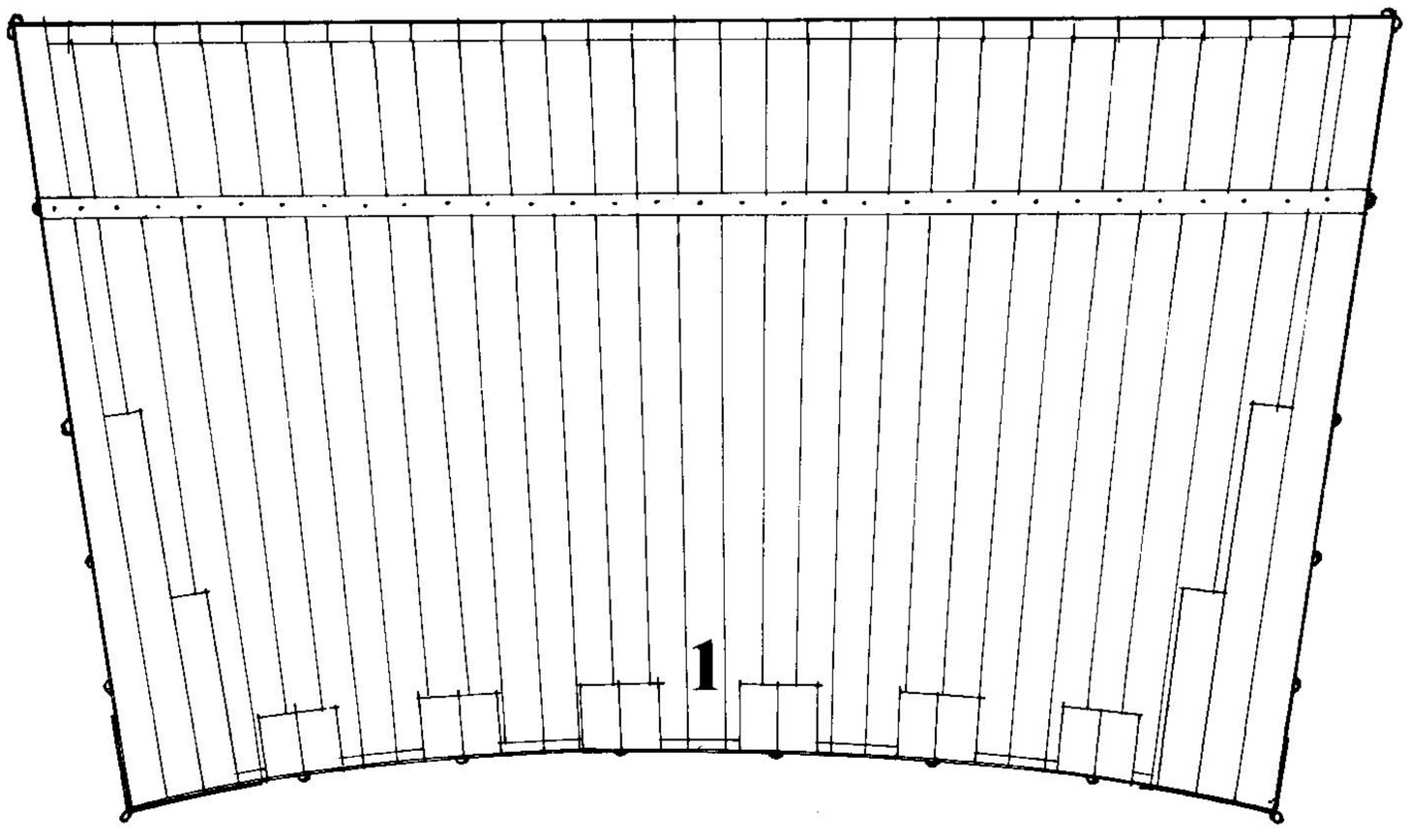

4

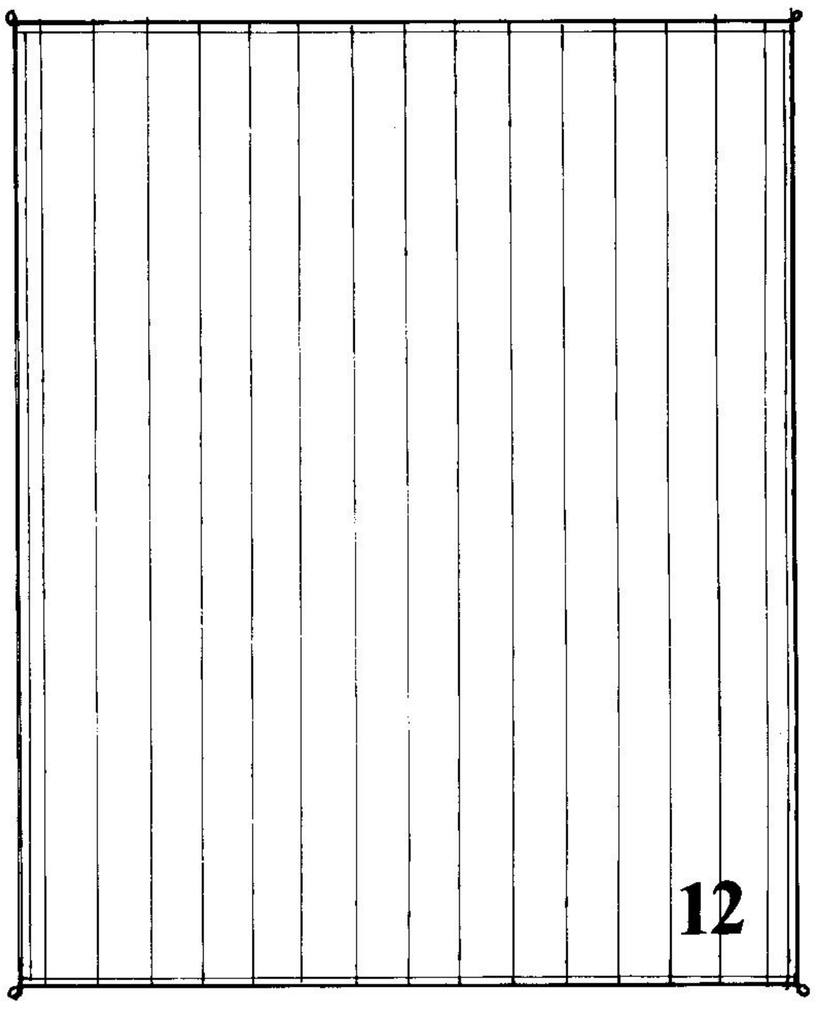

3


14


2


13

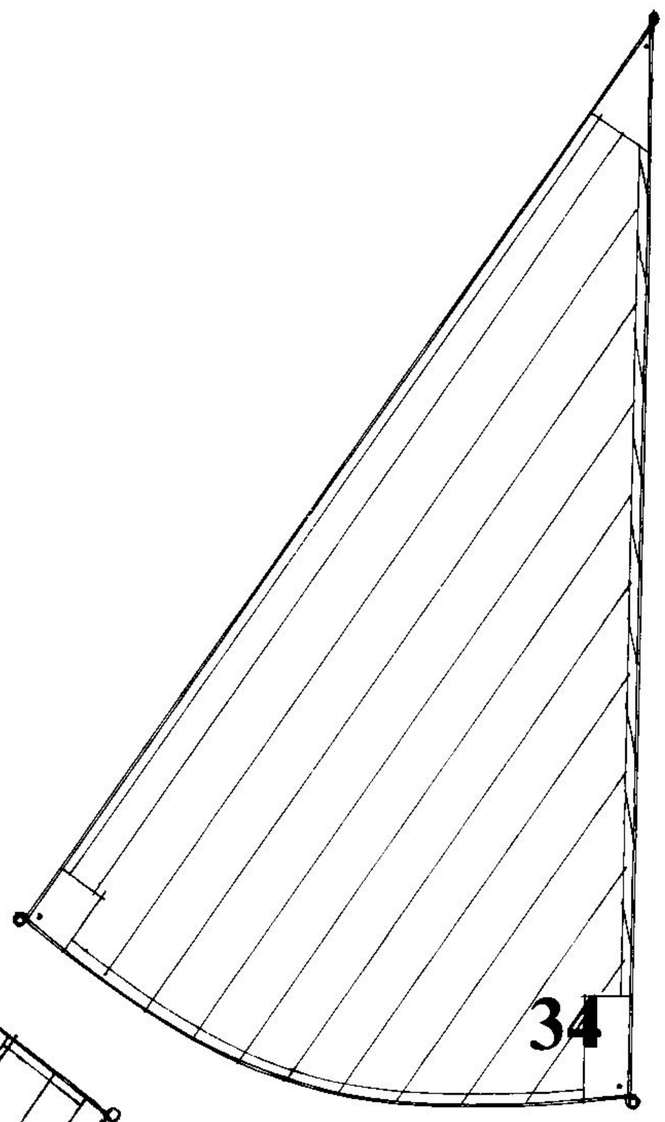

1

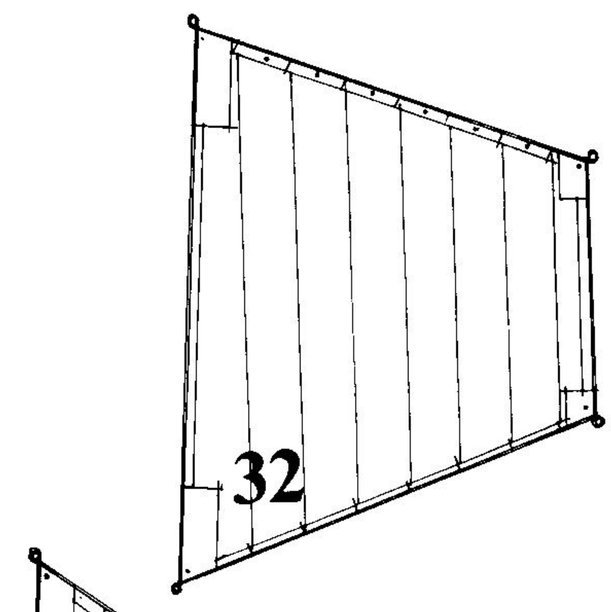

12

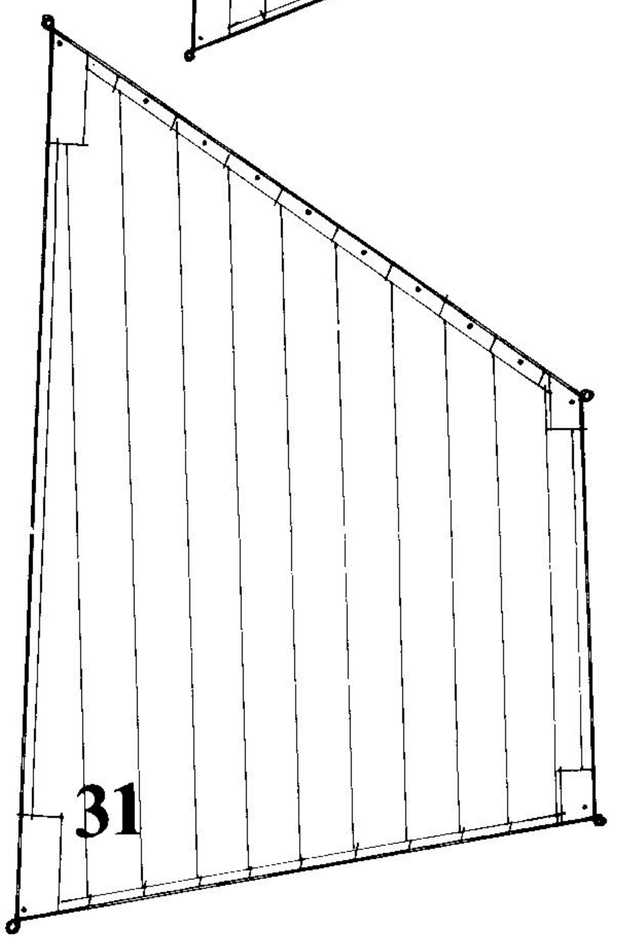
VOILES LONGITUDINALES

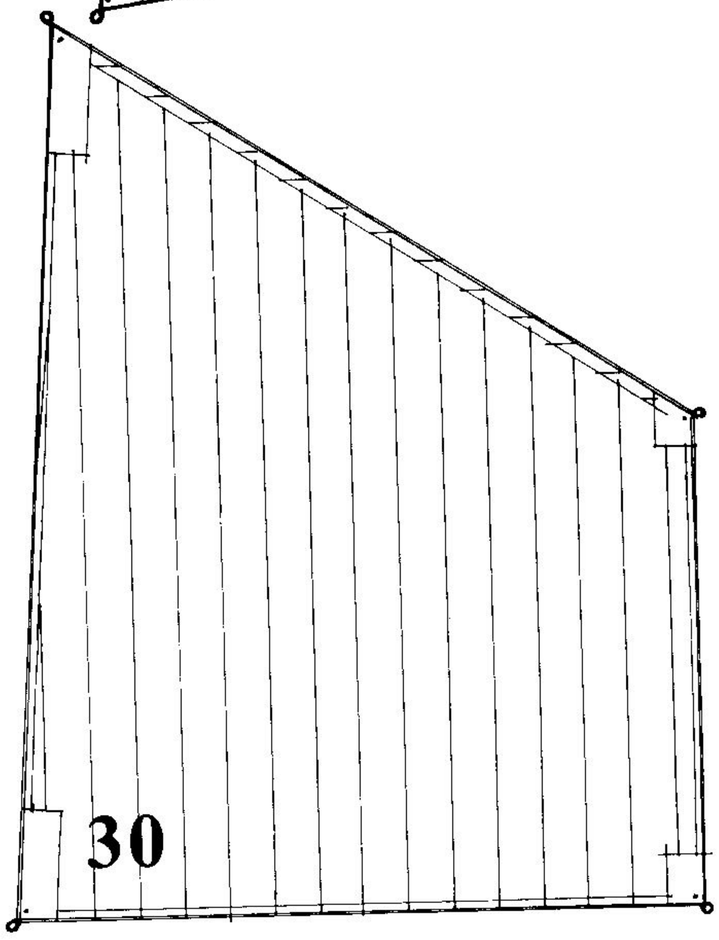
Échelle 1/144e

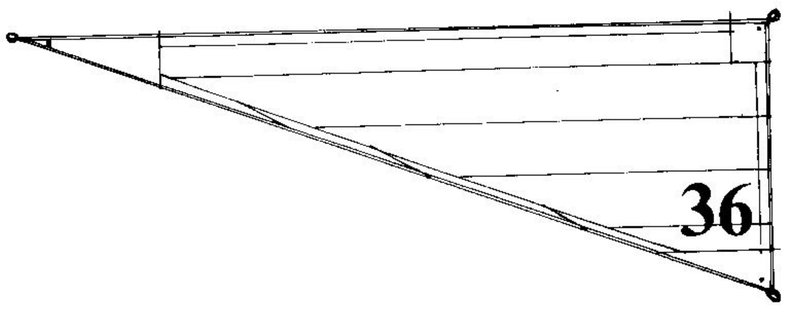
20/ Clin-foc
21/ Grand foc
22/ Faux-foc
23/ Petit foc
24/ Tourmentin
25/ Basse voile d'étai
26/ Voile d'étai grand hunier
27/ Contre voile d'étai
28/ Voile étai grand perroquet
29/ Voile étai cacatois
30/ Foc d'artimon
31/ Diablotin
32/ Voile étai cacatois artm
33/ Brigantine
34/ Flèche en cul
35/ Bonnette brigantine
36/ Bonnette sous-gui

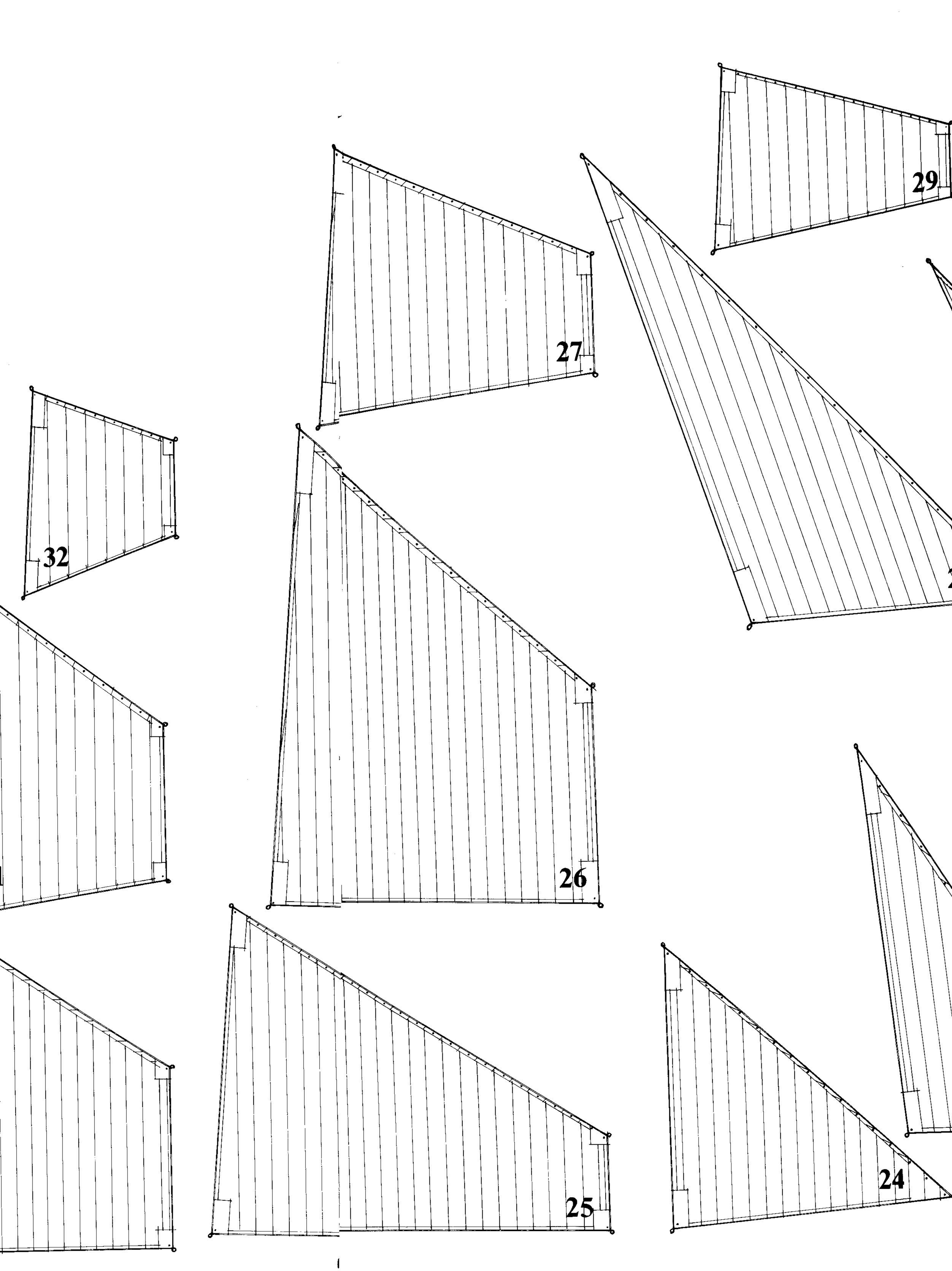


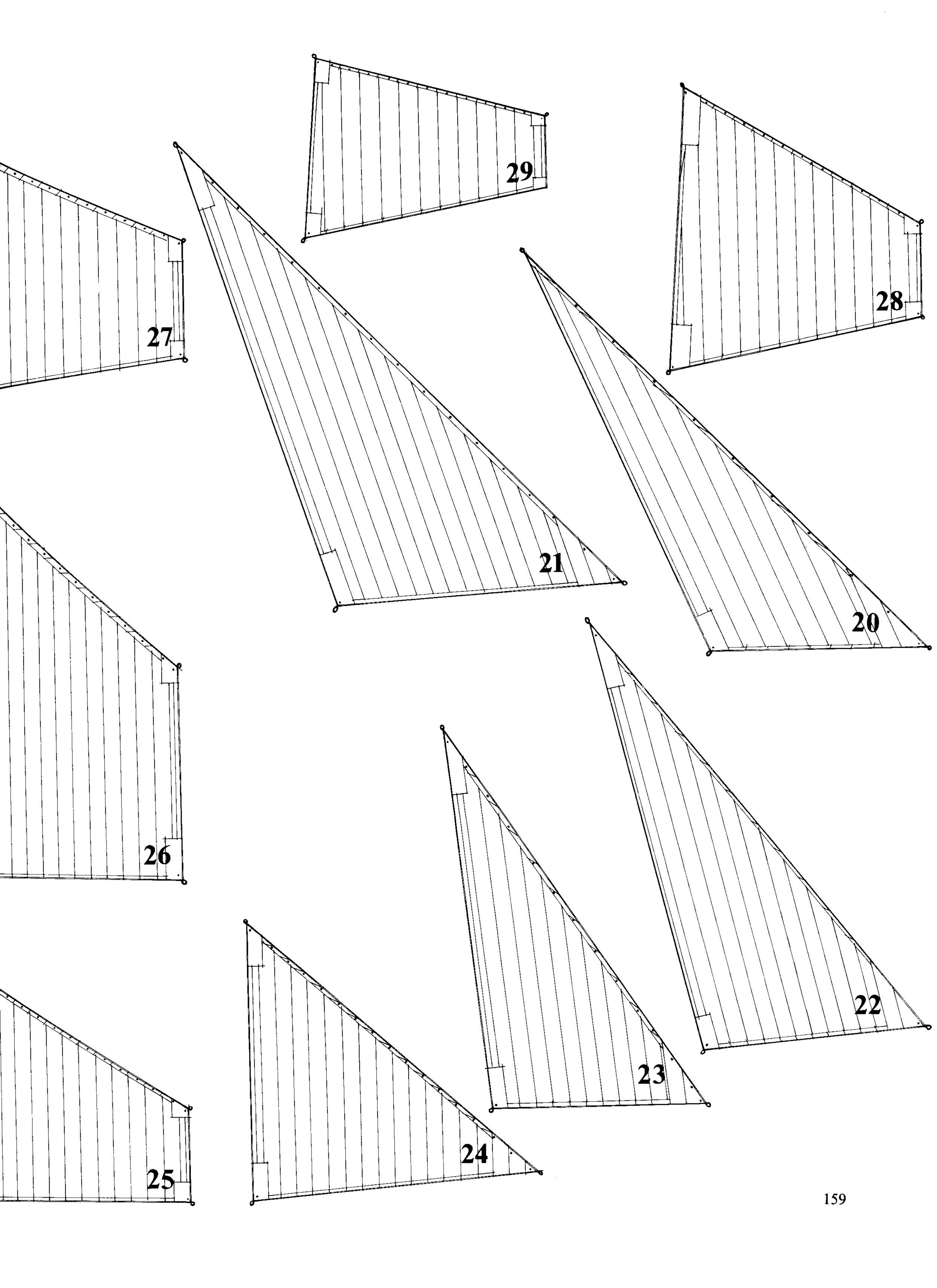









29
27
32
26
25
24


29
27
28
21
20
26
23
22
24
25

NOTES DIVERSES

Embarcations. *La Créole* dispose de cinq embarcations, dont deux petits canots sur portemanteaux et une yole sur potences, il a été indiqué la manière dont étaient installées ces embarcations. En ce qui concerne la chaloupe, elle repose sur ses chantiers, les bancs sont retirés et le grand canot placé à l'intérieur étant accoré par des coins en bois tendre. Des cordages appelés risses, assujettissent l'ensemble contre les mouvements de roulis. Chaque risse porte un croc à une extrémité et une cosse à l'autre, et s'accroche à une des boucles du pont, on fait ensuite passer ce cordage sous la chaloupe (et les cages à volailles) et on le ramène de l'autre côté pardessus le canot, afin de le faire joindre bien roide, par une aiguillette à la risse correspondante passée de la même manière de l'autre côté de la chaloupe. Trois suites de risses sont ainsi établies.

La chaloupe comporte deux mâts et un tape-cul, les canots deux mâts et la yole un seul. Ces mâts portent une antenne pour voile latine. La longueur du mât de misaine est égale à 1,8 fois la largeur, celle du grand mât à 2 fois, et pour le mât unique de la yole à 1,9. Le grand ∅ est égal à 1/36 de la longueur, le petit ∅ 2/3 du grand. L'antenne de misaine a d'envergure 0,85 de la longueur, et 0,90 pour celle du grand mât grand ∅ 1/72 de la longueur, petit ∅ 1/2 du grand. L'antenne de la yole a d'envergure 0,95 de la longueur, mêmes proportions pour les diamètres. Pour la chaloupe un espar sert de beaupré et un autre sur l'arrière de bout-dehors. Le tape-cul a au plus, pour son mâtereau, la moitié du grand mât et pour son antenne la moitié de la grande antenne, le mât du tape-cul est placé en dedans du tableau au moyen de deux cercles qui le retiennent par le pied. Les autres mâts ont leur pied engagé dans un billot cloué sur la carlingue et sont maintenus par un collier à charnière fixé à un banc renforcé en conséquence.

Chaque voile est enverguée par son côté supérieur à sa vergue qui s'accroche au tiers environ de sa longueur, à un rocambeau passé d'avance au mât et auquel est fixée une drisse ; passant dans un clan pratiqué à la tête du mât, elle descend s'amarrer à un taquet cloué vers la base du mât. Les voiles s'amurent au pied de leur mât par une cosse et se bordent avec une écoute à deux branches passant sur un clan rapporté sur le plat bord ou dans l'œil d'une cheville. Une cargue à fourche se fixe au milieu de la ralingue de dessous le vent, un second cordage s'épisse au point de jonction des deux branches, passe ensuite dans une cosse frappée au bout inférieur de l'antenne sert à abraquer les deux branches et lorsque l'on file l'écoute à replier la voile sur elle-même le long de la mâture.

Le foc pour la chaloupe est adapté à un bout-dehors maintenu par un cercle de fer chevillé à l'étrave et une rousture sur le premier banc. Le foc est garni d'une drisse d'une amure, d'une écoute, ces manœuvres passent dans des clans pratiqués à la tête du mât de misaine, l'extrémité du bout-dehors et au plat-bord.

Le tape-cul se borde sur un bout-dehors, passant sur le couronnement du tableau et fixé par des roustures, son extrémité porte un clan pour l'écoute de tape-cul qui revient s'amarrer au pied du mât.

Chaque mât peut être appuyé par un pendeur estropant une poulie simple sur laquelle passe une manœuvre frappée sur le plat-bord et estropant la poulie supérieure d'un petit palan, disposition dite : hauban à itague et palan.

La toile utilisée est du mélis simple, identique à celui des bonnettes. Je ne donne pas les sections des manœuvres. Et si l'on désire gréer les embarcations en livarde, se reporter au tome III du Vaisseau de 74 canons.

Les avirons pour la nage à couple ont de longueur 1 fois 1/2 la largeur de l'embarcation, les 3/4 de ces avirons sont en dehors et la longueur du manche moindre de la moitié de la largeur. Les avirons de pointe (un homme par banc) sont plus longs, les 2/3 de leur longueur à l'extérieur. A noter que les avirons à couple sont maintenus par une estrope à un tolet et ceux à pointe entre deux dames (voir également V. 74 t. III).

Lorsque l'on utilise les avirons, le gréement est placé sur deux chandeliers en fer terminés en fourche, élevant la drome de 3 à 4 pieds au-dessus des bancs. Une tente de nage peut également être établie pour protéger les hommes.

Chaque embarcation dispose d'un grappin, d'un câblot, d'une sabaille (autre cordage), d'une planche à taquet. Enfin la chaloupe peut être armée en guerre avec des pierriers et des espingoles montés sur des chandeliers.

Mâts de perroquet. Ceux-ci sont à flèches ainsi que le mât de perruche. La valeur des flèches est de l'ordre de 0,40 de la longueur totale du mât ; cette valeur s'appréciant à partir du dessus de la noix. La flèche permet l'utilisation de perroquets volants [1] ou de cacatois. En variante, la flèche peut être remplacée par un *mât de cacatois*, adapté au moyen de barres et d'un chouquet. Une installation plus légère consiste à utiliser un bout-dehors dénommé mât de bôme ou *flèche en l'air*, placé sur l'arrière des mâts de perroquet. Lorsqu'il n'est pas utilisé, cet élément de mâture a son pied reposant sur le chouquet du mât de perroquet, étant maintenu vers sa partie supérieure par un chouquet en fer, analogue à celui de bout-dehors des vergues. Ce cerclage est combiné avec de petites barres en fer, ceci étant l'équivalent de l'installation du mât de cacatois. Lorsque l'on doit utiliser le mât de bôme, il suffit de le pousser à hauteur convenable pour porter un cacatois [2] et éventuellement un *papillon* [3].

La formule propre à la *Créole*, c'est-à-dire du mât de perroquet avec flèche, présente l'inconvénient de ne pouvoir se dépasser que très difficilement en raison de sa grande longueur, ceci étant fâcheux dans le mauvais temps avec un surcroît de mâture haute que l'on peut seulement caler. L'on remédie en partie à cet inconvénient en disposant de deux jeux de mâts de perroquets, avec et sans flèche, ce dernier étant mis en place dans les parages où les coups de vent sont à craindre et pendant la mauvaise saison.

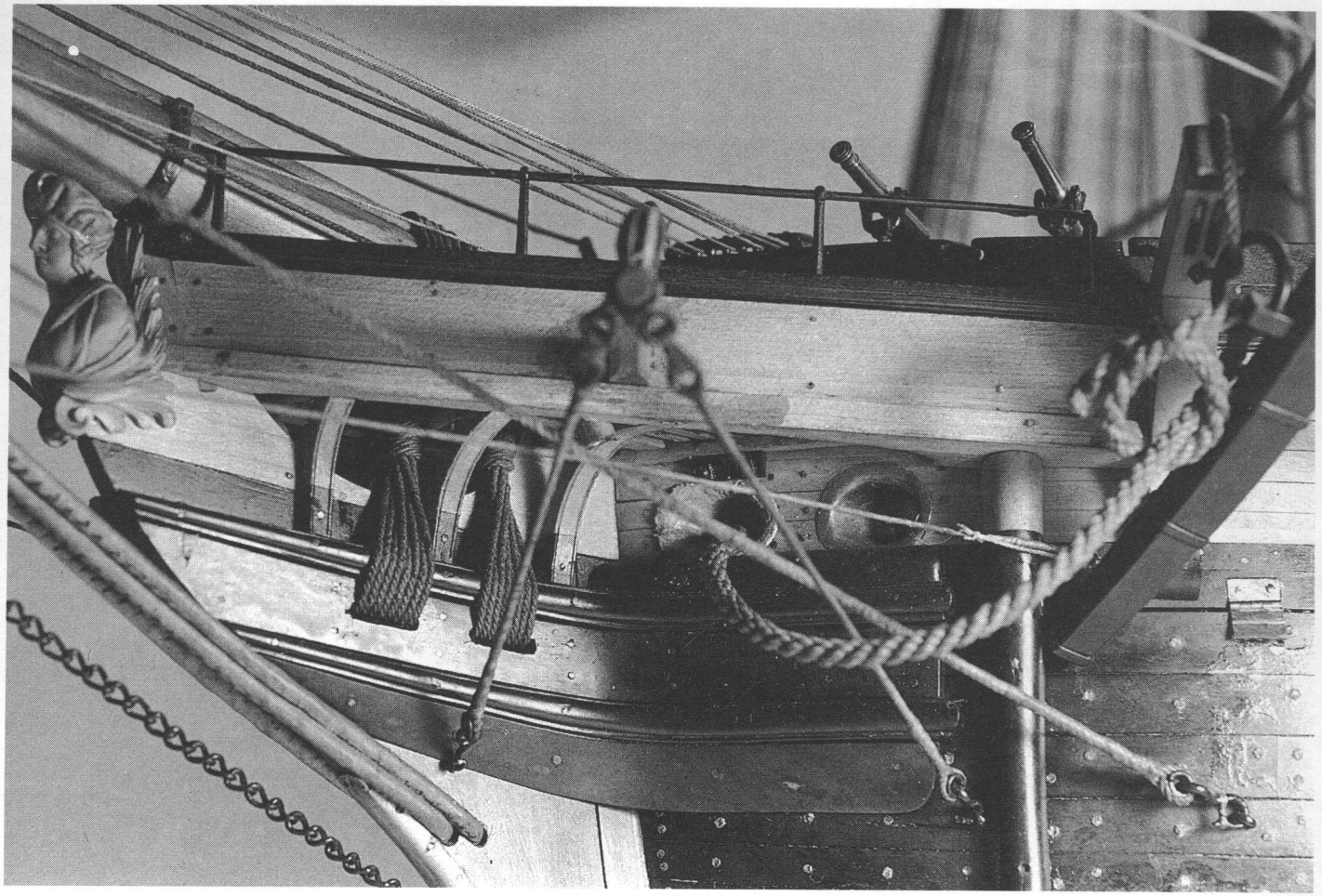
Si les autres installations n'ont pas cet inconvénient, elles sont en revanche fragiles, ne permettant pas par une brise un peu fraîche de mettre dehors les cacatois. Raison suffisante pour faire préférer la formule du mât de perroquet avec flèche. Une pomme plate termine l'extrémité des flèches et celles-ci peuvent être prolongées par une autre petite flèche terminée en pointe permettant d'arborer marques ou pavillons de signaux.

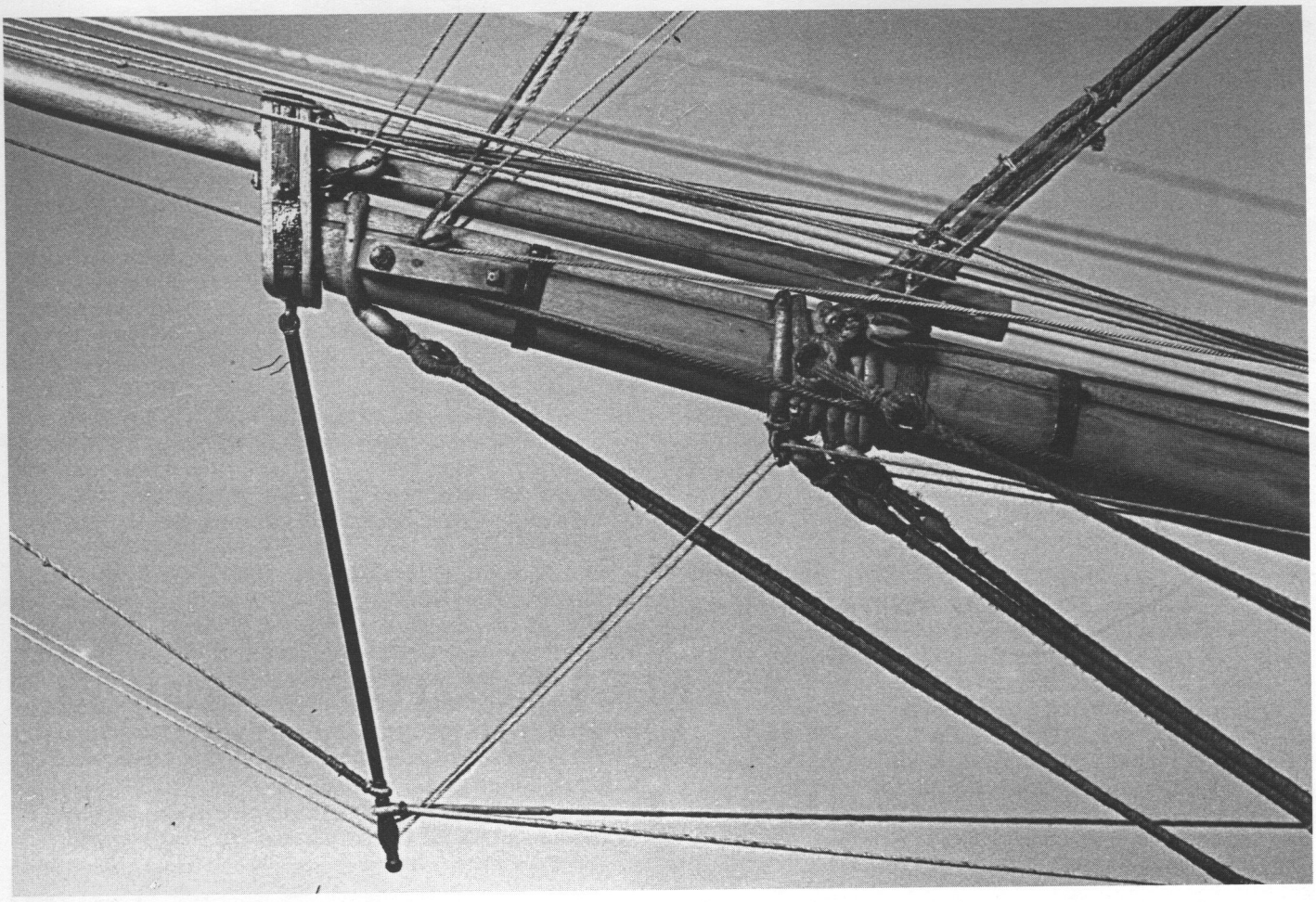
1. Le terme perroquet volant peut prêter à confusion, mais en toute rigueur, il doit s'appliquer à des cacatois, ne comportant pas de racage ni de bras et balancines, donc uniquement une drisse, étant bordés sur la vergue de perroquet. Les perroquets volants ne peuvent être utilisés qu'à l'allure largue ou vent arrière.

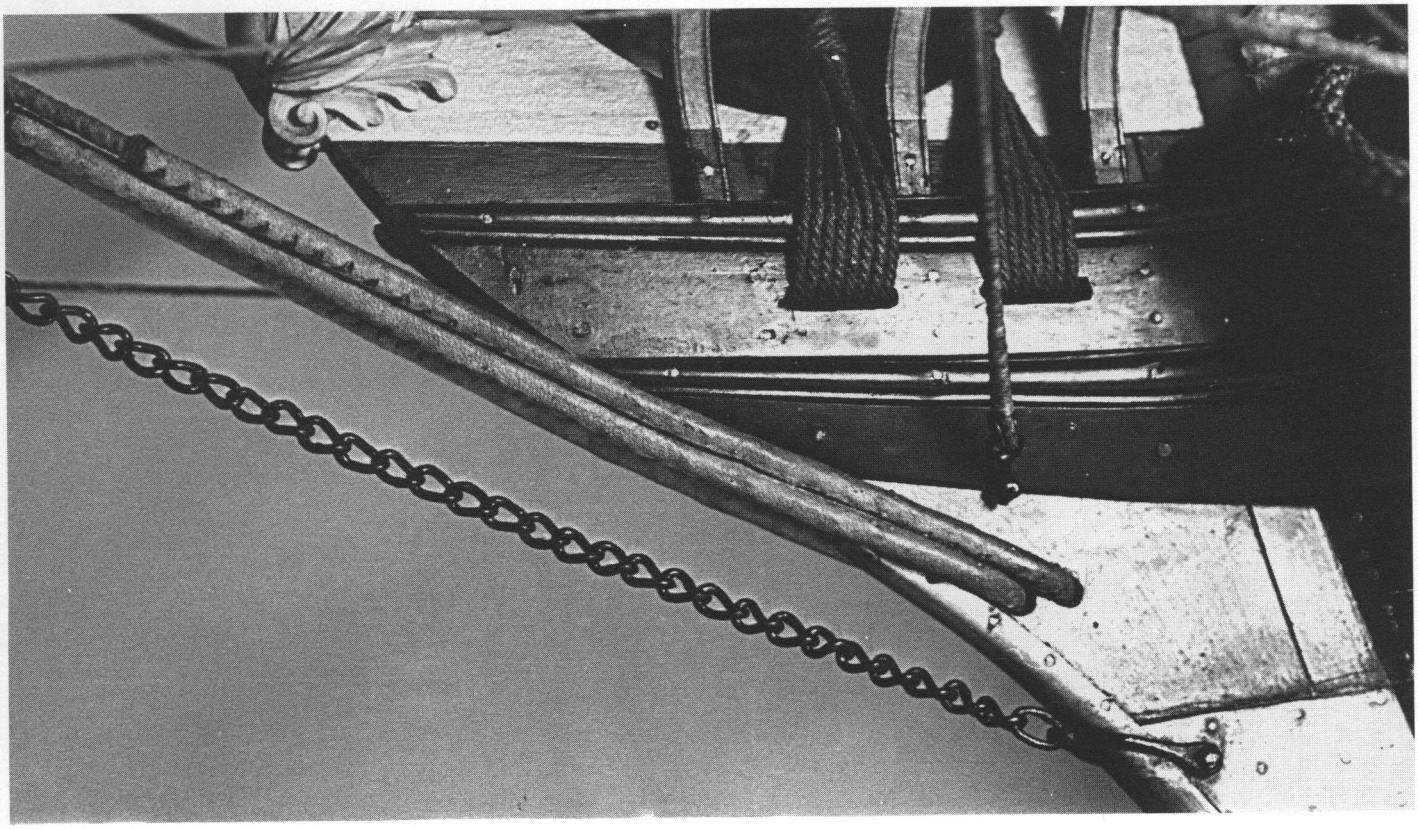
2. Au début de son adoption, le quatrième étage de voile est dénommé perroquet royal, conjointement avec le terme de cacatois.

3. Les papillons sont en forme de trapèze, ils sont envergués, la drisse passe dans une cosse ou poulie sous la pomme et on les borde sur les vergues de cacatois. Aux papillons peuvent se substituer des ailes de pigeons voile non enverguée, de forme triangulaire.

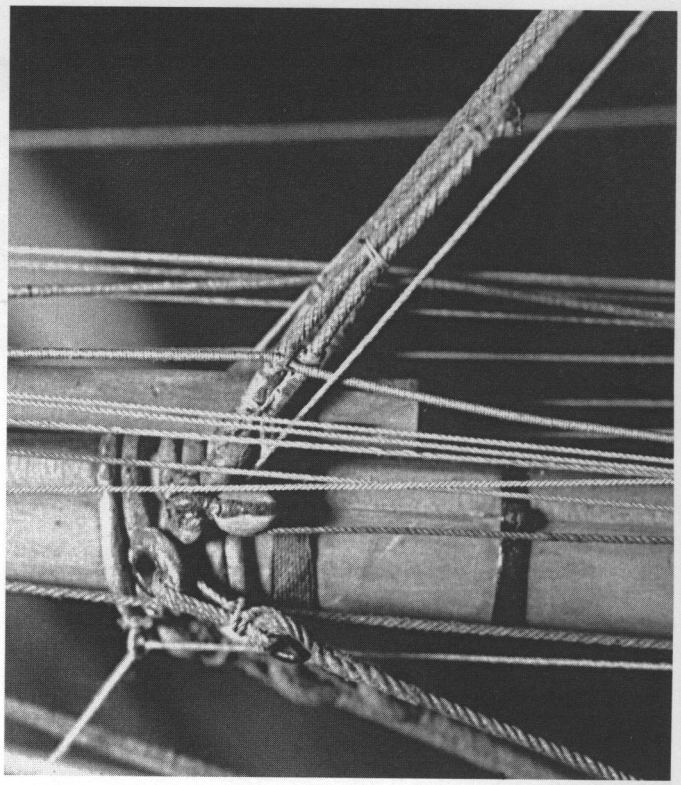
DIVERSES PHOTOS DU MODÈLE DE LA CRÉOLE (gréement)



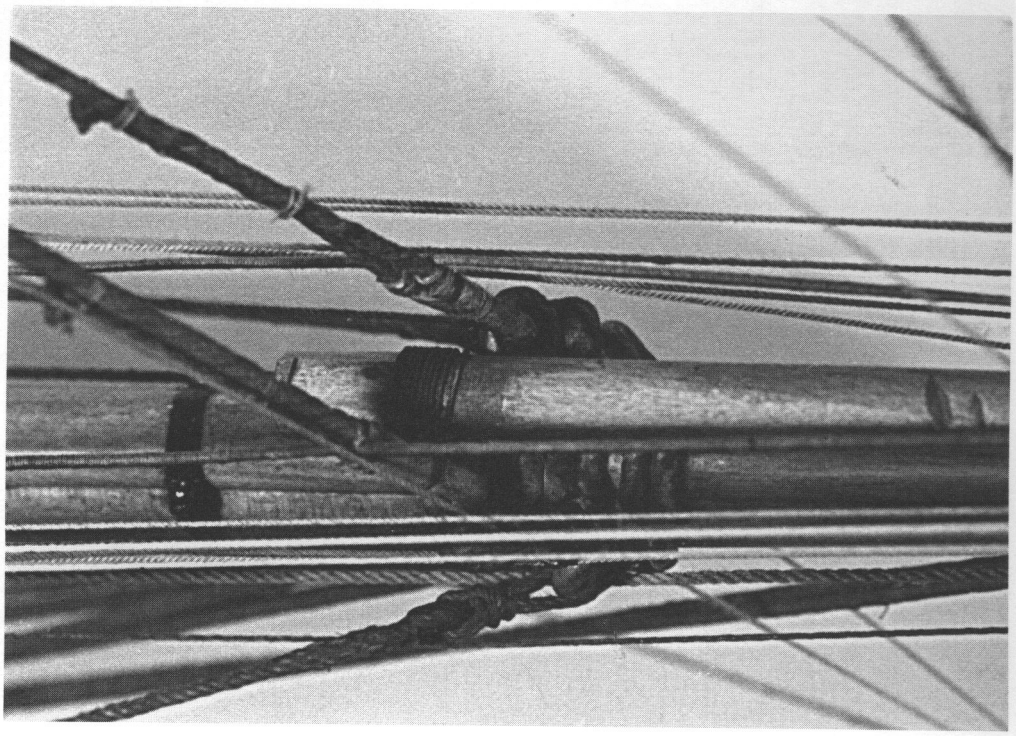




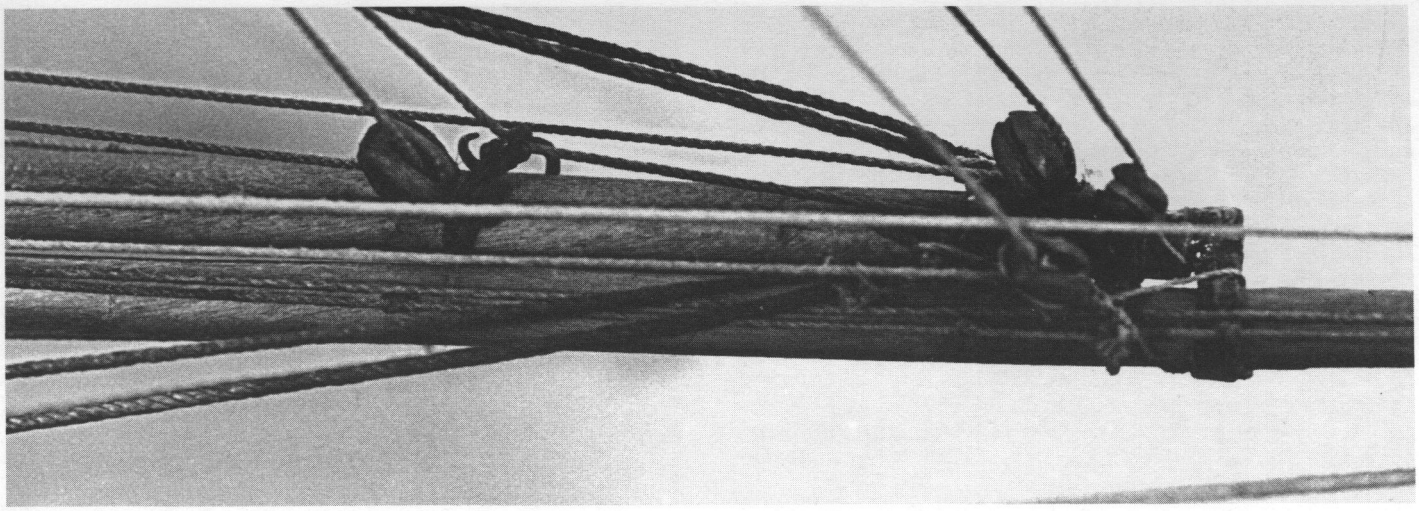
1. Extrémité du beaupré, montrant le chuquet avec son arc-boutant articulé portant à son extrémité inférieure deux petits rouets pour le passage des deux branches de la sous-barbe de clin-foc, ces manœuvres passent ensuite dans des margouillets, aiguilletés de part et d'autre du collier de la sous-barbe supérieure du beaupré. L'on compte pour le capelage du beaupré, six colliers garnis en basane, le 1er déjà cité, les 2e et 3e pour les haubans du beaupré, le 4e pour la sous-barbe inférieure, le 5e pour le faux étai de misaine et le 6e pour l'étai de misaine.
Les étais passent dans une cosse estropée par son collier et font retour sur eux-mêmes, étant immobilisés par des amarrages à plat. Les autres manœuvres se terminent en estropant une cosse et un ridage est effectué avec la cosse de leur collier.
La fausse-sous-barbe, comporte deux branches comme les sous-barbes avec une cosse à l'intérieur du pli formé par les branches, un ridage est effectué avec la cosse du collier placé en avant des galoches fixées de part et d'autre du beaupré (ces accessoires remplacent les violons). Un rouet dans chaque galoche reçoit les étais du petit mât de hune.
Les boulines de petit hunier passent sur les poulies aiguilletées sur le chuquet, celles de misaine sur les poulies aiguilletées aux 2e et 3e colliers qui, a cet effet portent deux cosses. Sur la galoche bâbord est frappée une poulie pour le hale-bas du petit foc.
Enfin, à la partie inférieure de l'arc-boutant de fer du chuquet aboutit la sous-barbe du bout-dehors de beaupré, prolongée par deux branches.

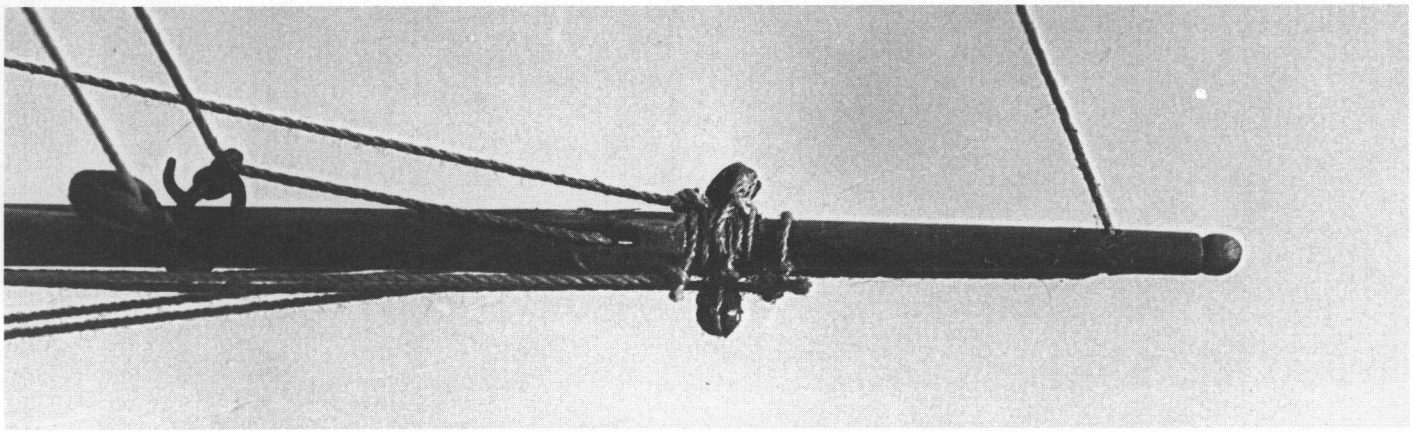


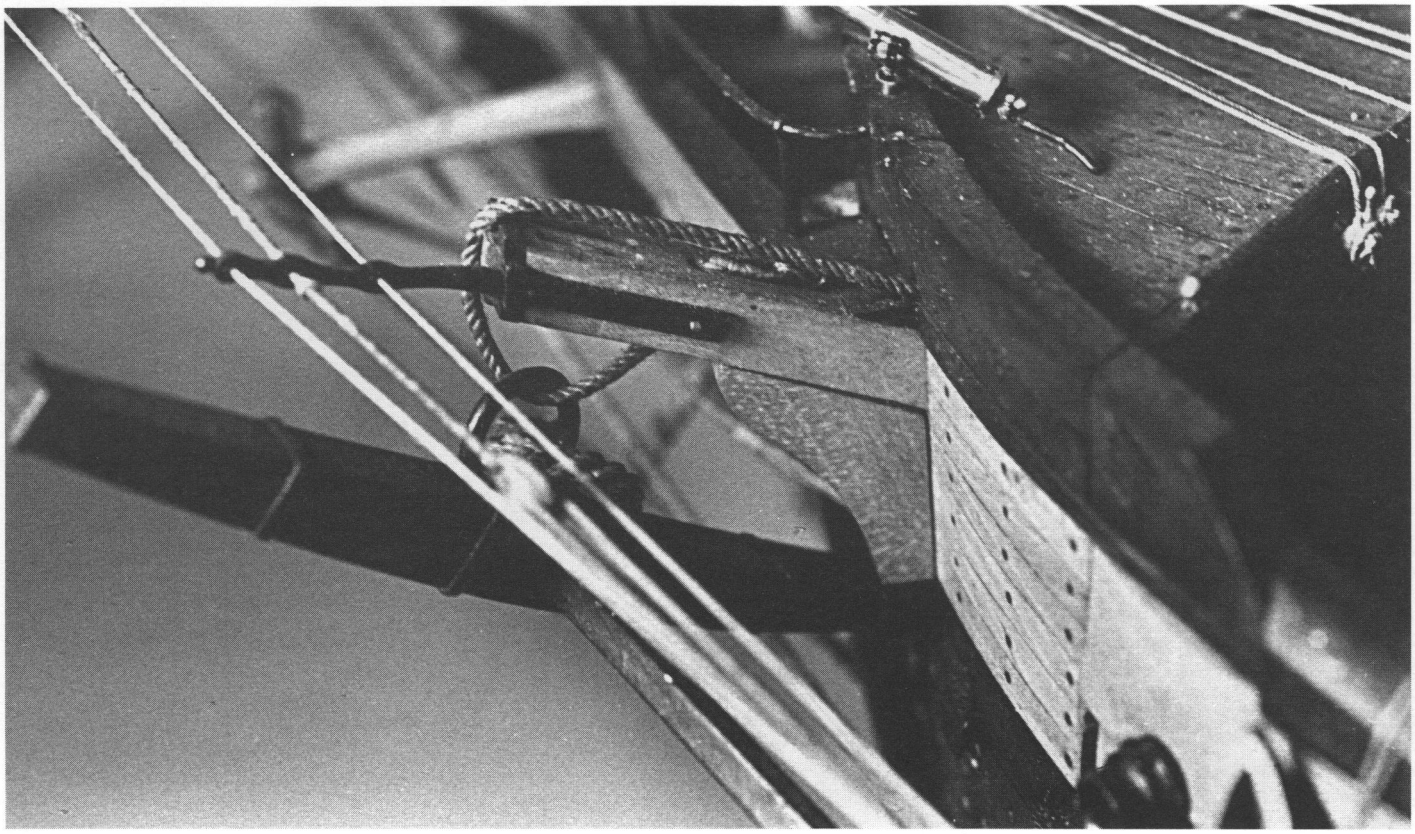
***3-4.** Détails du capelage du beaupré, remarquez la valture du bout-dehors et son passage entre les étais de misaine.*



***2.** Les sous-barbes inférieure et supérieure de beaupré garnies en basane traversent le taille-mer. En dessous, la chaîne de la fausse sous-barbe fixée par un étrier dont la forte goupille-pivot traverse également le taille-mer. L'on peut apprécier les liures de beaupré et apercevoir les haubans du porte-lof tribord, une cosse estropée à l'extrémité des haubans porte un crochet, correspondant à l'œillet d'une cheville.*



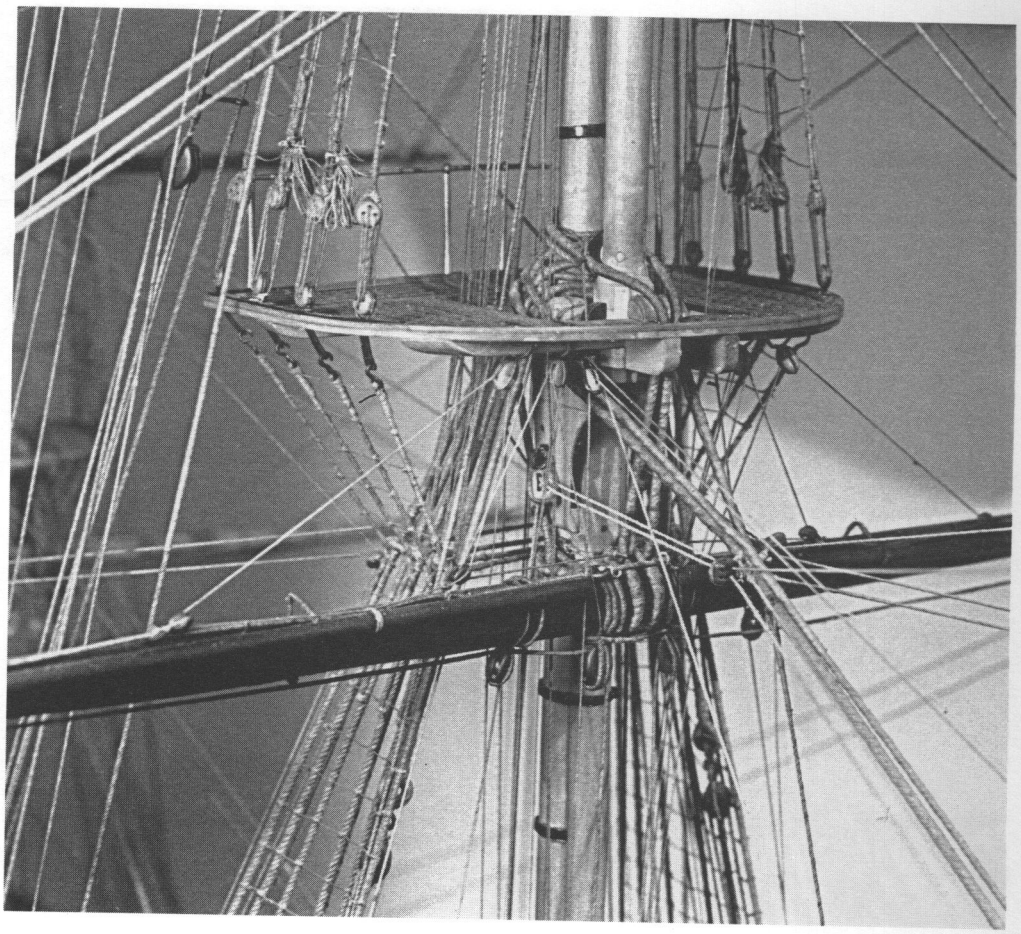




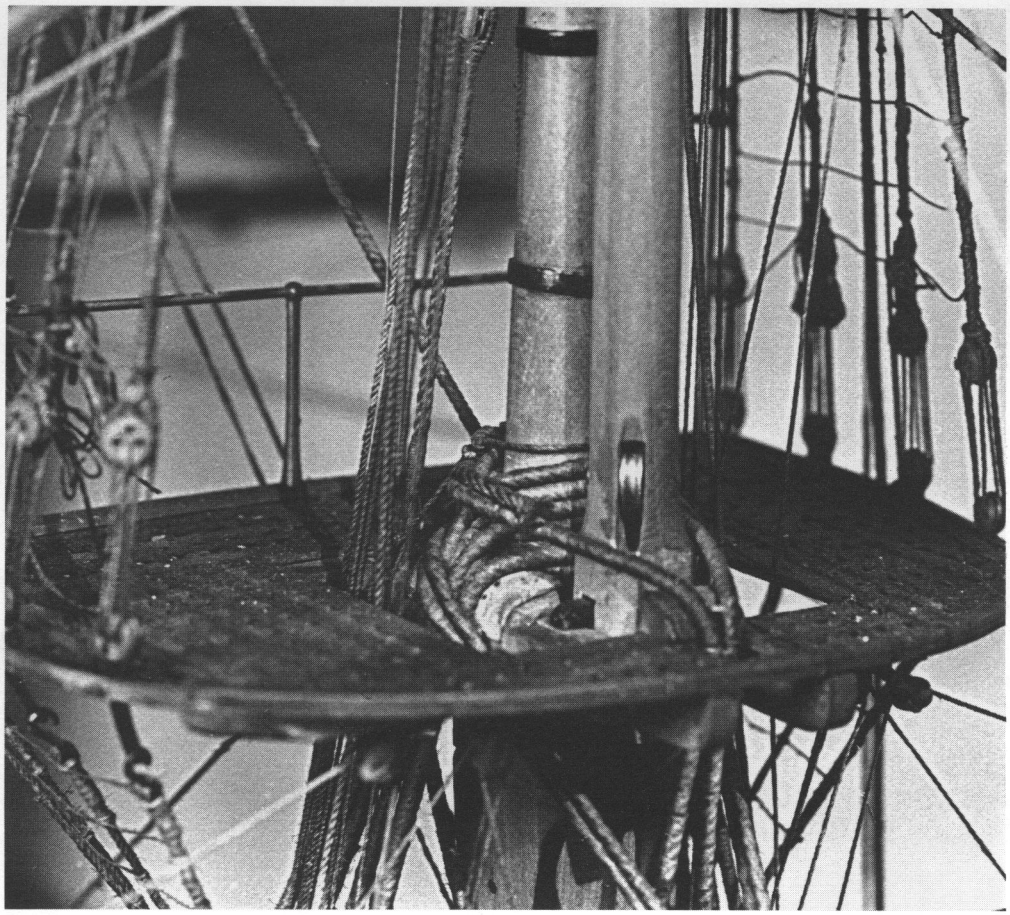
5. *Extrémité du bout-dehors de beaupré, montrant le chuquet en fer du bâton de clin-foc. L'on remarquera le rocambeau du faux foc; sur celui-ci est fixée la poulie du hale-bas du grand foc, ainsi que sa draille qui passe sur un rouet encastré dans l'extrémité du bout-dehors. En arrière du chuquet en fer, l'on distingue la poulie de l'étai du petit perroquet et les deux poulies des boulines de petit perroquet (variante de la poulie triple). Enfin, les branches des haubans du bout-dehors sont visibles.*

6. *Extrémité du bâton de clin-foc, au rocambeau du clin-foc est fixée la poulie de son hale-bas, sa draille passe sur une boucle du rocambeau et sur un rouet du bâton en arrière du capelage des haubans et sous-barbe, deux petites poulies pour les bras du petit cacatois. Enfin, passant sur un rouet à l'extrémité du bâton, l'étai de flèche du mât du petit perroquet, en variante du passage sur une poulie fixée au capelage.*

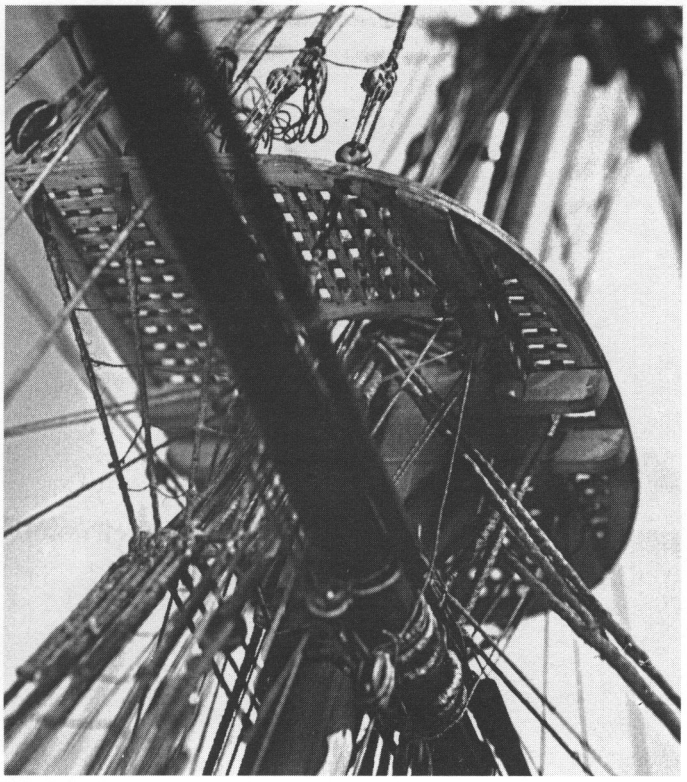
7. *Détail du bossoir montrant la bosse de bout, traversant la muraille pour se tourner sur un fort taquet à l'intérieur du petit gaillard d'avant. L'arc-boutant est bien visible avec le passage au centre du hauban de bout-dehors estropant la poulie d'un petit palan, à l'extérieur, la sous-barbe de clin-foc à l'intérieur, un des haubans du clin-foc.*



8. *Ensemble de la grande hune. L'on remarquera plus particulièrement la suspente de la grande vergue, avec le passage dans sa boucle de la caisse du mât de hune. Les branches du grand étai et du faux grand étai (au-dessus) formées d'une partie de l'étai et d'un élément épissé sur celui-ci. Les branches se terminent par un œillet, permettant de les réunir pour un aiguilletage derrière le capelage.*

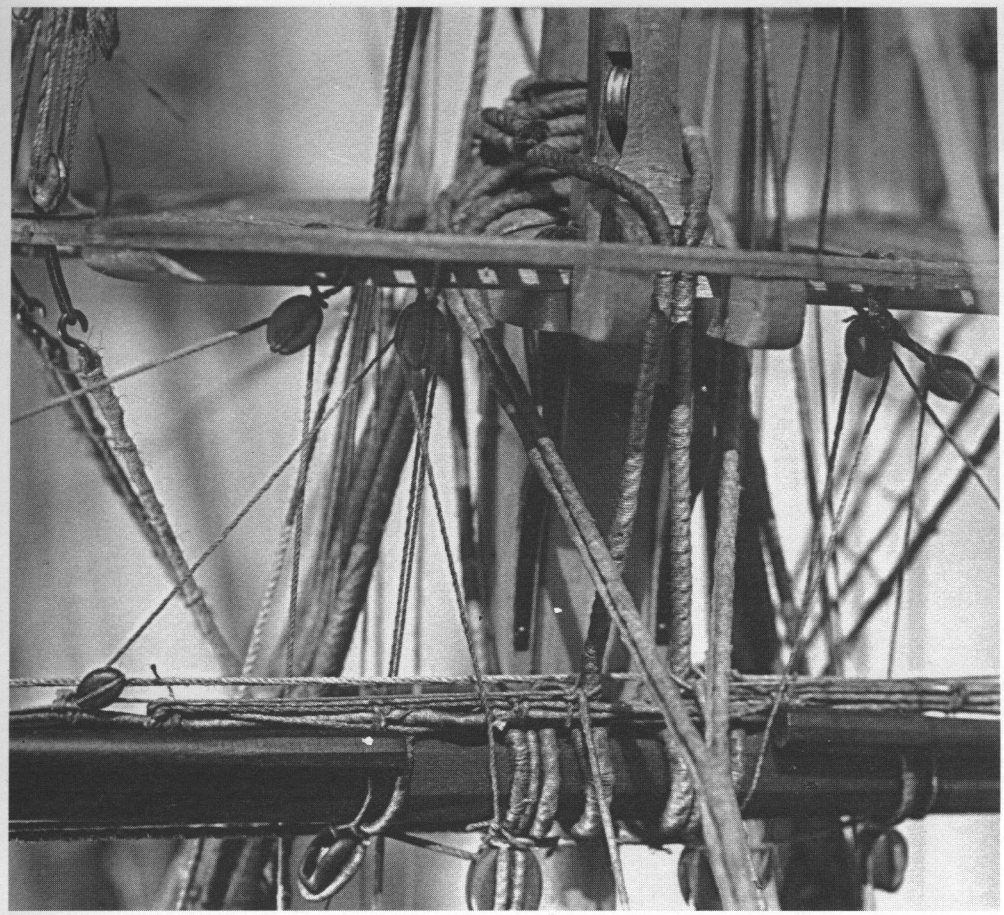


9. Autre aspect de la grande hune, montrant le capelage avec les coussins sur les élongis et traversins, voyez le repos de la clef du mât de hune. J'attire votre attention sur l'itague du palan de drosse à tribord du ton de bas-mât, la poulie inférieure du palan est visible. Voyez également un chandelier du garde-corps avec la barre d'appui, ces éléments réalisés en fer rond.

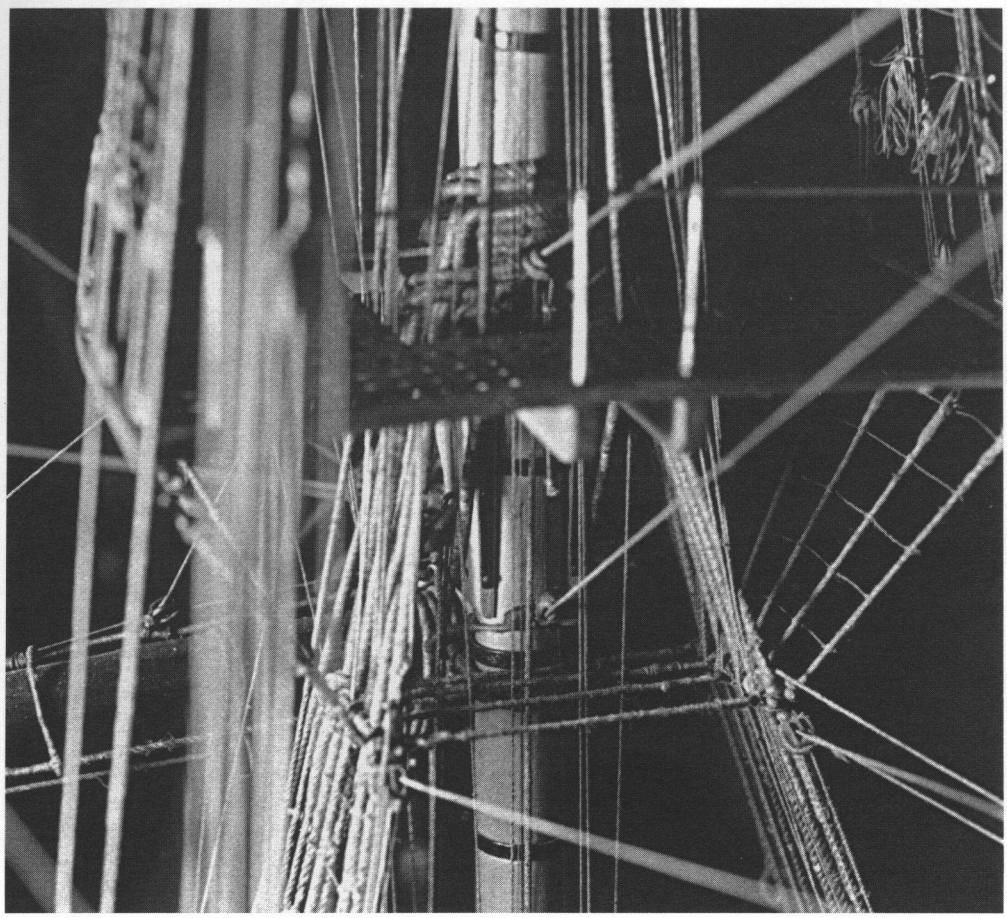


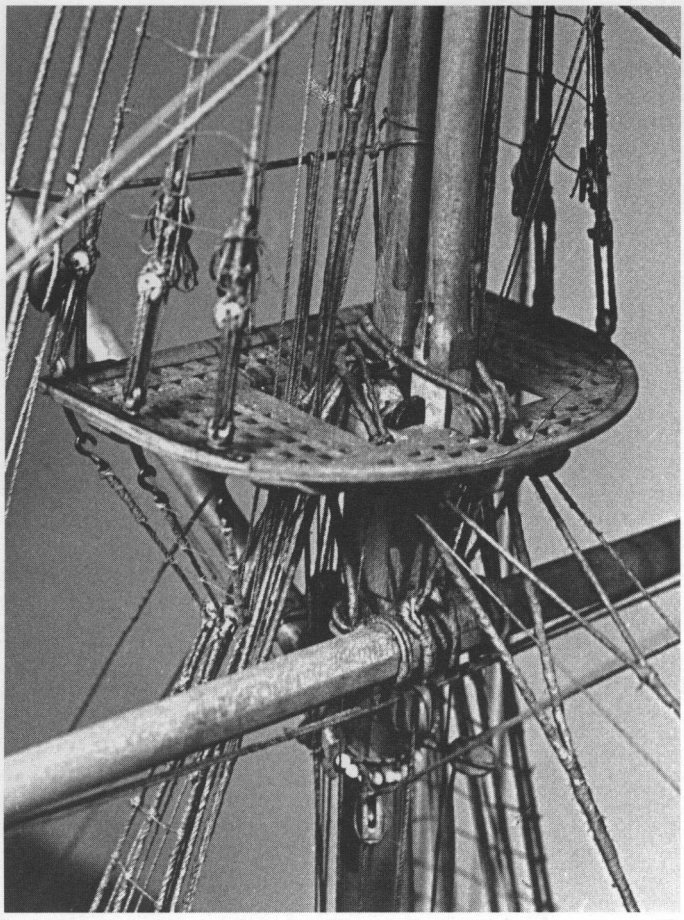
10. Cette photo prise par en dessous, met en évidence la structure de la hune, un caillebotis dont les barrotins sont disposés transversalement, remplace, pour plus de légèreté, l'habituelle disposition de bordages et taquets.

12. L'on peut juger de l'exécution du trélingage comportant quatre branches. L'on peut distinguer les drosses, l'étai du perroquet de fougue passant dans une cosse dont l'estrope entoure le capelage du grand mât, le faux étai du perroquet de fougue; les bras de la vergue sèche faisant, dormant sur le dernier hauban et ensuite retour sur un des rouets d'une poulie double frappée près du dormant; l'autre rouet servant aux boulines du perroquet de fougue.

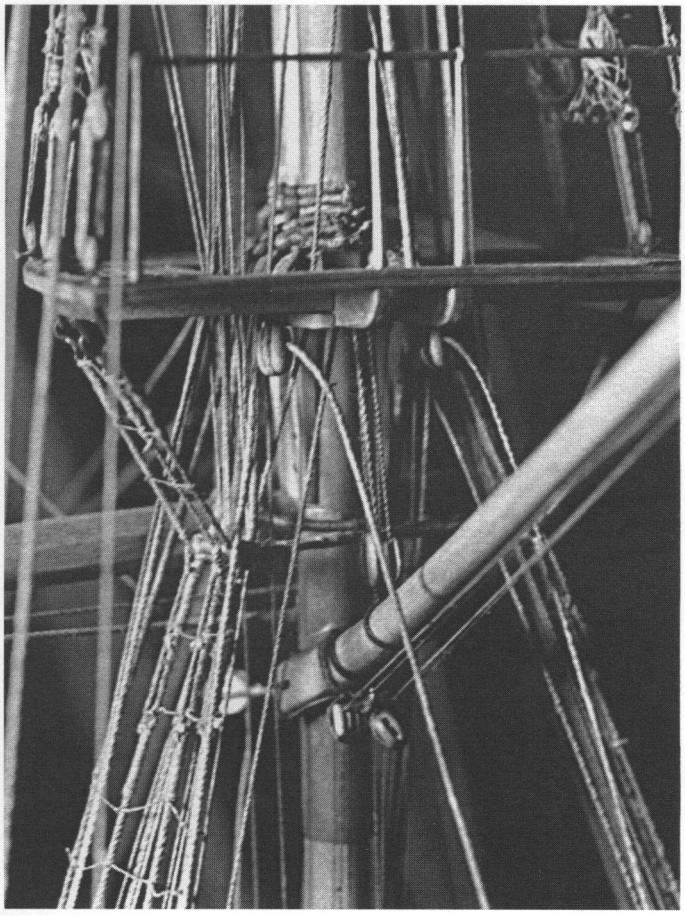


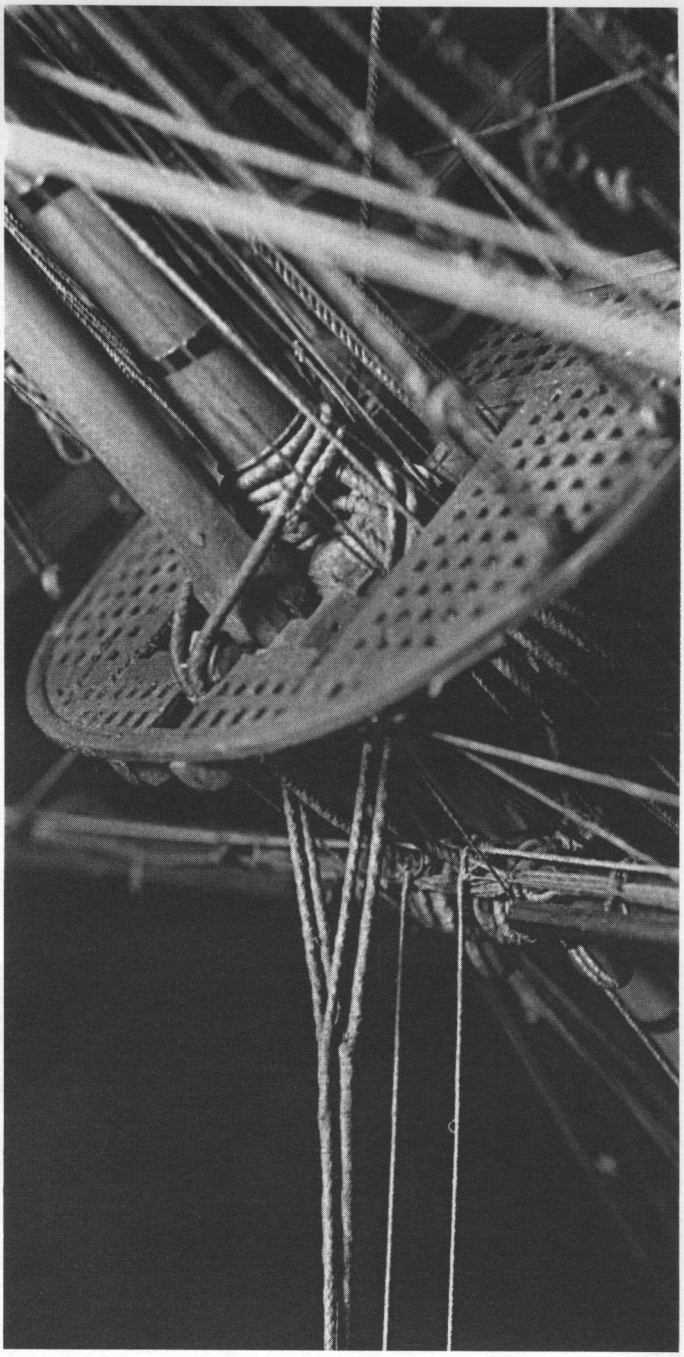
11. Photo de détail, permettant de mieux apprécier les éléments déjà cités. L'on remarquera l'absence de poulies de drisse, celles-ci n'étant mises en place qu'en cas de besoin. L'on distingue au milieu de la grande vergue, chaque branche de suspente passée en double, la drosse faisant un tour mort, la double estrope de la poulie d'écoute de hunier, la poulie de cargue-fond. Sous la hune aiguilletée, sur le traversin avant la poulie double des cargues-fond et la poulie simple de cargue-bouline. L'on examinera les lattes des caps de moutons des haubans de hune et le croc avec cosse des jambes de trélingage. Des filières sont placées sur le dessus de la vergue, et l'on constate la présence d'une petite poulie fixée sur celles-ci et un parcours de manœuvre aberrant, ceci mériterait d'être supprimé ou modifié.





13



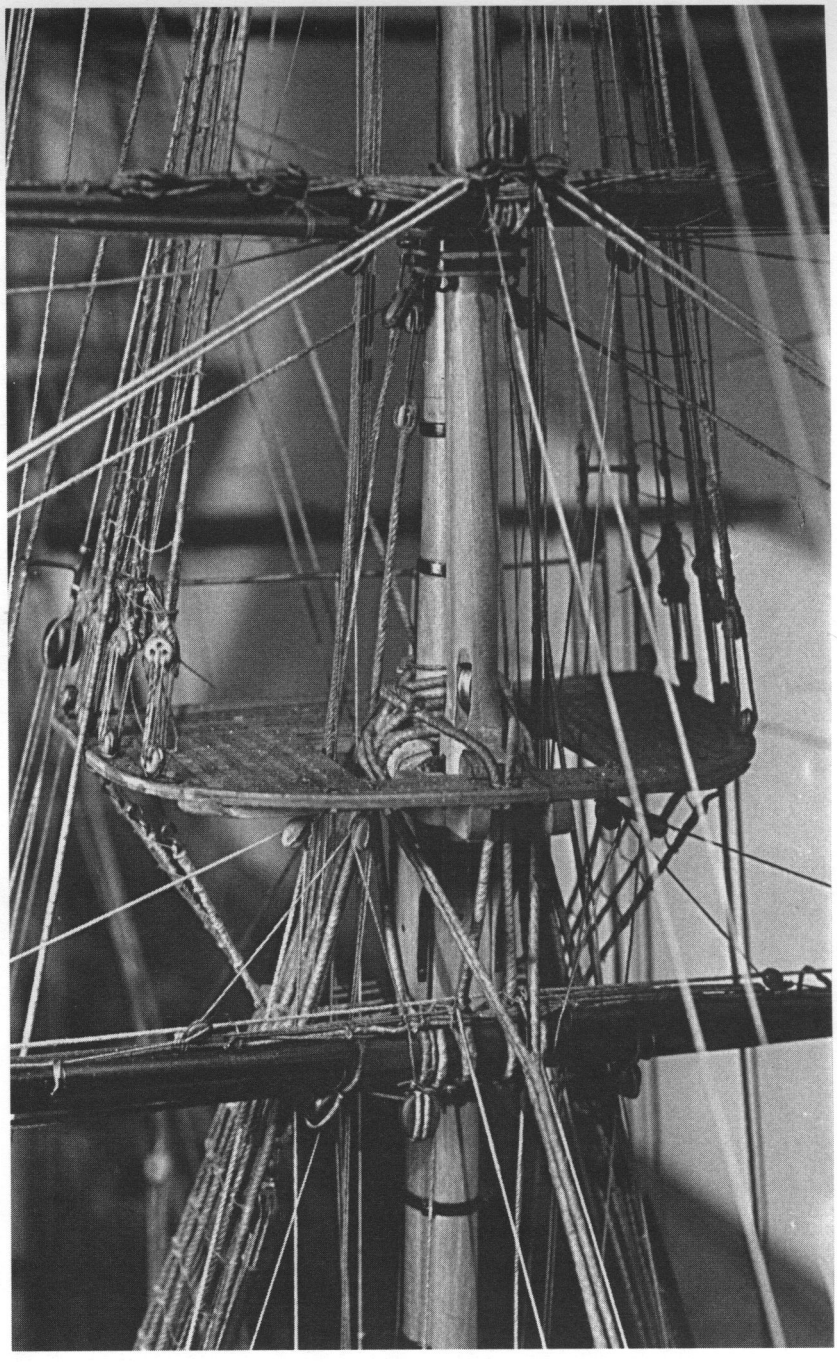


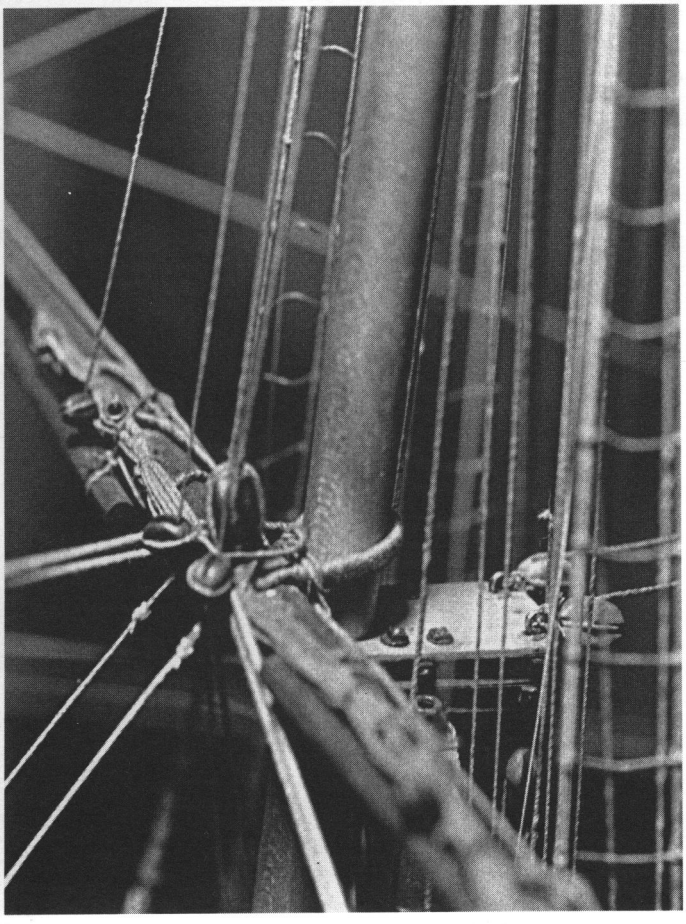
15. *Cette photo permet de bien distinguer le capelage du grand mât avec les divers œillets ou boucles. L'on remarquera la filière pour enverguer la grande voile (voir note) et l'on négligera les deux petites manœuvres nouées sur les branches de suspente.*

14. *La hune d'artimon est vue par l'arrière, ceci permettant de distinguer la poulie inférieure du palan de grande drisse du pic, les poulies de cargue point d'armure et de cargues de chute arrière à 3 rouets. Sous les élongis les poulies de balancines de gui.*

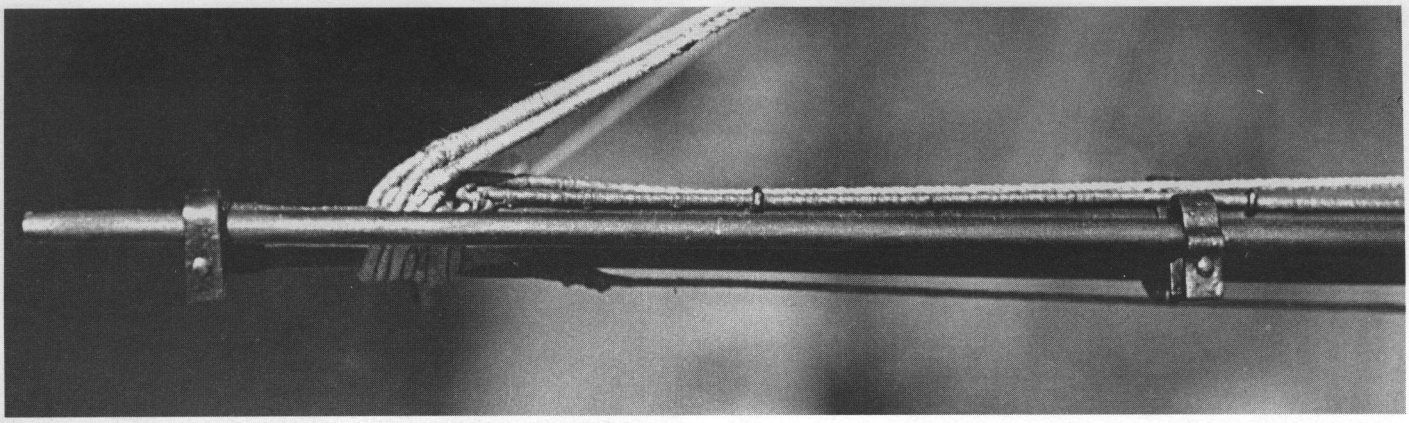
13. *Hune d'artimon, avec de l'attention l'on distingue à tribord le palan de drosse, et le parcours de celle-ci, la suspente ne formant de chaque côté qu'un tour sur la vergue sèche, les pommes de racage de la fourche du pic, une poulie double sert aux écoutes du perroquet de fougue, au lieu des deux poulies habituelles, les poulies des bras de grand hunier. Enfin, les taquets de haubans, permettant de tourner les manœuvres, aboutissant dans la hune.*

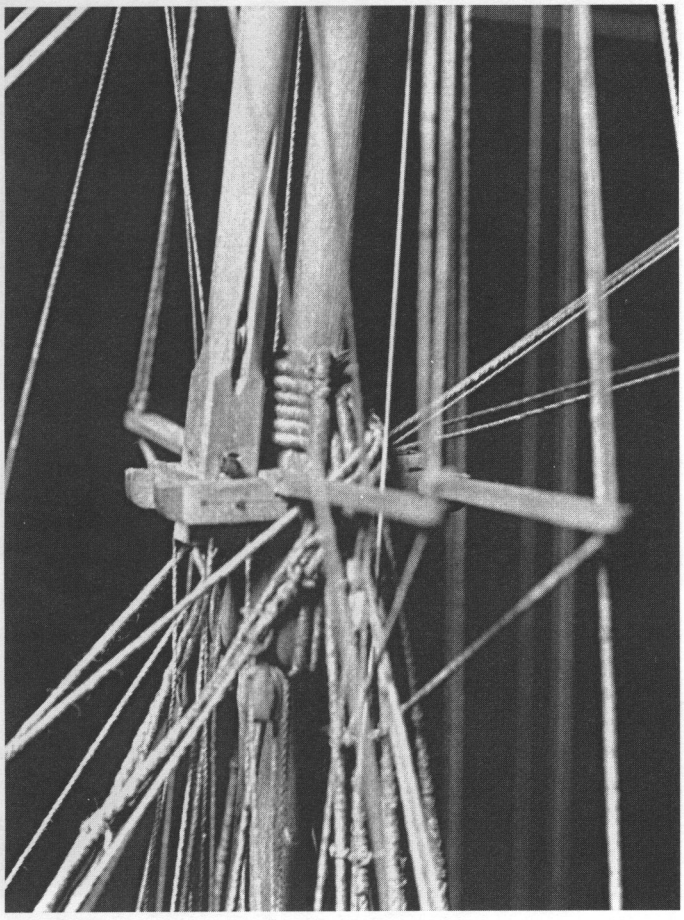
17. Cette photo de l'ensemble de la grande vergue, de la hune, du chuquet permet de « récapituler » les différentes informations fournies par les photos précédentes.





***16.** Vergue du grand hunier reposant sur le chuquet. L'on peut examiner le racage, la poulie de drisse et de part et d'autre de celle-ci les poulies de cargues-fonds. Et sur l'arrière du chuquet les poulies de bras du perroquet de fougue.*



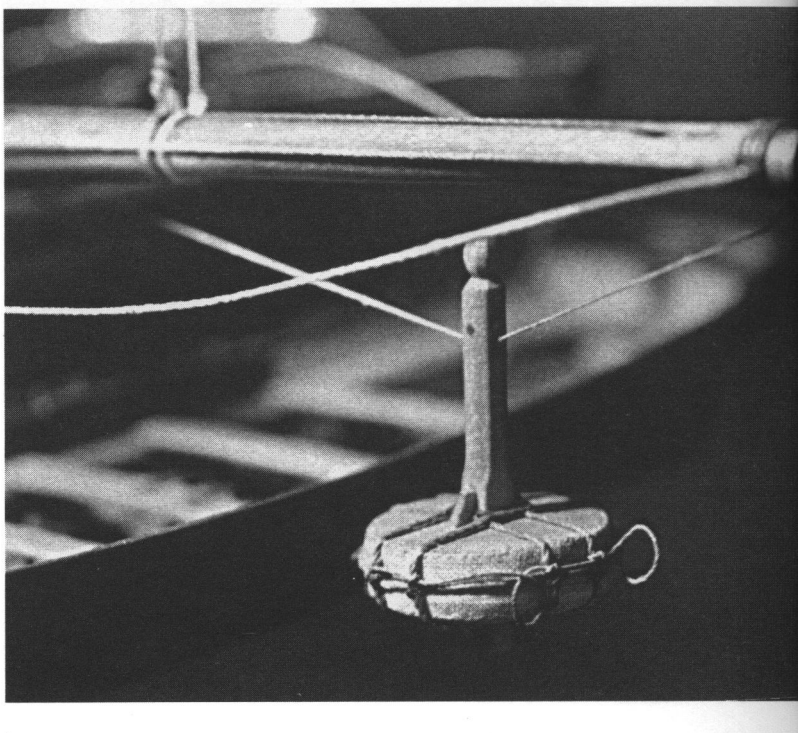


18. *Extrémité de la grande vergue, montrant les étriers en fer avec rouleau de bois pour la manœuvre du bout-dehors. Le capelage du taquet permet de distinguer la boucle de la filière (voir note ci-après) — celle du marchepieds (remonté sur la vergue) — celle de l'estrope de poulie de hunier (sur le modèle il n'existe pas de rouet sur le taquet de la basse vergue, il s'agit d'une variante) — les boucles d'estrope de faux bras, la poulie de bras ou de leur pendeur et enfin de balancine.*

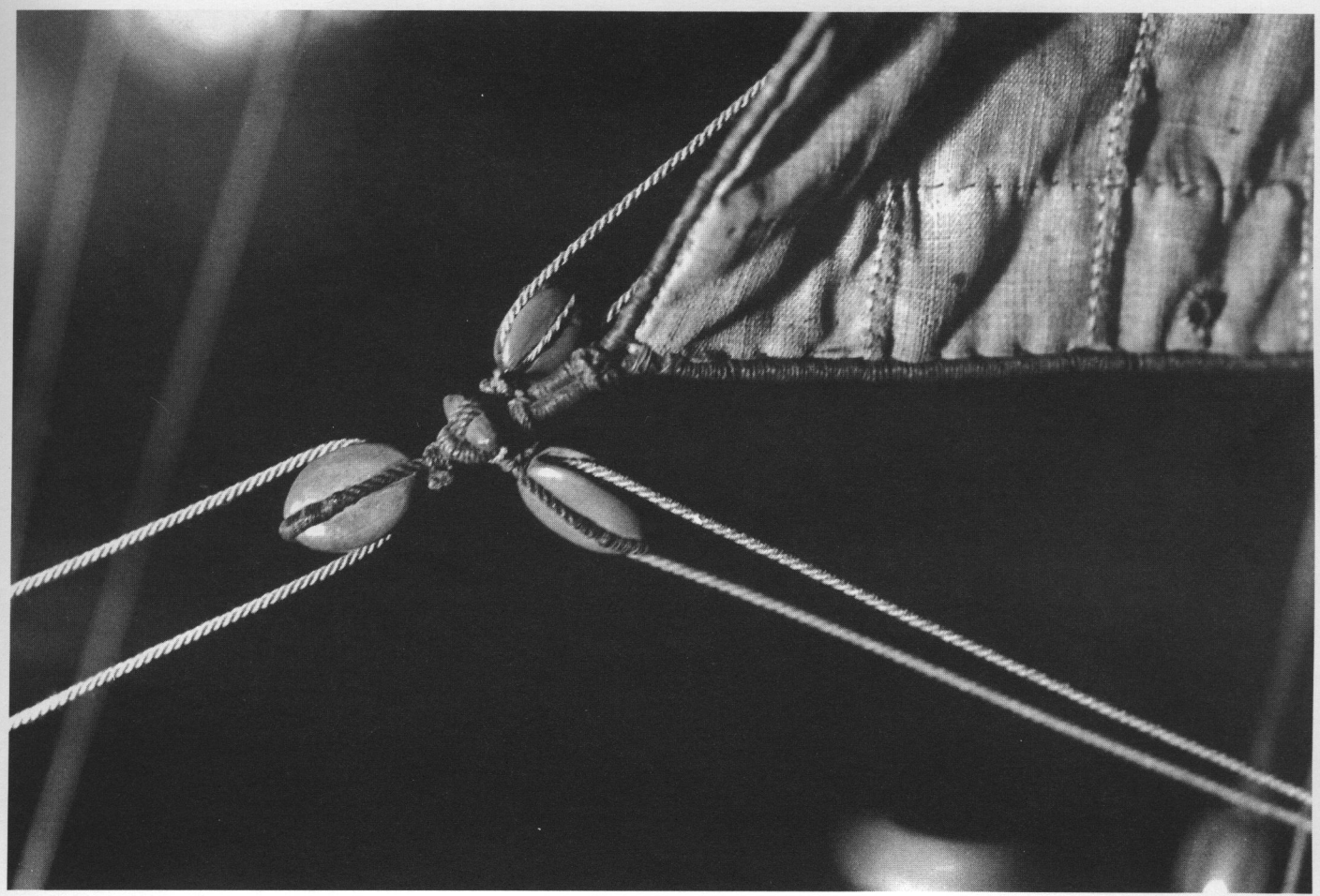
** Les filières sont des filins comme ceux des marchepieds mais plus courts que ceux-ci ; les deux parties de la filière ont chacune en longueur un peu moins que la moitié de la vergue. Chacune se compose de deux parties, terminées d'un bout par une boucle ou œillet capelé à l'extrémité de la vergue, et de l'autre bout, par un petit œillet renfermant une cosse. Les deux parties s'éloignent sur la vergue et une ride rapproche les deux cosses ou bride au milieu, en entourant la vergue avec le bout de la ride. De petites crampes en fer soutiennent la filière sur la vergue, présentée un peu en avant sur le dessus de celle-ci.*

La voile est enverguée directement sur la filière avec de petits rabans. La vergue se trouve ainsi dégagée des rabans de ferlage qui l'entouraient. Cette disposition est valable pour les basses voiles et huniers. En ce qui concerne les perroquets, cacatois, bonnettes, ces voiles peuvent être transfilées, à moins que l'on préfère utiliser une filière. Je précise que celle-ci doit s'accompagner de rabans d'empointure aux angles supérieurs de la voile.

19. *Barres de perroquet, l'on peut distinguer de part et d'autre de la noix du mât, les poulies plates d'itague de drisse et la poulie tribord de palanquin de ris. Avec beaucoup d'attention l'on devine la baraquette pour la balancine de hunier et sa cargue-bouline. La baraquette est fixée entre deux haubans de hune.*



20. *Ce détail doit permettre de gréer avec exactitude la bouée de sauvetage à l'extrémité du gui.*



21. *Bouquet de grande voile, montrant la fixation des poulies d'écoute et d'amure dont l'estrope passant dans l'œillet du point de la voile, est bloquée par un cabillot sur lequel est fixée l'estrope de la poulie de cargue point.*

Table des matières

Historique

La barque longue 17e siècle 8

La corvette 1re moitié 18e siècle 16

La corvette 2e moitié 18e siècle 25

Les corvettes du programme de 1793 31

La corvette Révolution-Premier Empire 33

La corvette Restauration-Louis-Philippe 38

Divers modèles au Musée de la marine 50

Corvette la Créole 54

L'expédition du Mexique 59

La Créole à St-Jean-de-Ulùa 62

Monographie

Commentaires des planches 70

Notes diverses 97

Photos du modèle de la Créole 101

Règles du gréement 122

Manœuvres des mâts 123

Manœuvres des vergues 131

Manœuvres des voiles 136

Aboutissement des manœuvres 147

Voiles 152

Notes 160

Photos du gréement 161

14 planches à l'échelle de 1/48°

1 planche à l'échelle de 1/84°

J'exprime ma gratitude à M. le Capitaine de Vaisseau F. Bellec Directeur des Musées de la Marine, ainsi qu'à ses collaborateurs pour l'aide indispensable qu'ils ont apportée à la réalisation de cet ouvrage.

Crédit photographique : Musée de la Marine - Paris
Service historique de la marine Vincennes

Photocompositon : Charente-Photogravure et Agrandissime
Imprimerie Charles - Angoulême
Achevé d'imprimer : janvier 1990
Dépôt légal : 1er trimestre 1990