

LE CYGNE

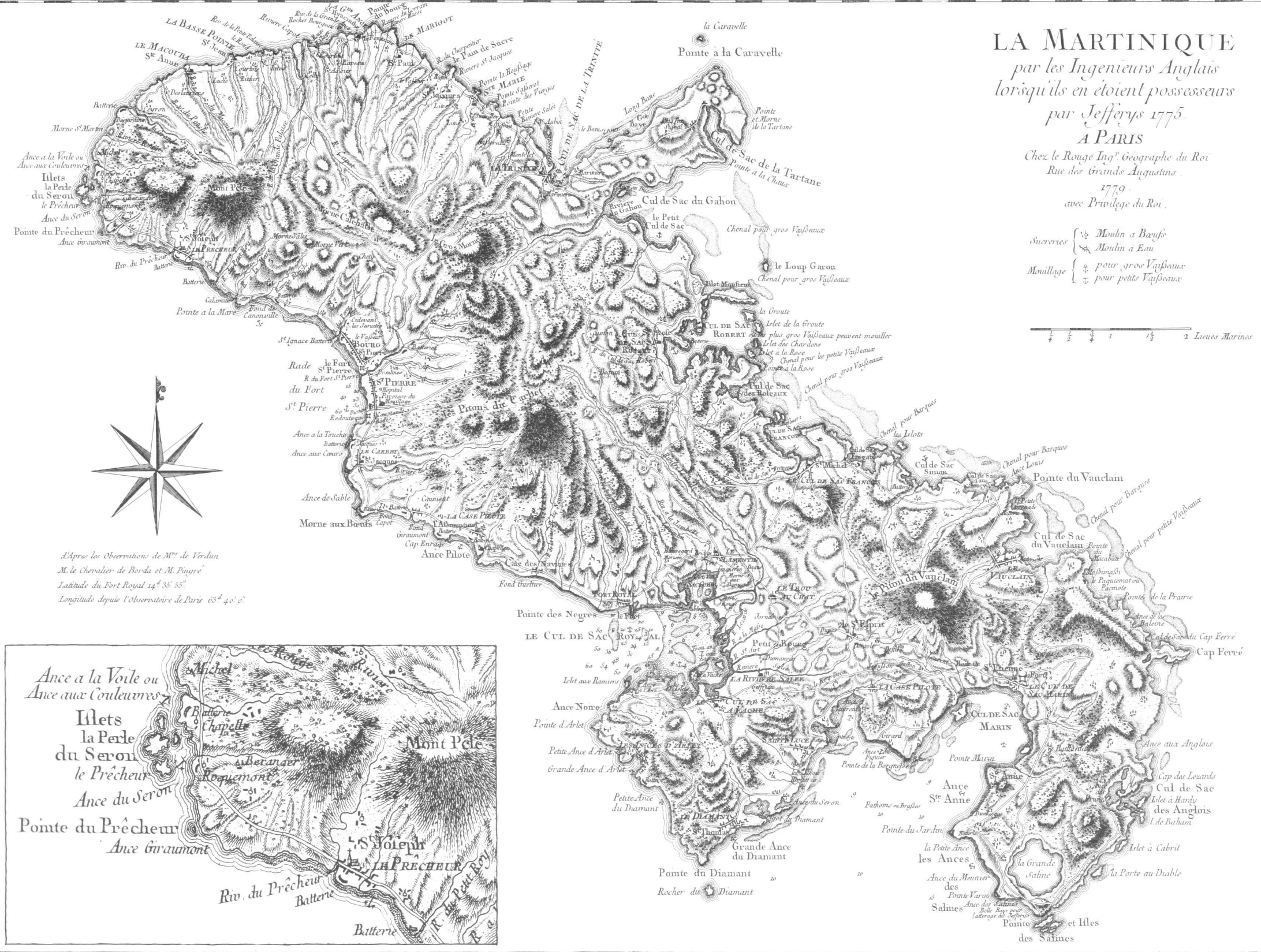
LA MARTINIQUE

par les Ingenieurs Anglais
lorsqu'ils en étoient possesseurs
par Jefferys 1775.

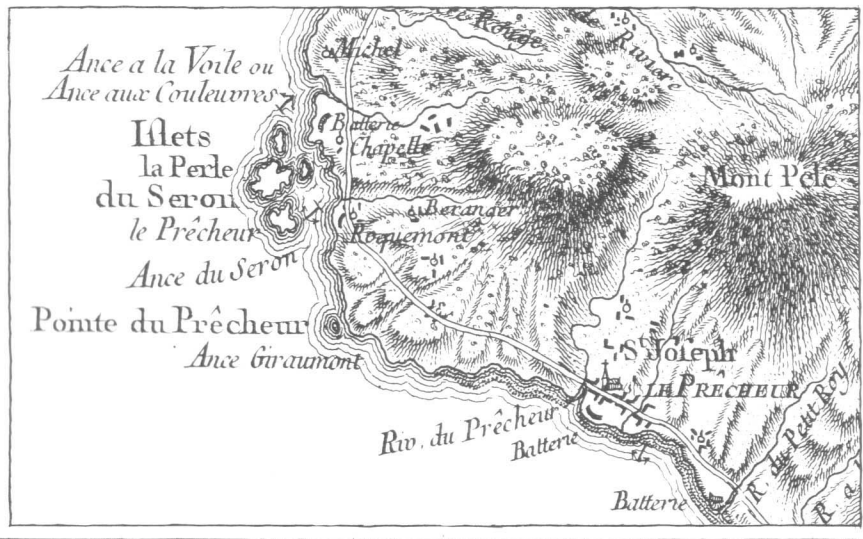
A PARIS

Chez le Rouge Ing^e Geographe du Roi
Rue des Grands Augustins
1779
avec Privilège du Roi.

Sucreries { $\frac{1}{2}$ Moulin à Baryfo
 { $\frac{1}{2}$ Moulin à Eau
Mouillage { $\frac{1}{2}$ pour gros Vaisseau
 { $\frac{1}{2}$ pour petits Vaisseau



Après les Observations de M^r de Verdun
M. le Chevalier de Borda et M. Pinore
Latitude du Fort Royal 14^o 38' 55"
Longitude depuis l'Observatoire de Paris 63^o 40' 0"



JEAN BOUDRIOT - HUBERT BERTI

BRICK DE 24

LE CYGNE

DE L'INGÉNIEUR PESTEL

1806-1808

MONOGRAPHIE



Edité par A.N.C.R.E., 18, avenue du Bel-Air, 75012 Paris
COLLECTION ARCHÉOLOGIE NAVALE FRANÇAISE

INTRODUCTION

Après la publication de la monographie de la frégate la Vénus, dans un souci de variété, nous avons envisagé l'étude d'un brick. Concernant ce type de bâtiment, la documentation est abondante et plusieurs modèles figurent dans les collections du Musée de la Marine. Parmi ceux-ci nous avons choisi celui qui nous a semblé le plus représentatif : le brick dit de 24 qui, pratiquement, sera le seul type de brick utilisé par la Marine impériale, construit à environ soixante exemplaires dans les ports français, hollandais et italiens, de 1800 à la chute de l'empire. Et si la Marine de la Restauration adopte de nouveaux types de bricks, elle n'en gardera pas moins de nombreux bricks de 24, datant de l'époque impériale.

Le dernier sera condamné un peu avant 1850. Ainsi près de cinquante années de présence dans notre marine, des actions courageuses et méritantes dans une période pénible de notre histoire maritime, nous ont semblé justifier notre choix de ce type de brick.

Parmi les modèles du Musée de la Marine, s'imposait celui du Cygne. Certes son exécution pourrait être plus soignée, mais le modèle bien gréé est dans son état d'origine et présente de nombreux petits détails si nécessaires à la "vie" d'un modèle. Complétant l'analyse minutieuse du modèle, nous avons disposé de plans de carènes (plan du Milan, archives du N.B.M., plan du Faune, atlas du G.M.), de "bâtiments frères" du Cygne. Les informations concernant le gréement données par le modèle du Musée de la Marine ont été complétées et recoupées par l'examen de plusieurs devis de bricks identiques au Cygne, nous en donnons un exemple (le Hussard).

Bref, la documentation étant riche, il nous a suffi de sélectionner.

La carrière du Cygne a été brève mais honorable. Nous avons recueilli aux Archives nationales, fonds Marine (Archives postérieures à la Révolution) série BB 5, dans les registres matricules des corvettes et bricks quelques pages, seules traces laissées par notre brick. A cela se sont ajoutées quelques minces informations tirées de la série DD 1 (pièces de correspondance de l'inspecteur général Sané) et du dossier personnel du commandant du Cygne, le capitaine de frégate Trobrian. C'est peu, mais une courte carrière ne pouvait nous permettre d'espérer mieux. Des extraits de ces documents d'archive et quelques commentaires situeront donc historiquement le brick le Cygne.

La présentation de cette monographie est analogue à celle de la Vénus. Nous avons bénéficié de l'existence du modèle, ce qui a permis de mieux traiter certains détails notamment l'accastillage, et sur près d'une centaine de photos, nous en avons sélectionné dix-sept qui doivent en quelque sorte animer cette monographie et vous encourager dans votre travail si vous entreprenez la réalisation du modèle du Cygne.

J.B.

H.B.

Le Cygne n'est qu'un exemple parmi la soixantaine de bricks de 24 construits sous le Premier Empire. Si certains parmi vous désirent réaliser un autre modèle de brick de cette catégorie, il leur suffira d'adapter un décor différent choisi parmi les divers exemples que nous donnons. A ceci peuvent s'ajouter des variantes dans les couleurs, mais en respectant les données générales figurant dans la présente monographie.

L'ÉVOLUTION DU BRICK DE GUERRE FRANÇAIS

(précédée de quelques définitions)

L'adoption dans les années 1770 de cotres et lougres pour la Marine royale avait amené les constructeurs à outrer les dimensions de ces bâtiments qui, dans le cours de la guerre d'Indépendance américaine, atteindront des longueurs de l'ordre de 28 mètres. Les conséquences en étaient, pour les cotres, un mât et une brigantine démesurés et, pour les lougres dont la mâture restait dans des limites encore raisonnables, un gréement qui nécessitait de laborieuses manœuvres pour les virements de bord.

Il fallut donc se résoudre à mâter différemment les coques de ces bâtiments, leur longueur étant suffisante ; on adopta notamment le gréement à deux mâts des bricks.

L'on s'accorde à reconnaître le brick comme étant issu du **brigantin**, modeste bâtiment voué au commerce ainsi que ses variantes : le **langard** et le **senault**.

La conception du brick, qu'il soit de guerre ou de commerce, s'inspirera de ces divers bâtiments ; il est donc nécessaire de les définir.

BRIGANTIN

Au XVII^e siècle, il s'agit d'un petit bâtiment comparable aux barques longues, donc gréé uniquement avec des voiles carrées et qui semble propre à la nation anglaise ; le terme de brigantin ayant probablement été emprunté au langage du levant pour désigner à l'origine un bâtiment rapide pratiquant la course et la contrebande qui, ensuite, se consacra exclusivement au commerce. Son gréement s'améliorera avec l'adoption, que nous situons vers la fin du XVII^e siècle, d'une voile à baume remplaçant la basse voile du grand mât. Cette voile dite aurique prendra le nom féminin du bâtiment en étant dénommée **brigantine** ; il en sera de même pour le "petit cousin" du brigantin de la Manche, le brigantin d'Amérique ou bateau bermudien qui, lui, ne porte qu'un mât.

C'est donc les bâtiments qui donneront leur nom à cette voile si particulière et non l'inverse (1).

Le constructeur B. Ollivier (2), dans son dictionnaire rédigé entre 1740-1745, donne du **brigantin** la courte définition que voici :

"On donne ce nom dans l'Océan à des bâtiments anglais qui servent au commerce et qui ont un grand mât gréé en fourche avec un grand hunier carré au-dessus, un mât de misaine et un petit mât de hune portant chacun une voile carrée et un mât de beaupré portant une voile de civadière."

La gravure de Guéroult du Pas datée de 1704, donc bien antérieure, s'accorde avec cette définition. Si vous comparez cette reproduction avec celle tirée de l'œuvre de

Van de Velde, vous constaterez la mutation au profit de la voile aurique.

Nous donnons d'autres reproductions de brigantins en les accompagnant de quelques commentaires, la dernière est datée de 1814 et, à cette époque, le terme brigantin est tombé en désuétude au profit, comme nous le verrons plus loin, de l'appellation brick.

Nous proposons la définition suivante pour le brigantin :

Bâtiment destiné au commerce déplaçant au maximum 200 tonneaux, gréé à deux mâts. Le grand mât plus ou moins incliné porte une brigantine, surmontée d'un grand hunier bordé sur une vergue sèche. Le mât de misaine à la verticale porte une basse voile surmontée d'un petit hunier. Le beaupré, généralement avec bout-dehors, porte deux à trois focs et parfois une civadière. Une ou deux voiles d'étai peuvent être établies entre les mâts.

La mâture peut être à pible (3), ceci pour les plus petits brigantins, ou bien avec barres et chuquets pour mâts de hune, mais l'une et l'autre de ces dispositions peuvent se rencontrer sur un même bâtiment.

LANGARD

Passons maintenant à une variante du brigantin dite **langard**. Lorsqu'un brigantin court au plus près avec sa voile aurique, voiles d'étais et focs, sa vitesse (ou sillage) sera augmentée si, à cette voilure, l'on peut ajouter ses voiles carrées ; addition qui n'est possible, il est vrai, qu'en courant un peu large. Comme la dérive est fonction du sillage, il est donc parfois plus avantageux de ne pas trop bouliner et d'augmenter son sillage grâce à des voiles carrées, ce qui a pour effet de diminuer la dérive.

Il est reconnu qu'un brigantin acquiert beaucoup quand à sa misaine et ses huniers il peut ajouter une grande voile carrée (équivalent de la fortune carrée des cotres), mais cela oblige généralement à diminuer l'importance du gui afin de faciliter la manœuvre de la brigantine.

Un brigantin portant une basse voile carrée à son grand mât, prend le nom de celle-ci : langard.

(1) A notre avis, cette "inversion" est possible si l'on ignore l'existence de brigantins avant l'apparition de la brigantine.

(2) Blaise Ollivier (1701-1746). Constructeur de grande réputation ayant principalement exercé à Brest. Un certain nombre d'écrits de B. Ollivier ont été conservés, notamment un volumineux dictionnaire manuscrit, conservé au service historique de la Marine à Vincennes.

(3) Mâture à pible, caractérisée par un mât d'un "seul jet" ce qui ne signifie pas pour autant d'un seul brin, car il peut être constitué de deux arbres écarvés.

SENAULT

Autre variante, le **senault** : la voile dite langard ne peut s'élever le long du grand mât avec un racage qui contient sa vergue, les cercles de la brigantine ne le permettant pas. Il faut donc que la vergue soit fixe, ne pouvant se hisser ou s'amener ; ou bien alors elle doit être contenue par des bras passés dans les haubans, disposition peu solide.

Aussi, a-t-on imaginé le **bâton de senault**, mâtériau de peu de section, placé en arrière du grand mât, reposant à son pied sur le bordage du pont et ayant sa tête maintenue par les barres de hune. La brigantine a ses anneaux qui coulisent sur le bâton ou baguette de senault et le jeu du racage de la vergue de langard peut s'effectuer librement le long du grand mât.

Un brigantin-langard, portant derrière son grand mât un bâton "enfant" les anneaux de sa brigantine, est dénommé senault (4).

En principe, les variantes langard et senault ne s'appliquent qu'à des bâtiments déplaçant plus de 200 tx ; en effet, elles obligent à augmenter l'équipage de un ou deux hommes, malgré la diminution de la brigantine qui, lorsqu'elle ne dépasse pas le couronnement du bâtiment, peut perdre son gui qui ne se justifie plus et l'on devrait, en toute rigueur, abandonner le terme de brigantine pour celui de voile à corne, celle-ci étant souvent lacée sur le bâton de senault.

BRICK

Nous pensons avoir bien "situé" le brigantin et ses variantes et pouvons aborder le brick, bric, brig, briq, orthographes incertaines qui se stabiliseront au début du XIX^e siècle en brick ; il est probable que brig n'est que la corruption de brigantin et ce type de bâtiment évoluant à la fin du XVIII^e siècle, notamment par sa "récupération" par les marines militaires, le terme brigantin disparaîtra au profit de celui de brig puis brick, qui s'appliquera non seulement à des bâtiments de guerre mais à des navires de commerce ; ainsi, au XIX^e siècle, le terme originel de brigantin est quasiment oublié.

Le véritable brick, à la fin de l'Ancien Régime, est un bâtiment de guerre construit pour bien marcher alors que le brigantin a les formes lourdes des bâtiments de charge. Le grément, analogue à celui des brigantins, est cependant plus "ambitieux" et les huniers sont toujours surmontés de perroquets (ceux-ci étant ignorés par les brigantins). Les focs sont multipliés et toutes les voiles ont plus d'étendue.

Les bricks, que certains auteurs de la fin du XVIII^e siècle dénomment encore brigantins de guerre, n'ont qu'un pont, souvent sans aucun aménagement supérieur (5) ; la batterie qui porte rarement plus de seize canons de petit calibre se prolonge quelquefois jusqu'à l'arrière, sur lequel il faut aussi un espace au milieu pour le jeu du gouvernail (l'utilisation de la barre franche est général), on est dans l'usage de donner de la largeur à la poupe. Cette poupe

est fréquemment ornée de sculptures, de bouteilles ou de fausses bouteilles, l'avant est souvent orné d'un éperon, d'une poulerine et d'une figure ; de sorte que les bricks forment des bâtiments très agréables au coup d'œil.

Si nous revenons au grément, l'on constate que le grand mât est parfois hardiment incliné sur l'arrière, la pente pouvant atteindre 86°. Les bas mâts sont surmontés de mâts de hune (6) dont la flèche permet de gréer des perroquets. Le mât de misaine est vertical et la grande hune est à la hauteur du chuquet de ce dernier. Précisons que le grand hunier se borde sur une vergue sèche.

La reproduction d'une gravure de P. Ozanne illustre ce que nous appellerons le "brig pur" des années 1780-1790.

Comme nous l'avons précédemment indiqué, c'est pour une substitution de grément que sont "nés" les premiers bricks de la marine royale, ceci dans les années 1780 (voir monographie du *Cerf*). Ainsi, pour prendre un exemple, le cotre le *Chevreuil*, de 18 canons de 6, est transformé en juillet 1779 en brick en gardant le même armement et le même nom (7).

Après la guerre d'Indépendance, notre marine dispose comme bâtiments légers de lougres (8), côtres et d'un certain nombre de ces bâtiments transformés en bricks.

Entre 1786 et 1788, des séries de bricks dits *avisos*, sont réalisées à Saint-Malo et à Bayonne. L'armement de ces bâtiments consiste en six ou douze canons de 4 livres. Nous donnons les plans des avisos de Bayonne qui, avec ceux de Saint-Malo, sont les premiers bâtiments ayant été conçus à l'origine pour porter un grément en brick (9).

A la veille de la Révolution, notre marine comporte une vingtaine de bricks et avisos et divers documents annexes vous en donnent les caractéristiques.

Dans les premières années de la Révolution, l'on poursuit la construction de bricks et avisos sur des plans variés, mais le calibre de l'artillerie (généralement de 4 livres) ne dépasse pas les 6 livres.

En l'an VII (1799), l'on constate un souci d'uniformisation avec la construction de séries de bâtiments effectuée sur un même plan, notamment des bricks de 16 canons de 4 livres. A partir de l'an XI, la tendance est à l'augmentation de la force de nos bricks qui sont conçus pour porter 16 canons de 6 livres. Le calibre de 4 étant délaissé, la plupart de ces bricks de 16 de 6 sont construits sur deux plans types (ceux des ingénieurs Sané et Pestel) ; cette uniformisation va se confirmer sous le Premier Empire, et l'adoption en 1804 de caronades en fer va permettre la substitution de caronades de 24 livres aux canons de 6 livres (10) et à quelques exceptions près (voir liste) la marine impériale disposera uniquement de **bricks dits de 24**, particulièrement représentatifs de ce type de bâtiments construits à une soixantaine d'exemplaires, ceci nous ayant incités à publier la présente monographie.

(6) L'importance de la mâture des bricks de guerre exclut pour ceux-ci l'emploi de mâts à pible et il faut adopter de véritables mâts de hune avec hune comme pour le grément en vaisseau.

(7) Ce bâtiment qui, gréé à deux mâts, bénéficia de l'appellation, un peu tendancieuse de corvette, fut capturé le 14 décembre 1780 (voir B* 173).

(8) En 1782, il sera construit une série de huit lougres d'un de nos ports de la mer du Nord, par contre la construction des côtres est abandonnée à la même époque (voir monographie du *Cerf*).

(9) Voir table des dimensions et reproductions des plans des ingénieurs Forfait et Haran.

(4) Une autre variante peut être représentée par le **langard-senault** combinant la grand-voile carrée et le bâton supportant une voile à corne ou une véritable brigantine (cas des bricks de guerre de la Restauration, voir plus loin).

(5) C'est également le cas des brigantins au commerce, dont le pont est "paré" sur toute sa longueur ; cependant, voyez la reproduction d'une gravure de P. Ozanne, montrant un brigantin avec "pont coupé", le ravalement permettant l'aménagement de logements sur l'arrière.

Sous la Restauration, l'on adopte un nouveau type de brick armé de **18 bouches à feu** ; sur les plans de l'ingénieur Barallier, quelques bâtiments de ce type seront construits (voir liste). L'on continuera à utiliser les bricks de 16 de 24 existants, les derniers ayant été mis en chantier en 1813.

En 1824, la commission de Paris (11) adopte un plan type pour une nouvelle catégorie de bricks armés de **20 bouches à feu** (ceux de 18 étaient abandonnés) ; ce nouveau type de bâtiment caractérisé, notamment, par sa poupe ronde, sera construit à une vingtaine d'exemplaires.

En 1840, l'on réalise à nouveau sur les plans de divers ingénieurs quelques bricks armés de 18 bouches à feu dont 2 canons-obusiers de 30 (12). En 1846, il est construit des bricks de 14 bouches à feu et l'on adopte pour les bricks de 18 bouches à feu le plan conçu en 1840 par l'ingénieur Boucher. C'est avec ces deux types de bricks de 14 et 18, dits de 1^{re} classe, que s'achèvera en 1850 la belle période de nos grands bricks de guerre commencée avec le début du siècle.

Parallèlement aux bricks, nous avons cité les avisos grésés en bricks de l'Ancien Régime, cette catégorie appartenant à la même famille sera dénommée **aviso-mouche** sous le Premier Empire (13). La Restauration va diversifier les avisos avec l'adoption de plans types en 1824 pour les **bricks-avisos** (14) et les **canonnières-bricks**. Nous en

(10) Généralement à la réserve de deux canons qui seront conservés à l'avant pour le tir en chasse et les signaux, leur détonation était plus "audible" que celle des caronades.

En 1804, sont adoptées de nouvelles caronades en fonte de fer du calibre de 36 et 24, ces dernières armeront notamment nos bricks et justifieront leur dénomination de bricks de 24.

Les obusiers dits de vaisseau en bronze du calibre de 36 n'ont pratiquement pas été utilisés sur les bricks.

Il faut noter que le poids d'une caronade de 24 avec son affût est de 1 150 kg pour un canon de 6 livres, 975 kg, l'écart est donc peu sensible et va permettre d'augmenter considérablement la puissance de feu de nos bricks.

(11) Commission de constructions navales, composée des ingénieurs MM. Sané, Rolland, Tupinier, de Lamorinière, Lair. Cette commission est à l'origine de l'adoption des divers plans types de notre nouvelle marine de la Restauration. Son rôle a été déterminant, notamment en ce qui concerne les nouveaux vaisseaux de ligne de 100 et 90 canons.

(12) Il s'agit des fameux canons obusiers mis au point par le général Paixhans (voir étude J. B. *Neptunia* n° 96).

(13) Bâtiments en principe ne portant pas de nom, mais un numéro. Beaucoup de ces avisos sont grésés en goélette.

donnons les listes particulières car, à cette époque, ils forment une catégorie distincte des véritables bricks de guerre dits, nous le rappelons, de première classe.

Ainsi, comme les autres catégories de bâtiments de guerre, le brick va "effectuer sa croissance" imposée par celle de l'artillerie. Le grément va prendre plus d'importance, les voiles hautes avec cacatois et même contre-cacatois se généralisent, les focs et voiles d'étai se multiplient et, surtout, la formule du "brick pur" est altérée par l'adoption reconnue par les règlements du Premier Empire, d'une grande voile carrée, c'est-à-dire langard. Donc, nos bricks de guerre de l'époque napoléonienne devraient être en toute rigueur dénommés "bricks-langards". Sous la Restauration, l'usage du bâton de senault se généralise pour les bricks de guerre, qui deviennent bricks-senaults-langards¹, mais il est évident que l'on ne désignera ces bâtiments que sous le nom de bricks, malgré cette importante modification de leur grément.

Des illustrations, des tables de dimensions, des plans, etc. accompagnés de commentaires, sont destinés à mettre en évidence l'évolution d'un type de bâtiment issu du modeste brigantin au commerce du XVIII^e siècle, devenant le puissant brick de guerre des années 1840.

Nos bricks étant nés de nos côtes et lougres, directement inspirés de ceux utilisés par les Anglais, l'on peut à la rigueur leur attribuer des ascendants d'outre-Manche malgré l'absence de toute référence en archives.

Mais il faut reconnaître que les nouvelles caronades en fer adoptées en 1804 ne sont qu'une copie bien interprétée des caronades anglaises et c'est donc plus précisément dans une artillerie dont le poids de bordée est quadruplé qu'il faut voir l'influence déterminante de la marine anglaise (15).

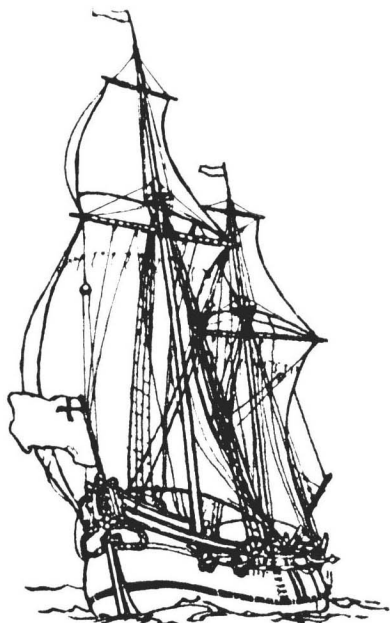
Avec ces quelques pages, nous avons "esquissé" l'histoire du brick au cours de ces quelque soixante-dix années caractérisées par l'apogée et la condamnation de la vieille marine.

(14) En réalité, à l'origine grésé en brick-goélette (voir article de J. Boudriot, *Neptunia* n° 114).

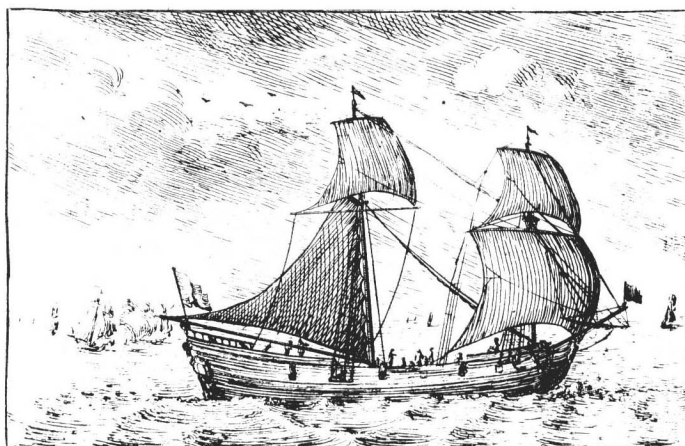
(15) L'on constate que peu de nos bricks ont été incorporés dans la Royal Navy, cela signifie-t-il qu'ils étaient moins appréciés que nos frégates de 18 ? (Question posée à un éventuel lecteur anglais.)



ICONOGRAPHIE COMMENTÉE



BRIGANTINE



Grand Brigantin Anglois, Servant pour le Commerce
Gueroult fec. 21.

Ce dessin est tiré de l'ouvrage consacré aux dessins de Van de Velde, conservés au National Maritime Museum de Greenwich. Certes, ce croquis n'est pas de la main d'un des Van de Velde, mais probablement "traduit" d'un de leurs dessins. (Nous ne pouvons ici vous présenter les différents artistes, tous peintres de marine ayant porté ce nom, vous renvoyant à l'ouvrage classique de Bénézit.)

Bref, nous avons là une représentation du **Brigantin** entièrement gréé en carré, type de bâtiment, nous le rappelons, analogue à nos barques longues. Sur cette représentation, il faut remarquer l'arrière rond sans lisse d'hourdis, caractéristique des bâtiments de charge de la mer du Nord. Ultérieurement, le brigantin va "troquer" sa grand-voile carrée pour une voile à corne puis à bôme, à quelle époque ? Peut-être vers la fin de la première moitié du XVII^e siècle ? Mais seule une étude attentive de l'iconographie pourrait nous apporter des informations sur cette mutation dans le gréement du brigantin. A priori, cette recherche revient à un érudit hollandais ou anglais, car l'iconographie française du XVII^e siècle est bien trop limitée dans ses choix et ses sujets qui privilégient la marine royale.

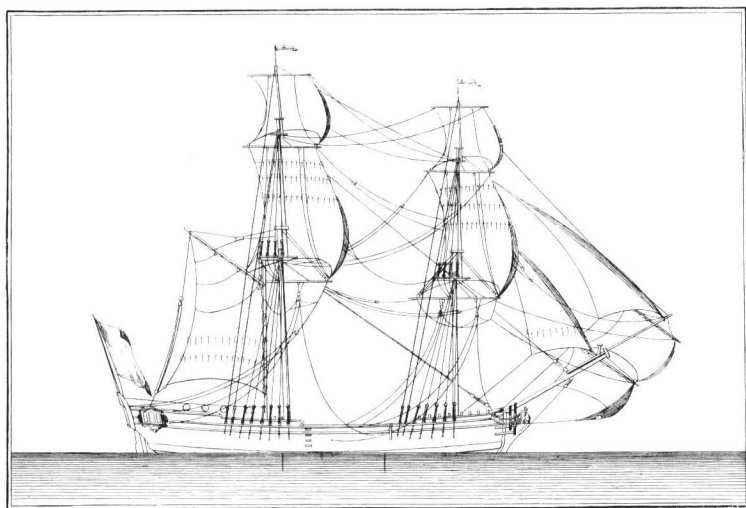
Reproduction d'une gravure tirée du recueil de Gueroult du Pas, publié en 1710.

Ces gravures d'une exécution maladroite, n'en sont pas moins très représentatives de la marine du tout début du XVIII^e siècle, certes l'on décèle quelques "emprunts" ou inspirations du traité de Zbonsky de Passebon publié antérieurement.

La voile à baume ou gui, caractéristique du brigantin, est enverguée sur un très petit pic, et la baume déborde de peu le couronnement (attention au bâton de pavillon en cas de virement de bord). Le grand hunier est bordé sur une vergue sèche dont les bras sont nettement indiqués. Une seule voile d'étai ferlée, une civadière carguée, et pas de focs, ce qui est conforme aux habitudes de cette époque.

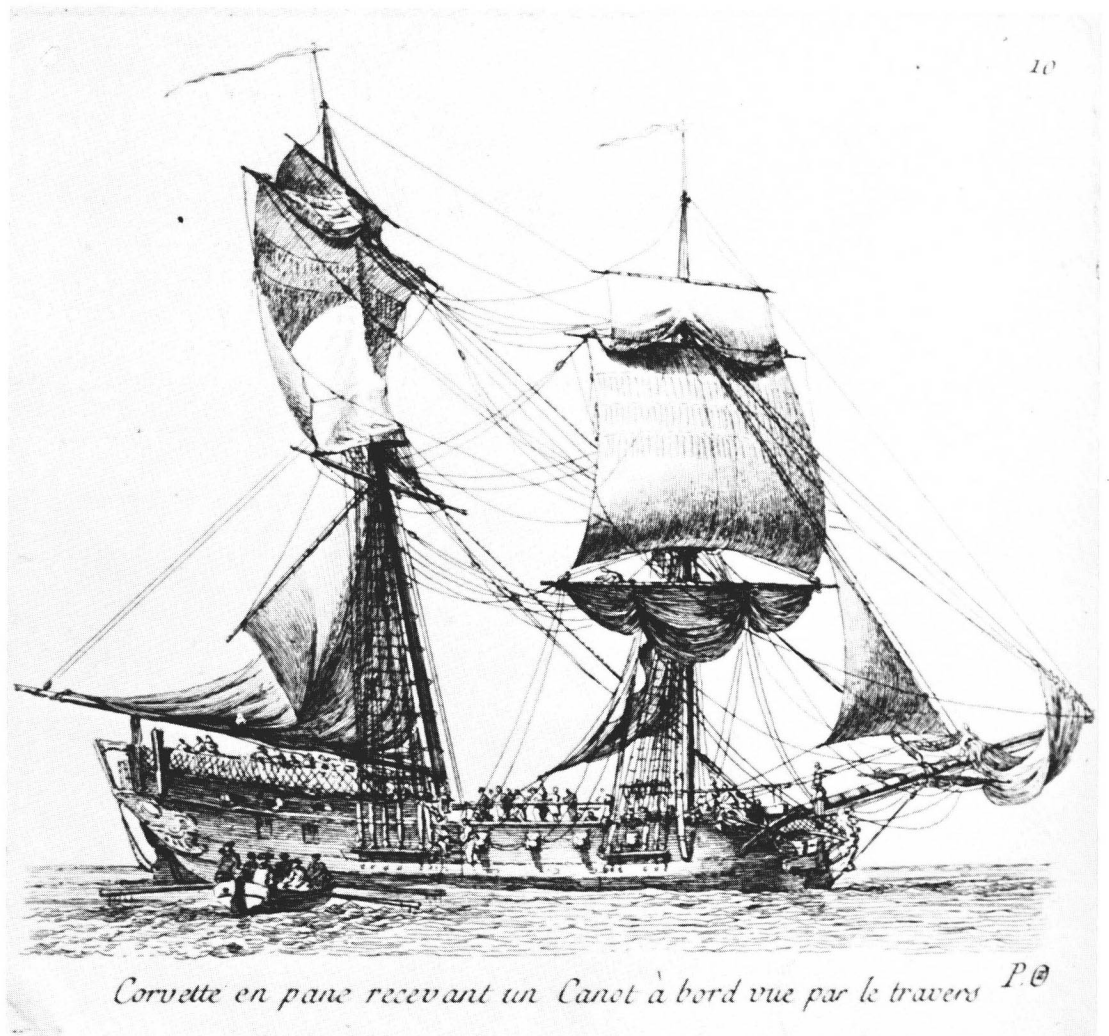
Le grand mât est à pible, par contre le mât de misaine porte des barres, ce qui *a priori* indique un petit mât de hune.

Si l'on substitue à la voile à baume une grand-voile carrée, l'on obtient très précisément le gréement des barques longues du XVII^e siècle.



Senault, exemple tiré d'un ouvrage bien connu "*Architectura navalis mercatoria*" du grand ingénieur suédois F.H. Chapman ; ce traité qui doit figurer dans la bibliothèque de tout érudit en archéologie navale a été publié en 1768. Des éditions "reprints" ont été effectuées ces dernières années.

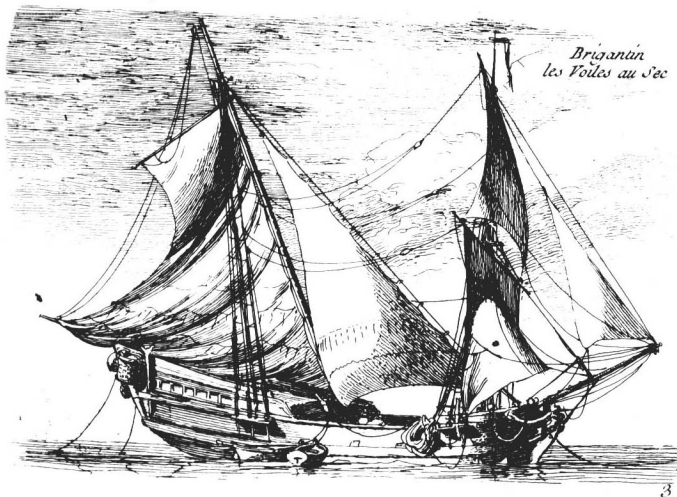
Vous remarquerez que la voile dite **langard** est sur cargue, le bâton de senault bien visible, et lacée sur celui-ci, la voile à corne de petites dimensions, sans gui. Autre détail secondaire, la présence d'une civadière et contre-civadière, la bande de ris du petit foc. Le senault est un type de bâtiment fort courant dans les "marines du nord".



Corvette en panne recevant un Canot à bord vue par le travers P.O

Une curieuse représentation de brigantin par P. Ozanne ; la pente du grand mât est considérable et interdit l'usage d'un hunier, ceci pouvant être compensé à l'allure du plus près par une voile d'étai aux dimensions inhabituelles. Le pont de ce petit brigantin a été coupé ce qui permet d'aménager des logements sur l'arrière et ainsi d'augmenter le volume utile de la cale.

Remarquez sur l'arrière un grand panier utilisé pour lover des lignes de pêche et, à côté, un croissant en bois destiné à appuyer la baume.

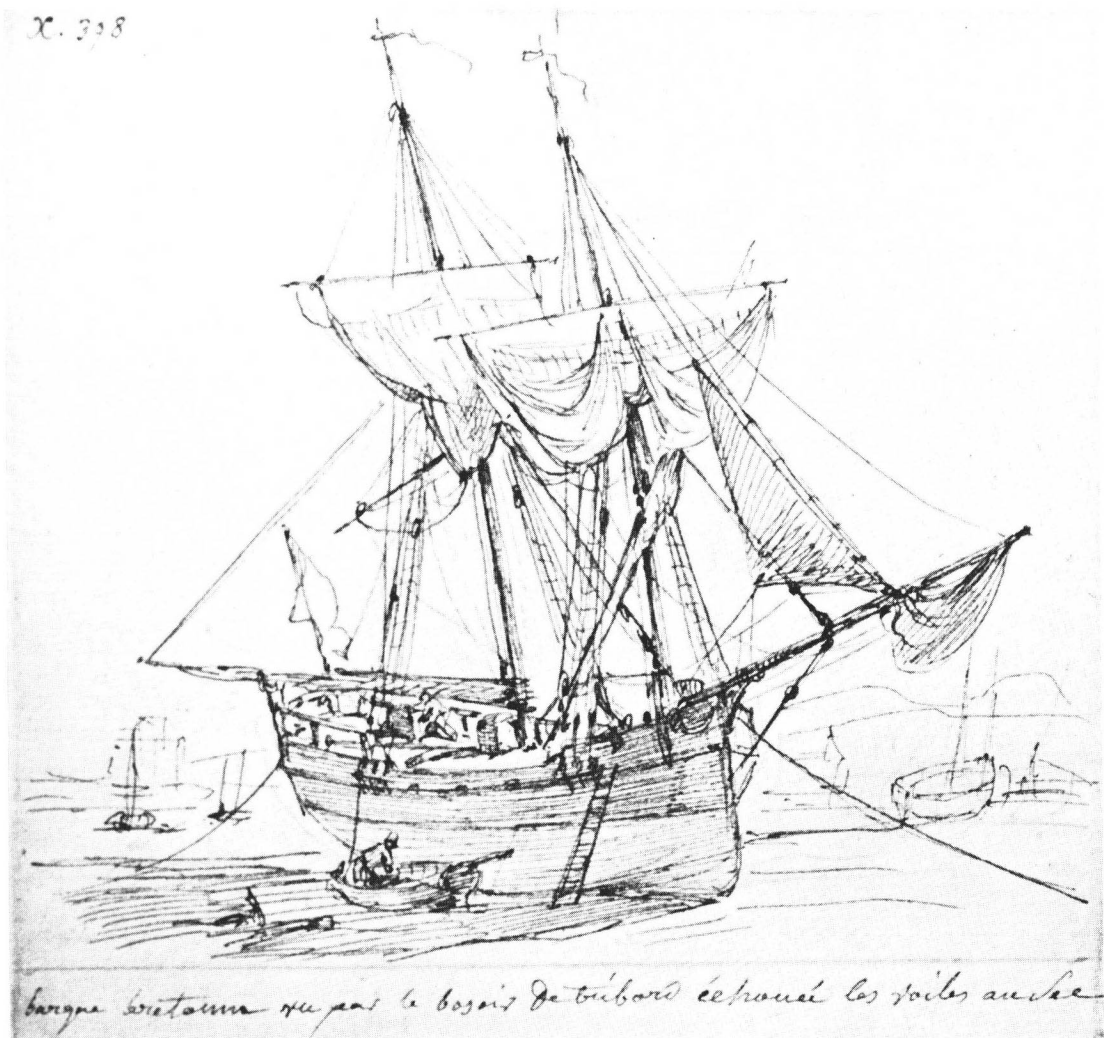


Voici un bon exemple de gréement "en brig pur". Cette petite corvette des années 1780-90 est fort bien représentée par P. Ozanne. Le palan de la corne a été filé ce qui a "déchargé" la brigantine, le grand hunier est "masqué" sur son mât et les perroquets ont été amenés à mi-mât. La misaine est sur cargues, la grand-voile d'étai et le grand foc sont amenés.

Le vent n'agit que sur le petit foc, le petit hunier et sur le grand hunier, l'orientation de ce dernier fait équilibre avec l'action sur les voiles de l'avant et permet "la mise en panne" afin de permettre au canot d'aborder. Des hommes placés le long de l'échelle hors le bord, aux tireveilles vont aider à l'embarquement des officiers.

L'habitabilité de cette petite corvette grée en brig, a justifié d'une surélévation des œuvres mortes sur l'arrière, sorte de dunette surmontée d'un bastingage en filet. Au-dessus de la fausse bouteille, l'on peut distinguer une sorte de petit édifice servant de latrine.

Le mouvement de la toile du grand hunier plaquée sur son mât est fort bien rendu, et vous pouvez deviner le chuquet. Le beaupré faiblement relevé porte une civadière, celle-ci étant serrée.



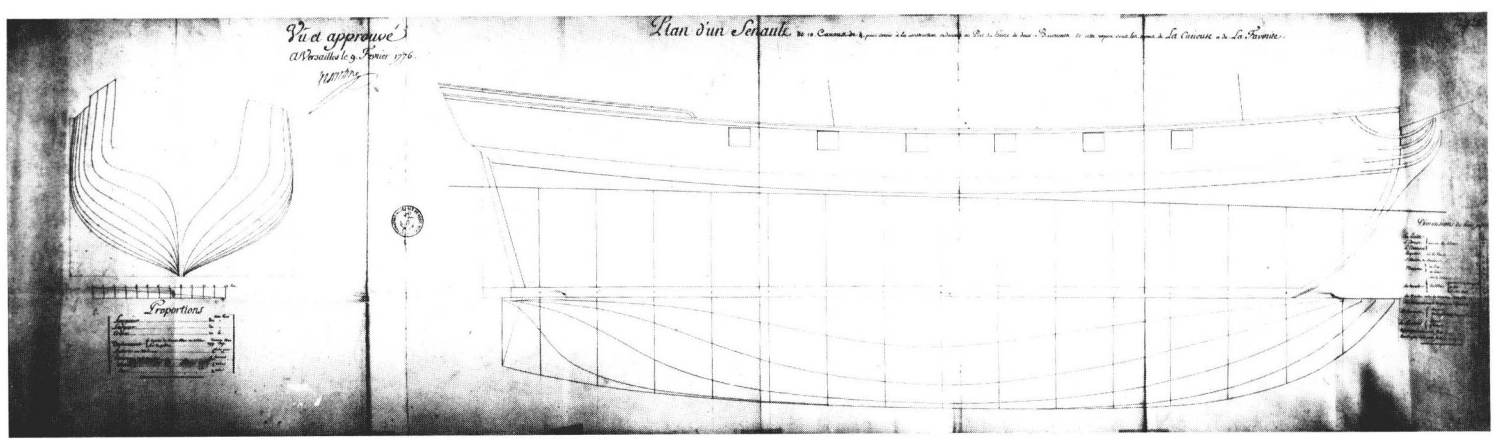
Cette barque, appellation générique que P. Ozanne utilise pour de petits bâtiments aux gréements très divers, est ici un brigantin très caractéristique des petits caboteurs bretons de la fin de l'Ancien Régime.

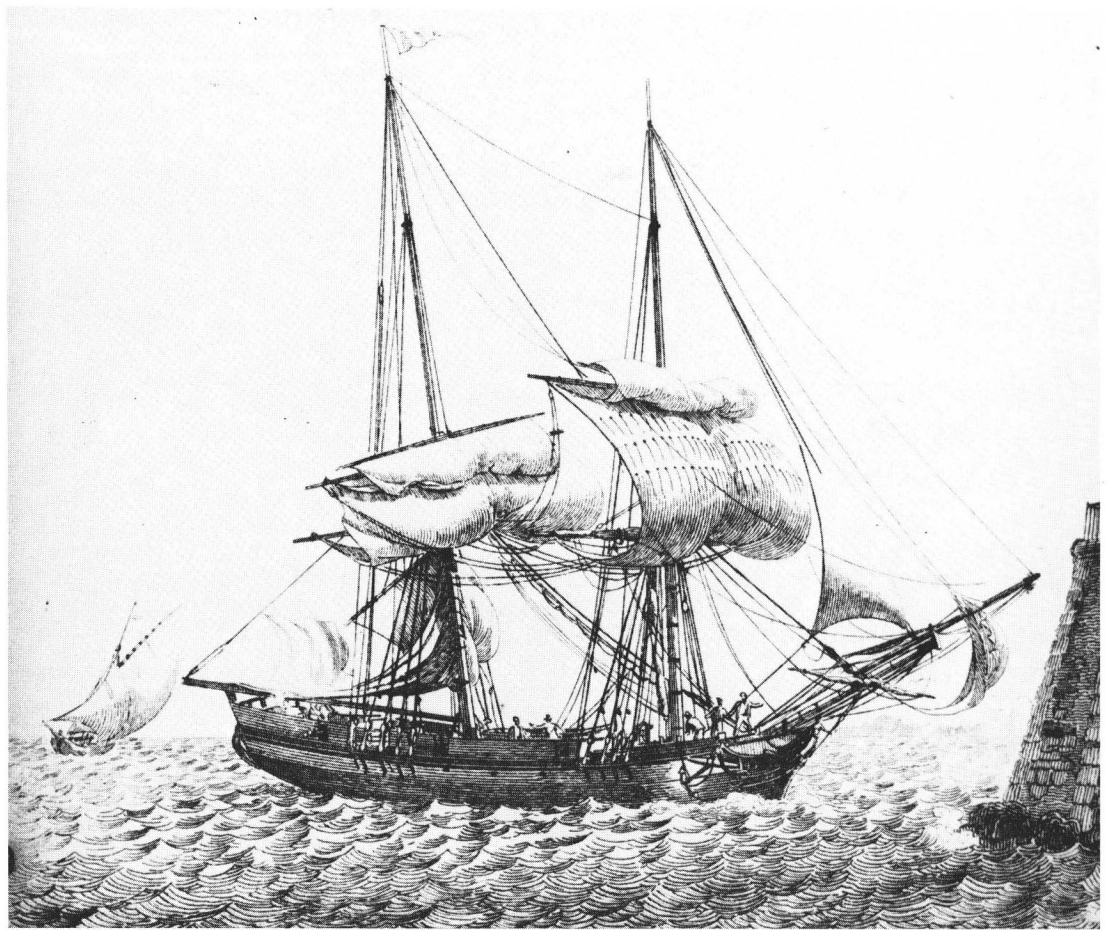
Ce modeste bâtiment étant échoué, les formes ventrues de la carène sont mises en évidence. Le faible relèvement du beaupré prolongé par son bâton explique l'absence de civadière, mais l'on constate que cette voile figure rare-

ment sur ces petits caboteurs tels qu'ils sont représentés par P. Ozanne.

Nous ne pouvons détailler ce croquis, dont nous admirons autant le réalisme que la facture.

Mais ultérieurement, nous prévoyons une édition critique des gravures et dessins de P. Ozanne concernant la "petite marine" de l'époque Louis XVI.





Dessiné et Gravé par Beugean

Brigantin marchand Français de la méditerranée arrivant au mouillage

Cette gravure de Beugean figure dans sa "Collection de toutes les espèces de bâtiments de guerre et de bâtiments marchands" publiée en 1814.

Ces gravures n'ont pas les qualités de celles de P. Ozanne ne serait-ce que par leur aspect très conventionnel, mais cela n'en constitue pas moins une source d'informations précieuses pour l'étude de la marine du premier quart du XIX^e siècle.

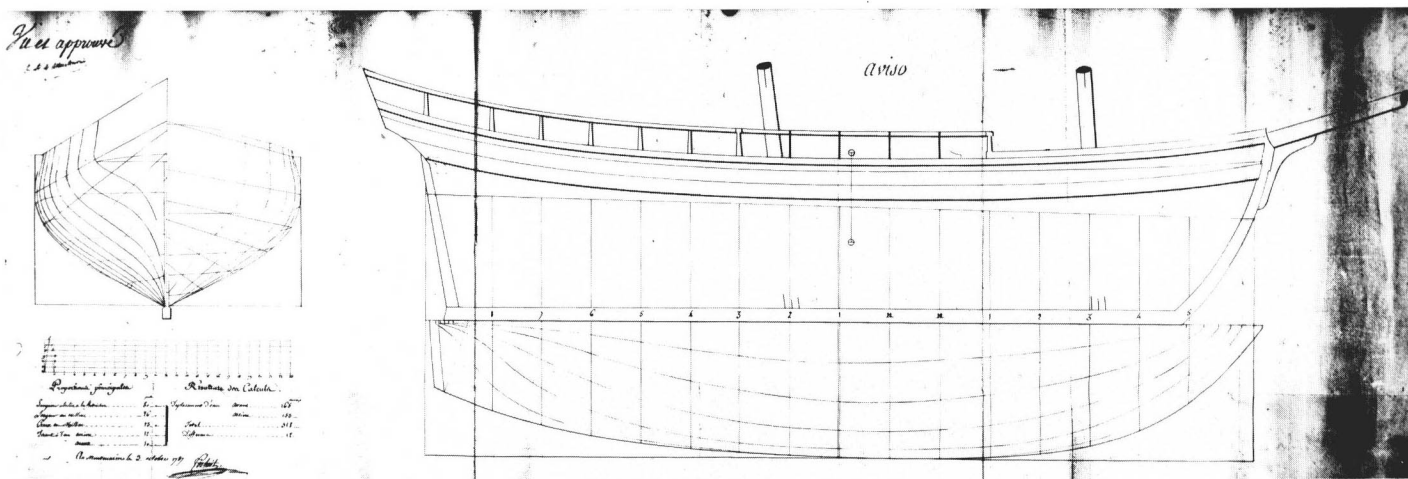
Le brigantin représenté est mâté à pible, formule permettant d'alléger considérablement le gréement surtout dans sa partie supérieure. La manœuvre des voiles hautes est simplifiée, mais cette mâture est relativement fragile, réclame des résineux d'excellente provenance et un démantage a des conséquences bien plus considérables qu'avec une mâture "téléscopique". Il faut retenir que seuls de petits bâtiments peuvent être mâtés à pible.

La voilure de ce brigantin est plus ambitieuse qu'au siècle précédent ; remarquez la présence de perroquets et de deux voiles d'étai, la supérieure étant serrée derrière le mât de misaine. Le mât de beaupré est assez relevé pour porter une civadière.

C'est avec un petit hunier amené à moitié et le petit foc que ce brigantin à une allure proche du vent arrière arrive au mouillage.

◀ A titre d'exemple, voici un plan de senault, daté de 1775 ; ce plan signé du ministre de la Marine de l'époque, M. de Sartines a été établi par l'ingénieur Ginoux.

Armés de 10 canons de 4 livres, les deux senaults construits sur ce plan (la *Curieuse*, la *Favorite*) avaient 20 pieds de largeur, 80 pieds de longueur et 10 et demi de creux. Leur équipage était de 60 hommes.

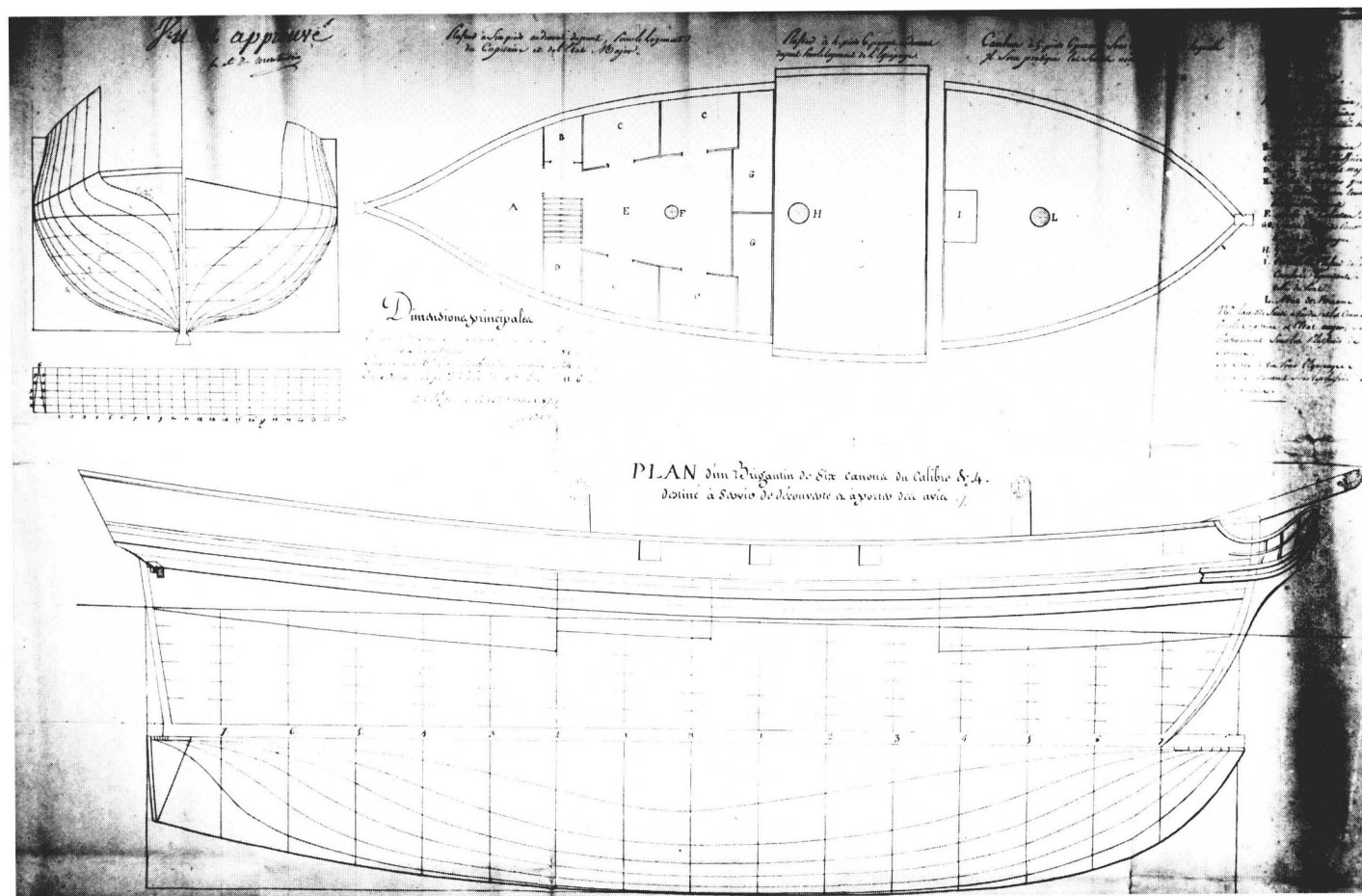


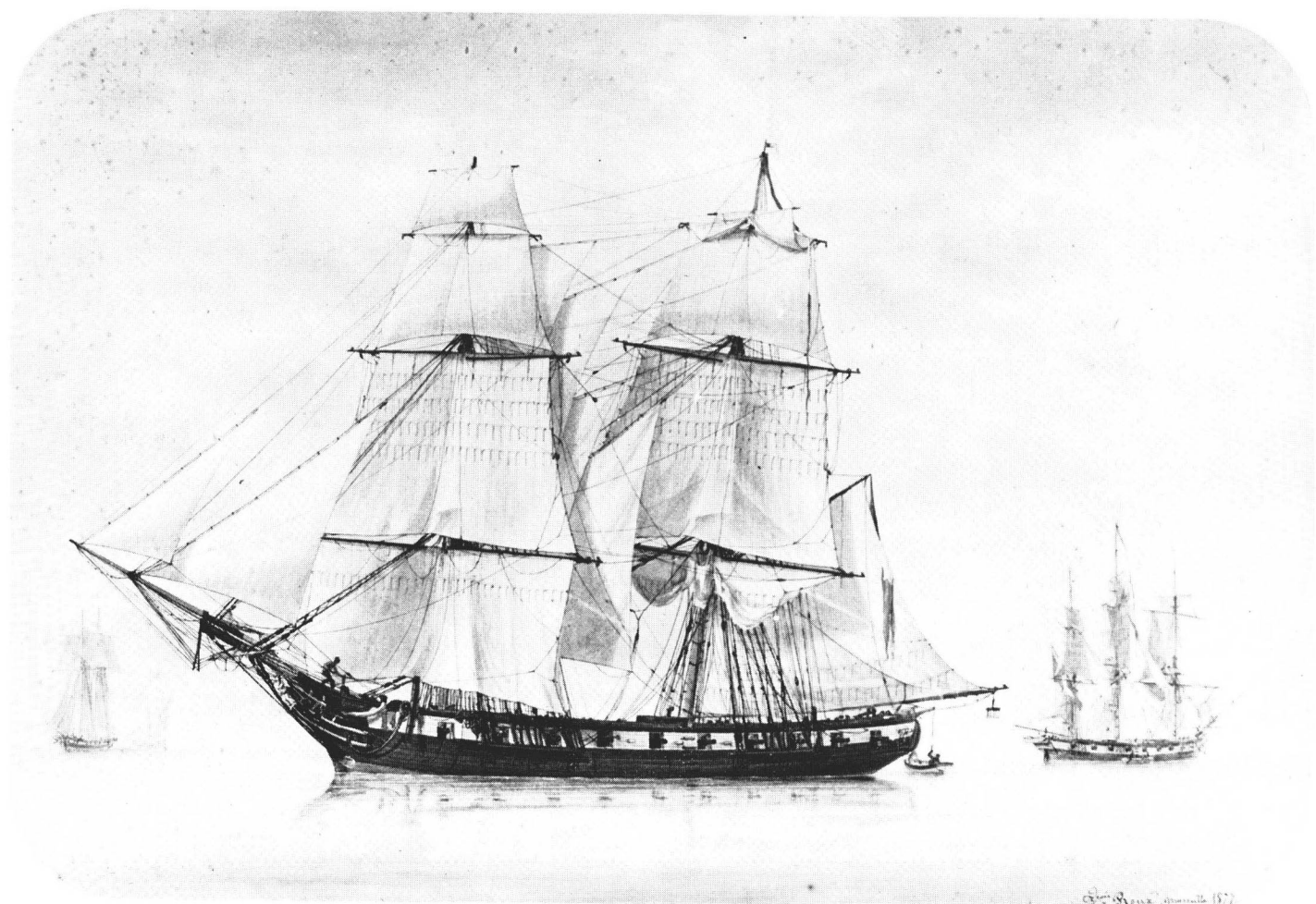
Autre exemple, un plan de **brigantin** daté de 1787 par l'ingénieur Haran. Ce document intéressant montre les grandes distributions de la cale. Sur l'arrière en A, logement du capitaine-commandant – en avant, grande échelle et de part et d'autre de celle-ci, en B et D des offices pour le capitaine et les officiers – ceux-ci ont leurs couchettes en C donnant sur leur salle à manger E où figure la mèche du cabestan F, en G soutes à biscuits. L'équipage est logé en avant de ces soutes et sous la partie avant du pont. Des "claires-voies" éclairent les logements de l'état-major.

Ce plan est celui des avisos construits à Bayonne en 1787-1788 (voir liste).

Ce plan d'avisos est dressé par l'ingénieur Forfait, daté de 1787. Nous attirons votre attention sur la hardiesse du tracé de la carène de cet avisos où tout est sacrifié à la marche.

Ce plan est celui des avisos construits en 1787-1788 à Saint-Malo (voir liste).



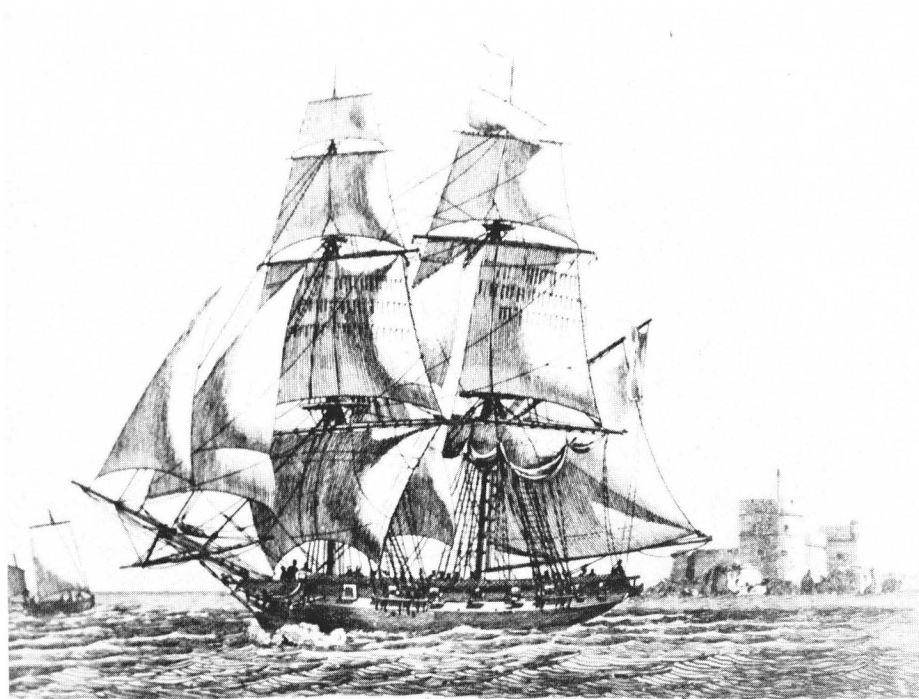


▲
 D'après la notice accompagnant cette aquarelle de F. Roux, datée de 1877 et conservée au musée de la Marine, le brick représenté est la *Tactique*, anciennement le *Tigre*, construit à Saint-Malo en 1792-95.

L'aquarelle représente la *Tactique* probablement telle qu'elle était au début du siècle et certainement avant l'adoption des caronades en fer en 1804, puisque l'on distingue fort bien les volées des canons. En effet, comme la plupart des bricks, la *Tactique* aura ses canons à la réserve des deux de l'avant (conservés pour le tir en chasse et les signaux) remplacés par des caronades de 24 livres. Portant vingt bouches à feu, la *Tactique* représente le plus grand type de brick utilisé dans la marine de la période 1792-1815, cependant, il faut préciser qu'à l'origine, le *Tigre* qui deviendra la *Tactique*, ne portait que 18 canons de 6 livres.

Le grément fort bien indiqué est caractéristique de l'époque impériale (arc-boutant de chuquet de beaupré en fourche – quatre bandes de ris aux huniers, etc.), vous remarquerez la grand-voile carrée ou langard, la brigantine dont les anneaux s'arrêtent avec la bande de ris supérieure.

◀ Cette gravure de Bugean que nous avons choisie pour la couverture de la monographie, représente le brick type de la marine impériale. A quelques variantes près, vous retrouverez sur cette gravure ce qui est décrit dans la monographie.

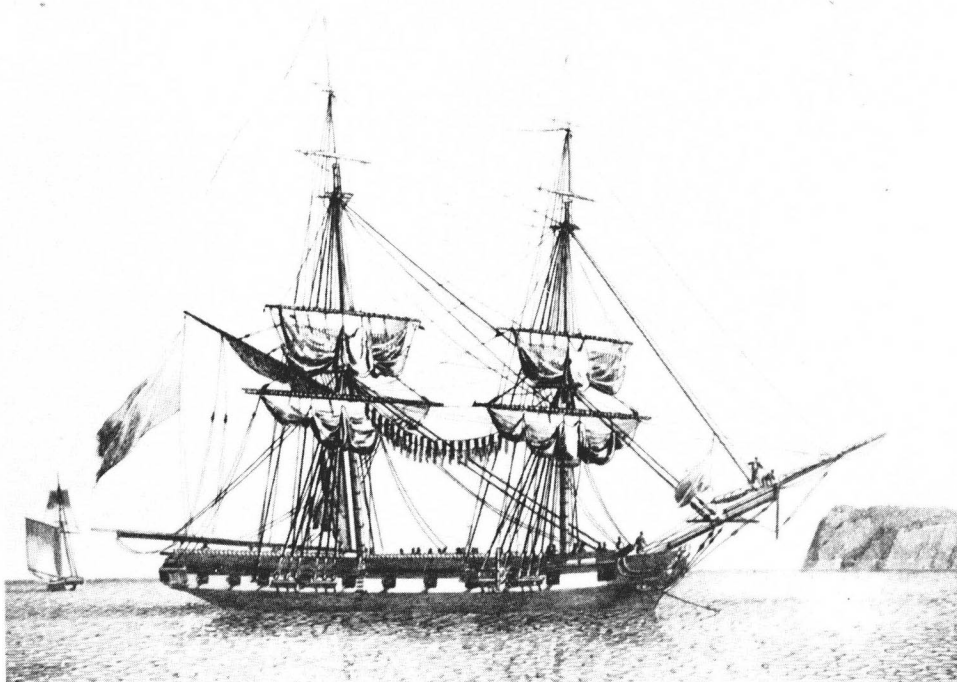


Brick de 16 Canonades vent large.

Ce brick mouillé sur une seule ancre, est armé de 20 bouches à feu, des canons, semble-t-il, ce qui peut surprendre. Des albums de Bugean publiés en 1814 et 1817, nous avons tiré une demi-douzaine de gravures consacrées aux bricks ; vous constaterez que cet artiste s'abstient systématiquement du moindre "effet de ciel" ce qui rend ses gravures facilement reconnaissables par leur fond blanc.

Ici, le brick a ses voiles sur cargues, une partie des hamacs de l'équipage sèchent, hissés entre les mâts sur des cartahus.

Perroquet et cacatois ainsi que les focs sont serrés. Les hamacs sur bâbord "festonnent" le bastingage. Vous remarquerez l'emplacement des porte-haubans, à mi-hauteur des sabords, ce qui oblige à les recouper ; cette disposition, *a priori*, n'est pas la meilleure, mais peut-être est-elle imposée par l'angle formé par les haubans et le souci d'éviter qu'ils ne portent à la partie supérieure du bastingage ? Précisons que le chevillage des porte-haubans au travers d'une mince muraille devait présenter peu de solidité.

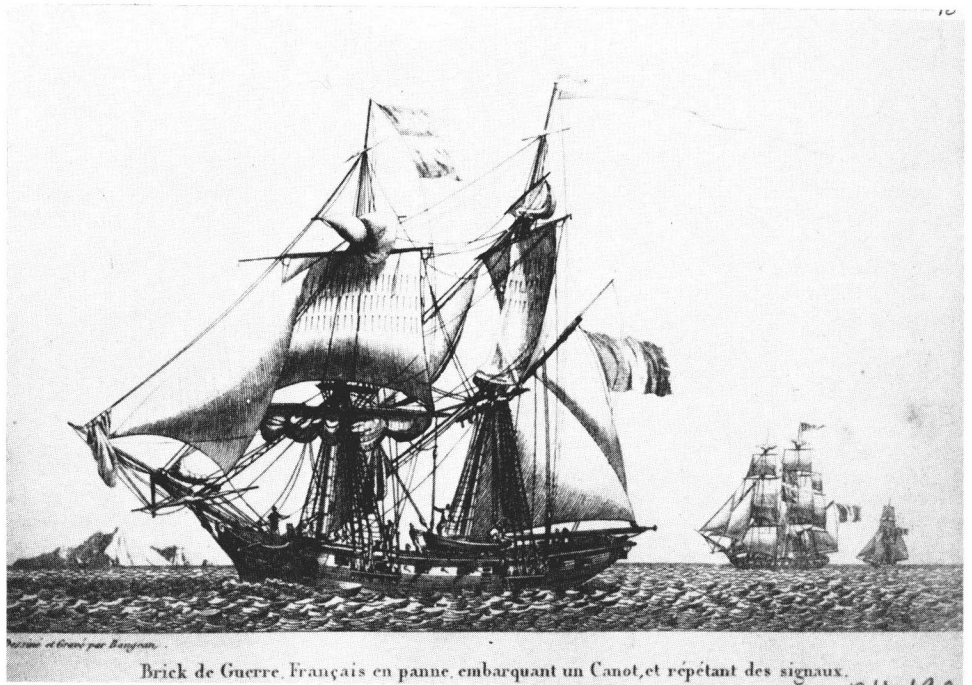


Bugean del. et sculp.

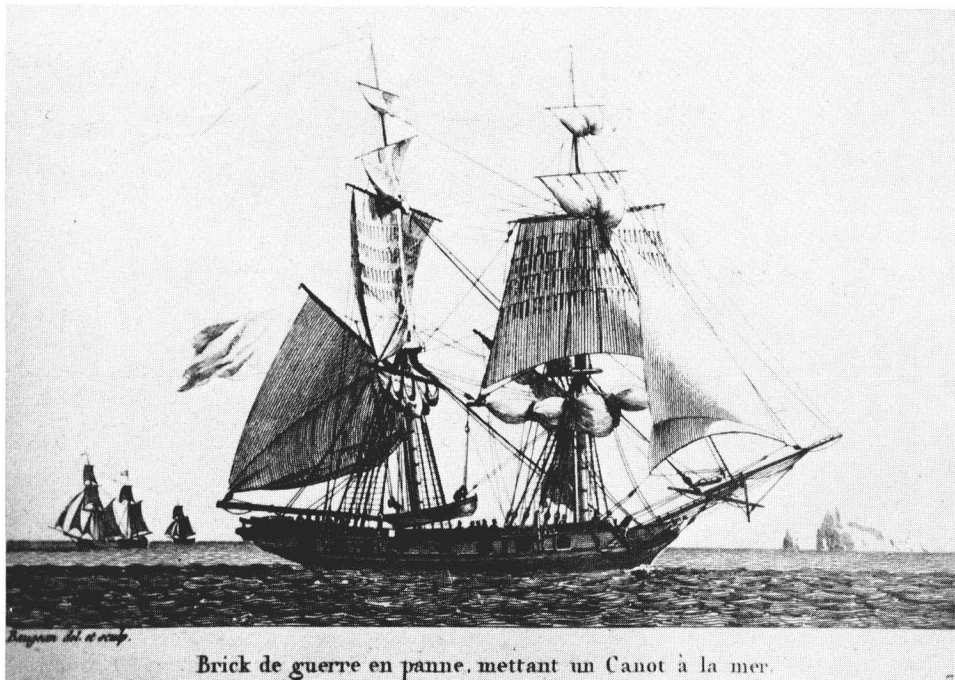
Brick de guerre au mouillage

Ce bâtiment comme les précédents est un brick de 24, le sujet traité est le même que sur la gravure voisine, mais s'y ajoute la répétition des signaux donnés par exemple par un vaisseau monté par un officier général.

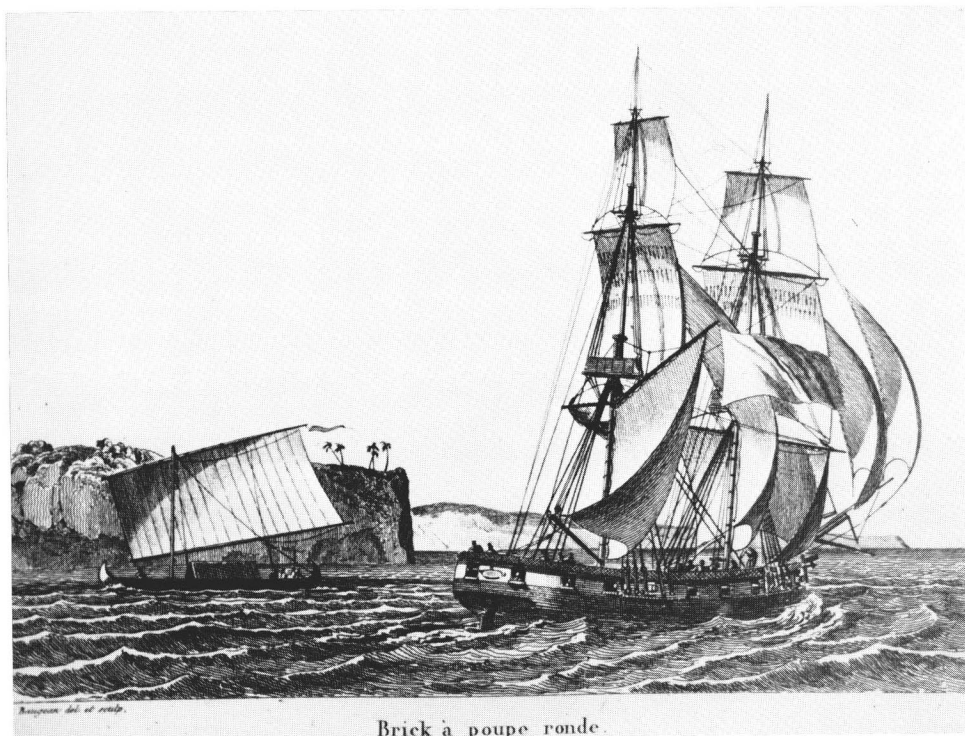
Les "répétiteurs" sont placés de telle manière qu'ils doivent montrer à tous les bâtiments, dans quelque position qu'ils soient, les signaux, les ordres émanant du "vaisseau amiral". Indépendamment des deux pavillons de signaux au mât de misaine, le brick porte au grand mât, sous



sa girouette, la flamme de guerre, remarquez la corne prolongée par un espar et une drisse en attente. Le pavillon national étant hissé à l'extrémité supérieure de la corne. D'après la gravure, il semblerait que les signaux émanent de la frégate de l'arrière-plan.



◀ L'intérêt de cette gravure apparemment inspirée de la "corvette en panne" de P. Ozanne, représente la mise à l'eau du canot du brick, qui nécessairement a mis en panne pour cette manœuvre; l'orientation des basses vergues brassées en conséquence permet à l'aide de palans de caliorne crochés sur les chevilles à boucle de la quille de l'embarcation de lever celle-ci de son chantier et la mettre à l'eau? vous remarquerez sur l'avant un palan de retenue.



◀ Cette gravure illustre un type de brick bien particulier dit à "poupe ronde", disposition propre à bien des bâtiments de notre marine Restauration.

Ce brick préfigure (extrait de l'album publié à partir de 1817) les bricks à poupe ronde type *Cygne* adoptés en 1824 *

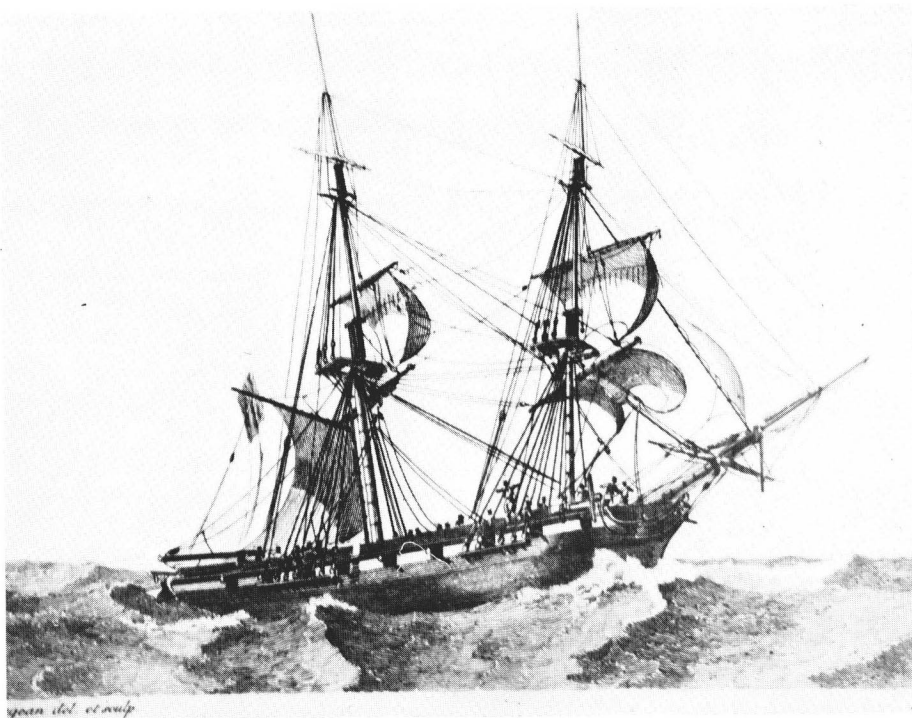
L'avantage de la poupe ronde était de rendre plus homogène et plus résistante la charpente de la coque sur l'arrière, à ceci s'ajoutant une meilleure défense par l'existence de sabords armés comme ceux des flancs du bâtiment.

* A ne pas confondre avec le *Cygne*, de la présente monographie, qui lui, a été construit en 1806 sur les plans du brick le *Curieux* conçu en 1800 par l'ingénieur Pestel.

Ce brick sous voilure réduite semble "fuir"; il est à l'allure grand large (à 6 ou 7 quarts) ce qui lui permet d'utiliser sa brigantine dont les ris ont dû être pris. Les perroquets sont serrés et trois ris ont été pris dans les huniers (en supposant quatre bandes de ris). La grand-voile est serrée et la misaine forme sac, pratiquement pas bordée, elle se soulève de part et d'autre de l'étai de misaine, étant plaquée sur celui-ci. Le faux-foc est établi afin de corriger des embardées, les autres focs sont serrés ainsi que la civadière.

Nous profitons de cette illustration pour indiquer qu'un brick recevant un grain doit manœuvrer compte tenu de l'existence en quelque sorte contradictoire de ses voiles carrées et de sa brigantine, cette dernière dans le cas subit d'une charge de vent oblige à venir au vent, et pour les voiles carrées il importe de faire l'inverse. Aussi il est très important d'amener immédiatement la brigantine en agissant sur son pic afin de supprimer l'action du vent sur celle-ci.

Ajoutons que le brick comme la plupart de ces bâtiments à partir de la Restauration est gréé en **brick-senault**. ▶

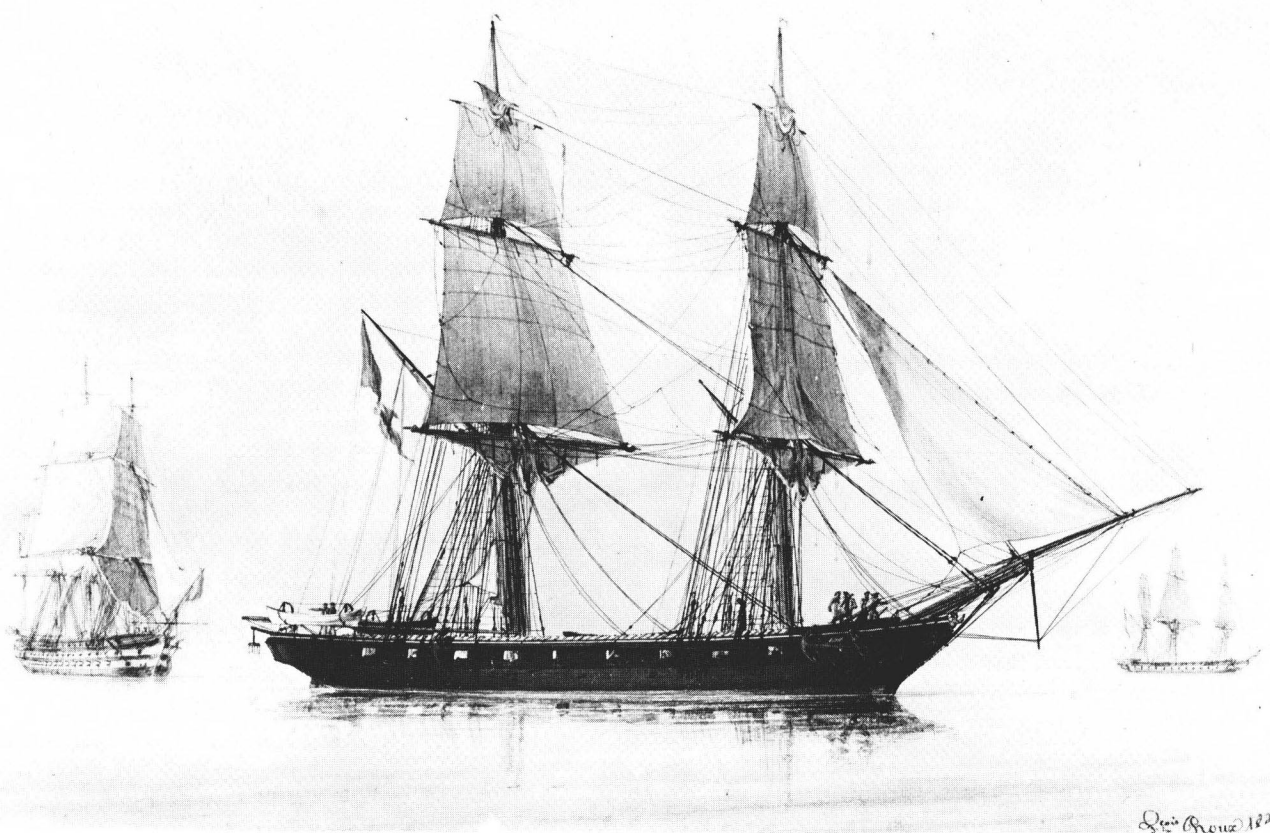
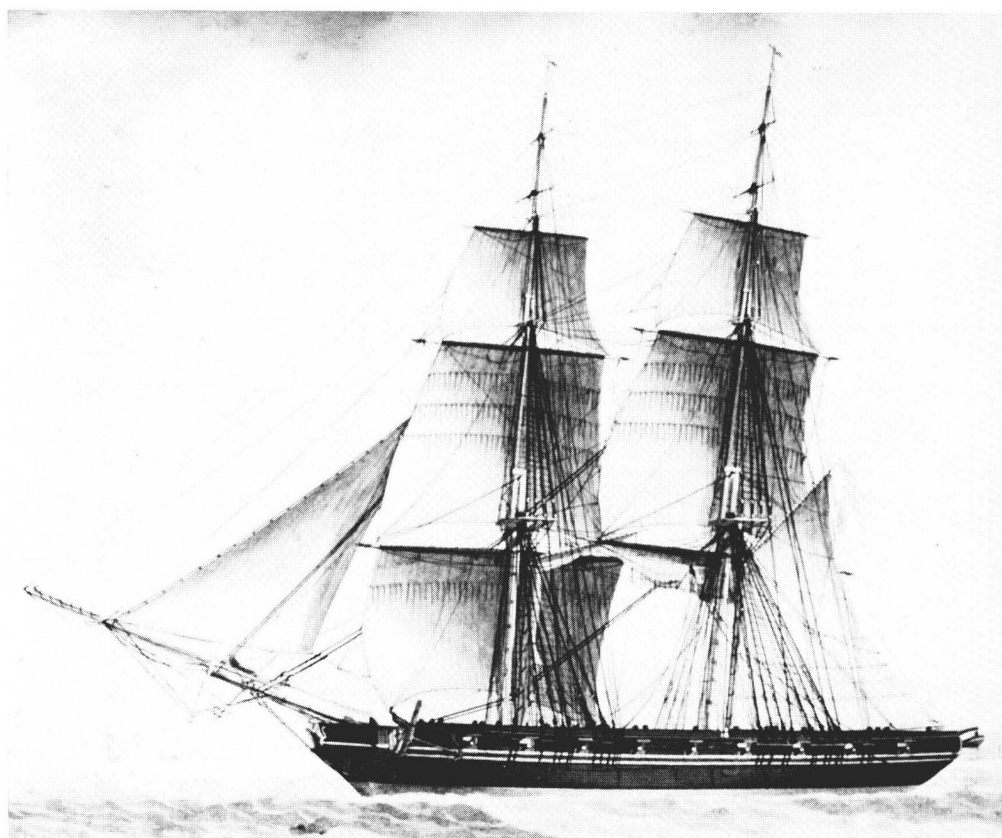


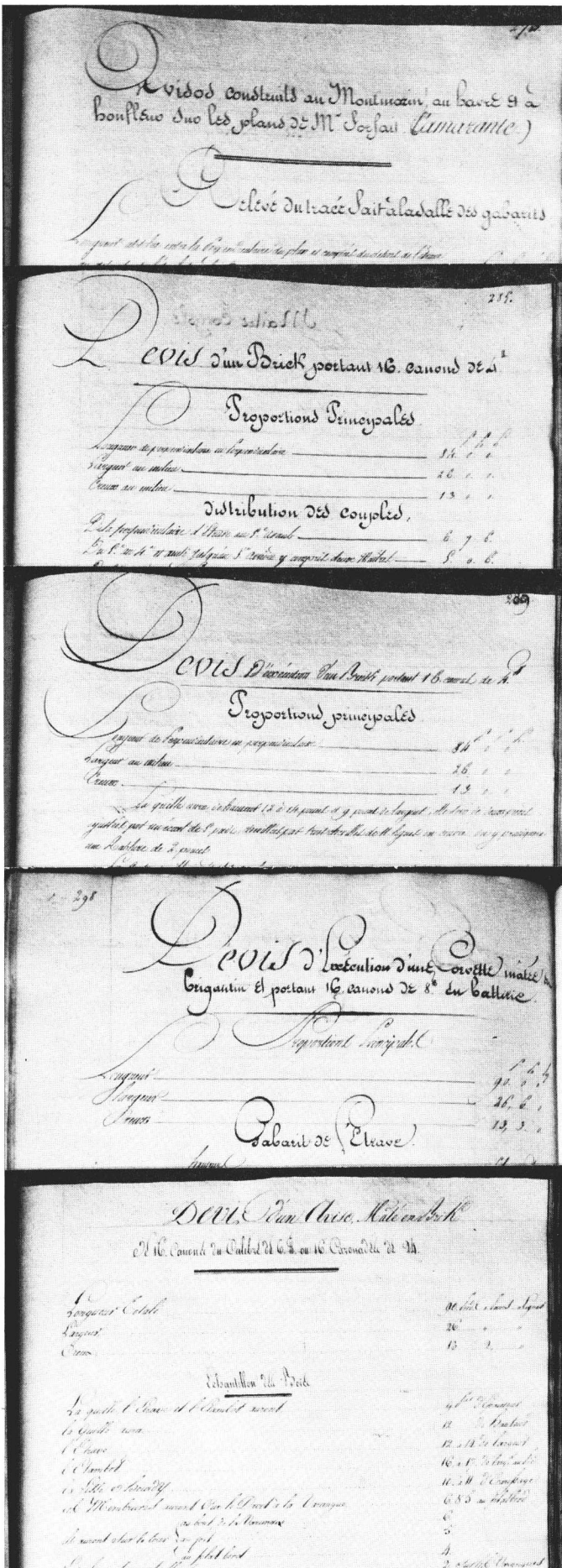
Cette aquarelle de F. Roux donne un bon exemple de ces bricks conçus de 1840 à 1850, en s'écartant des plans types employés ultérieurement. Le *Mercure* a été construit en 1840-1842 à Brest sur les plans de l'ingénieur Pretot, ce brick est armé de 16 caronades du calibre de 30 et de 2 obusiers de 16 cm. Ce brick porte bâton de senault et langard, et vous remarquerez une "corne de misaine" c'est-à-dire que la basse voile d'étai est enverguée sur une corne.

Cette aquarelle de F. Roux, datée de 1826, représente un grand brick au commerce qui a toutes les apparences d'un brick de guerre avec ses 18 bouches à feu et un gréement fort étendu. Ce bâtiment porte cacatois et contre-cacatois, sa basse voile d'étai est enverguée sur une corne et comme les bricks de guerre, il porte une grand-voile carrée et sa brigantine est lacée sur un bâton de senault.

Voilà un bâtiment qui est bien loin du modeste brigantin du siècle précédent.

L'Hercule, construit par Pierre Vian, et mis à l'eau le 9 mars 1826.





SUITE DES DEVIS NUMÉRIQUES

Cette série de devis numériques, auxquels s'ajoute un devis d'échantillon de bois, est conservée au S.H.M., manuscrit 320 et concerne :

Pièce n° 1 : les avisos construits au Havre et à Honfleur au début de la Révolution ; ces avisos sont en réalité de petits bricks armés de 12 canons dont le calibre est de 4 ou 6 livres. Ces bâtiments ont été conçus par l'ingénieur Forfait.

Pièces n°s 2 et 2 bis : datées de l'an VII concernent les bricks de 16 canons de 4 conçus également par Forfait, les bâtiments construits au Havre en l'an VIII et à Nantes en l'an IX, sont réalisés sur ce plan.

P.-A. Forfait, né à Rouen en 1752, élève surnuméraire en avril 1773, élève en pied en 1775, sous-ingénieur constructeur le 1^{er} août 1777, ingénieur-constructeur le 1^{er} mai 1786.

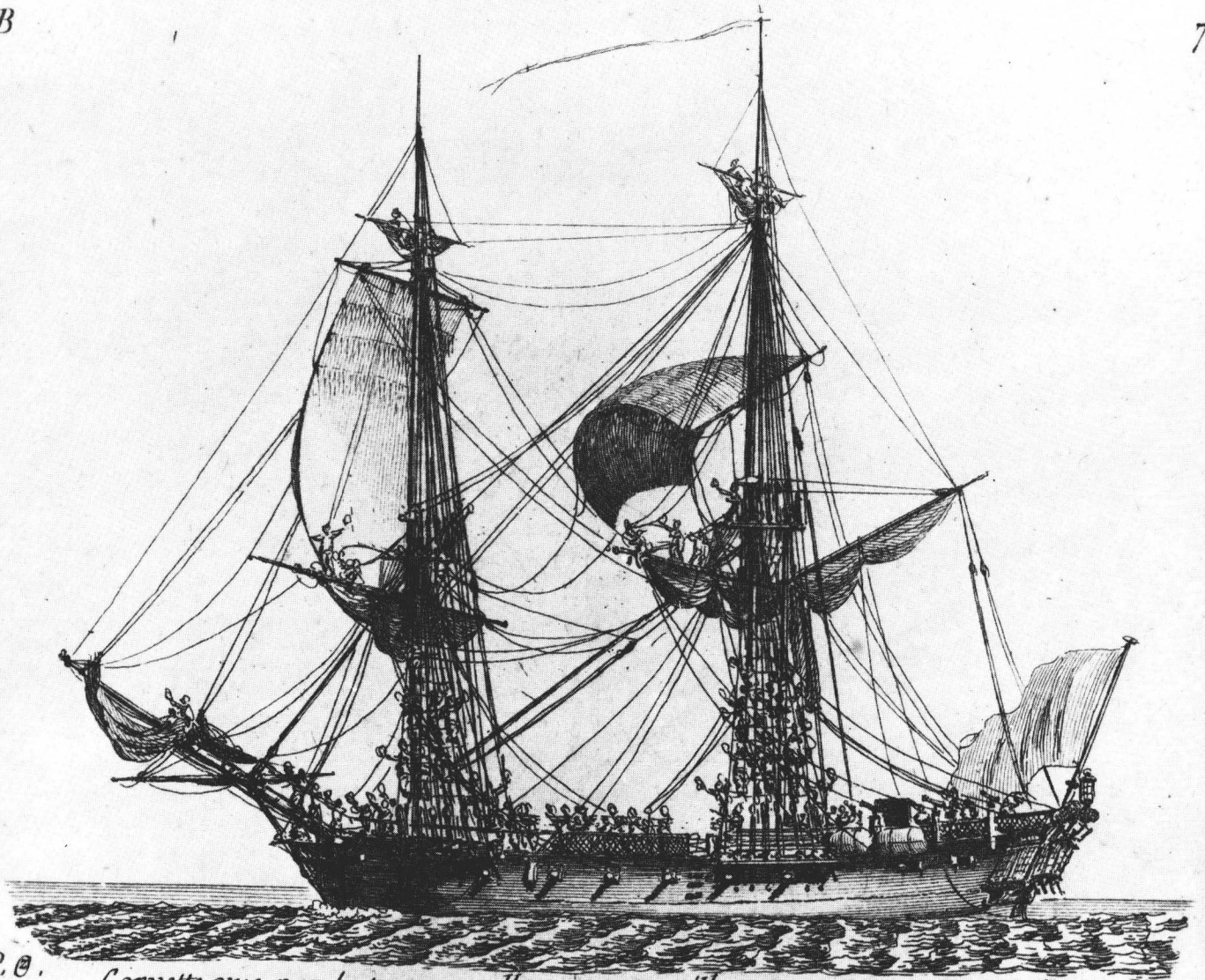
Cet ingénieur est attaché à Brest jusqu'en 1783. Passe à Saint-Malo en 1787-1788 où il est responsable de la construction des paquebots pour l'Amérique. En 1789, est désigné pour Le Havre où il déploiera une très grande activité lors de la période révolutionnaire.

A effectué avec le sieur Lescallier un voyage d'étude en Angleterre en 1790.

Pièce n° 3 : devis d'une corvette mâtée en brigantin, ce document concerne la *Curieuse*, construite à Nantes, en 1799 sur les plans de l'ingénieur Gauthier.

Pièce n° 4 : concerne le brick conçu par l'ingénieur Sané.

* Nous rappelons que ces devis numériques constituent le **document de base**, pour la construction, les plans n'étant en quelque sorte que destinés à "visualiser" la conception de l'ingénieur.



P. Oz. *Corvette vue par le travers allant au mouillage et saluant la bande à babord*

Cette reproduction d'une jolie gravure de Pierre Ozanne représentant une petite corvette des années 1785-1790 est à rapprocher de l'autre exemple donné avec la "corvette en panne", nous avons ici un gréement en **senault-laugard**, avec une brigantine ne comportant pas de bôme (comparer avec les reproductions de bricks, avec grand-voile, bâton de senault et grande brigantine avec bôme dépassant le couronnement).

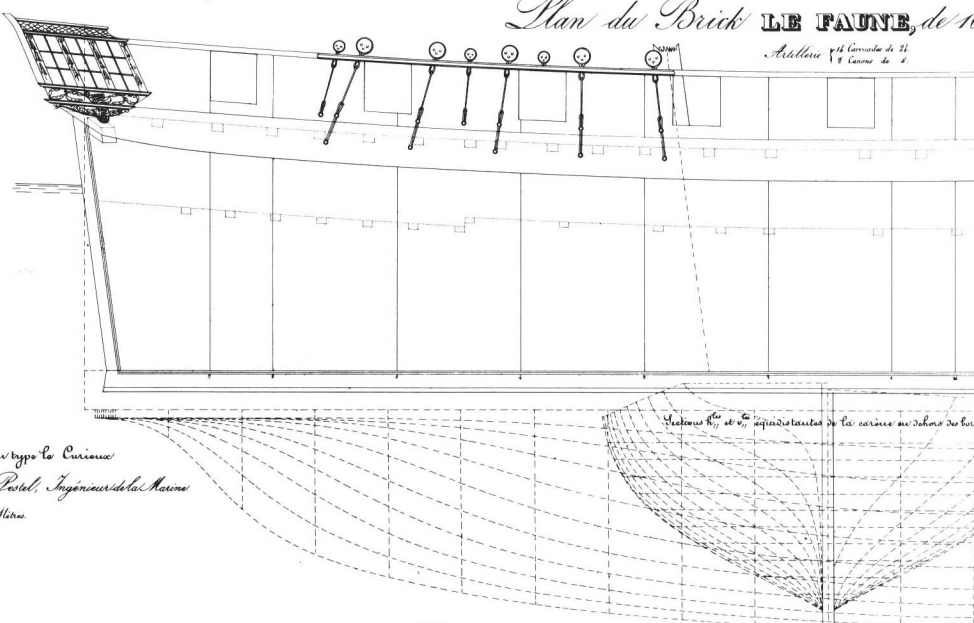
Nous attirons votre attention (en vous armant d'une loupe) sur : les avirons placés à l'intérieur du ridage des caps de mouton du grand mât, les deux balles de foin disposées à l'extérieur contre le bastingage, les pierriers et leurs montants. Les fenêtres de la poupe comportent

des volets brisés, ceux-ci ont été ouverts. Le fanal de poupe est bien visible, le cintre du couronnement est masqué par ce que nous croyons être un filet roulé sans pouvoir cependant en comprendre l'utilité. Le carré noir visible au-dessus des balles de foin (pour les moutons) indique le capot de l'échelle de l'état-major. Bref, bien d'autres détails pourraient être relevés.

Dans le même cahier figure une autre corvette identique à celle-ci (le bâton de senault est plus visible), représentée par le bossoir tribord à pic, le pavillon en berne, nous avons donné dans le "Vaisseau de 74", tome IV, page 348, le croquis de P. Ozanne ayant servi à l'exécution de la gravure.

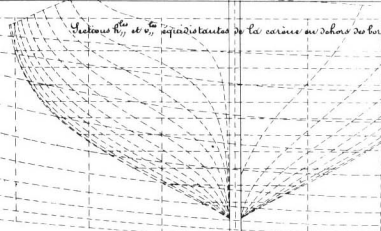
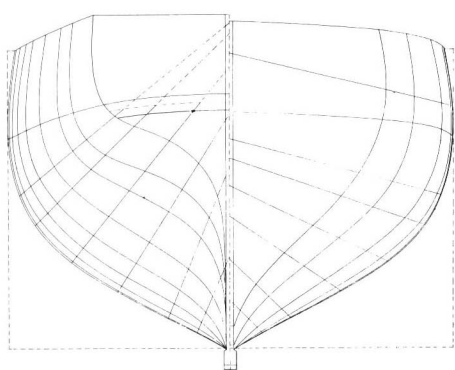
Plan du Brick LE FAUNE, de 10

*Arrière 1/4 Coupe de 11
1/8 Coupe de 6*



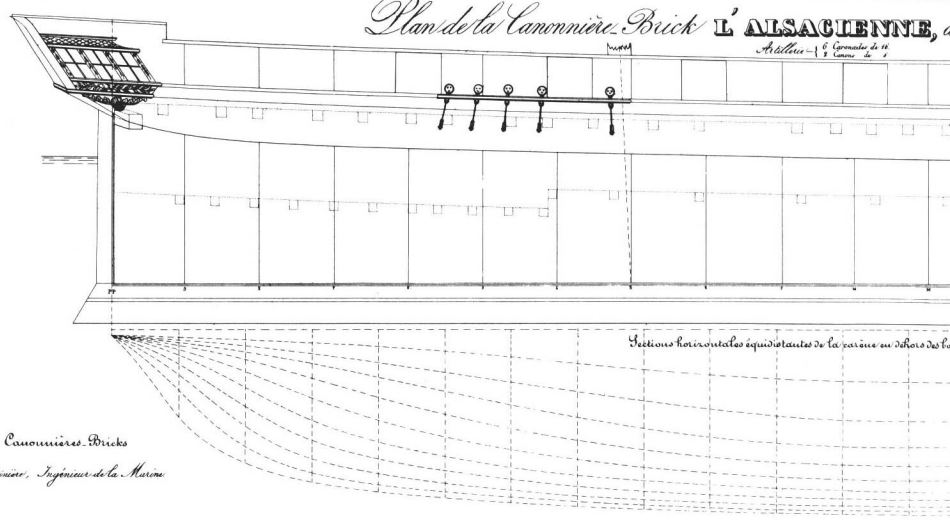
*Plan type Le Curieux
par M. Paillet, Ingénieur de la Marine*

Même

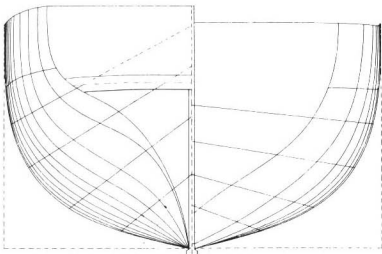


Plan de la Canonnière Brick L'ALSACIENNE, de 10

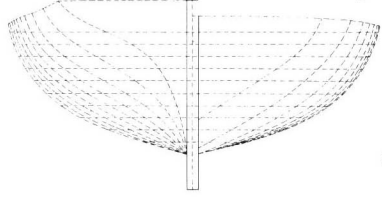
*Arrière 1/4 Coupe de 11
1/8 Coupe de 6*



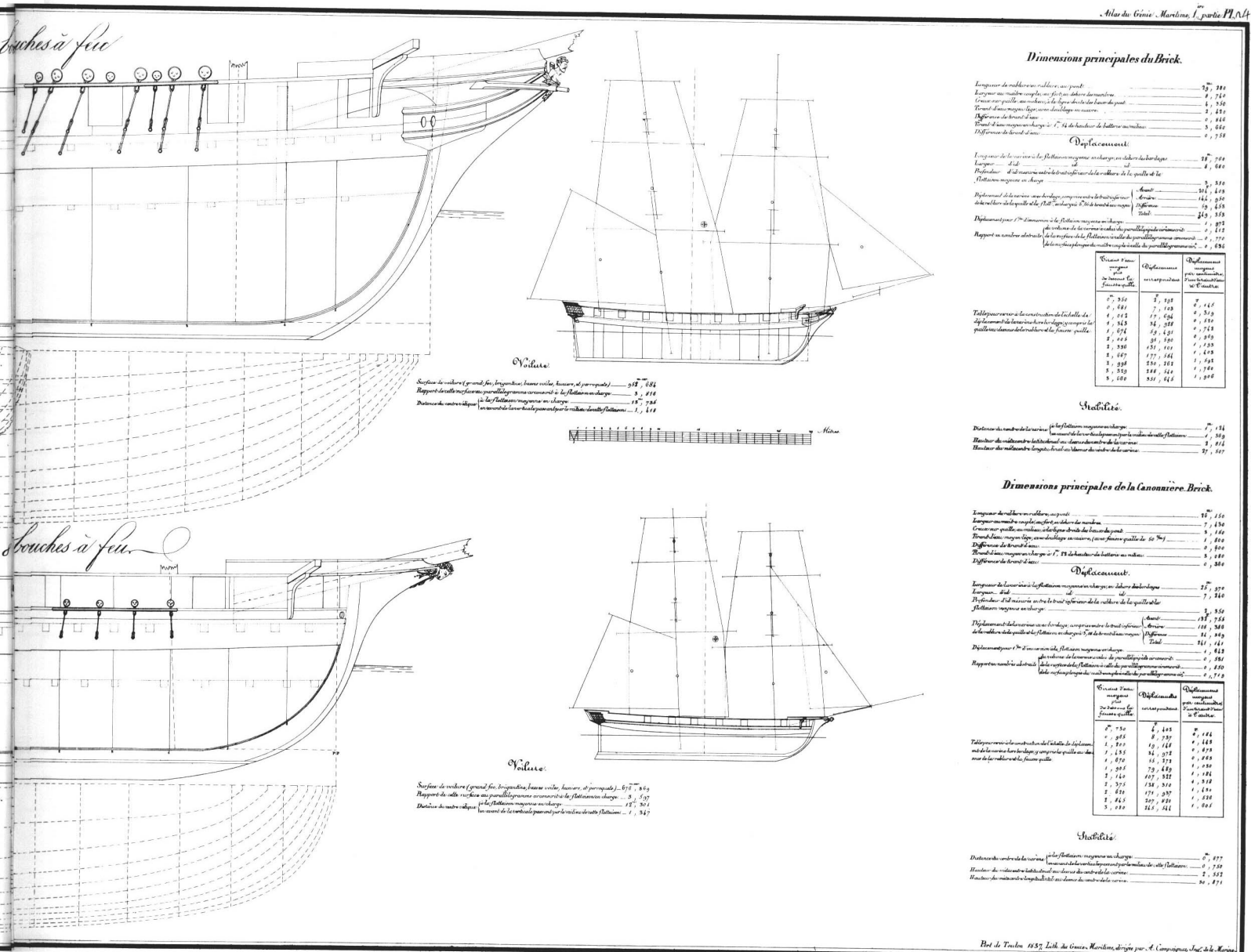
*Plan type Canonnières Bricks
par M. Delannoy, Ingénieur de la Marine*



Sections verticales équidistantes de la carène au dehors des bordages.



Sections horizontales équidistantes de la carène au dehors des bordages.



Dimensions principales du Brick.

Longueur de maître en maître au pont	107	320
Longueur au maître complet au pont au-dessus du maître	107	320
Grande largeur au maître de la ligne de la quille au-dessus du maître	107	320
Grande largeur au maître de la ligne de la quille au-dessous du maître	107	320
Différence de tirant d'eau	107	320
Tirant d'eau moyen en charge	107	320
Différence de tirant d'eau	107	320

Volume Tonnage	Capacité	Capacité
pour le tonnage	en mètres cubes	en mètres cubes
à l'origine	à l'origine	à l'origine
0, 320	2, 320	2, 140
1, 040	7, 120	0, 310
1, 410	10, 040	0, 180
1, 540	14, 040	0, 140
1, 690	18, 040	0, 120
1, 840	22, 040	0, 100
1, 990	26, 040	0, 080
2, 140	30, 040	0, 060
2, 290	34, 040	0, 040
2, 440	38, 040	0, 020
2, 590	42, 040	0, 000
2, 740	46, 040	0, 000
2, 890	50, 040	0, 000
3, 040	54, 040	0, 000

Distance du maître de la quille au maître de la ligne de la quille	107	320
Distance du maître de la quille au maître de la ligne de la quille	107	320
Distance du maître de la quille au maître de la ligne de la quille	107	320

Dimensions principales de la Canonnière-Brick.

Longueur de maître en maître au pont	107	320
Longueur au maître complet au pont au-dessus du maître	107	320
Grande largeur au maître de la ligne de la quille au-dessus du maître	107	320
Grande largeur au maître de la ligne de la quille au-dessous du maître	107	320
Différence de tirant d'eau	107	320
Tirant d'eau moyen en charge	107	320
Différence de tirant d'eau	107	320

Volume Tonnage	Capacité	Capacité
pour le tonnage	en mètres cubes	en mètres cubes
à l'origine	à l'origine	à l'origine
0, 320	2, 320	2, 140
1, 040	7, 120	0, 310
1, 410	10, 040	0, 180
1, 540	14, 040	0, 140
1, 690	18, 040	0, 120
1, 840	22, 040	0, 100
1, 990	26, 040	0, 080
2, 140	30, 040	0, 060
2, 290	34, 040	0, 040
2, 440	38, 040	0, 020
2, 590	42, 040	0, 000
2, 740	46, 040	0, 000
2, 890	50, 040	0, 000
3, 040	54, 040	0, 000

Distance du maître de la quille au maître de la ligne de la quille	107	320
Distance du maître de la quille au maître de la ligne de la quille	107	320
Distance du maître de la quille au maître de la ligne de la quille	107	320

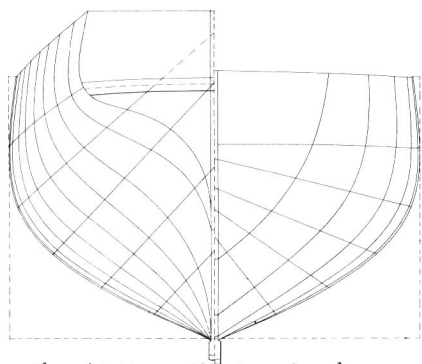
Voici les dessins du *Faune* construit en 1811 à La Ciotat, sur les mêmes plans que le *Curieux* construit à Saint-Malo en l'an VIII (1800). Les plans originaux du *Curieux* sont datés du 18 frimaire an VIII, ils portent la signature de Pestel et celle de Forfait, pour approbation. SHM 8DD' pièce 22. Le *Cygne*, appartenant à la même série, nous avons suivi ce plan pour le tracé de la carène, mais en ce qui concerne l'œuvre morte, c'est le modèle du musée de la Marine qui nous a donné toutes nos informations ainsi que pour le gréement.

Groupés sur la même feuille, les plans d'un type de bâtiment dénommé **canonnière-brick**, dénomination qui

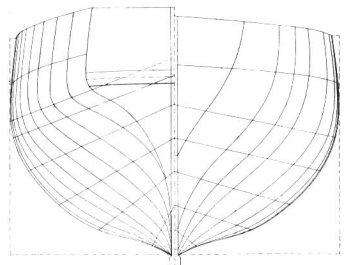
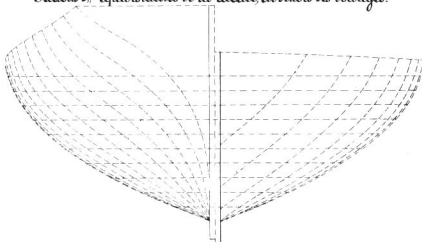
justifie que nous donnions ces dessins, mais uniquement pour mémoire en les accompagnant de l'appréciation formulée par l'amiral E. Paris dans son ouvrage "le musée de Marine du Louvre" publié en 1883 (tiré seulement à 300 exemplaires).

L'amiral qui avait connu les bricks de 24 et les canonnières-bricks les juge ainsi :

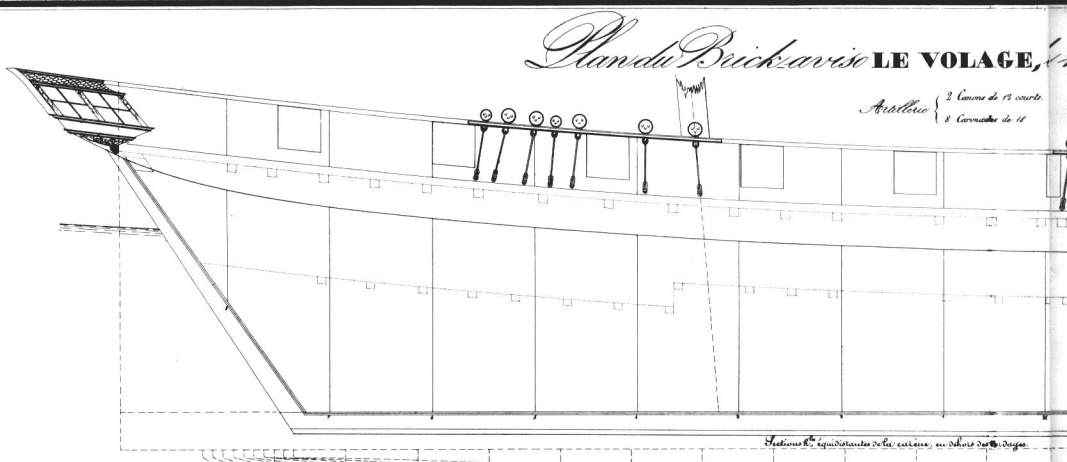
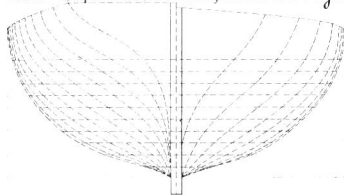
"Tous ces petits navires avaient des marches médiocres, mais se comportaient bien à la mer. Les plus grands ont été envoyés à des stations lointaines, tandis que les plus petits restaient près de nos côtes."



Sections égales de la carène, en dehors des bordages.



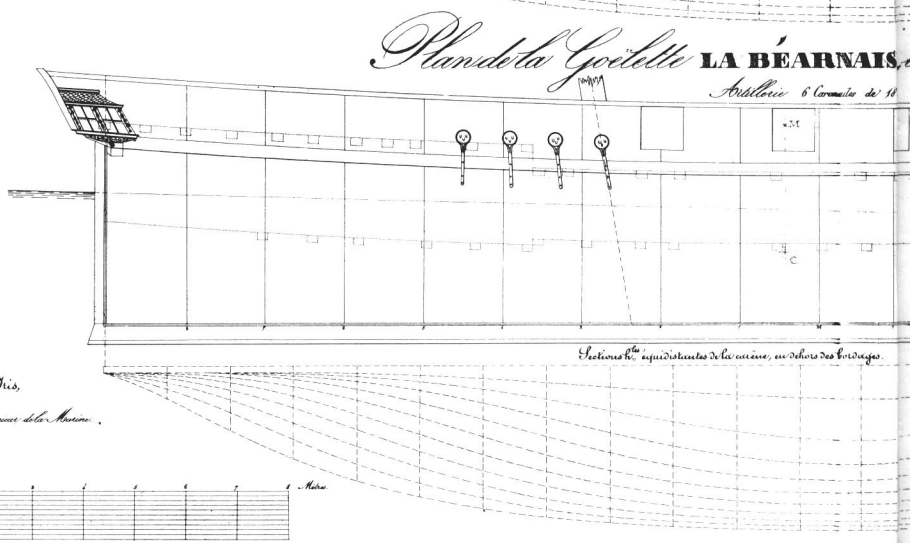
Sections égales de la carène, en dehors des bordages.



Plan du Brick-avis **LE VOLAGE**

Arrière { 2 Canons de 12 courts
8 Canons de 18

Plan type la Garelle,
premier type Garelle. Brick de 16,
par M. Mouton, Ingénieur de la Marine.



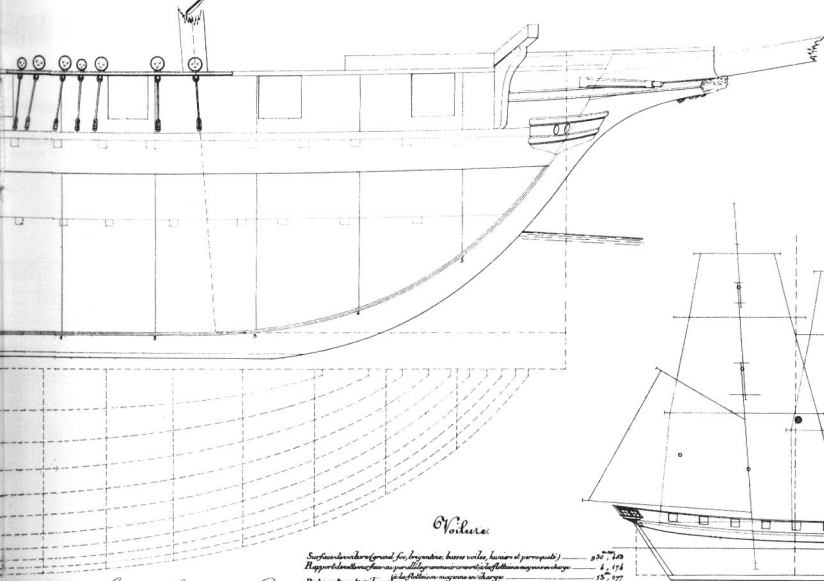
Plan de la Garelle **LA BÉARNAIS**

Arrière 6 Canons de 18

Plan type l'Isis,
par M. Hubert, Ingénieur de la Marine.

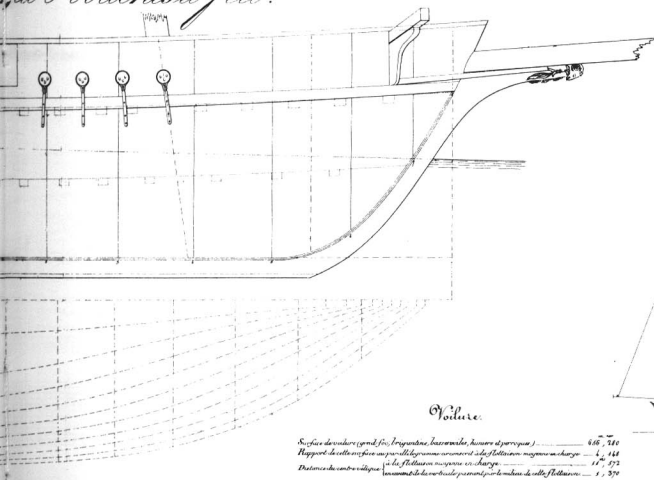


10 bouches à feu.



Voiture:
 Surface de voiles (grand feu, larges voiles, hautes et parquées) 927, 749
 Rapport de la surface de voiles par rapport à la surface de la flèche en charge 1, 174
 Rapport de la surface de voiles par rapport à la surface de la flèche en charge 1, 174
 Rapport de la surface de voiles par rapport à la surface de la flèche en charge 1, 174

6 bouches à feu.



Voiture:
 Surface de voiles (grand feu, larges voiles, hautes et parquées) 618, 740
 Rapport de la surface de voiles par rapport à la surface de la flèche en charge 1, 148
 Rapport de la surface de voiles par rapport à la surface de la flèche en charge 1, 174
 Rapport de la surface de voiles par rapport à la surface de la flèche en charge 1, 174

Dimensions principales du Brick-avis.

Longueur de carène en dehors au pont	27, 111
Longueur au maître couple au pont en dehors du maître couple	4, 100
Largeur au maître couple au pont en dehors du maître couple	5, 100
Profondeur de la carène en dehors au pont en dehors du maître couple	1, 180
Profondeur de la carène en dehors au pont en dehors du maître couple	1, 180
Profondeur de la carène en dehors au pont en dehors du maître couple	1, 180

Déplacement.

Longueur de la carène de la flèche en charge en dehors de la ligne de charge	27, 111
Longueur au maître couple au pont en dehors du maître couple	4, 100
Largeur au maître couple au pont en dehors du maître couple	5, 100
Profondeur de la carène en dehors au pont en dehors du maître couple	1, 180
Profondeur de la carène en dehors au pont en dehors du maître couple	1, 180
Profondeur de la carène en dehors au pont en dehors du maître couple	1, 180

Surface de voiles	Déplacement	Déplacement
en mètres carrés	en tonnes métriques	en tonnes métriques
0, 110	0, 065	0, 110
0, 204	0, 120	0, 204
0, 308	0, 175	0, 308
0, 412	0, 230	0, 412
0, 516	0, 285	0, 516
0, 620	0, 340	0, 620
0, 724	0, 395	0, 724
0, 828	0, 450	0, 828
0, 932	0, 505	0, 932
1, 036	0, 560	1, 036
1, 140	0, 615	1, 140
1, 244	0, 670	1, 244
1, 348	0, 725	1, 348
1, 452	0, 780	1, 452
1, 556	0, 835	1, 556
1, 660	0, 890	1, 660
1, 764	0, 945	1, 764
1, 868	1, 000	1, 868
1, 972	1, 055	1, 972
2, 076	1, 110	2, 076
2, 180	1, 165	2, 180
2, 284	1, 220	2, 284
2, 388	1, 275	2, 388
2, 492	1, 330	2, 492
2, 596	1, 385	2, 596
2, 700	1, 440	2, 700
2, 804	1, 495	2, 804
2, 908	1, 550	2, 908
3, 012	1, 605	3, 012
3, 116	1, 660	3, 116
3, 220	1, 715	3, 220
3, 324	1, 770	3, 324
3, 428	1, 825	3, 428
3, 532	1, 880	3, 532
3, 636	1, 935	3, 636
3, 740	1, 990	3, 740
3, 844	2, 045	3, 844
3, 948	2, 100	3, 948
4, 052	2, 155	4, 052
4, 156	2, 210	4, 156
4, 260	2, 265	4, 260
4, 364	2, 320	4, 364
4, 468	2, 375	4, 468
4, 572	2, 430	4, 572
4, 676	2, 485	4, 676
4, 780	2, 540	4, 780
4, 884	2, 595	4, 884
4, 988	2, 650	4, 988
5, 092	2, 705	5, 092
5, 196	2, 760	5, 196
5, 300	2, 815	5, 300
5, 404	2, 870	5, 404
5, 508	2, 925	5, 508
5, 612	2, 980	5, 612
5, 716	3, 035	5, 716
5, 820	3, 090	5, 820
5, 924	3, 145	5, 924
6, 028	3, 200	6, 028
6, 132	3, 255	6, 132
6, 236	3, 310	6, 236
6, 340	3, 365	6, 340
6, 444	3, 420	6, 444
6, 548	3, 475	6, 548
6, 652	3, 530	6, 652
6, 756	3, 585	6, 756
6, 860	3, 640	6, 860
6, 964	3, 695	6, 964
7, 068	3, 750	7, 068
7, 172	3, 805	7, 172
7, 276	3, 860	7, 276
7, 380	3, 915	7, 380
7, 484	3, 970	7, 484
7, 588	4, 025	7, 588
7, 692	4, 080	7, 692
7, 796	4, 135	7, 796
7, 900	4, 190	7, 900
8, 004	4, 245	8, 004
8, 108	4, 300	8, 108
8, 212	4, 355	8, 212
8, 316	4, 410	8, 316
8, 420	4, 465	8, 420
8, 524	4, 520	8, 524
8, 628	4, 575	8, 628
8, 732	4, 630	8, 732
8, 836	4, 685	8, 836
8, 940	4, 740	8, 940
9, 044	4, 795	9, 044
9, 148	4, 850	9, 148
9, 252	4, 905	9, 252
9, 356	4, 960	9, 356
9, 460	5, 015	9, 460
9, 564	5, 070	9, 564
9, 668	5, 125	9, 668
9, 772	5, 180	9, 772
9, 876	5, 235	9, 876
9, 980	5, 290	9, 980
10, 084	5, 345	10, 084
10, 188	5, 400	10, 188
10, 292	5, 455	10, 292
10, 396	5, 510	10, 396
10, 500	5, 565	10, 500
10, 604	5, 620	10, 604
10, 708	5, 675	10, 708
10, 812	5, 730	10, 812
10, 916	5, 785	10, 916
11, 020	5, 840	11, 020
11, 124	5, 895	11, 124
11, 228	5, 950	11, 228
11, 332	6, 005	11, 332
11, 436	6, 060	11, 436
11, 540	6, 115	11, 540
11, 644	6, 170	11, 644
11, 748	6, 225	11, 748
11, 852	6, 280	11, 852
11, 956	6, 335	11, 956
12, 060	6, 390	12, 060
12, 164	6, 445	12, 164
12, 268	6, 500	12, 268
12, 372	6, 555	12, 372
12, 476	6, 610	12, 476
12, 580	6, 665	12, 580
12, 684	6, 720	12, 684
12, 788	6, 775	12, 788
12, 892	6, 830	12, 892
12, 996	6, 885	12, 996
13, 100	6, 940	13, 100
13, 204	6, 995	13, 204
13, 308	7, 050	13, 308
13, 412	7, 105	13, 412
13, 516	7, 160	13, 516
13, 620	7, 215	13, 620
13, 724	7, 270	13, 724
13, 828	7, 325	13, 828
13, 932	7, 380	13, 932
14, 036	7, 435	14, 036
14, 140	7, 490	14, 140
14, 244	7, 545	14, 244
14, 348	7, 600	14, 348
14, 452	7, 655	14, 452
14, 556	7, 710	14, 556
14, 660	7, 765	14, 660
14, 764	7, 820	14, 764
14, 868	7, 875	14, 868
14, 972	7, 930	14, 972
15, 076	7, 985	15, 076
15, 180	8, 040	15, 180
15, 284	8, 095	15, 284
15, 388	8, 150	15, 388
15, 492	8, 205	15, 492
15, 596	8, 260	15, 596
15, 700	8, 315	15, 700
15, 804	8, 370	15, 804
15, 908	8, 425	15, 908
16, 012	8, 480	16, 012
16, 116	8, 535	16, 116
16, 220	8, 590	16, 220
16, 324	8, 645	16, 324
16, 428	8, 700	16, 428
16, 532	8, 755	16, 532
16, 636	8, 810	16, 636
16, 740	8, 865	16, 740
16, 844	8, 920	16, 844
16, 948	8, 975	16, 948
17, 052	9, 030	17, 052
17, 156	9, 085	17, 156
17, 260	9, 140	17, 260
17, 364	9, 195	17, 364
17, 468	9, 250	17, 468
17, 572	9, 305	17, 572
17, 676	9, 360	17, 676
17, 780	9, 415	17, 780
17, 884	9, 470	17, 884
17, 988	9, 525	17, 988
18, 092	9, 580	18, 092
18, 196	9, 635	18, 196
18, 300	9, 690	18, 300
18, 404	9, 745	18, 404
18, 508	9, 800	18, 508
18, 612	9, 855	18, 612
18, 716	9, 910	18, 716
18, 820	9, 965	18, 820
18, 924	10, 020	18, 924
19, 028	10, 075	19, 028
19, 132	10, 130	19, 132
19, 236	10, 185	19, 236
19, 340	10, 240	19, 340
19, 444	10, 295	19, 444
19, 548	10, 350	19, 548
19, 652	10, 405	19, 652
19, 756	10, 460	19, 756
19, 860	10, 515	19, 860
19, 964	10, 570	19, 964
20, 068	10, 625	20, 068
20, 172	10, 680	20, 172
20, 276	10, 735	20, 276
20, 380	10, 790	20, 380
20, 484	10, 845	20, 484
20, 588	10, 900	20, 588
20, 692	10, 955	20, 692
20, 796	11, 010	20, 796
20, 900	11, 065	20, 900
21, 004	11, 120	21, 004
21, 108	11, 175	21, 108
21, 212	11, 230	21, 212
21, 316	11, 285	21, 316
21, 420	11, 340	21, 420
21, 524	11, 395	21, 524
21, 628	11, 450	21, 628
21, 732	11, 505	21, 732
21, 836	11, 560	21, 836
21, 940	11, 615	21, 940
22, 044	11, 670	22, 044
22, 148	11, 725	22, 148
22, 252	11, 780	22, 252
22, 356	11, 835	22, 356
22, 460	11, 890	22, 460
22, 564	11, 945	22, 564
22, 668	12, 000	22, 668
22, 772	12, 055	22, 772
22, 876	12, 110	22, 876
22, 980	12, 165	22, 980
23, 084	12, 220	23, 084
23, 188	12, 275	23, 188
23, 292	12, 330	23, 292
23, 396	12, 385	23, 396
23, 500	12, 440	23, 500
23, 604	12, 495	23, 604
23, 708	12, 550	23, 708
23, 812	12, 605	23, 812
23, 916	12, 660	23, 916
24, 020	12, 715	24, 020
24, 124	12, 770	24, 124
24, 228	12, 825	24, 228
24, 332	12, 880	24, 332
24, 436	12, 935	24, 436
24, 540	12, 990	24, 540
24, 644	13, 045	24, 644
24, 748	13, 100	24, 748
24, 852	13, 155	24, 852
24, 956	13, 210	24, 956
25, 060	13, 265	25, 060
25, 164	13, 320	25, 164
25, 268	13, 375	25, 268
25, 372	13, 430	25, 372
25, 476	13, 485	25, 476
25, 580	13, 540	25, 580
25, 684	13, 595	25, 684

QUALITÉS DE DIVERS BRICKS DE 24

	L'Action Brick de 16 Canons Capit. M ^r Depoge.	Le Pinx Brick de 16 Canons. Capit. M ^r Fargueil.	Le Sylphe Brick de 18 Canons. Capit. M ^r Faugère.
Qualités de Gouverner.	Le bâtiment gouverne fort bien.	Crée bien sous toutes les allures.	avec bon fruit et gouverne très bien. De moyen fruit et sont difficilement la barre.
Du Port de la Voile.	Il porte également bien la voile.	Crée bien et même extraordinairement.	Il porte très bien la voile.
Des Mouvements de Gangage.	Les mouvements de Gangage sont doux et se font sans point au plus près quelque fois l'état de l'homme.	Crée Doux, il le serait d'avantage si le mât de misaine étoit moins de l'avant.	Les Mouvements du Gangage sont Crée Doux.
Des Mouvements de roulier.	Les mouvements de roulier sont extrêmement vifs, et l'avant arrière est la seule allure qui fatigue le bâtiment.	Crée fort, il n'existe pas de bâtiment qui le ait plus fort.	il roule Doucement.
Marche au plus près.	La plus avantageuse au bâtiment, mais il faut qu'il ait au moins de 12 nœuds force d'arrière.	Ordinaire et très ordinaire n'ayant pas fait plus de 6 nœuds 1/2.	Il se fait sous cette allure & n'aura pas la mer belle.
Marche Vent large.	Ordinaire.		Difficilement.
Marche Vent Arrière.	C'est l'allure la moins avantageuse.	Ordinaire et très ordinaire.	idem.
Allures sous les différentes capes.	Le bâtiment de compare fait bien sous toutes les capes, et particulièrement sous la brigantine, la voile d'étai de coup et le petit foc.	Le petit foc, la goëlle de 3 nœuds dans la brigantine et se compare supérieurement à l'allure le vent.	La brigantine et la goëlle.
S'il est Ardent.	Le bâtiment est ardent, lorsqu'il est en tourter, et qu'il fait plus de 11 nœuds de chemin.	Beaucoup.	Lorsqu'il y a petit fruit il tient la voile difficile.
S'il est lâche.	Il est lâche, d'un petit vent et lorsqu'il fait moins de 4 nœuds.	Non.	Oui.
Comment il vire de bord vent devant & vent arrière.	Il vire bien, vent devant et ne cul point, il vire également bien les deux bord.	Crée bien.	il vire très bien vent devant la mer même un gros vent il vire également bien vent arrière.
Comparaison de la Marche avec d'autres bâtiments.	En général les bâtiments de l'Escadre n'ont fait 12 à 15 nœuds plus que l'Action dans les 24 heures. S'ils eussent fait 20 nœuds et particulièrement lorsqu'ils ont été en Crée.		

<p>(H) Le Sylphe Briek de 18 Canons Capit^{re} N^o Anglois</p>	<p>Le Balinure Briek de 16 Canons Capit^{re} N^o France (I)</p>	<p>M R Balinure Briek de 16 Canons Capit^{re} N^o France (I)</p>	<p>(I) Le Balinure Briek de 16 Canons Capit^{re} N^o France</p>	<p>Le Gilade Briek de 12 Canons et 11 Canoues.</p>
<p>il gouverne assez bien; espérant de y être fait ou lui reproché d'être un peu mou.</p>	<p>Gouverne bien!</p>	<p>Gouverne bien</p>	<p>Gouverne bien</p>	<p>Gouverne fort bien</p>
<p>Il porte la voile ou ne peut mieux.</p>	<p>Prend facilement</p>	<p>Porte bien la voile</p>	<p>Porte bien la voile.</p>	<p>Porte bien la voile.</p>
<p>Il se sout. passablement dura lorsqu'il prend la lame de bord.</p>	<p>De grande élévation de la mâtte rend les manœuvres du basting Crise vife.</p>	<p>Dura.</p>	<p>Dura</p>	<p>Sout. Crise dur.</p>
<p>Il roule doucement et ne fatigue pas.</p>	<p>Dur et fatigué!</p>	<p>Vife.</p>	<p>Vife.</p>	<p>Sout Crise dur.</p>
<p>Que de son grand qualité est de bien tenir le vent et n'avoir point beaucoup de dure.</p>	<p>Marche la plus avantageuse étant lige il donne beaucoup vent faible.</p>	<p>De grande mer la manœuvre fatiguait beaucoup et le batiment se tenait difficile- ment à la lame.</p>	<p>D'un vent faible deivre beaucoup.</p>	<p>Se bouillir rouler, il a filé jusqu'à 9 heures mal bon frais devant.</p>
<p>Passablement.</p>	<p>à file jusqu'à 11 heures.</p>	<p>allure la plus favorable.</p>	<p>allure la plus avantageuse</p>	<p>11 heures y bon frais de vent.</p>
<p>Ordinaire!</p>	<p>Allure de batiment la moins avantageuse.</p>	<p>Ningue bien.</p>	<p>Marche ordinaire.</p>	<p>à peu près égale à Allure vent léger.</p>
<p>Il se comporte bien sans toucher les corps.</p>	<p>à la cepe faisant grand chemin le balinure se comporte bien, mais il a plus beaucoup à cette plus de chemin d'avance quand on lui a fait la voile d'un grand vent.</p>	<p>Se comporte mieux sur la brigantine que sur toute autre voile.</p>	<p>Se comporte mieux sur la brigantine que sur toute autre voile.</p>	<p>Capote fort bien sous le grand basting les six pins et la brigantine sont les six pins. Sans cette capote l'ouvrage fait grand chemin et fatigue grandement.</p>
<p>Où lorsqu'il a la grande voile de bord.</p>	<p>Il est grand trop ardent.</p>	<p>Non.</p>	<p>n'est grand trop ardent.</p>	<p>Supplément!</p>
<p>Où un peu lorsqu'il voile petit frais.</p>	<p>Né grand le défaut de la lame.</p>	<p>Non.</p>	<p>Non.</p>	<p>Bordé d'abord.</p>
<p>Il vire bien bien vent de vent, mais lorsque la mer est un peu grosse il lui faut de grande voile.</p>	<p>Vire bien. De bord vent devent et vent arrière?</p>	<p>Crise bien!</p>	<p>Bien facilement.</p>	<p>Crise simplement.</p>
<p>par la traversée de yanmoutte; un bris anglais amène la chasse et a eu beaucoup de d'avantage, ainsi qu'un bris anglais, à l'entrée de l'isthme de Saint Georges</p>	<p>D'une belle mer à ce de l'avantage. Sur le balinure de l'écadre de Mercurius le centre amiral Keith's.</p>	<p>Après il n'a retardé sa marche de l'écadre; mais le bris le Sylphe a eu sur lui une supériorité de marche, surtout d'un vent faible.</p>	<p>Ajamais il n'a retardé sa marche de l'écadre le Sylphe surtout d'un vent faible à vitesse marche que lui.</p>	

QUALITÉS DE DIVERS BRICKS DE 24

L'*Actéon* et le *Lynx* par Rolland.

Le *Sylphe* par Sané – le *Palinure* par Pestel – Le *Pylade* par Chaumont.

Nous avons pensé qu'il était intéressant de comparer les qualités bonnes ou mauvaises des différents types de bricks portant 16 bouches à feu. Ces informations sont tirées d'un grand tableau concernant de nombreux bâtiments et établi par l'ingénieur Chaumont (document récemment acquis par le Service historique de la Marine).

Comme un bâtiment peut, d'une campagne à l'autre, se comporter différemment, les informations sont données deux fois pour le *Sylphe* de l'ingénieur Sané et trois fois pour le *Palinure* (frère du *Cygne*) de l'ingénieur Pestel.

Nous vous laissons effectuer des comparaisons et vous indiquons que la marche au plus près, si importante pour ce type de bâtiment, ne dépasse pas 9 nœuds, comme le confirme la lecture de divers devis. Ainsi le *Phaéton*, dont les plans sont identiques à ceux du *Cygne*, est considéré comme ayant une marche très avantageuse avec 8,5 nœuds au plus près par joli frais sous basses-voiles, huniers et perroquets.

Il est bien évident que par rapport à un cotre, un brick, aux allures du plus près au largue, marche moins bien en raison de la subdivision de la voilure qui, si elle facilite la manœuvre, nuit au sillage.

RAPPORT SUR LE BRICK, LE HUSSARD (1811).

Nous le donnons comme "pièce justificative" fournissant des indications très précises sur la mâture, la voilure, les manœuvres (dont toutes les sections sont données), ceci nous a permis de compléter et vérifier les renseignements donnés par le modèle du *Cygne*, faisant partie de la même série que le *Hussard* (voir listes annexes). Ce rapport donne également des informations sur l'artillerie, les ancres et l'arrimage de ce brick.

NOTE SUR "LE HUSSARD"

A bord du brick de Sa Majesté le *Hussard*. Les bras et balancines des huniers étaient à croc pour accélérer le mouvement dans les exercices de manœuvre, comme aussi l'itague de hune était assez longue pour qu'en larguant les tours qui se trouvaient au-dessus du capelage pour faire dormant, on pût amener cette vergue sur le pont comme une vergue de perroquet ; plusieurs frégates avaient adopté cette méthode. Les fonds et cargues-boulines des basses voiles étaient doubles avec des poulies à violon.

Les haubans de bout-dehors de foc et les sousbarbes correspondaient en double au rocambot du grand foc, pour pouvoir étayer le bout-dehors quand le foc était à mi-bâton.

La roue était comme celle du *Hornet*, bâtiment des Etats-Unis.

Le faux-pont avait, au centre, en avant du panneau d'avant, une petite sainte-barbe et une fosse au lion ; en avant, se trouvait le poste des malades et on pouvait tourner autour de ces soutes. Tribord et bâbord, se trouvaient de chaque bord deux cabanes pour les maîtres ; en arrière du grand panneau, il y avait une soute, puis la cambuse. A tribord du panneau de la cambuse, était le poste des aspirants ; à bâbord, l'office avec une porte de communication dans la chambre ; en avant de la cloison de la chambre, tribord et bâbord des soutes. Le carré des officiers était entouré de quatre chambres et séparé de la chambre du capitaine par le tambour de l'escalier, assez large pour laisser passer un baril de poudre dans le panneau de la soute à poudre qui se trouvait immédiatement sous l'escalier, d'ailleurs mobile. La soute à poudre avait un petit puits pour le fanal ; on le descendait par la chambre des officiers. Dans le cul-de-lampe de la soute, étaient des étagères vis-à-vis de l'escalier, était la chambre du médecin. La soute à poudre d'avant était séparée de la soute à voile par une coursive dans laquelle on avait pratiqué une **vierge** pour éclairer. Sous la soute à voile, il y avait un petit faux-tillac. La cale aux vins était séparée de la soute aux poudres d'arrière par une soute aux biscuits.

Pour aérer le poste des malades, deux écoutillons avaient été pratiqués devant.

Avec cette installation, le *Hussard* pouvait prendre pour quatre mois d'eau, cinq mois passés de vivres, des rechanges pour six mois et pouvait loger 107 hommes dans l'entrepont. Le complet d'équipage était de 90.

La brigantine avait été installée à cargue comme celle de l'*Iphigénie* et mon intention était d'avoir, en outre, une brigantine de cape en forme d'artimon. La corne de cette brigantine allait jusqu'au couronnement étant amenée et elle était tellement longue que, pour mieux la soutenir, j'avais fait mettre des estropes de poulies de drisse de corne sur vergue à patte d'oie ; mes voiles étaient **enverguées à filière** et je m'en suis toujours bien trouvé ; les drisses de basse-vergue étaient à itague, une de chaque bord, ce qui accélérerait beaucoup les manœuvres.

L'entrepont était un panneau.

En général, l'installation du *Hussard* était très satisfaisante. Le lieutenant avait fait placer un **patent-light** dans la chambre, il aurait été préférable que tous les officiers en eussent.

Le chirurgien avait un coffre dans le poste des malades disposé de manière à servir de lit au besoin.

On avait pratiqué un massif à trois réas entre les élongis pour la drisse du mât de la corne, comme on en avait établi un autre entre les élongis du petit mât de perroquet qui était à quatre réas pour les bras des boulines du grand perroquet. Un autre massif entre les élongis de la hune de misaine servait de moque d'étai du grand mât de hune.

Vierge : Panneau fixé à double vitrage soigneusement mastiqués et grillagés permettant d'éclairer la soute aux poudres depuis la soute aux voiles où se trouve placé le fanal.

Envergué à filière : Manière nouvelle (tout au moins dans notre marine militaire) d'envergurer les voiles, en utilisant un filin tendu le long et sur l'avant des vergues, y étant fixé par des crampes, c'est sur ce filin que passent les tours de rabans d'envergure et non autour de la vergue.

Patent light : Probablement lampe de sécurité, destinée à l'éclairage du carré des officiers.

EMMÉNAGEMENTS D'UN BRICK DE 20

A défaut de pouvoir vous donner les plans d'emménagement du brick de 24, dessins exceptionnels sous le Premier Empire (*) voici un document se rapportant au brick de 20 à poupe ronde, dont le plan type, nous le rappelons, fut adopté en 1824.

Ce document est daté de 1840 ; il est extrait d'un très intéressant atlas donnant les emménagements pour tous les types de bâtiments de notre marine de l'époque, ceci conformément aux dispositions réglementaires adoptées en 1838.

Examinez ce document avec attention, il mérite d'en prendre la peine.

Nous attirons plus particulièrement votre attention sur le gain de place important obtenu par le remplacement des câbles en chanvre par des câbles-chaînes qui ne nécessitent qu'un puits de faible volume placé à l'aplomb du grand panneau. La disparition des fûtailles pour l'eau remplacées par des caisses en fer, les poudres contenues dans des caisses en cuivre – ainsi la tonnellerie se limite aux fûtailles de vin et à des barils de salaisons.

A l'arrière, une minuscule dunette, à l'avant un gaillard très réduit, installations destinées à servir seulement d'abri et à renfermer les bouteilles. Ainsi le pont est d'autant mieux dégagé que la cuisine et le four groupés sur une seule cheminée sont placés sur le faux-pont.

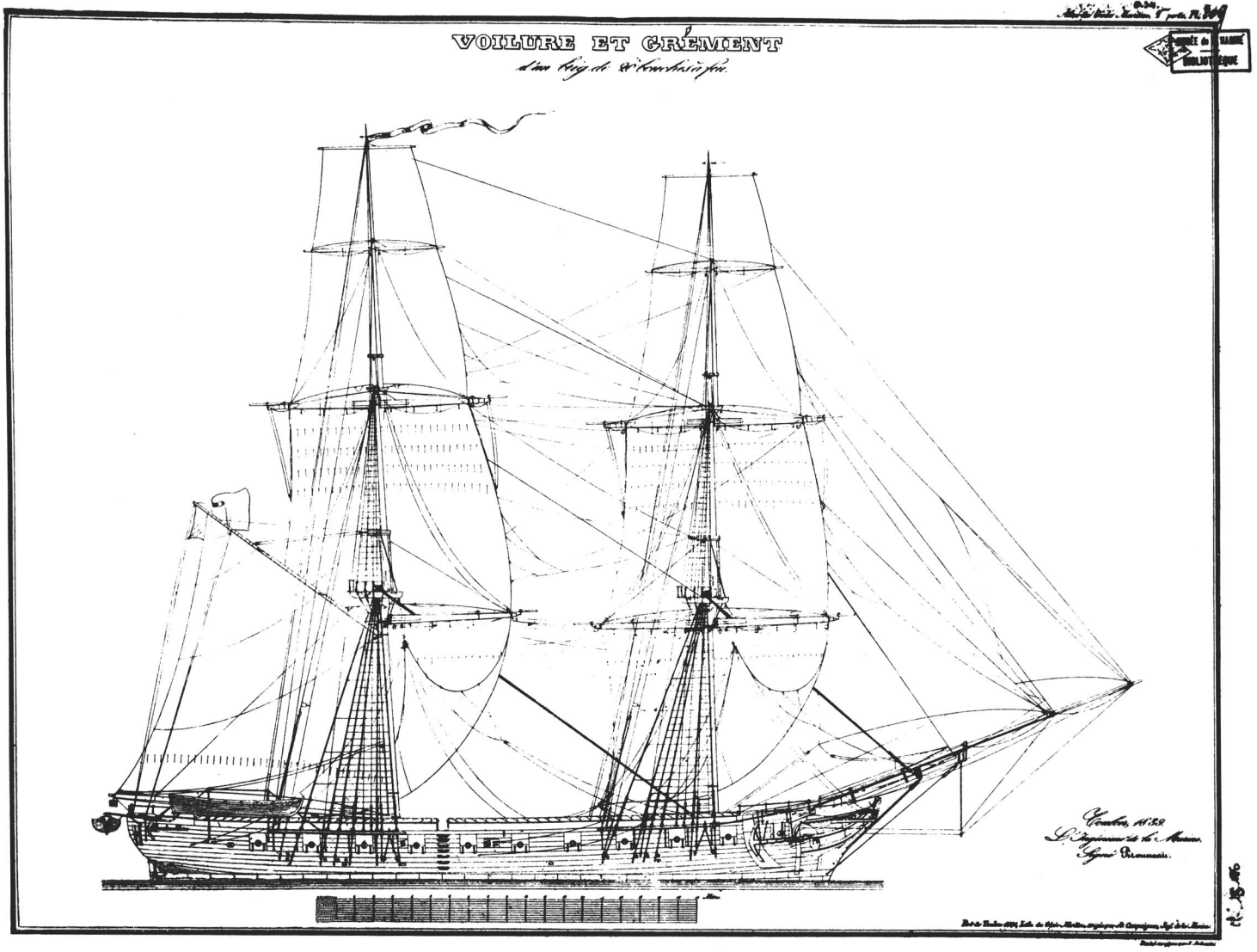
(*) Voir, plus haut, description des emménagements du *Hussard* et consulter le règlement de 1807 sur les emménagements des vaisseaux, des frégates et des brigs (imprimé).

CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES DE BRICKS DE GUERRE FRANÇAIS 1788-1846

Nom bâtiment	Mis à l'eau	Lieu de construction	Ingénieur constructeur	Longueur	Largeur	Creux	Déplacement	Artillerie	Observations
Le Lutin	1788	Bayonne	Haran	27,21	7,77	3,72		6 canons de 4	Brick-aviso
L'Amarante . .	1793	Le Havre	Forfait	25,92	8,42	4,21	288 tx	12 canons de 6	Même plan pour les bricks construits en 1786-89
La Vigilante .	1800	Le Havre	Forfait	27,21	8,42	4,21	373 tx	16 canons de 4	Variante avec canons de 6
La Curieuse .	1799	Nantes	Gauthier	29,16	8,58	4,29	380 tx	16 canons de 8	Type de brick considéré comme corvette (canons de 8)
Le Sylphe . . .	1804	Dunkerque	Sané	29,16	8,42	4,26	350 tx	16 canons de 6	Plan type. Brick de 16
Le Faune . . .	1804	Nantes	Pestel	29,28	8,74	4,35	350 tx	16 canons de 6	Plan type le Curieux. Brick de 16
Le Cuirassier	1821	Toulon	Barallier	32,40	8,75	4,24	398 tx	16 caronades de 24 2 canons de 18 court	Brick dit de 18
Le Cygne . . .	1824	Lorient	Comon de Paris	33,50	9,00	4,59	537 tx	18 caronades de 24 2 canons de 18 court	Plan type. Brick de 20
Le Génie	1840	Brest	Boucher	33,00	9,60	4,85	529 tx	16 caronades de 30 2 canons de 18 court	Adopté comme plan type nouveaux bricks de 18
L'Entrepreneur	1846	Rochefort	Senneville	34,00	9,70	4,77	490 tx	12 canons obusiers de 30 2 canons de 18 court	Programme de 1846
La Gazelle . .	1821	Bayonne	Marestier	30,11	8,00	3,85	268 tx	18 caronades de 18	A l'origine goélette-brick, puis brick-aviso plan type
L'Agile	1841	Cherbourg	Boucher	28,00	8,40	4,20	295 tx	8 caronades de 24 2 canons de 12 court	Brick de 2 ^e classe ou brick-aviso
L'Alsacienne .	1823	Cherbourg	de La Morinière	26,00	7,00	3,12	218 tx	6 caronades de 18 2 canons de 18 long	Canonnière-brick plan type

L'artillerie indiquée est celle d'origine, pour les modifications ultérieures, voir liste.

Lutin, Amarante, Vigilante, Curieuse : longueur absolue de perpendiculaire à perpendiculaire. Autres bricks : longueur de râblure en râblure à la flottaison.



Cette planche se rapporte au gréement des bricks du type le *Cygne*, dont les plans ont été adoptés en 1824 pour toute une série construite entre cette date et 1830 (voir liste).

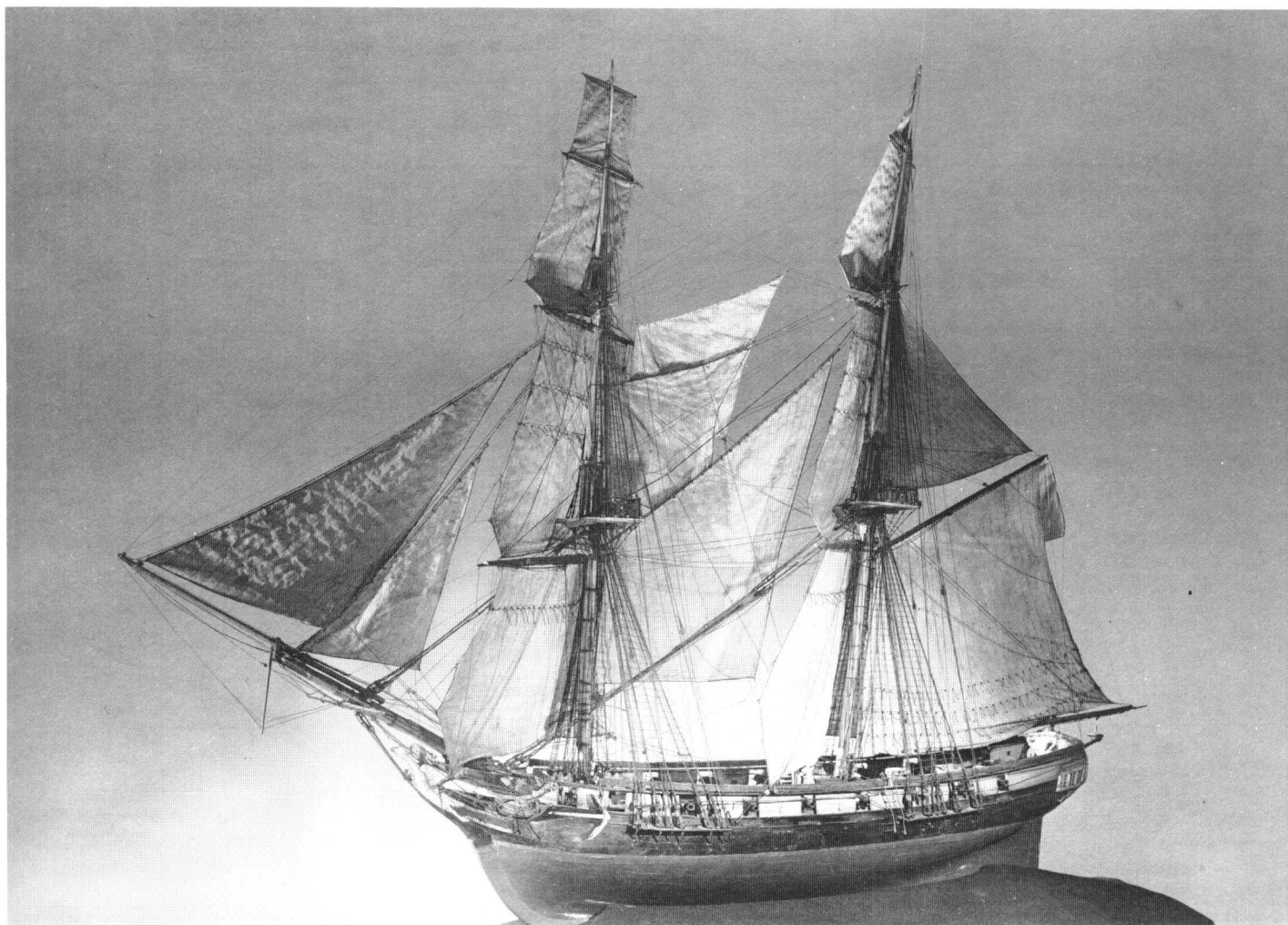
Ce document est extrait d'un des atlas du Génie maritime, source d'informations indispensable pour l'étude de notre marine de la période "post-napoléonienne".

Vous remarquerez que la poupe ronde est mise en évidence sur ce dessin, le gréement ne présente rien de particulier si ce n'est l'absence de bâton de senault.

ÉVOLUTION DE L'ARTILLERIE DES BRICKS

- 1785-1800 : 6 à 16 canons de 4 livres
- 1800-1804 : 16 canons de 6 longs
- 1804-1820 : 2 canons de 8 longs et 14 caronades de 24
- 1820-1824 : 2 canons de 8 longs et 16 caronades de 24
- 1824-1837 : 2 canons de 8 longs et 18 caronades de 24
- 1837-1840 : 2 canons obusiers de 30 et 18 caronades de 24
- 1840-1846 : 2 canons obusiers de 30 et 16 caronades de 30
- 1846-1850 : 2 canons de 18 et 16 caronades de 30

MODÈLE DU CYGNE (MG 13)
(collection musée de la Marine)

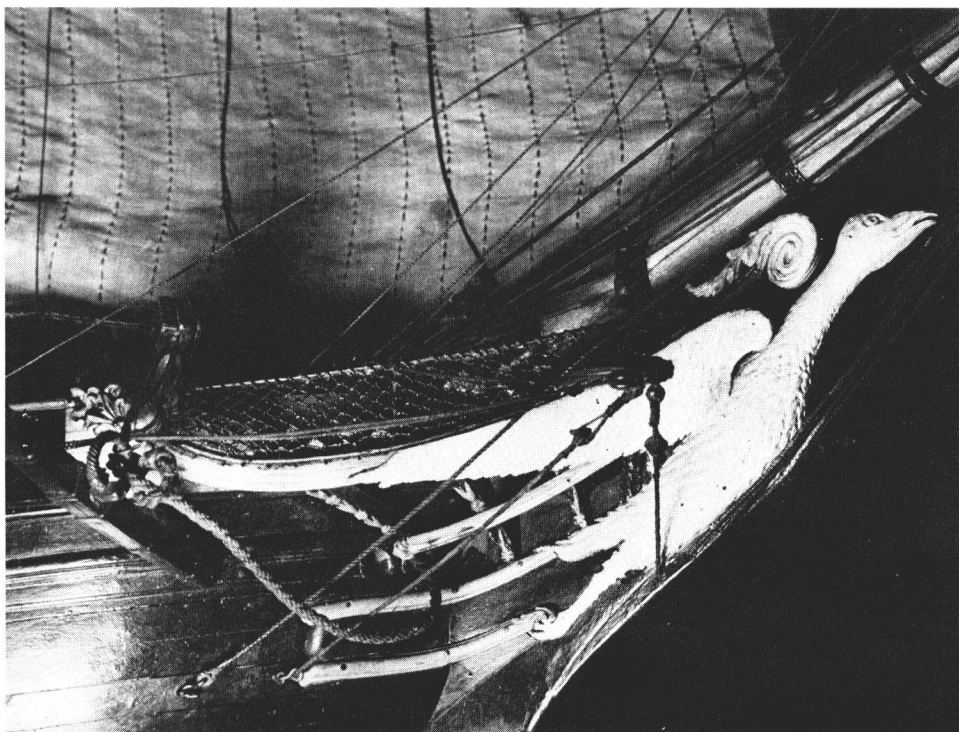


Vue d'ensemble ▲

Le bâtiment est représenté vu légèrement de l'avant, la photographie permet d'apprécier les formes, à la fois élégantes et robustes, du brick.

Le navire est à l'allure du grand large bâbord amure toutes voiles dehors.

On peut remarquer le pavillon masqué partiellement par la brigantine.



Détail de l'éperon

Cette vue donne de bonnes indications sur la décoration de l'éperon, figure de poue, volutes en feuille d'acanthe coiffant l'extrémité de la guibre, légère décoration des jambettes et décoration de l'extrémité de la herpe supérieure contre le pavois.

◀ La grande ancre est au bossoir tribord.



Porte-hauban de misaine

Cette vue nous montre, outre les dispositions du porte-hauban :

- La façon dont l'ancre tribord est amarrée au deuxième appotureau ;
- Les dispositions des bastingages au-dessus de la lisse de platbord ;
- Les bragues fixes de caronades sur leur croissant.

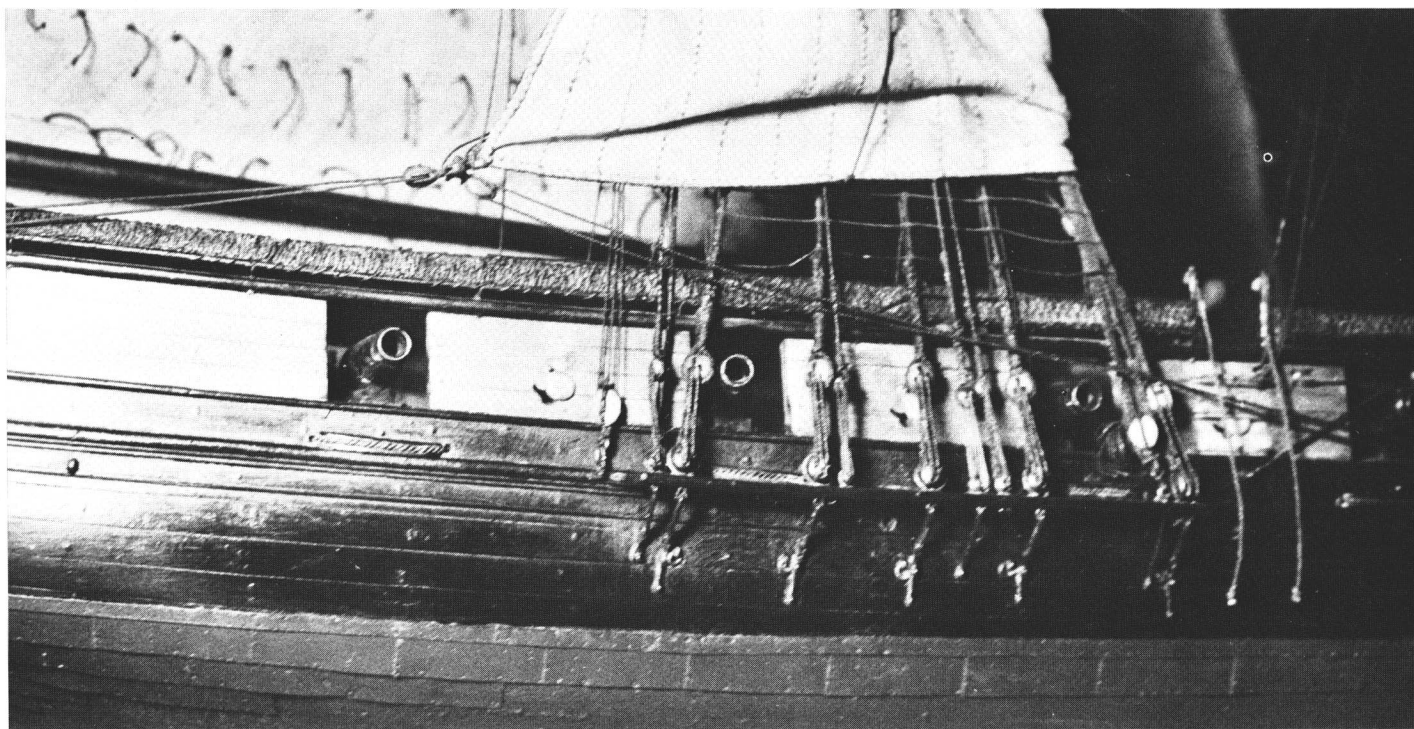
On remarquera :

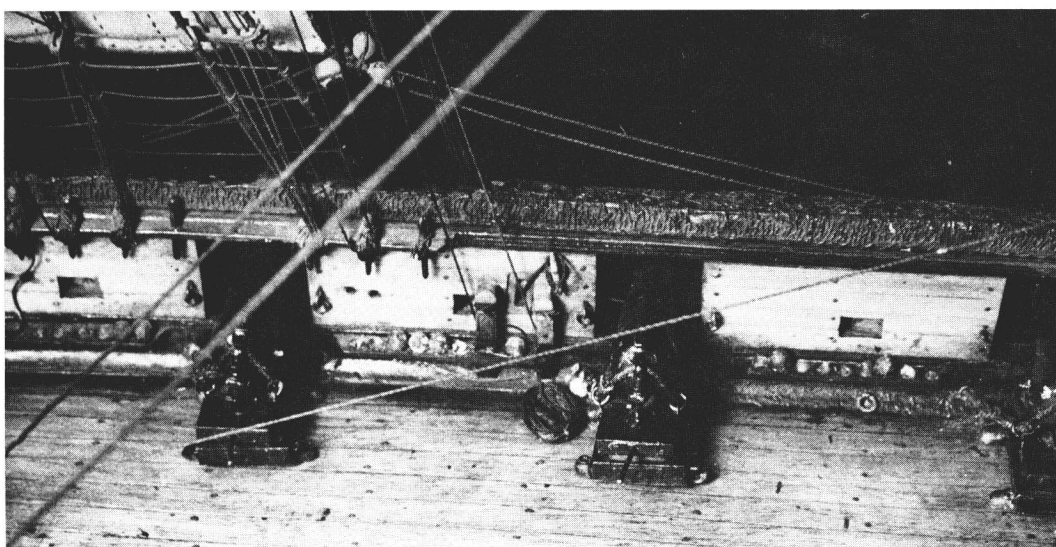
- Les cargues fonds devant la voile ;
- "Le bouquet" composé des trois poulies 449 - 451 et 454 du point d'écoute tribord de la voile de misaine ;
- Le réa 603 de la muraille pour l'amure de grand-voile ainsi que le piton 602 placé en dessous, légèrement en retrait.

Porte-hauban de grand mât

Cette vue permet de distinguer très nettement :

- Le porte-hauban lui-même ;
- La première ligne de virure de doublage parallèle à la flottaison ;
- Les deux tire-veilles de l'échelle hors le bord ;
- Les dispositions des bastingages ;
- Le bouquet de point d'écoute tribord de grand-voile.





Détail de l'intérieur de la muraille à hauteur des 3^e et 4^e sabords

De la gauche vers la droite, on peut remarquer le râtelier de misaine (40).

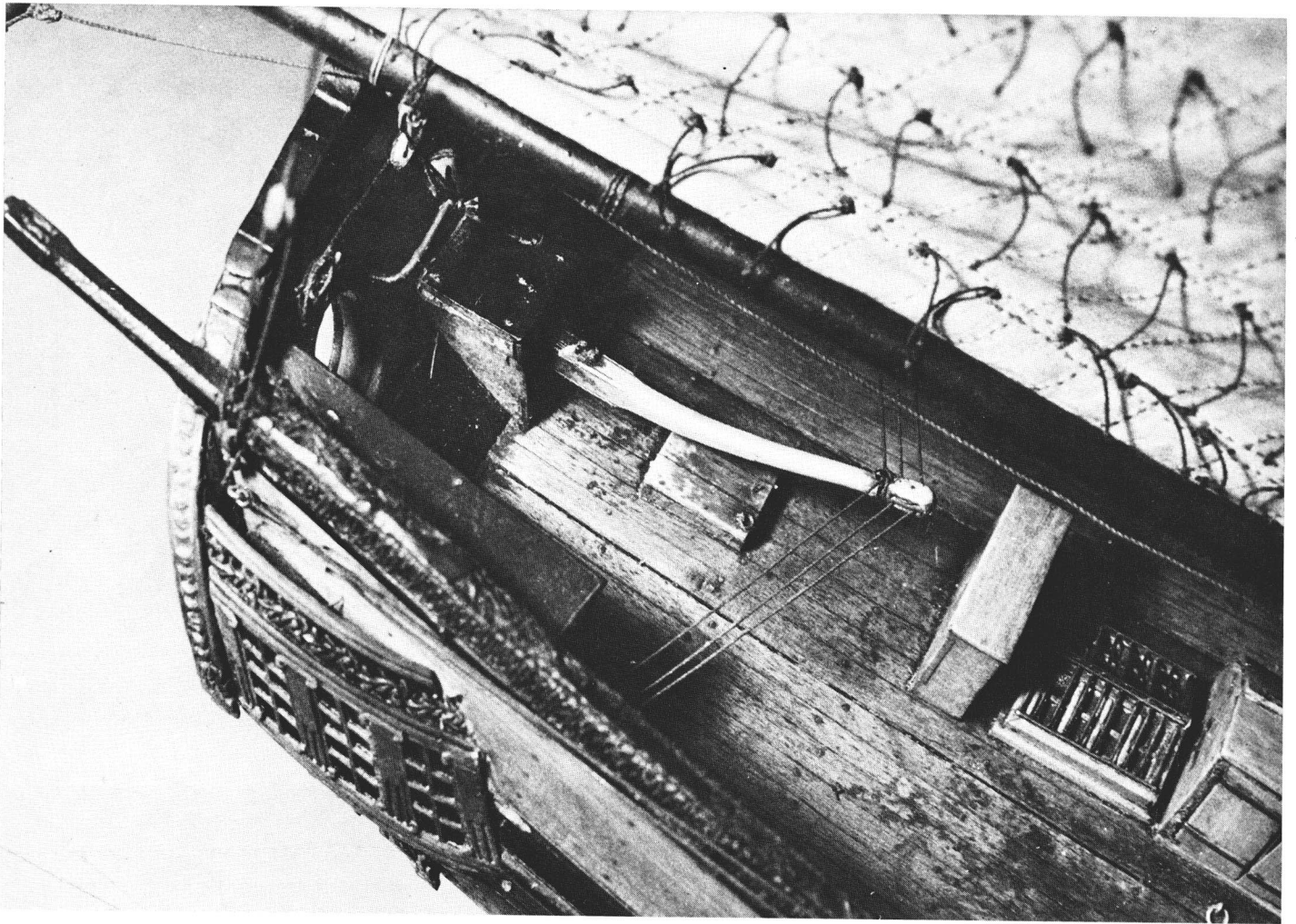
- La planche conduit (231) entre le 4^e et le 5^e hauban de misaine ;
- Les montants de drisse de misaine (41) ;
- Le réa de la muraille (603) ;
- Le taquet (528) ;
- Le trou gainé de dalot (71) entre le 4^e et le 5^e sabord, immédiatement au-dessus, le petit sabord de nage avec la forme en sifflet de la fourrure à l'intérieur du pavois ;
- Les caronades sont amarrées à brague fixe, leur levier de pointage étant en place ;
- Entre les caronades et contre la muraille, les parcs à boulets, disposition dite à l'anglaise.

Vue bâbord sur l'arrière du grand mât

Cette vue montre successivement :

- Le cabestan avec ses linguets (55 et 56) ;
- La grande claire-voie (57) ;
- Le capot (9).





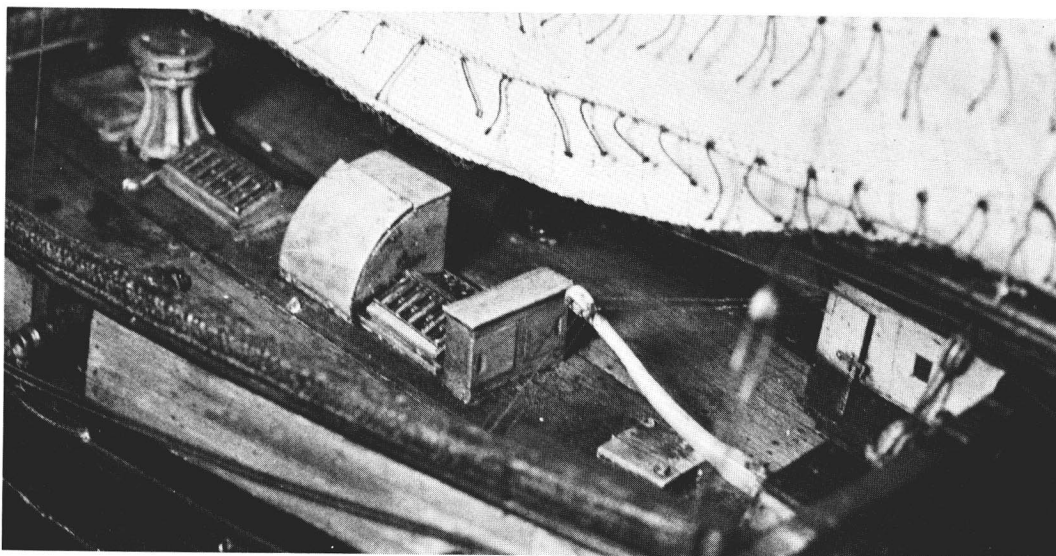
Vue plongeante tribord sur l'arrière

Cette photographie complète les indications données par les vues précédentes et permet plus particulièrement d'apprécier :

- Les dispositions des fausses bouteilles et du jardin qui les surmonte ;
- Du caisson de mèche du gouvernail (64) ;

- De la main de fer (547) pour l'écoute de gui ;
- De la potence de yole (150) ;
- Et du dessus du couronnement avec ses deux chaumards et la pièce destinée à recevoir le gui au mouillage ;

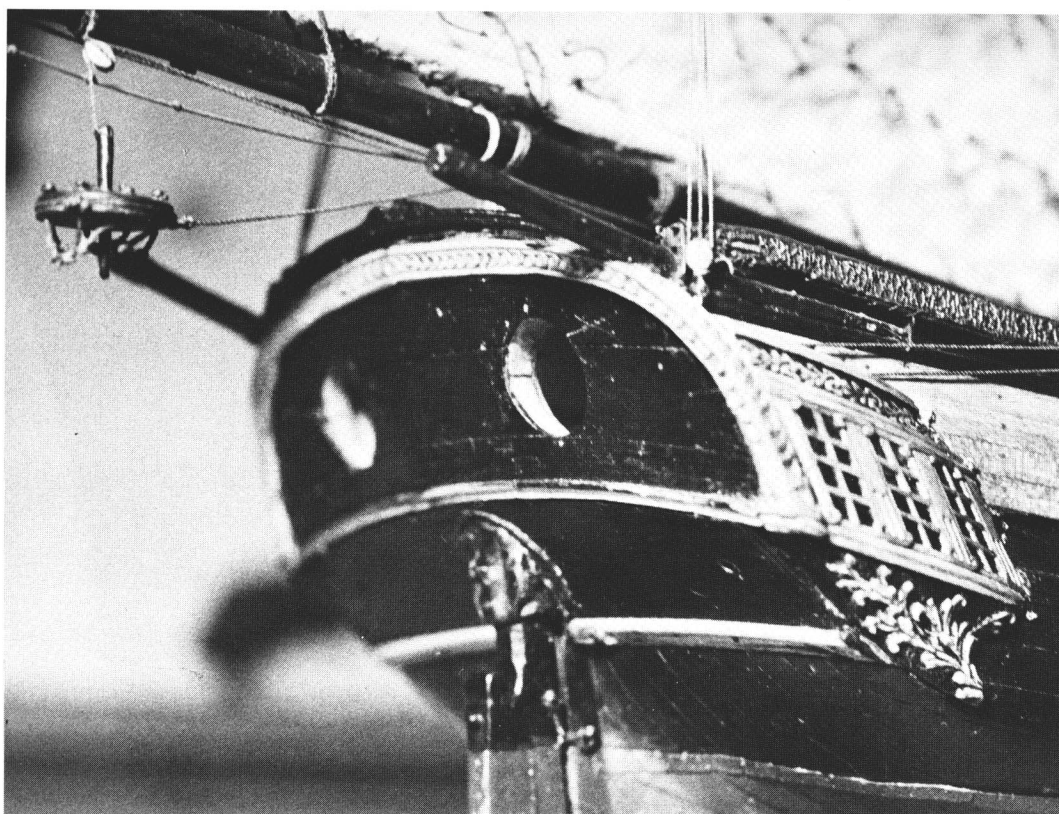
La composition du tableau arrière et la fourrure à l'intérieur du sabord de retraite se voient également très nettement.



Vue plongeante bâbord sur l'arrière

Cette vue, qui ne nécessite pas de commentaires particuliers, montre les dispositions :

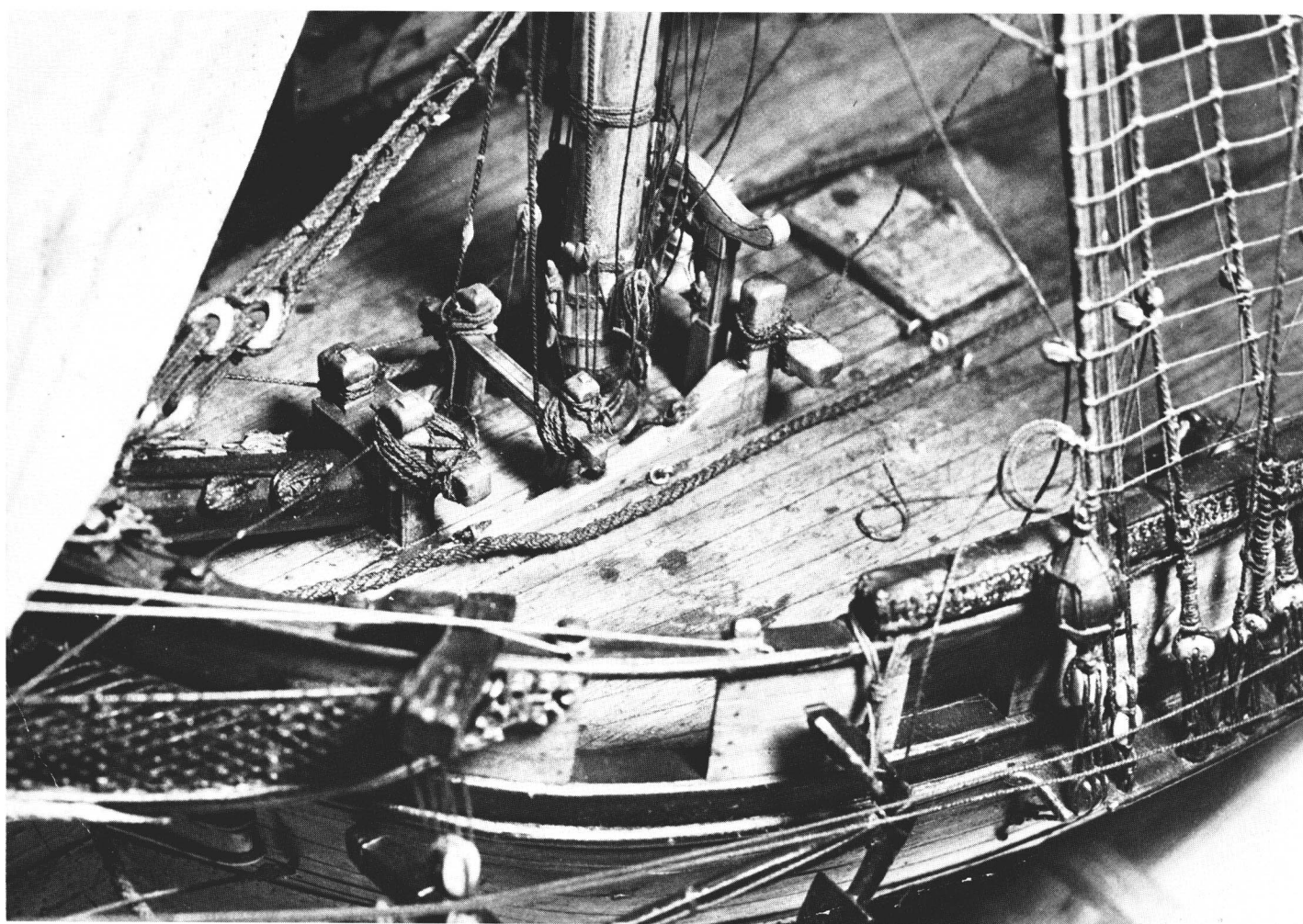
- Capot (59) de la petite claire-voie (60) ;
- De l'habitacle (61) ;
- De la barre du gouvernail (65) ;
- Et des lieux d'aisance (63) destinés à tribord à l'état-major, à bâbord à la maistrance).

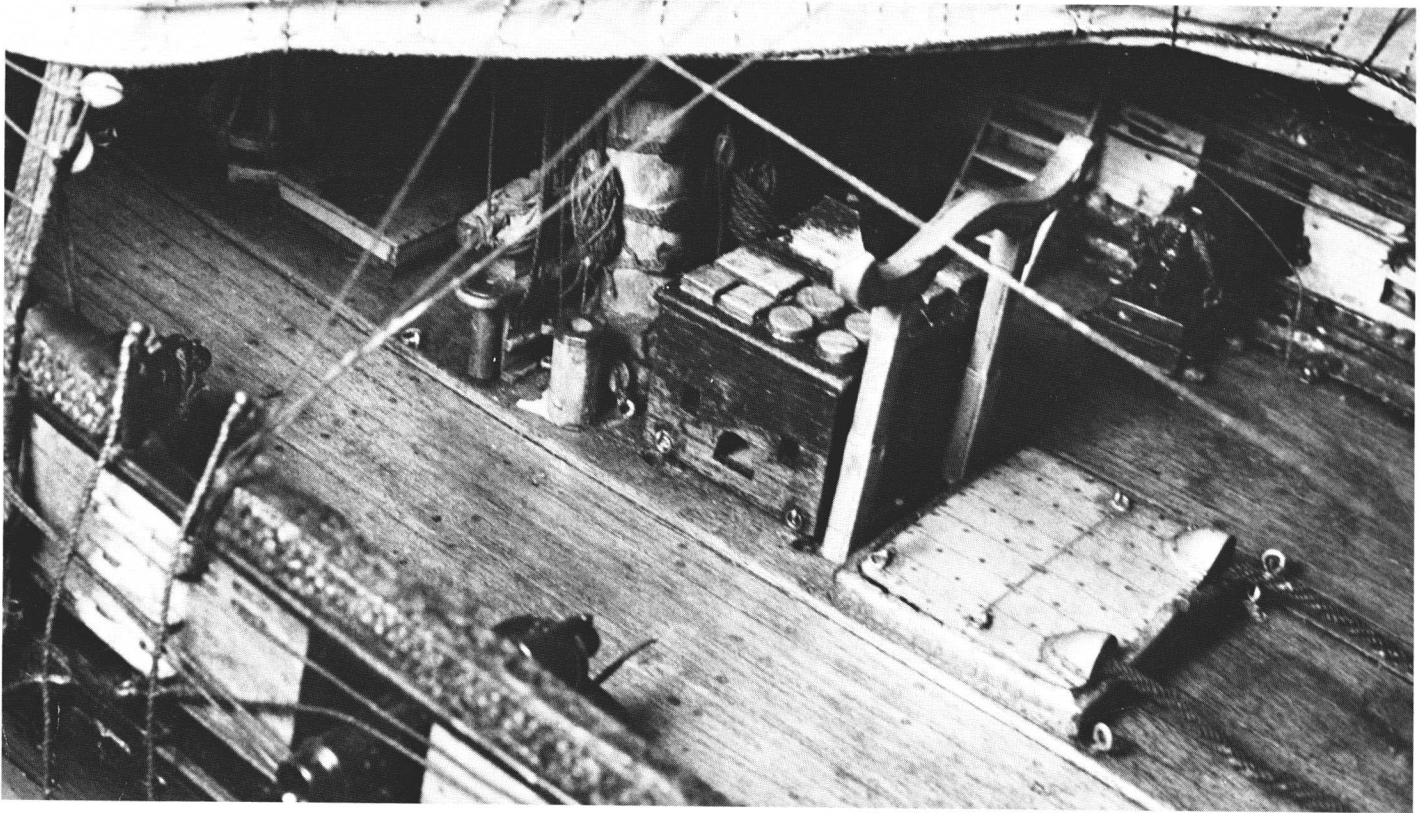


◀ **Détail de la poupe**

On perçoit nettement la forme élégante de la fausse bouteille bâbord et du cul-de-lampe qui la termine, la façon dont les bordages de la carène viennent se terminer sur la lisse de hourdi, la voûte du bâtiment avec le trou des commodités, la jaumière et la brai autour de la mèche du gouvernail, les bordages horizontaux du tableau arrière et la fourrure autour des sabords de retraite entre les deux épaisseurs du bordage formant la voûte.

Enfin, la bouée de sauvetage suspendue sous la bôme à l'extérieur du couronnement.





▲ **Vue du pont tribord devant le grand mât**

Cette photographie donne un grand nombre d'indications utiles aux modélistes.

De la droite vers la gauche :

- Le grand panneau (45) ;
- La potence de l'arrière (46) (la mâture de rechange n'est pas représentée) ;
- La cuisine (47) (réalisée en bois par le modéliste de l'époque alors qu'il s'agissait en réalité d'une cuisine en fer) ;
- Les corps de pompe ;
- Les roustures assujettissant les taquets de pied de grand mât ;
- Les rouleaux verticaux sur les côtés du bitton de poulie marionnette permettant d'éviter que le câble frotte contre ce bitton lors de la manœuvre du cabestan ;
- A gauche, les tire-veilles et les taquets de l'échelle hors le bord ;
- A droite, l'échelle d'accès au bâtiment.

◀ **Vue bâbord avant**

Cette photo prise dans l'axe du sabord de chasse permet de comprendre facilement les dispositions suivantes :

A l'extérieur du bâtiment, détail de l'avant du porte-hauban de misaine, avec la bouée d'orin, les caps de mouton et le détail des enfléchures de misaine.

On voit également nettement comment est amarrée à poste l'ancre de bossoir (ancre d'affourche).

Sur le pont, de l'avant vers l'arrière, le bitton d'étambrai de beau-pré (31), le bitton de petit hunier (32), les grandes bittes et la potence de la cloche (36).

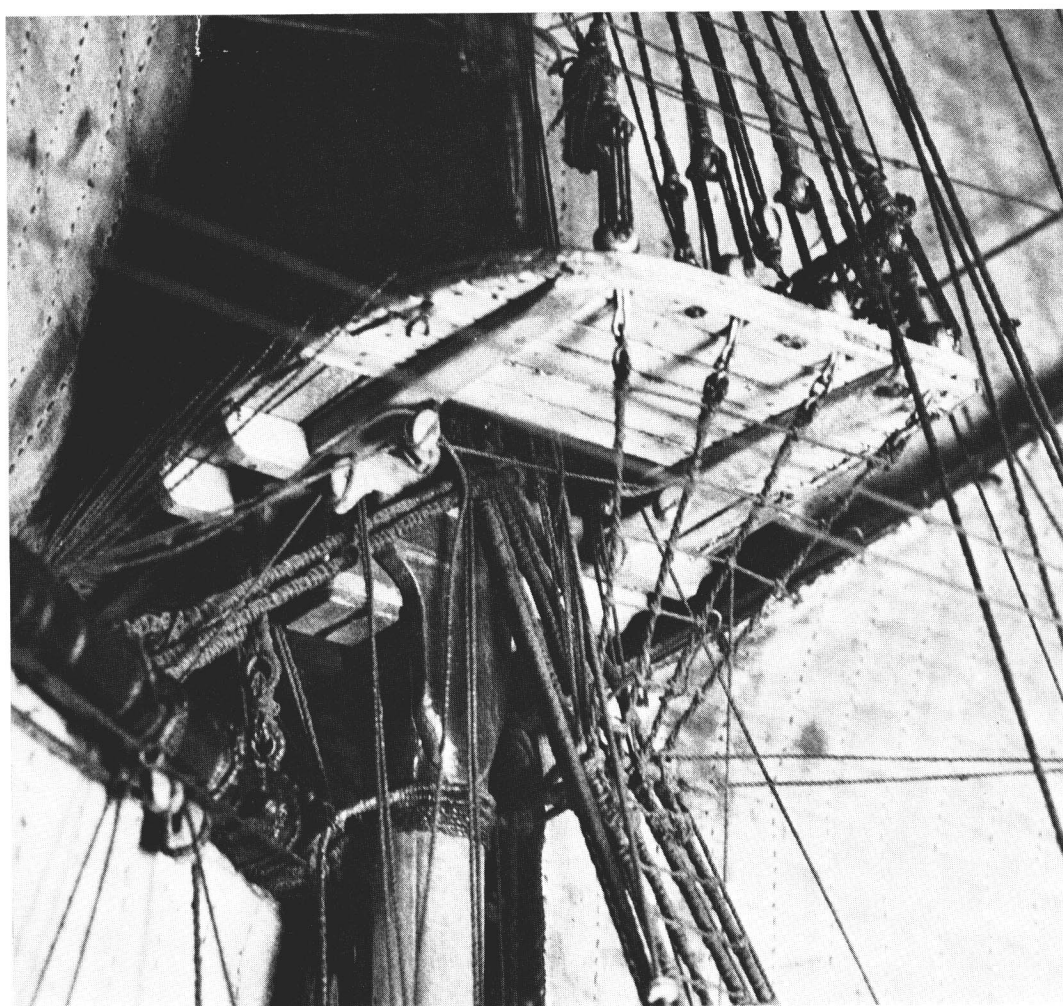
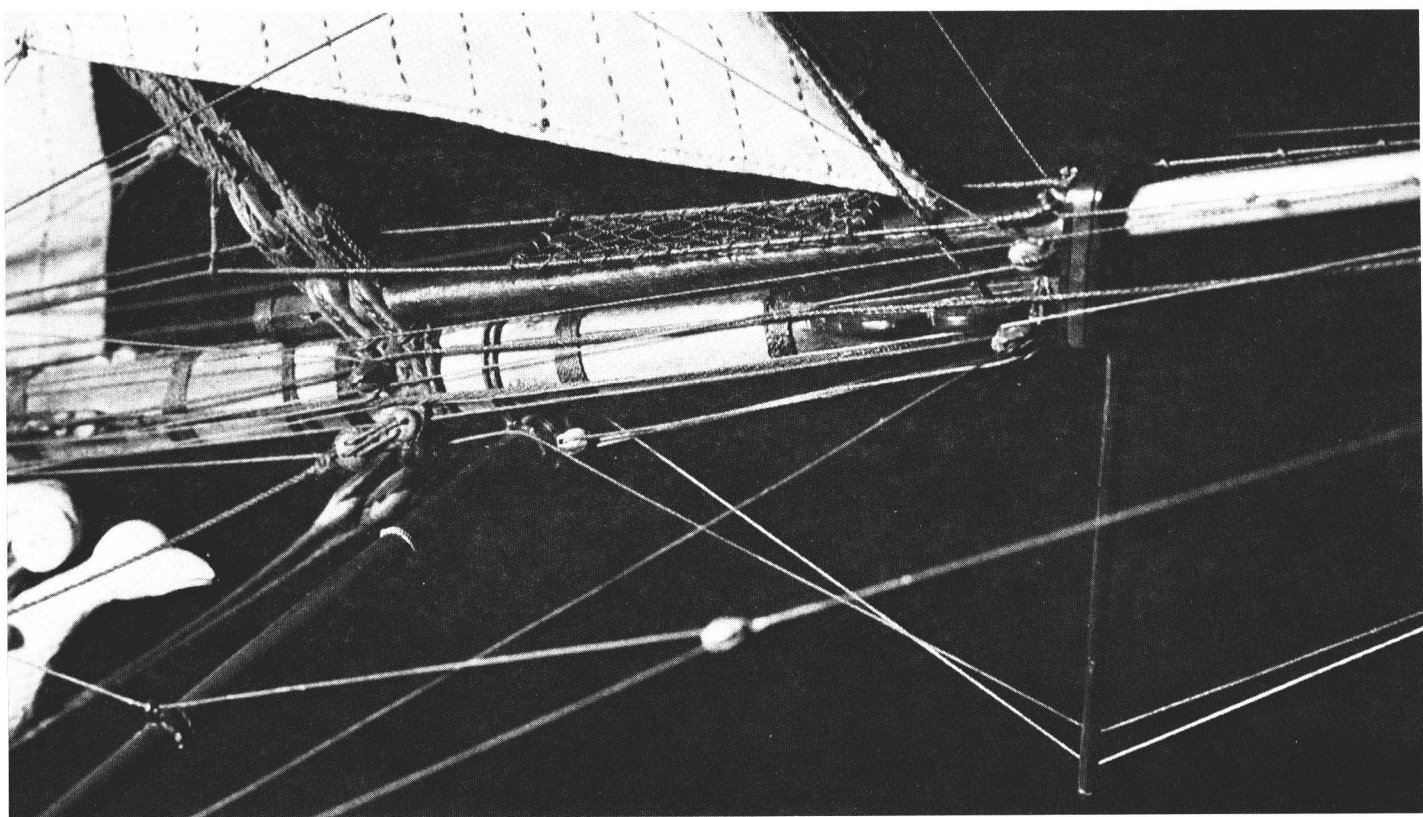
Sur le pied du mât de misaine, on voit nettement les roustures assujettissant le taquet pied de mât et la dernière rousture de liaison de la jumelle au mât.

On voit, également, les dispositions des moques (204) de l'étai de grand mât et du faux étai de grand mât.



▲ **Pied du grand mât**

Les dispositions du bitton de poulie marionnette (53) ainsi que celles du renfort (265) et de ses taquets supportant le croissant de gui sont très claires.



Hune de misaine

Cette excellente photo qui mériterait des commentaires approfondis est pleine d'enseignement. Elle montre en effet de façon très nette les dispositions :

- Du jottereau de misaine (187) ;*
- Des barres et des traversins de petite hune ;*
- De la suspenste de vergue de misaine ;*
- De la drosse de vergue ;*
- De la constitution de la hune elle-même ;*
- Du capelage de misaine.*

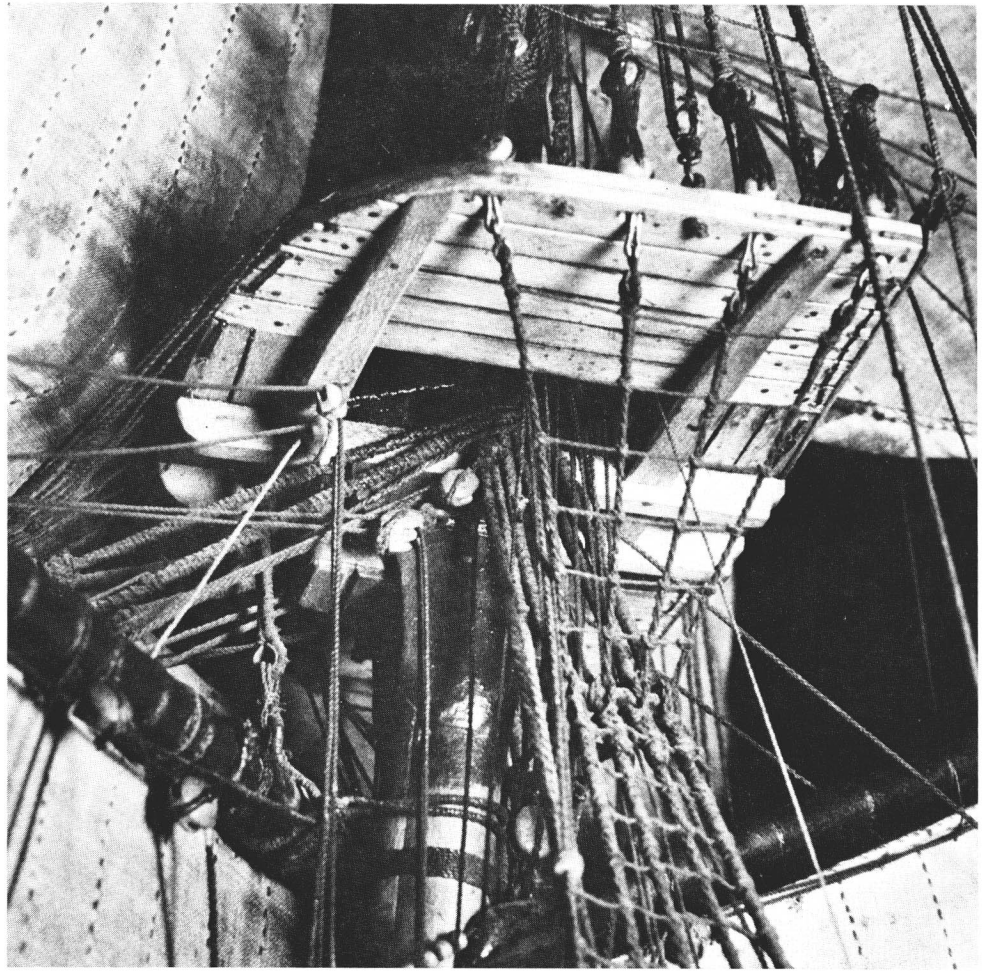
On perçoit également très nettement comment sont disposés les pitons de la hune (notamment piton 244) et enfin comment les manœuvres aboutissant dans la hune se génopent sur les haubans. (Génopage sur le premier hauban de hune).

Hune du grand mât

Les commentaires sont analogues à ceux faits à propos de la hune de misaine.

On remarquera particulièrement :

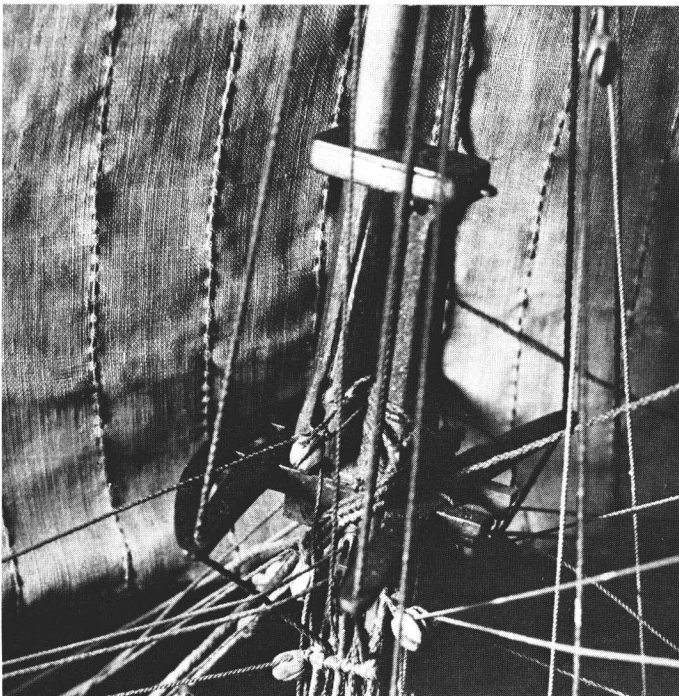
– Les dispositions de la jumelle courte de grand mât ainsi que celles de la corne de brigantine.



Gréement du beaupré

Cette vue centrée sur le chuquet de beaupré indique très nettement les dispositions :

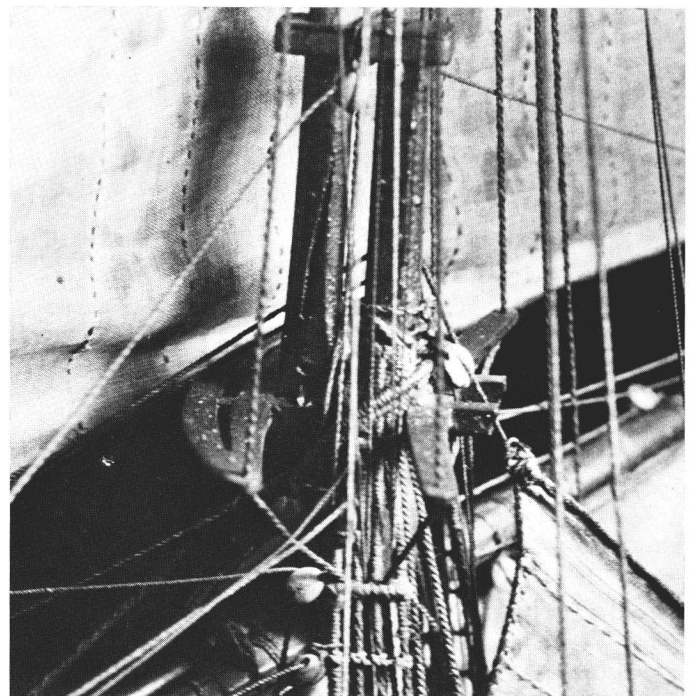
– Du chuquet, de l'arc-boutant de martingale et des violons de beaupré ;
– Du ridage de l'étai et du faux étai de misaine ;
– De la vergue de civadière ;
– Du garde-corps de beaupré (216) et de son filet ;
– Les roustures solidarissant le beaupré et sa jumelle sont également perceptibles.



Barre de grand perroquet

Les dispositions sont analogues à celles des barres de perroquet de misaine.

On remarquera la poulie (280) pour le passage de la drisse de flèche en cul.



Barre du perroquet de misaine

Les dispositions des barres elles-mêmes, du chuquet, de la caisse du mât de perroquet à la française sont nettement visibles.

LISTE DES BRICKS DE LA MARINE MILITAIRE

Nous vous donnons, ci-après, la liste de tous les bricks ou bâtiments pouvant être assimilés à des bricks, qui ont figuré sur les états de la marine française.

Les quelques noms cités au début de la liste concernent surtout des bâtiments de charge ; gabares grées en senault. Il faut attendre la veille de la Révolution pour qu'une série de bricks soit mise en construction ; ces bâtiments, considérés comme **avisos**, sont armés de **6 à 12 canons de 4 livres**. Sous la Révolution, on constate une grande disparité dans l'armement de bâtiments dont les dimensions restent cependant assez proches. En 1800 et 1801, toute une série de bricks de **16 canons de 4** est réalisée. Et à partir de 1802, le calibre de 6 est seul retenu pour les nouvelles constructions, presque toutes effectuées sur deux plans types. Ce modèle armé de **16 canons de 6 livres** sera le "brick standard" du Premier Empire, dénommé de 24 lorsqu'il sera armé de caronades en fer de 24 livres ; les derniers bricks de ce modèle sont mis en chantier en 1813.

En 1821, construction sur un même plan de quelques bricks armés de **18 bouches à feu**. En 1824, adoption d'un plan type de brick de **20 bouches à feu**, qui sera suivi jusqu'en 1840. A cette date, construction de bricks d'un nouveau type armés de **18 bouches à feu**, les plans de l'un d'eux seront suivis jusqu'en 1849. Enfin, en 1846, adoption de bricks ne portant que **14 bouches à feu**.

Au Service historique de la Marine (château de Vincennes), on peut consulter les plans des séries D1 63 à 69 pour la période Ancien Régime, les plans de la série 8 DD1 pour la période 1800-1850. La documentation est très fournie, notamment pour les constructions postérieures à 1840. Le manuscrit SH 320 renferme de nombreux devis numériques dont nous donnons quelques exemples.

A ceci s'ajoute notamment les atlas du Génie maritime, les collections de devis de retour de campagne conservées à Toulon et surtout à Rochefort. Ces documents dont nous ne citons que les principaux sont bien "illustrés" par la suite des modèles conservés au musée de la Marine (voir plus loin).

Séparément, nous donnons la liste des **bricks-avisos** qui, entre 1821 et 1840, furent réalisés sur le plan type de la *Gazelle* (voir article de J. Boudriot - "Neptunia" n° 116), bâtiment primitivement gréé en goélette-brick. Un nouveau type de brick-aviso est adopté à partir de 1840. Et enfin, une autre liste concerne les **canonnières-bricks**, construites jusqu'en 1824 sur un plan type et, comme pour les bricks-avisos, en 1838, un nouveau type est adopté, correspondant à l'utilisation de canons obusiers.

La série des plans de la série 8 DD1 fournit de nombreux renseignements sur ces deux types de bâtiments.

Il faut signaler pour la période Premier Empire **les bâtiments numérotés**, canonnières, avisos-mouches dont certains sont grées en brick, et l'utilisation de ce type de grément sur des gabares.

Dans la colonne "Observations", vous noterez :

- les changements de dénomination ;
- l'indication "devis Rochefort" signifie qu'un ou plusieurs devis de campagne ou d'armement figurent aux archives de la marine du port à Rochefort ;
- les indications NMM, SHM, signifient que les plans du bâtiment figurent dans les archives du National Maritime Museum de Greenwich, ou du Service historique de la Marine.

En ce qui concerne l'artillerie, les bricks dits de 24 peuvent être également dénommés **bricks de 16** d'après le nombre de leurs bouches à feu et non le calibre.

Le *Curieux* et le *Sylphe*, retenus comme "bâtiments modèles", sont conçus pour être armés de 16 canons de 6 livres. Mais en 1804, sont adoptées pour notre marine des caronades en fer de calibres de 36 et 24, ce dernier étant notamment destiné aux bricks de 16 dont les canons de 6 sont remplacés par 14 caronades de 24 auxquelles s'ajoutent 2 canons de 8 longs armant le sabord avant pour le tir en chasse et les signaux.

A partir de 1806, l'on constate que la fabrication des caronades de 24 permet d'armer les nouvelles constructions, puis les anciennes. Si la plupart de nos bricks sont armés de 14 caronades de 24 et 2 canons de 8, l'examen du registre matricule des bricks (A.N. Marine BB58 - BB59) permet de constater quelques variantes : 12 bricks seront à l'origine armés de 16 caronades de 24 (*Eclairneur*, *Faune*, *Flibustier*, *Favori*, *Lancier*, *Laurier*, *Requin*, *Rusé*, *Sans-Souci*, *Sapeur*, *Sphinx*, *Silène*), un autre, le *Génie*, portera 18 caronades, *Endymion* 18 canons de 8, le *Coureur* 12 caronades et 4 canons de 8, l'*Étourdi* 6 caronades et 10 canons de 8.

L'*Inconstant*, au lieu de 2 canons de 8, portera 2 canons de 6.

Mais nous le répétons, il s'agit là d'un armement d'origine qui, ultérieurement, sera remplacé par 14 caronades de 24 et 2 canons de 8 longs, seul armement admis à partir de 1809.

Les caronades sont toujours montées à "brague fixe" comme cela est représenté sur le *Cygne*. Les canons sont du modèle 1786 et montés à l'ordinaire.

ETAT CHRONOLOGIQUE DES BRICKS DE GUERRE FRANÇAIS

Date de mise en chantier	Nom du bâtiment	Date de radiation	Lieu de construction	Ingénieur	Armement d'origine	Observations
1755	Diligente	1762	Le Havre	Ginoux	canons de 4	Devis Rochefort gabare (senault)
1757	Turquoise	1771	Le Havre	Ginoux	canons de 8	Gabare (senault)
1765	Lunette	1779	Brest	La Mothe	4 canons de 24	Corvette-canonnière (senault)
1765	Dorade	1786	Brest	Rolland	12 canons de 4	Gabare (senault)
1768	Ecureuil	1783	Brest	Segondat	12 canons de 4	Courrier de l'Amérique (1783)
1770	Serin	1783	Rochefort	Chevillard aîné	14 canons de 6	Courrier de l'Europe (1783)
1776	Curieuse	1780	Le Havre	Ginoux	10 canons de 4	Plans SHM D' 63-69 - senault
1776	Favorite	1780	Le Havre	Ginoux	10 canons de 4	Plans SHM D' 63-69 - senault
1776	Pluvier	1793	Rochefort	Ginoux	8 canons de 8	Devis Rochefort (aménagé en galiote à bombe) senault
1776	Saumon	1787	Rochefort	Ginoux	8 canons de 8	Devis Rochefort (aménagé en galiote à bombe) senault
1786	Furet	1795	Saint-Malo	Forfait	12 canons de 4	Plans SHM D' 63-69
1786	Papillon	1803	Saint-Malo	Forfait	12 canons de 4	Devis Rochefort
1787	Alerte					
1787	Goéland	1793	Bayonne	Haran	6 canons de 4	Plans SHM D' 63-69
1787	Mouche	1796	Bayonne	Haran	6 canons de 4	
1788	Cerf	1796	Saint-Malo	Forfait	12 canons de 4	
1788	Curieux	1793	Saint-Malo	Forfait	12 canons de 4	
1788	Epervier	1798	Saint-Malo	Forfait	12 canons de 4	Devis Rochefort
1788	Espiègle	1793	Bayonne	Haran	6 canons de 4	
1788	Espoir	1795	Bayonne	Haran	6 canons de 4	Lazouski 1795
1788	Eveillé	1795	Bayonne	Haran	6 canons de 4	Devis Rochefort
1788	Expédition	1795	Saint-Malo	Forfait	12 canons de 4	
1788	Hasard	1796	Bayonne	Haran	6 canons de 4	Devis Rochefort
1788	Impatient	1803	Saint-Malo	Forfait	12 canons de 4	
1788	Lutin	1793	Bayonne	Haran	6 canons de 4	Devis Rochefort
1788	Sans-Souci	1793	Saint-Malo	Forfait	12 canons de 4	
1788	Serin	1794	Bayonne	Haran	6 canons de 4	
1793	Amarante	1797	Le Havre	Forfait	12 canons de 6	Devis num. SHM - Plan NMM
1793	Aventurier	1798	Honfleur	Forfait	12 canons de 4	
1793	Oiseau	1797			14 canons de 6	Orage en 1795
1793	Pourvoyeur	1824	Honfleur	Forfait	10 canons de 6	
1793	Républicaine	1795	Bayonne	Haran	16 canons de 4	
1794	Atalante	1797	Bayonne	Haran	16 canons de 6	Plan NMM
1794	Belliqueuse	1797	Dieppe	Forfait	6 canons de 24 2 canons de 8	Canonnière
1794	Citoyenne	1795	Saint-Malo		6 canons de 8	Canonnière
1794	Jalouse	1797	Dunkerque		12 canons de 12	Corvette - Plan NMM
1795	Républicain	1798	Saint-Malo		2 canons de 6 12 canons de 4	Railler - Plan NMM
1795	Tigre	1815	Saint-Malo		18 canons de 6	Tactique en 1795
1799	Curieuse	1801	Nantes	Gauthier	16 canons de 8	Devis num. SHM
1799	Flèche	1801	Nantes	Gauthier	16 canons de 8	Devis num. SHM
1800	Argus	1808	Le Havre	Forfait	16 canons de 4	Devis num. SHM
1800	Bélier	1804	Le Havre	Forfait	16 canons de 4	Devis num. SHM
1800	Curieux	1804	Saint-Malo	Pestel	16 canons de 6	Plan NMM
1800	Observateur	1807	Le Havre	Forfait	16 canons de 4	Devis num. SHM
1800	Surveillant	1808	Le Havre	Forfait	16 canons de 4	Devis num. SHM
1801	Abeille	1844	Toulon		16 canons de 4	

Date de mise en chantier	Nom du bâtiment	Date de radiation	Lieu de construction	Ingénieur	Armement d'origine	Observations
1801	Colibri	1802	Nantes		16 canons de 4	
1801	Epervier	1805	Nantes	Gréan	16 canons de 4	
1801	Furet	1806	Toulon		16 canons de 4	
1801	Mouche		Toulon		16 canons de 4	
1801	Requin	1808	Nantes		16 canons de 4	
1801	Sardine		Nantes		16 canons de 4	
1801	Serin	1802	Toulon		16 canons de 4	Non achevé
1801	Mamelouk	1824	Nantes	Sané	16 canons de 6	Ollivier en 1814
1803-1804	Actéon	1805	Bayonne	Rolland	16 canons de 6	Devis à Rochefort
1803-1804	Lutin	1806	Saint-Malo	Pestel	16 canons de 6	
1803-1804	Néarque	1806	Lorient	Pestel	16 canons de 6	
1803-1804	Palinure	1808	Lorient	Pestel	16 canons de 6	Plans NMM - Devis Rochefort
1803-1804	Phaéton	1806	Anvers	Pestel	16 canons de 6	
1803-1804	Sylphe	1808	Dunkerque	Sané	16 canons de 6	Devis Rochefort
1804	Cyclope	1810	Gênes	Pestel	16 canons de 6	
1804	Ecureuil	1812	Toulon	Pestel	16 canons de 6	Simplon en 1810
1804-1805	Endymion	1814	Gênes	Pestel	18 canons de 8	
1804	Euryale		Granville	Pestel	16 canons de 6	
1804	Fanfaron	1809	Saint-Malo	Pestel	16 canons de 6	
1804-1805	Faune	1805	Nantes	Pestel	16 caronades de 24	
1804-1806	Favori	1809	Anvers	Pestel	16 caronades de 24	
1804	Lynx	1807	Bayonne	Rolland	16 canons de 6	Devis Rochefort
1804	Pandour	1806	Nantes	Pestel	16 canons de 6	Devis Rochefort
1804	Pylade	1808	Le Havre	Chaumont	14 caronades de 24 2 canons de 6	Plans SHM
1804-1805	Voltigeur	1806	Anvers	Pestel		
1805	Adonis	1822	Gênes	Sané	16 caronades de 24	
1805	Griffon	1808	Rochefort	Pestel	14 caronades de 24 2 canons de 6	Devis Rochefort
1805	Mercure	1812	Gênes	Sané	16 caronades de 24	
1805	Nisus	1809	Granville	Pestel		
1805	Oreste	1812	Le Havre	Notaire Granville	12 canons de 6 4 caronades de 32	
1805	Requin	1808	Rochefort	Rolland	16 caronades de 24	Devis Rochefort
1806	Cygne	1808	Le Havre	Pestel	14 caronades de 24 2 canons de 8	
1806	Génie	1833	Dunkerque	Sané	18 caronades de 24	
1806	Milan	1809	Saint-Malo	Pestel	14 caronades de 24 2 canons de 8	Plans NMM
1806	Papillon	1809	Le Havre	Sané	14 caronades de 24 2 canons de 8	
1806	Pluvier	1811	Rochefort	Sané	14 caronades de 24 2 canons de 8	
1806	Serpent	1808	Nantes	Pestel	14 caronades de 24 2 canons de 8	Ex-Rivoli
1807	Etourdi	1811	La Ciotat	Sané	6 caronades de 24 10 canons de 8	

Date de mise en chantier	Nom du bâtiment	Date de radiation	Lieu de construction	Ingénieur	Armement d'origine	Observations
1808	Béarnais	1809	Bayonne	Sané	14 caronades de 24 2 canons de 8	
1808	Colibri	1809	Le Havre	Pestel	14 caronades de 24 2 canons de 8	
1808	Coureur	1814	La Ciotat	Sané	12 caronades de 24 4 canons de 8	
1808	Hussard	1822	Dunkerque	Sané	14 caronades de 24 2 canons de 8	
1808	Renard	1814	Gênes	Sané	14 caronades de 24 2 canons de 8	
1809	Alcyon	1814	Le Havre	Sané	14 caronades de 24 2 canons de 8	
1809	Basque	1809	Bayonne	Sané	14 caronades de 24 2 canons de 8	
1809	Epervier	1821	Bayonne	Sané	14 caronades de 24 2 canons de 8	
1809	Silène	1830	Nantes	Sané	16 caronades de 24	
1809	Zéphir	1823	Livourne	Sané	14 caronades de 24 2 canons de 8	Devis Rochefort
1810	Actéon	1821	Anvers	Sané	14 caronades de 24 2 canons de 8	
1810	Eclaireur	1821	Bayonne	Sané	16 caronades de 24	
1810	Flibustier	1813	Bayonne	Sané	16 caronades de 24	
1810	Huron	1822	Nantes	Sané	14 caronades de 24 2 canons de 8	
1810	Inconstant	1842	Livourne	Sané	14 caronades de 24 2 canons de 6	
1810	Laurier	1818	Dunkerque	Sané	16 caronades de 24	
1810	Railler	1822	Le Havre	Sané	14 caronades de 24 2 canons de 8	
1810	Sans-Souci	1814	Rochefort	Sané	16 caronades de 24	Devis Rochefort
1810	Sapeur	1814	Anvers	Sané	16 caronades de 24	
1810	Zèbre	1847	Marseille	Sané	14 caronades de 24 2 canons de 8	
1811	Euryale	1846	Le Havre	Sané	14 caronades de 24 2 canons de 8	
1811	Faune	1832	La Ciotat	Sané	14 caronades de 24 2 canons de 8	
1811	Lancier	1821	Bayonne	Sané	16 caronades de 24	
1813	Rusé	1835	La Ciotat	Sané	16 caronades de 24	
1813	Sphinx	1814	Gênes	Sané	16 caronades de 24	
1821	Cuirassier	1843	Toulon	Barallier	16 caronades de 24 2 canons de 18 ct	Plan SHM 8DD'
1821	Dragon	1854	Brest		16 caronades de 24 2 canons de 18 ct	Plan SHM 8DD' - Devis Rochefort
1821	Lancier	1842	Lorient	Barallier	16 caronades de 24 2 canons de 18 ct	
1823	Endymion	1840	Lorient	Barallier	16 caronades de 24 2 canons de 18 ct	Plan SHM 8DD'
1823	Alacrity	1850	Toulon	Plan type de la Commission de Paris	18 caronades de 24 2 canons de 18 ct	
1823	Palinure	1862	Toulon	<i>Idem</i>	<i>Idem</i>	Plan atlas GM
1824	Cygne	1851	Lorient	<i>Idem</i>	<i>Idem</i>	
1824	Faucon	1847	Rochefort	<i>Idem</i>	<i>Idem</i>	Devis Rochefort
1824	Grenadier	1849	Rochefort	<i>Idem</i>	<i>Idem</i>	Devis Rochefort
1824	Alerte	1847	Lorient	<i>Idem</i>	<i>Idem</i>	
1825	Alcibiade	1862	Toulon	<i>Idem</i>	<i>Idem</i>	Devis Rochefort

Date de mise en chantier	Nom du bâtiment	Date de radiation	Lieu de construction	Ingénieur	Armement d'origine	Observations
1825	Nisus	1844	Lorient	<i>Idem</i>	<i>Idem</i>	
1825	Adonis	1847	Toulon	<i>Idem</i>	<i>Idem</i>	
1825	Actéon	1847	Lorient	<i>Idem</i>	<i>Idem</i>	
1825	Hussard	1864	Rochefort	<i>Idem</i>	<i>Idem</i>	Devis Rochefort
1825	Voltigeur	1850	Rochefort	<i>Idem</i>	<i>Idem</i>	Devis Rochefort
1828	Griffon	1850	Brest	<i>Idem</i>	<i>Idem</i>	
1828	Bisson	1844	Lorient	<i>Idem</i>	<i>Idem</i>	
1828	Méléacre	1857	Lorient	<i>Idem</i>	<i>Idem</i>	
1828	d'Assas	1851	Rochefort	<i>Idem</i>	<i>Idem</i>	Devis Rochefort
1828	Ducouëdic	1859	Toulon	<i>Idem</i>	<i>Idem</i>	
1830	Lapérouse	1864	Lorient	<i>Idem</i>	<i>Idem</i>	
1830	Cassard	1851	Lorient	<i>Idem</i>	<i>Idem</i>	
1830	Oreste	1857	Brest	<i>Idem</i>	<i>Idem</i>	
1830	Pylade	1858	Rochefort	<i>Idem</i>	<i>Idem</i>	Devis Rochefort. Ex-Saint-Ouen
1840	Génie	1866	Brest	Boucher	16 caronades de 30 2 canons obusiers de 30	Plans SHM 8DD' - Devis
1840	Mercure	1862	Brest	Petot	16 caronades de 30 2 canons obusiers de 30	
1840	Olivier	1868	Toulon			Plans SHM 8DD'
1840	Faune	1849	Cherbourg	Bayle	16 caronades de 30 2 canons obusiers de 30	Abeille en 1845
1846	Faune	1865	Brest	Gasté	12 obusiers de 30 2 canons de 18	Plans SHM 8DD'
1846	Chasseur	1865	Lorient	Guyesse	12 obusiers de 50 2 canons de 18	Plans SHM 8DD'
1846	Janus	1884	Toulon	Plan type Génie	16 caronades de 30 2 canons de 18	Devis Rochefort
1846	Entreprenant	1887	Rochefort	Senneville	12 obusiers de 30 2 canons de 18	Plans SHM 8DD' - Devis Rochefort
1848	Victor	1867	Brest	Plan type Génie	16 caronades de 30 2 canons de 18	Plans SHM 8DD'
1848	Obligado	1878	Cherbourg	Dorian		Plans SHM 8DD' - Devis Rochefort
1848	Zèbre	1866	Lorient	Plan type Génie	16 caronades de 30 2 canons de 18	Plans SHM 8DD'
1849	Nisus	1866	Brest	Plan type Génie	16 caronades de 30 2 canons de 18	
1849	Euryale	1863	Rochefort	Plan type Génie	16 caronades de 30 2 canons de 18	Plans SHM 8DD' - Devis Rochefort
1850	Beaumanoir	1883	Cherbourg	Plan type Génie	16 caronades de 30 2 canons de 18	
1850	Chevert	1873	Rochefort	Plan type Génie	16 caronades de 30 2 canons de 18	
1850	Drouot		Toulon	Plan type Génie	16 caronades de 30 2 canons de 18	

A partir de 1837, l'armement des bricks type Commission de Paris est constitué de 18 caronades de 24 et 2 canons-obusiers de 30.

ÉVOLUTION DE L'ARTILLERIE DES BRICKS

1785-1800 : 6 à 16 canons de 4 livres

1800-1804 : 16 canons de 6 longs

1804-1820 : 2 canons de 8 longs et 14 caronades de 24

1820-1824 : 2 canons de 8 longs et 16 caronades de 24

1824-1837 : 2 canons de 8 longs et 18 caronades de 24

1837-1840 : 2 canons obusiers de 30 et 18 caronades de 24

1840-1846 : 2 canons obusiers de 30 et 16 caronades de 30

1846-1850 : 2 canons de 18 et 16 caronades de 30

BRICKS-AVISOS - 1821-1840
(plan type Gazelle)

1821	La Gazelle	1837	Bayonne
1822	L'Antilope	1832	Bayonne
1823	L'Aigrette	1832	Bayonne
1824	Le Baucis	1829	Bayonne
1824	L'Alcyone	1853	Bayonne
1824	La Cigogne	1850	Bayonne
1824	L'Eclipse	1849	Bayonne
1824	La Volage	1856	Toulon
1824	La Surprise	1851	Toulon
1824	La Flèche	1853	Rochefort
1824	La Railleuse	1839	Rochefort
1825	La Comète	1853	Toulon
1825	L'Aventure	1830	Toulon
1825	La Badine	1842	Bayonne
1825	La Capricieuse	1836	Bayonne
1828	Le Dunois	1842	Bayonne
1828	Le Primauguet*	1854	Toulon
1828	Le Dupetit-Thouars	1865	Toulon
1828	Le Borda*	1849	Bayonne
1830	Le Laurier	1849	Cherbourg
1830	Le Bougainville	1856	Toulon
1830	E. Marchand*	1857	Toulon
1830	Le Lutin*	1851	Brest
1830	Le Fabert	1838	Rochefort
1832	Le Cerf	1858	Toulon
1840	Le Messenger	1857	Rochefort
1840	Le Papillon	1851	Rochefort

Le *Primauguet* devient *Sylphe* en 1831.
Le *Borda* devient *Observateur* en 1839.
Le *E. Marchand* devient *Argus* en 1831.
Le *Lutin* devient *La Hire* en 1830.

* Artillerie en 1821 : 18 caronades de 18 ;
en 1824 : 16 caronades de 18 ;
en 1837 : 8 caronades de 18,
2 canons de 12 courts.

BRICKS-AVISOS - 1840-1847

1840	Le Rossignol	1859	Cherbourg
1840	L'Agile	1866	Cherbourg
1840	Le Pandour	1848	Lorient
1840	Le Léger	1868	Lorient
1847	Le Lynx	1858	Bordeaux
1847	Le Zéphyr	1858	Bordeaux
1847	L'Inconstant	1857	Nantes
1847	Le Fabert	1855	Nantes
1847	Le Rusé	1857	Paimbœuf

A cette liste s'ajoutent le *Curieux*, l'*Alerte*, le *Silence*, mis en chantier en 1849 et dont la construction fut abandonnée.

En 1840, l'armement est constitué de 8 caronades de 24 et 2 canons de 12 courts.

En 1847, l'armement est constitué de 6 canons obusiers de 30.

CANONNIÈRES-BRICKS - 1822-1845

1822	La Bressane	1833	Cherbourg
1823	La Champenoise	1835	
1823	La Lilloise	1833	Lorient
1823	La Malouine	1868	Lorient
1823	L'Alsacienne	1851	Cherbourg
1824	La Bordelaise	1841	Cherbourg
1838	L'Eglantine	1871	Lorient
1838	La Tactique	1888	Rochefort
1839	L'Alouette	1850	Cherbourg
1839	La Vigie	1888	Rochefort
1841	La Panthère	1888	Lorient
1845	La Chevette	1846	

En 1825, l'armement est constitué par 6 caronades de 18 et 2 canons de 18 longs.

En 1838, l'armement est constitué uniquement par 4 canons obusiers de 30.



Cette liste particulière ne concerne que la série des bricks dits de 16 bouches à feu ou encore de 24 (calibre de leurs caronades), suite à laquelle appartient le *Cygne*, sujet de notre monographie. Cette liste d'une soixantaine de bâtiments marque bien l'importance de ce type de brick dans la marine impériale et, plus tard, dans celle de la Restauration.

Bricks dits de 24 mis en chantier de 1801 à 1813

Nom des bricks	Lieu de const.	Ingénieur	Date const.	Rayé
*Actéon ²	Bayonne	Rolland	1803-04	1805
Actéon	Anvers	Sané	1810-12	1821
Adonis	Gênes	Sané	1805-06	1822
Alcyon	Le Havre	Sané	1809	1814
*Basque	Bayonne	Sané	1809	1809
*Béarnais	Bayonne	Sané	1808	1809
*Colibri	Le Havre	Pestel	1808	1809
*Coureur	La Ciotat	Sané	1808-09	1814
*Curieux ³	Saint-Malo	Pestel	1801	1804
Cyclope	Gênes	Pestel	1804	1810
Cygne	Le Havre	Pestel	1806	1808
Eclairer	Bayonne	Sané	1810-11	1821
Ecureuil ¹	Toulon	Pestel	1804	1812
*Endymion	Gênes	Pestel	1804-05	1814
Epervier	Bayonne	Sané	1809-10	1821
Etourdi	La Ciotat	Sané	1807-08	1811
Euryale	Granville	Pestel	1804	
Euryale	Le Havre	Sané	1811-13	1846
Fanfaron	Saint-Malo	Pestel	1804	1809
*Faune	Nantes	Pestel	1804-05	1805
Faune	La Ciotat	Sané	1811	1832
Favori	Anvers	Pestel	1804-06	1809
Flibustier	Bayonne	Sané	1810	1813
Génie	Dunkerque	Sané	1806-08	1833
*Griffon ²	Rocheport	Pestel	1805-06	1808
Huron	Nantes	Sané	1810-14	1822
Hussard	Dunkerque	Sané	1808-09	1822
Inconstant	Livourne	Sané	1810-11	1842
Lancier	Bayonne	Sané	1811	1821
Laurier	Dunkerque	Sané	1810-11	1818
*Lutin	Saint-Malo	Pestel	1803-04	1806
*Lynx ²	Bayonne	Rolland	1804	1807
Mamelouk ¹	Nantes	Sané	1801	1824
*Mercure	Gênes	Sané	1805-06	1812
*Milan ³	Saint-Malo	Pestel	1806-07	1809
*Néarque	Lorient	Pestel	1803-04	1806
Nisus	Granville	Pestel	1805-06	1809
*Oreste ³	Le Havre	Notaire Grandville	1805	1812
*Palinure ³	Lorient	Pestel	1803-04	1808
*Pandour ²	Nantes	Pestel	1804	1806
*Papillon	Le Havre	Sané	1806-07	1809
*Phaéton	Anvers	Pestel	1803-04	1806

Nom des bricks	Lieu de const.	Ingénieur	Date const.	Rayé
*Pluvier	Rocheport	Sané	1806-07	1811
*Pylade ³	Le Havre	Chaumont	1804	1808
Railleur	Le Havre	Sané	1810	1822
*Requin ²	Rocheport	Rolland	1805-06	1808
Renard	Gênes	Sané	1808-10	1814
Ruse	La Ciotat	Sané	1813-14	1835
Sans Souci ²	Rocheport	Sané	1810-11	1814
Sapeur	Anvers	Sané	1810-12	1814
*Serpent ¹	Nantes	Pestel	1806-07	1808
Silène	Nantes	Sané	1809-14	1830
Sphinx	Gênes	Sané	1813-14	1814
*Sylphe ²	Dunkerque	Sané	1803-04	1808
*Voltigeur	Anvers	Pestel	1804-05	1806
Zèbre	Marseille	Sané	1810	1847
Zéphir ²	Livourne	Sané	1809-13	1823

Observations :

* Les bâtiments dont les noms sont précédés d'un astérisque, ont été capturés par faits de guerre.

¹ L'*Ecureuil* deviendra *Simplon* en 1810, le *Mamelouk* deviendra *Ollivier* en 1814, le *Serpent* ex-*Rivoli* (sur cale).

² Aux archives du port de Rocheport sont conservés les devis retour de campagne de l'*Action*, *Griffon*, *Lynx*, *Pandour*, *Requin*, *Sans-Souci*, *Sylphe*, *Zéphir*, sous-série 2G².

³ Au service historique de la marine sont conservés les plans des bricks *Curieux*, *Oreste*, *Pylade*, série 8DD¹ et 2.

Au National Maritime Museum de Greenwich sont conservés les plans du *Curieux*, *Milan*, *Palinure*.

Cet état est limité aux bricks de 24 ayant figuré sur les listes de notre marine militaire. Un certain nombre d'autres bricks du même type, sur les plans de Sané et Pestel seront construits à l'étranger, notamment à Venise pour la marine italienne.

NOTE SUR L'INGÉNIEUR PESTEL

Nous avons pensé qu'il était normal de ne pas ignorer le "concepteur" du *Cygne* et de vous donner ses états de service (dossiers individuels Service historique de la Marine à Vincennes).

Pestel François, Timothé-Benjamin, né le 12 décembre 1763 à Honfleur, mort le 28 mars 1828 à Toulon :

- Aspirant-élève ingénieur aux Ecoles de Paris (3 oct. 1787-3 mars 1793);
- Elève ingénieur-constructeur à Brest (4 mars 1793-19 janvier 1794);
- Sous-ingénieur constructeur à Brest (20 janvier 1794-9 mars 1795);
- Sous-ingénieur constructeur à Saint-Servan (10 mars 1795-11 juillet 1795);
- Ingénieur ordinaire de 3^e classe à Saint-Servan (12 juillet 1795-20 mars 1796);
- Ingénieur ordinaire de 2^e classe à Saint-Servan (21 mars 1796-21 avril 1802);
- Ingénieur ordinaire de 2^e classe à Brest (22 avril 1802-31 janvier 1803);
- Ingénieur ordinaire de 2^e classe à Saint-Servan (1^{er} février 1803-12 août 1803);
- Ingénieur constructeur de 1^{re} classe à Saint-Servan (30 août 1803-26 mai 1805);
- Ingénieur constructeur de 2^e classe à Brest (27 mai 1805-22 septembre 1805);
- Ingénieur constructeur de 2^e classe à Gênes (23 septembre 1805-30 juin 1808);
- Ingénieur constructeur de 2^e classe à Spezia (1^{er} juillet 1808-31 juillet 1810);
- Ingénieur constructeur de 2^e classe à Toulon (1^{er} août 1810-1^{er} janvier 1811);
- Ingénieur ordinaire de 1^{re} classe à Toulon (2 janvier 1811-30 septembre 1811);
- Ingénieur ordinaire de 1^{re} classe à Grenoble (1^{er} octobre 1811-septembre 1816);
- Sous-directeur en 1818;
- Directeur de 2^e classe 1823.

A la lecture de ses états de service, l'on constate combien la hiérarchie est devenue complexe et la "disgrâce", pour des raisons que nous ignorons (mais nous n'avons pas, il est vrai, effectué de recherches en archives), de F.-T. Pestel, rétrogradé en 1805 et envoyé - ce qui est significatif - à Grenoble, dans un arrondissement forestier en 1811 (sorte "d'exil" pour un ingénieur en disgrâce ?).

HISTORIQUE DU CYGNE 1806-1808

Bien que les documents que nous avons pu retrouver (1) pour retracer la carrière du *Cygne* soient peu nombreux, ils permettent de suivre le bâtiment depuis sa mise à l'eau en septembre 1806 jusqu'à sa perte à la Martinique le 13 décembre 1808.

Le *Cygne*, construit au Havre par Jarnez sur les plans de Pestel est mis en chantier le 28 avril 1806 et mis à l'eau le 12 septembre de la même année.

Le lieutenant de vaisseau Emmanuel-Denis Trobriand (1769-1809) est nommé au commandement du *Cygne* le 2 octobre 1806.

Dès sa nomination, il exerce son équipage en procédant à l'armement et au grément du bâtiment, et par une lettre du 22 octobre, propose au ministre de modifier l'artillerie prévue dans les termes ci-après :

“On m'a fait connaître que votre intention était de la faire armer de 16 caronades de 24. Puis-je me permettre, Monseigneur, de vous observer qu'il me serait plus avantageux de n'avoir que 14 caronades et deux canons de 18 qui me serviraient beaucoup plus en cas de chasse et de retraite, les caronades étant plus difficiles à déplacer et ne portant pas aussi loin, cette corvette ayant assez de capacité pour porter cette artillerie.

“Son armement ne vient que de commencer et il n'y a à bord que son lest en fer.”

Sané, inspecteur général du Génie maritime, fait connaître sa décision par une note du 2 novembre 1806 que nous croyons utile de reproduire intégralement :

“Le lieutenant de vaisseau Trobriand, commandant le brick *le Cygne* de 16 caronades de 24, propose à son excellence d'armer ce brick de deux canons de 18 et de 14 caronades de 24. Il expose que les deux canons de 18 seraient beaucoup plus avantageux pour battre en chasse ou en retraite que des caronades.

“J'observe, à cet égard, que ce nouvel armement excède de deux tonneaux et demi celui projeté pour 16 caronades de 24 et quoi que cet officier présume que le brick *le Cygne* construit sur le plan du *Sylphe* (2) a suffisamment de capacité pour soutenir les efforts de l'armement qu'il propose, je ne pense pas qu'on doive ainsi à volonté augmenter les poids placés au-dessus de la flottaison dans un bâtiment de la nature d'un brick qui doit être destiné pour la marche et qui n'est déjà que trop chargé par le poids de 16 caronades très élevé au-dessus du pont.

“S'il est reconnu et évidemment démontré que les caronades ne peuvent servir avantageusement pour battre en chasse et en retraite, il ne faudrait armer les bricks que de 12 caronades de 24 et de 4 canons de 8 longs ; deux seraient placés en avant et deux en arrière, alors le nouvel armement n'excéderait point en poids celui primitivement ordonné pour 16 caronades de 24.”

En 1806 (décembre), *le Cygne* reçoit ordre de se rendre du Havre à Cherbourg à la première occasion favorable. Cette occasion ne se présente pas avant le 7 mars 1807.

A 10 h 15 du soir, *le Cygne* met en panne en rade pour recevoir sa poudre qui lui est livrée par la barque *les Bons Amis*. La mer doit être forte et l'obscurité ne facilite pas les choses pour l'embarquement des deux tonnes de poudre qui constituent la dotation d'un brick de ce type.

La barque après avoir mis à bord du brick une partie des poudres dont elle est chargée, à son plat-bord défoncé sous les châssis des caronades du *Cygne* (3) et coule le long du bord. L'équipage est sauvé.

Le 8 mars à 8 h 20 du matin, nouvel avatar ; les forts des îles Marcouf n'ayant pas les signaux de reconnaissance qui avaient été donnés au *Cygne* tirent sur le brick 14 coups de canons dont 12 frappent à bord ; deux hommes du *Cygne* sont tués et cinq dont deux officiers blessés. Le feu ne cesse que lorsque *le Cygne* mouille et met son canot à la mer. On a ainsi la preuve de l'efficacité des batteries côtières aguerries par de longs exercices sur les bâtiments britanniques et du peu d'efficacité des liaisons de l'époque.

Le 9 mars, le brick étant mouillé près des îles Marcouf, casse son beaupré dans un fort coup de tangage, ce qui entraîne la chute du mât de misaine et du grand mât de hune.

Le 10 mars à 4 heures du matin, *le Cygne* au mouillage dans vingt pieds d'eau talonne et perd son gouvernail. Il se dégage et mouille en rade de la Hougue.

Parvenu le 22 mars à Cherbourg, il est abattu en carène et l'on constate que la fausse quille a été enlevée sur vingt-deux pieds de long.

La réparation dure jusqu'au 11 mai.

Une courte sortie dans la Manche courant juillet fait apparaître l'intérêt de l'installation des caronades à brague fixe (4), ces installations sont mises en place et le 12 octobre, Trobriand reçoit carte blanche pour effectuer toutes incursions utiles sur la côte d'Angleterre.

Une courte croisière du 8 au 12 novembre lui permet d'aborder, à hauteur de Portland, un bâtiment anglais de vingt-six canons présumé vaisseau de la Compagnie des Indes que le *Cygne* est forcé d'abandonner à la suite de l'intervention de forces très supérieures. Il mouille à la Hougue le 9 novembre au soir après avoir, pendant trois heures, soutenu le feu d'une frégate anglaise.

Une nouvelle courte croisière du 30 décembre au 6 janvier fait reconnaître les excellentes qualités du *Cygne*.

Le 12 janvier 1808, *le Cygne* essuie au mouillage en rade de Cherbourg un ouragan ; il casse son câble et échoue après avoir coupé ses bas mâts ; la quille est très endommagée, l'étambot cassé à cinq pieds du talon et la pré-

ceinte est enfoncée de plusieurs pouces ; on parvient à mettre l'artillerie à terre et le bâtiment est relevé le 18 février.

Trobriand supervise la réparation du bâtiment qui dure jusqu'au 30 avril.

Il est alors nommé capitaine de frégate avec le commandement de l'*Amphitrite*.

Louis-Marie-Clément Defresne, lieutenant de vaisseau, est nommé au commandement du *Cygne* le 18 mai il reçoit l'ordre d'appareiller pour la Martinique avec un chargement de farine. Les essais effectués le 9 septembre font apparaître qu'il fait cinq pouces d'eau par 24 heures.

Un premier radoub ne donne aucun résultat, mais ce n'est finalement que fin octobre après un deuxième radoub que le bâtiment est en rade prêt à remplir sa mission.

L'appareillage de l'expédition de secours de la Martinique composé de la *Vénus*, de l'*Amphitrite*, de la *Junon*, du *Cygne* et du *Papillon* a lieu le 10 novembre.

Le *Cygne* dont l'équipage est de soixante-dix-huit hommes embarque, en outre, huit hommes de garnison du 1^{er} Régiment d'artillerie marine et onze conscrits réfractaires ; il est chargé, outre ses approvisionnements réglementaires, de trois cents barils de farine, un canon de 12, un canon de 8 (5), deux cent cinquante boulets ronds de 12, deux cent cinquante boulets de 8, dix-huit rames de papier à gargousse et trente de papier à cartouches.

Le 13 novembre, séparé de la division dont il fait partie, il brûle le *Miliciano*, bâtiment portugais de deux cent cinquante tonneaux, allant de Lisbonne en Irlande, ayant seize hommes d'équipage.

Les documents officiels de l'époque dont nous reproduisons le fac-similé ci-contre relate de la façon suivante la fin de la courte carrière du *Cygne*.

“12 décembre.

“Le *Cygne* qui se dirigeait sur Saint-Pierre (Martinique) est obligé, par la présence de l'ennemi, en force supérieure, de mouiller au Serou sous la protection des batteries de la côte.

“Ce jour même, huit bâtiments ennemis dont une frégate et une corvette viennent attaquer ce brick.

“Les frégates lui envoient leur bordée ; et trois péniches armées et protégées par elles se dirigent sur le *Cygne*, elles sont coulées avant de l'atteindre ; une des frégates s'approche de ce brick à demi-portée de pistolets dans l'intention de l'aborder ; et la mitraille et la mousqueterie du *Cygne* la forcent de s'éloigner. Quatre nouvelles péniches accostent ce brick, mais des hommes dont elles sont armées, dix-sept seuls faits prisonniers peuvent monter à bord de ce brick, les autres ont été exterminés.

“La division anglaise mal traitée et ayant eu au moins deux cents hommes tués, prend le large.

“Le *Cygne* n'a pas perdu un seul homme, cinq seulement ont été légèrement blessés.

“13 décembre.

“Le *Cygne* profite, pour appareiller à l'aviron et se rendre à Saint-Pierre, d'un calme plat qui tient éloignés, quoique à vue, sept bâtiments ennemis dont trois frégates.

“Une brise se lève ; les bâtiments ennemis canonent le

Cygne dont le feu est très vif, mais un mulâtre pilote côtier envoyé de Saint-Pierre et qui, dès le premier coup de canon, a montré la plus grande lâcheté, jette ce brick sur les rochers de la Garenne, à environ une lieue et demie de ce port.

“Le *Cygne* ne coule pas.

“M. Defresne se voit obligé de l'abandonner après avoir tenté d'y mettre le feu ; bientôt ce brick est rempli d'eau ; la coque seule sera perdue ; on espère sauver son chargement et ses objets d'armement.

“Le *Cygne* n'a eu, dans cette seconde affaire, ni tués ni blessés.

“15 décembre.

“Le commerce de Saint-Pierre offre au nom de cette ville une épée à M. Defresne et à son équipage une somme pour le dédommager de la perte de ses effets.

“17 janvier 1809.

“M. Defresne marque que le gréement et la cargaison du *Cygne* ont été sauvés.”

Durant cette courte carrière de vingt-huit mois, le bâtiment n'a en définitive passé que soixante-dix jours à la mer, et à travers ce court historique, on perçoit bien la façon malheureuse dont ont été employés les bâtiments construits dans les nombreux ports de l'empire français, de Rotterdam à Trieste entre Trafalgar et la fin de l'Empire (6).

La supériorité écrasante de la Grande-Bretagne et l'absence de toute stratégie maritime cohérente conduisit à n'utiliser les bâtiments de guerre que dans des actions sporadiques pour tenter d'inquiéter le commerce britannique ou dans des tentatives presque désespérées pour ravitailler les lointaines colonies de la Mer des Antilles ou de l'Océan indien jusqu'à la chute inéluctable de celles-ci.

Tous les ports français ou occupés par la France sont étroitement surveillés par les croisières anglaises et ce n'est qu'à la faveur de l'obscurité ou du mauvais temps que des tentatives de sortie peuvent être faites ; elles se soldent d'ailleurs généralement par la capture ou la perte du bâtiment.

On s'en rend d'ailleurs compte en examinant la liste des bricks construits sous l'Empire où l'on constate la brève durée de la carrière de tous ces bâtiments.

(1) Documents déjà cités : registre matricule des corvettes et bricks. Série BB5. Archives nationales fond. marine.

(2) L'inspecteur général fait erreur puisque ce n'est pas sur les plans du *Sylphe* qu'a été construit le *Cygne* mais sur ceux du *Curieux* (ingénieur Pestel).

(3) La signification de cette partie de la phrase nous échappe, ne faisant pas de rapprochement entre les châssis des caronades (placés à l'intérieur, sur le pont) et le plat-bord de la barque *Les bons Amis*.

(4) Pour l'installation des caronades à braque courante, voir étude de J. Boudriot *Neptunia* nos 94 et 95.

(5) Canons de 8 et 12 de campagne du système Gribeauval destinés à la colonie.

(6) Les pertes sont particulièrement sensibles pour les frégates (voir monographie de la *Vénus*) les corvettes et bricks, car après Trafalgar, l'on évite de risquer des vaisseaux.

MODÈLES DE BRICKS CONSERVÉS AU MUSÉE DE LA MARINE

Le Cygne : 1806-1808. – Brick de 14 caronades de 24 et 2 canons de 8. Sur les plans de Pestel. Modèle gréé. 17.MG.13.

Le Lancier : 1821-1842. – Brick de 16 caronades de 24 et 2 canons de 8. Sur les plans de Barallier. Modèle non gréé. 19.MG.11.

L'Alacrité : 1823-1850. – Brick de 18 caronades de 24 et 2 canons de 18 courts. Plan type Commission de Paris. Modèle non gréé. 19.MG.12.

Le Chasseur : vers 1825. – Brick de 18 caronades de 24 et 2 canons de 8. Projet non daté, sans indication d'origine pour les plans. Modèle gréé. 21.MG.41.

L'Espérance : (projet 1825). – Brick de 14 caronades de 24 et 2 canons de 8. Sur les plans de Bretocq. Modèle gréé. 21.MG.33.

L'Actéon : 1825-1847. – Brick de 16 caronades de 24 et 2 canons de 8. Sur les plans de Rolland. Modèle gréé. 21.MG.34.

Le Palinure : 1823-1862. – Brick de 18 caronades de 24 et 2 canons de 18 courts. Plan type Commission de Paris. Modèle non gréé. 19.MG.13.

A ces divers modèles, il faut ajouter, celui d'un brick à poupe ronde médiocrement gréé. 21.MG.35.

La coque d'un brick de 18 bouches à feu. 19.MG.18.

La coque d'un brick de 16 bouhes à feu. 21.MG.36.

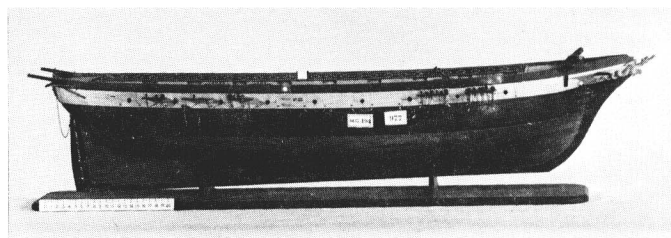
Signalons également l'existence des modèles suivants :

Laurier, brick aviso de 10 bouches à feu. 21.MG.38 ;

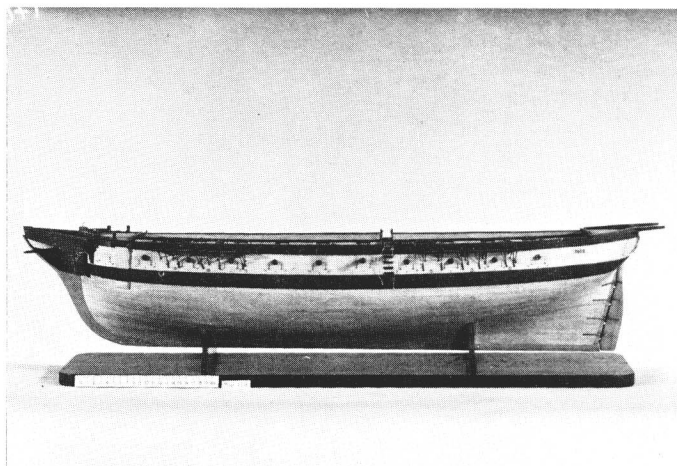
La Malouine, canonnière-brick de 8 bouches à feu. 21.MG.39 ;

La Gazelle, brick-aviso de 16 puis de 10 bouches à feu. 21.MG.37.

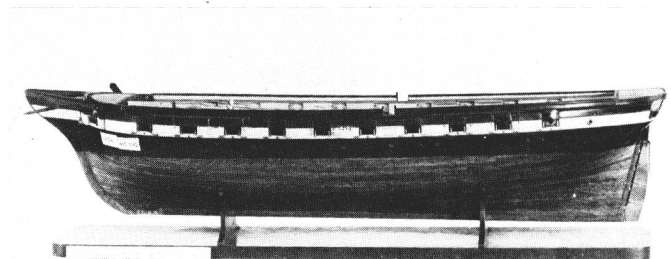
Cette suite de modèles permet de suivre d'une manière précise l'évolution du brick de guerre français de 1800 à 1850.



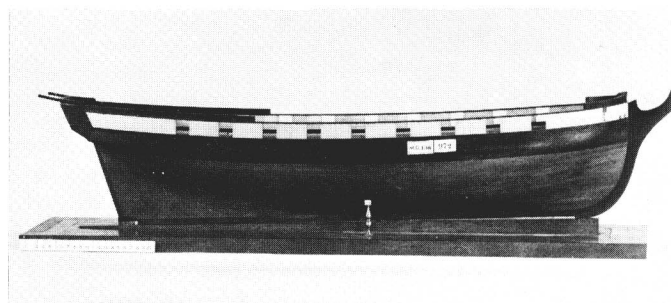
Lancier 19 MG 11



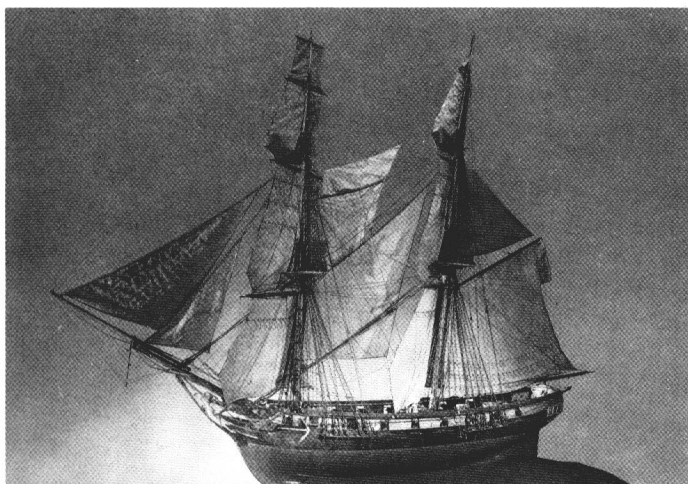
Palinure 19 MG 13



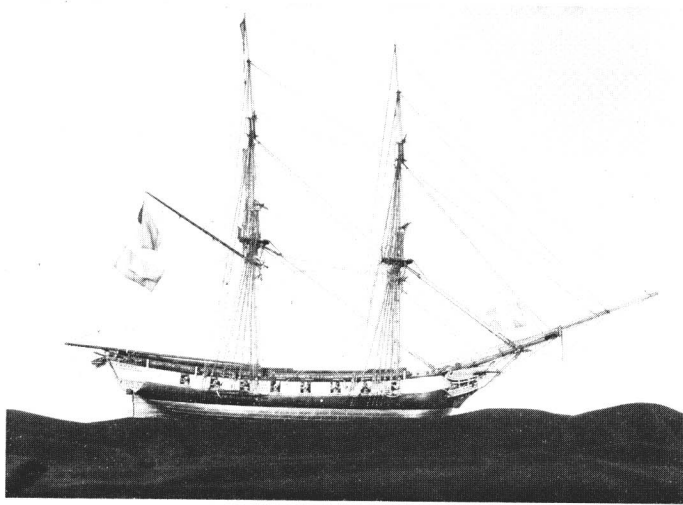
Alacrité 21 MG 12



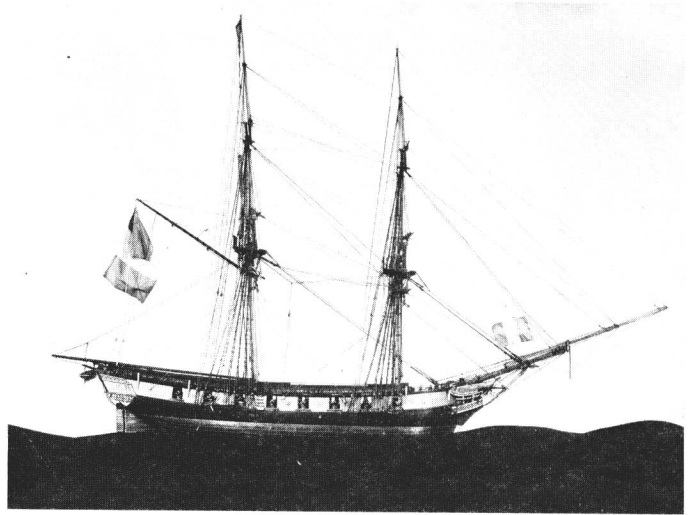
19 MG 18



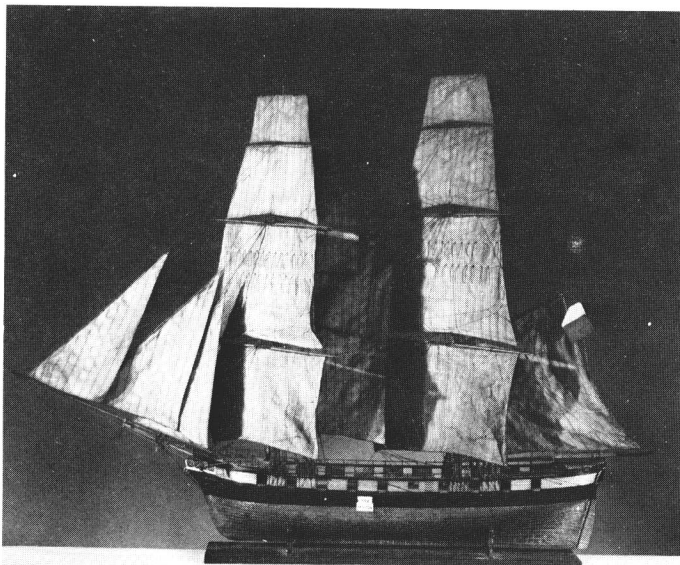
Le Cygne 17 MG 13



Chasseur 21 MG 41



*L'Espérance (projet 1825).
21 MG 33*



*21 MG 35
Bricq à poupe ronde*



*L'Espérance brick de 16 bouches
à feu. Ingénieur Bretocq, 21 MG 33*

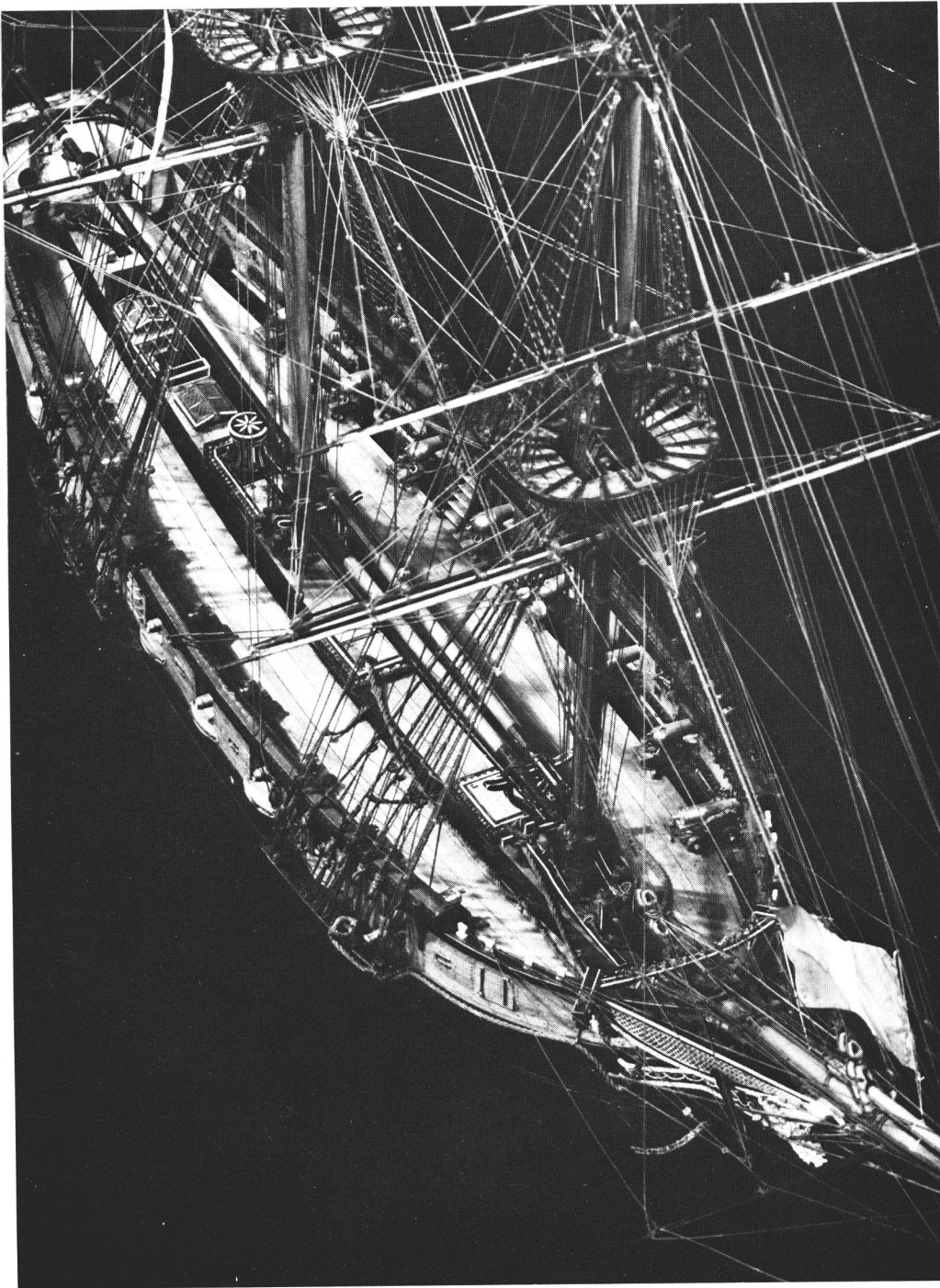
Les diverses photos de détail du brick *l'Espérance* (type de brick de 16, projet non exécuté) complètent celles du *Cygne*, bâtiment de la même catégorie.

Nous signalons à votre attention les détails suivants :

- Mâts de hune de rechange sur les potences, mais les vergues de hunier ont disparues, ainsi que les espars de rechange ;
- Ancres avec jas en fer, celles qui ne sont pas au bossoir, sont placées sur les porte-haubans de grand mât et vous pouvez juger d'un moindre encombrement, grâce au jas en fer pouvant s'élonger suivant la verge ;
- Parcs à boulets constitués par des cadres avec évide-

ment recevant les projectiles et entourant les panneaux. (Dispositions empruntées à la marine anglaise) ;

- Mantelet au sabord avant, armé en chasse avec un canon de 8 (ceux-ci figurent sur ce modèle, mais ont disparu sur celui du *Cygne*) ;
- Petits mantelets avec ferrure en fer à cheval pour les sabords de nage ;
- Câbles d'ancre, avec les bosses à cosse et à bouton (voir T.IV Vaisseau 74) ;
- Montants de pierrier en avant du sabord canon de 8 et sur l'arrière entre la 6^e et 7^e caronade et en avant des bouteilles ;
- Coffre en arrière de la claire-voie et en avant de la

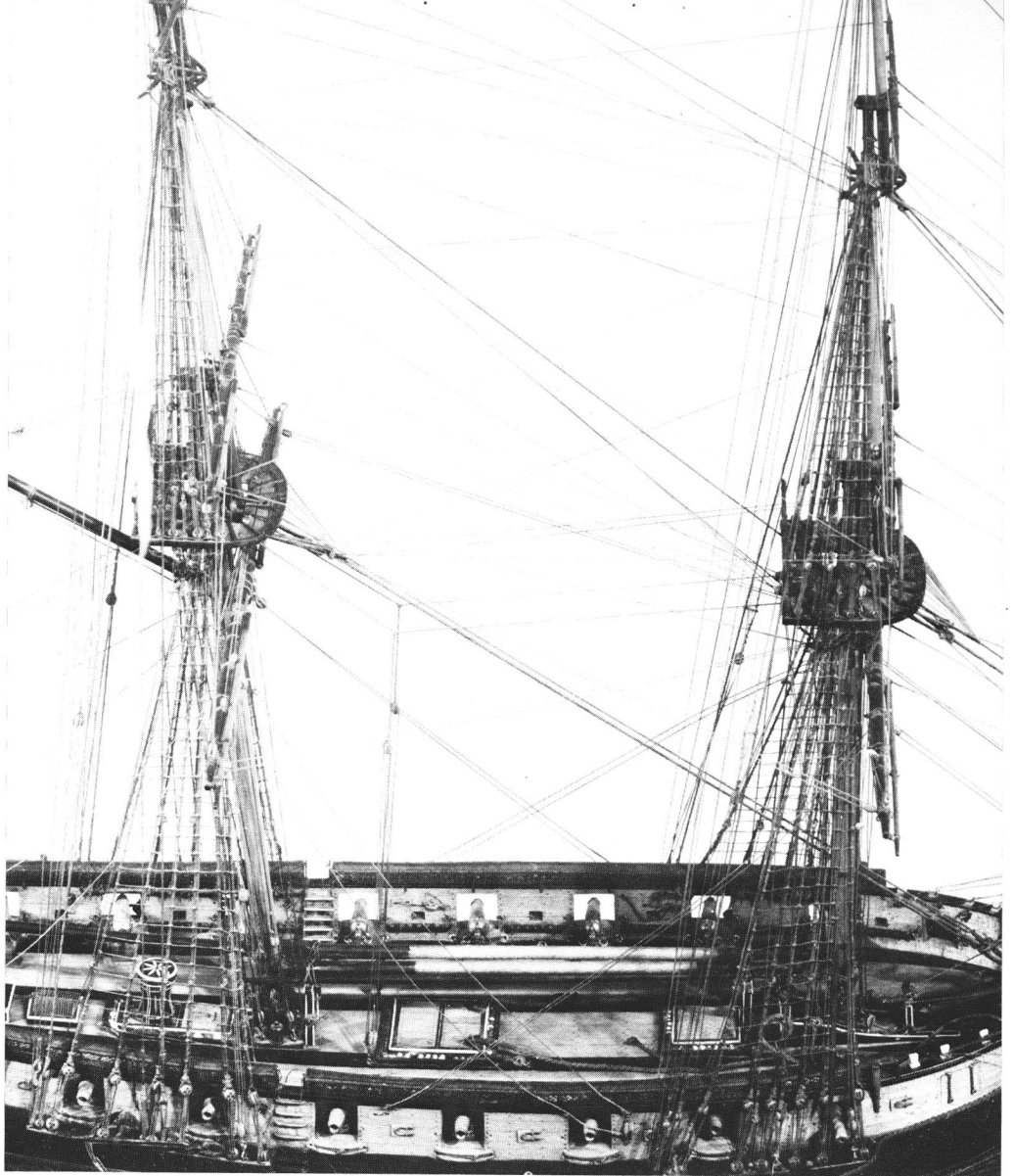


L'Espérance
Modèle 21 MG 33

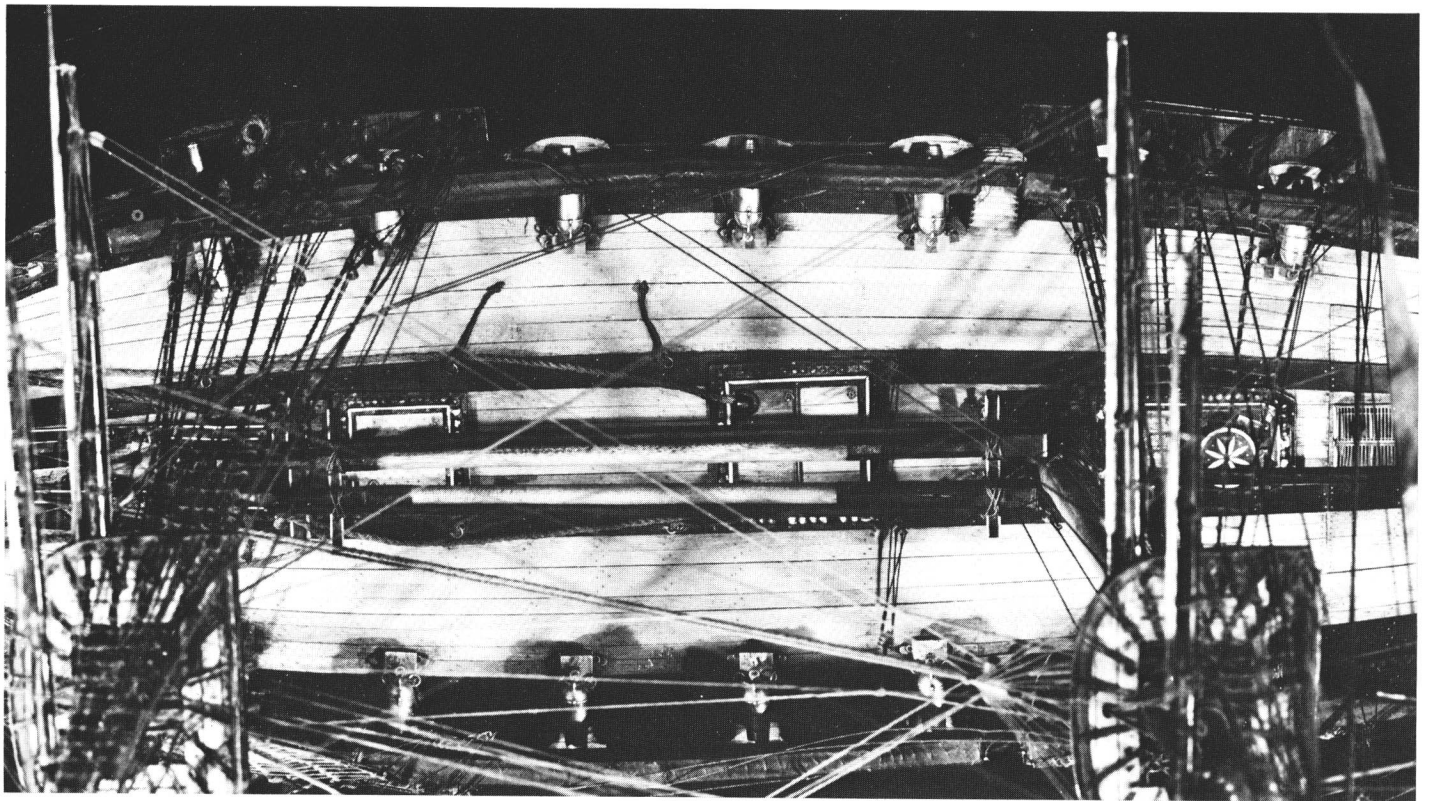
grande échelle dont la couverture a disparu ;

– Moques à croissant permettant de placer le bâton de fer au-dessus du beaupré ;

– Canot sur potence et il faut noter l'absence de chantier pour un canot-chaloupe, normalement placé entre les potences à moins que le canot chaloupe soit amarré sur la mâture de rechange suivant l'usage anglais.



L'Espérance
brick de 16 bouches à feu



PEINTURE DU MODÈLE "LE CYGNE"

Coque et extérieurs.

Noir depuis le doublage en cuivre jusqu'aux seuillets des sabords.

Entre sabords, l'épaisseur des sabords, le volet des sabords de nage : ocre jaune.

Lisse de plat bord formant sommiers des sabords : noir.

Porte-haubans avec chaînes, caps de mouton, poulies, croissants pour bragues : noir.

Figure de proue : blanc.

Herpes, jambettes, aiguilles : jaune de Naples ; le surplus de l'éperon : noir, y compris les porte-lofs.

Bossoirs et courbes : ocre jaune.

Bouteilles, mouluration et sculptures : jaune de Naples sur fond noir.

Voûte d'arcaste : noir.

Face arrière cul-de-lampe : noir et jaune de Naples.

Moulure sur lisse d'hourdis : noir et jaune de Naples.

Tableau : noir.

Moulure en fer à cheval : jaune de Naples compris son épaisseur.

Potences yole, plat-bord sur billots, galoches, repos baume, gouvernail, étambot, braie : noir.

Muraille intérieure.

Fourrures de gouttière, jusqu'aux seuillets : noir.

Plat-bord formant sommier : noir.

Entre sabord : ocre jaune.

Parcs à boulets et projectiles : noir.

Tablette et cabillots : bois naturel.

Echelle : noir.

Partie basse des latrines et de la poupe : noir sur la hauteur des seuillets, au-dessus, ocre jaune.

Dessus des latrines : noir.

Coffre mèche gouvernail : noir.

Barre : ocre jaune.

Accastillage du pont.

La partie centrale du bordage, présentant une légère surépaisseur peut être peinte en noir ou laissée comme le surplus des bordages en bois naturel.

Croissant au-dessus du beaupré : noir.

Râtelier et cabillots de l'avant : noir ou bois naturel.

Têtes d'appotureau, galoches : bois naturel.

Flasques de l'étambrai de beaupré : noir.

Bittons de petit hunier : ocre jaune.

Potence, montants et courbes de bittes : noir, ocre jaune ou gris.

Cloche : cuivre.

Les panneaux et leurs cadres, claires-voies, capot : ocre jaune, gris ou noir.

Habitacle : gris.

Bittons de grand mât : noir, ocre jaune ou gris.

Cuisine : noir.

Cabestan cloche : ocre jaune ou gris, barres bois naturel.

Pompes : noir.

Affûts artillerie noir ou ocre jaune.

Embarcations.

Œuvres vives : blanc.

Œuvres mortes : jaune de Naples.

Intérieur : ocre jaune.

Filets des moulures plat-bord : noir.

* Toutes les ferrures sont peintes en noir.

Grément.

Toutes les vergues : noir.

Partie basse des mâts avec leur braie et bourrelet : noir.

Partie supérieure des bas mâts, du dessus du racage de leur vergue et leur chuquet : noir ; surplus en bois naturel.

Hunes : entièrement en jaune de Naples.

Mâts de hune : bois naturel jusqu'au racage de leur vergue au dessus : noir ainsi que le chuquet et les barres de perroquet.

Beaupré de son pied à quelque distance en avant de l'étrave : noir ; au-delà, bois naturel jusqu'à quelque distance en arrière du chuquet, ensuite : noir y compris le chuquet.

Bâton de foc : noir en arrière du chuquet.

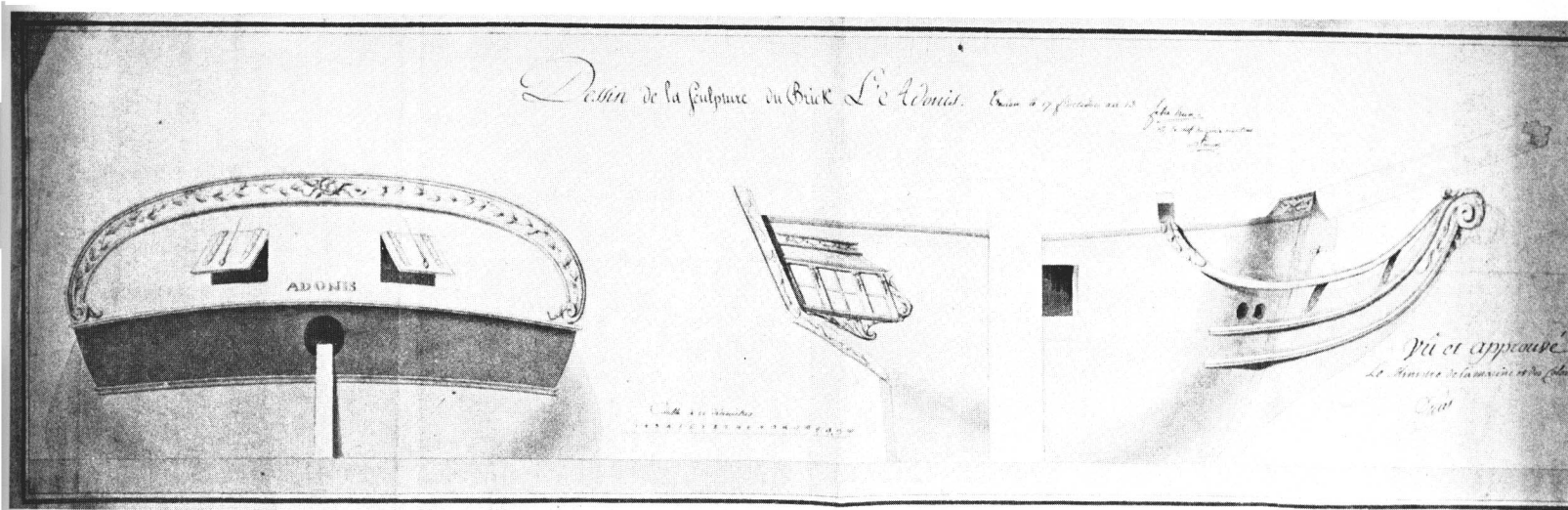
Violons et arc-boutant : noir.

* La couleur de l'accastillage n'a rien d'absolu et un certain choix est laissé à l'initiative de chacun.

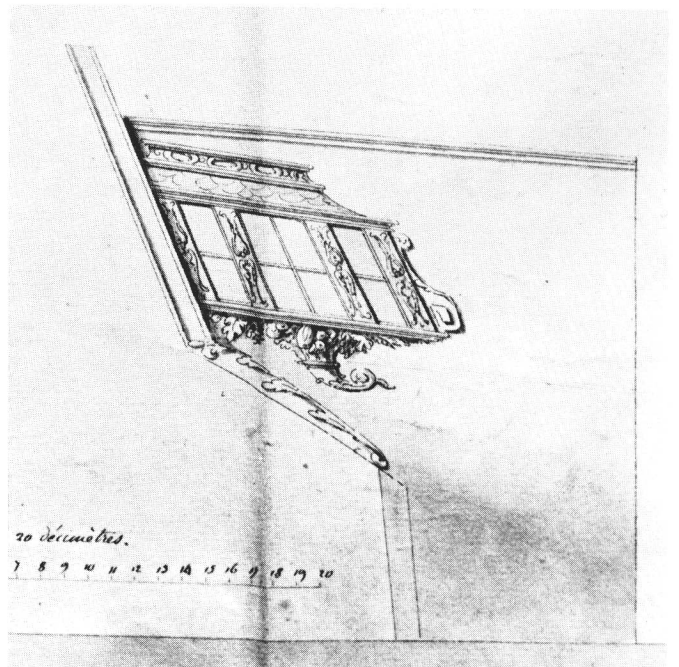
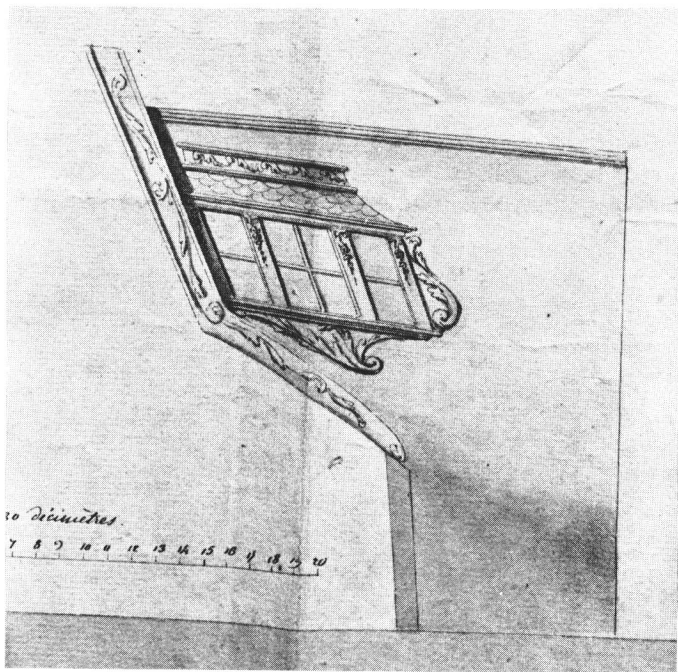
Un liséré vert d'eau peut être réalisé sur la moulure ronde existant entre la flottaison et les porte-haubans.

La reproduction de quelques dessins de sculptures et ornements de quatre bricks de la même classe que *le Cygne*, doit permettre à ceux d'entre vous qui le désirent, un certain choix ; des variantes peuvent également être apportées dans les couleurs et même l'artillerie, mais il importe de connaître parfaitement la monographie, texte et dessins avant de s'engager dans l'exécution de variantes.

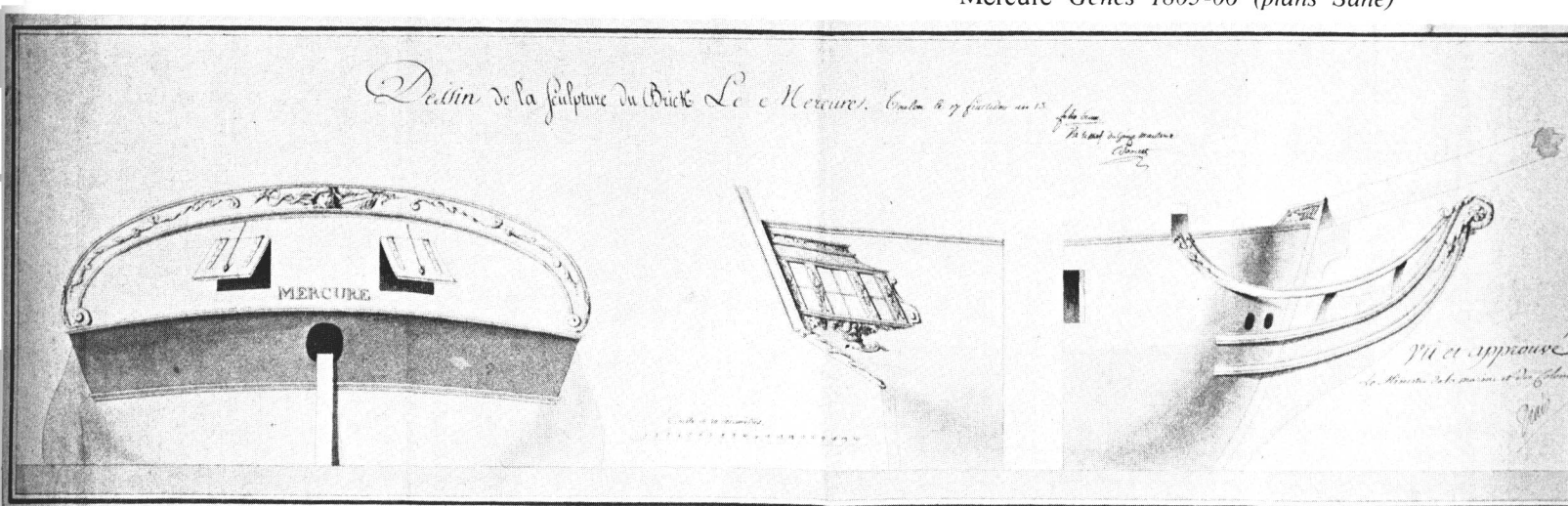
EXEMPLES DE DÉCORATIONS DE BRICKS DE 24

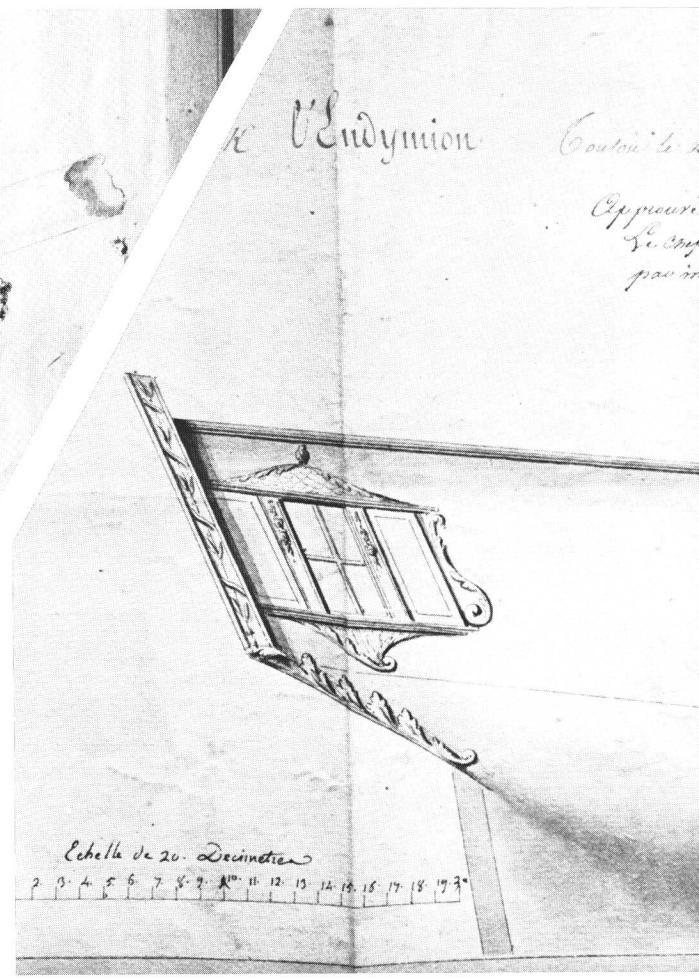
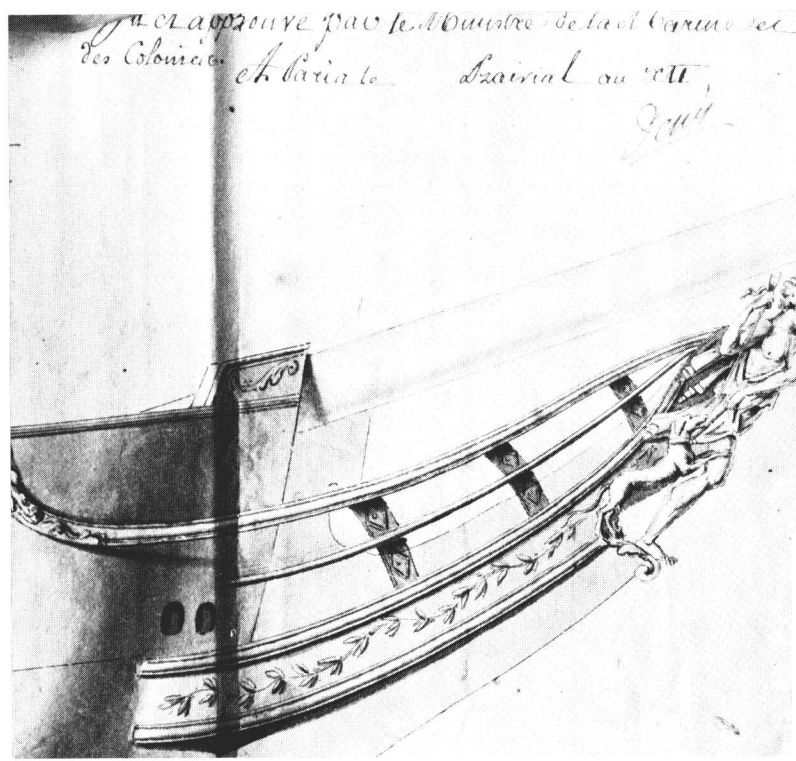
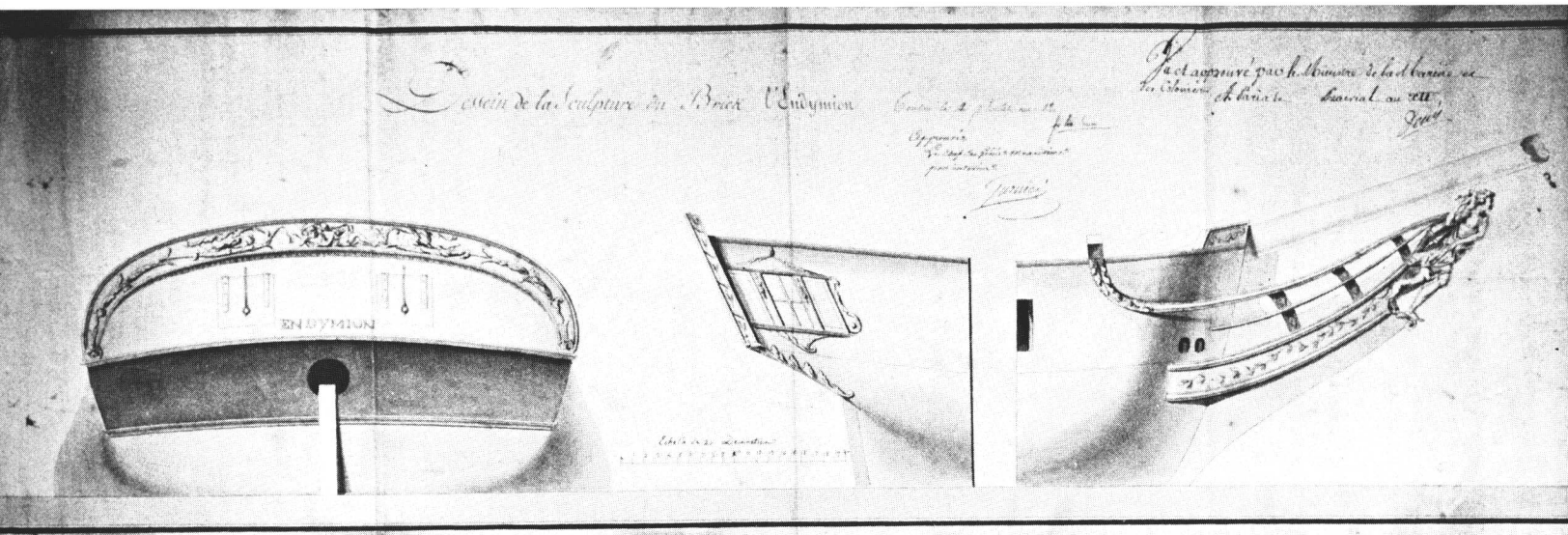


Adonis Gênes 1805 (plan Sané)



Mercure Gênes 1805-06 (plans Sané)





Ensemble et détails de la décoration du brick l'Endymion construit à Gênes en 1804-05 (plans Pestel)

DONNÉES TECHNIQUES

Planche I

DÉFINITION DE LA COQUE – TRACÉS LONGITUDINAUX

Le volume de la coque est défini par une suite de quinze sections horizontales dont le contour correspond à l'extérieur des couples avant pose du bordage.

Sur l'élévation, sont positionnés :

- les deux maîtres-couples identiques (M) ;
- huit sections avant numérotées en chiffres romains ;
- treize sections arrière également numérotées en chiffres romains.

Afin de mieux définir la coque, cinq sections verticales mais parallèles à la quille ont été tracées ; elles sont repérées en *a, b, c, d, e*.

Pour compléter la définition des extrémités, vous remarquerez le positionnement de trois sections verticales obliques sur l'arrière (repérées *f, g, h,*) et également trois sections verticales obliques sur l'avant (repérées *i, j, k*).

Les tracés tiretés indiquent l'amorce des sections sur l'avant et sur l'arrière dont le contour correspond à l'extérieur des bordages.

L'élévation de la coque, schématique sur cette planche, donne l'essentiel. La ligne de flottaison est indiquée par un trait gras continu. La ligne de pont indiquée par un tireté correspond à une ligne idéale représentant le point de rencontre du dessus des baux avec le parement intérieur de la membrure (voir coupe au maître-couple). Au-dessus de cette ligne, la répartition des sabords dont les seuillets et sommiers sont parallèles à la ligne de pont et les côtés perpendiculaires à la quille.

Vous remarquerez, pour les deux sabords avant, deux lignes verticales correspondant aux côtés intérieur et extérieur perpendiculaires à la muraille.

A la poupe, un trait pointillé donne la forme de la rentrée de la voûte du bâtiment, toujours sur membrures.

La vue de côté de la lisse d'hourdis fait apparaître la double courbure de cette pièce et la râblure destinée à recevoir l'extrémité arrière des bordages de la carène.

La râblure sur l'étrave, la quille et l'étambot, est représentée par trois traits continus donnant vue de côté le tracé de fond de râblure et les tracés de la râblure sur les deux faces de l'étrave de la quille et de l'étambot. Sur la partie arrière, et par suite de l'affinement des formes, la râblure tend à devenir progressivement parallèle à la charpente, ne sont donc figurés que le fond de râblure et l'intersection de la râblure avec la face latérale de l'étambot et de la quille.

Sections verticales

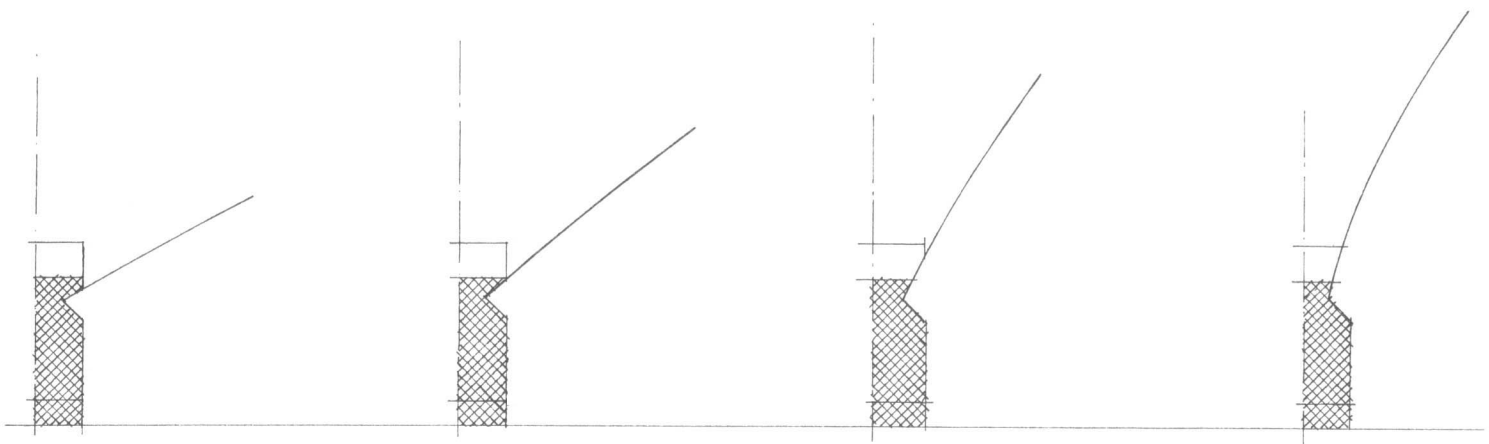
Les demi-sections sur membrures sont données à partir des maîtres-couples avant et arrière identiques. Elles sont repérées de I à VII sur l'avant, et de I à XIII sur l'arrière. Les petits tirets figurant sur chaque section positionnent le bordage.

Les trois traits continus positionnent successivement à partir du haut :

- le dessous de la lisse de plat-bord ;
- l'augmentation d'épaisseur du bordage à hauteur des seuillets de sabords ;
- l'augmentation d'épaisseur correspondant à la préceinte.

Vous noterez également les sections obliques *f, g, h, i, j, k*, toujours sur membrures.

Sur la vue en plan, vous remarquerez enfin la forme vue de dessous de la lisse de hourdis. Sur l'arrière un trait mixte positionne la face médiane de l'estain.



Plusieurs demi-sections de la quille ont été dessinées afin de mettre en évidence l'évolution du profil de la râblure, dont le côté supérieur se relève progressivement du maître-

couple en allant vers les extrémités du bâtiment où la largeur de la quille à sa partie supérieure est diminuée de l'épaisseur du bordage.

Planche II

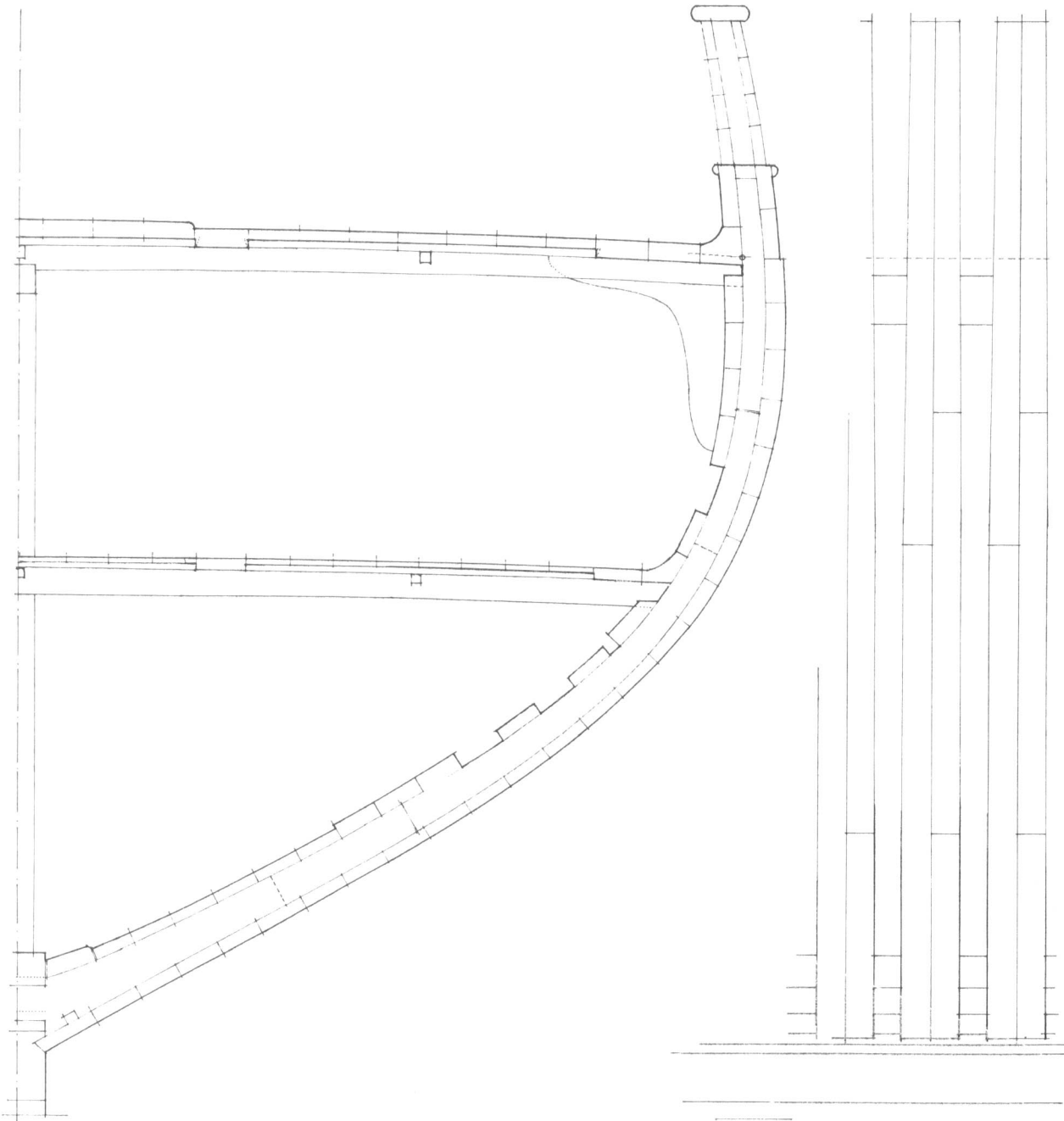
DÉFINITION DE LA COQUE - TRACÉS DU BORDAGE - COUPES TRANSVERSALES

La planche numéro 2 vient compléter la précédente en donnant la représentation en plan, en élévation et en coupe de la coque revêtue de son bordage.

Cette planche ne mérite pas de commentaires particuliers sinon qu'elle permet d'apprécier comment les bordages

viennent s'appuyer dans la feuillure de la lisse de hourdis, puis recouvrir l'extrémité de celle-ci.

Les bordages sont placés bout à bout ; leur longueur est de 30 à 40 pieds, les écarts ne doivent pas porter sur un même membre à moins de cinq virures intermédiaires.



Cette demi-coupe au maître, indique les sections des diverses pièces de charpente du *Cygne*. Le faux-pont a été représenté (voir dessins des aménagements intérieurs). En regard de la coupe, l'élévation schématique de la mem-

brure constituée de couples à double épaisseur séparés par une maille égale à leur demi-largeur ; celle-ci est un peu moins forte au plat-bord. Dessin à l'échelle du 1/48.

Planche III

CONSTRUCTION DE LA POUPE ET DES BOUTEILLES

Vous remarquerez successivement :

– La façade de la poupe en vraie grandeur (73) ou plus exactement la projection de la poupe sur un plan tangent à celle-ci.

Immédiatement en dessous, le lisse de hourdis (79) vue de l'arrière, vue de côté et vue de dessus. Ces vues complètent la vue de dessous figurant sur la planche I.

Quatre coupes de la lisse d'hourdis complètent la définition de cette pièce essentielle de la charpente.

Trois stades d'avancement de la poupe montrent celle-ci exécutée avant l'installation des bouteilles, après installation de celles-ci et enfin complètement décorées. Les coupes lm permettent d'apprécier la forme des bouteilles et celle du cul-de-lampe qui les soutient.

Un dessin de détail (77 - 78) indique en vraie grandeur le trou de jaumière et le débatement de la mèche du gouvernail.

Planche IV

CONSTRUCTION DE L'ÉPERON

A. Deux dessins A représentent le premier stade. Sur la vue de côté, figure le virure de bordage aboutissant à la râblure de l'étrave (1). Celle-ci est prolongée par la guibre (2) dont seul le contour est donné. Remarquez le crochet de la courbe de capucine (5) destiné à recevoir le collier de l'étau. L'épaisseur moindre des bordages du pavois apparaît très nettement à la ligne de râblure.

A hauteur des écubiers (4), un tracé en pointillé marque la forme de la contre-étrave et du dessus de la guirlande de l'avant (voir coupe longitudinale, planche VIII).

B. La coupe permet d'apprécier la composition de la muraille, la légère inclinaison de celle-ci ainsi que le positionnement de la contre-étrave et de la courbe de capucine.

La vue en plan fait apparaître le départ des écubiers sur le pont dans la fourrure de gouttière et montre l'échancrure du pavois sur l'étrave pour le passage du beaupré.

La petite coupe, au niveau des bossoirs, indique comment la herpe supérieure vient s'appuyer sur la courbe de bossoir.

C. La vue de face permet d'apprécier comment la herpe supérieure (17) soutenue par la herpe inférieure (16) vient appuyer la guibre.

La vue en plan au niveau du bossoir montre le coussin (20) dégagant la herpe supérieure de la muraille.

D. Trois dessins définissent, vus de dessous, vus de côté et vus de face, la charpente de l'éperon ; et notamment, la courbe de jottereau inférieur (11) soutenue par son mouchoir (14). La courbe de jottereau supérieure (12) et la garniture (15) qui séparent les deux courbes. Enfin, le coussin d'écubier (19) destiné à protéger les courbes de jottereau du racage des câbles ; au-dessus du jottereau, les quatre jambettes (18) qui appuient les deux herpes.

E. Le détail de la poulaine apparaît sur la vue en plan et l'on perçoit nettement comment celle-ci est composée d'une charpente constituée par les barrots de poulaine (21) le gibetot (22), les courbes de liaison des barrots avec la herpe supérieure (25), le tout recouvert des lattes de poulaine dont la forme constitue une ligne brisée, et du plancher (28) supportant le siège des commodités (26). Contre le pavois, les lattes de poulaine viennent s'appuyer sur le liston (24).

Il convient de remarquer la plus grande largeur des lattes (23) qui bordent les vides ménagés pour le passage des liures du Beaupré (27).

Planches V et VI

COUPES VERTICALES COMPLÈTES SUR MEMBRURES ET SUR BORDAGE

A la demande de très nombreux lecteurs, nous avons reproduit sur des planches de petites dimensions faciles à décalquer ou à reproduire les coupes verticales com-

plètes de l'avant et de l'arrière sur membrures V et sur bordage VI.

Planche VII

COQUE TERMINÉE REVÊTUE DU DOUBLAGE – VUE AVANT

L'élévation montre la coque accastillée et revêtue de son doublage.

A propos du doublage, il convient de rappeler que le bord des feuilles de l'avant recouvre de 18 lignes (41 mm) celles qui les suivent et que les feuilles inférieures recouvrent de 18 lignes celles qui les surmontent.

Vous remarquerez la bande supérieure du doublage horizontale et parallèle à la flottaison.

Le tracé du doublage sur les demi-coupes verticales per-

met de réaliser avec rigueur le doublage qui est effectué avec des feuilles de cuivre dont la longueur est de 1,60 m environ sur une largeur de 0,50 m environ.

Le cloutage, s'il est représenté, doit être très léger, à l'échelle du 1/48 le diamètre de la tête ne représente qu'une empreinte de 0,27 mm.

La figure de proue est définie par la vue avant et le tracé de côté figurant sur l'élévation. Elle vient coiffer la guibre et s'appuyer sur les herpes supérieures.

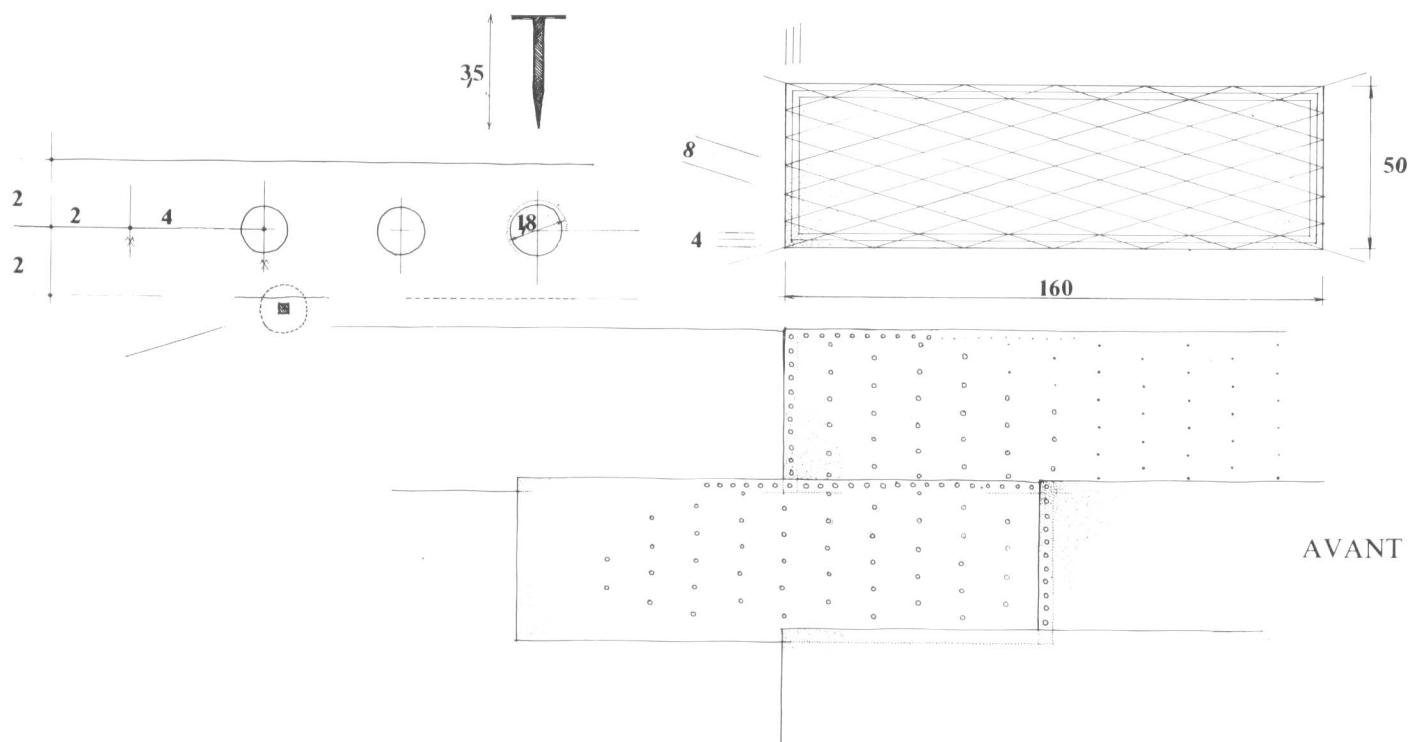


Planche VIII

VUE ARRIÈRE, PLAN DU PONT

Vue arrière

Pour des raisons de mise en pages, la vue arrière représentant le bâtiment accastillé et revêtu de son doublage figure sur cette planche.

Vous remarquerez particulièrement la petite moulure du fer à cheval qui doit être exécutée de façon très légère,

la décoration très simple du cul de lampe des bouteilles, la braie en toile goudronnée qui assure l'étanchéité de la jaumière.

Au-dessus de la moulure du fer à cheval, des billots supportent un bordage plat formant lisse qui reçoit le support de gui et deux galoches.

Plan du pont

Le pont est représenté partiellement accastillé ; en effet, afin de ne pas surcharger le dessin, le beaupré, les ancres, la mâture de rechange, les manœuvres de l'artillerie n'ont pas été représentées.

L'examen simultané du plan du pont et des coupes longitudinales permet de situer avec précision tous les élé-

ments d'accastillage. Il convient de noter quelques points particuliers :

- absence d'artillerie au premier sabord avant (sabord de chasse) ;
- surépaisseur des bordages du pont dans sa partie centrale ;
- pièce de bois formant appui des linguets de cabestan à l'arrière de l'écouille (54).

Planche IX

COUPES LONGITUDINALES

Coupe longitudinale

Cette coupe longitudinale de principe est effectuée au niveau de la surépaisseur tribord du bordage de la partie centrale du pont. Le bâtiment est dans son état d'achèvement et de nombreux éléments masquent la muraille, ce qui explique le seconde coupe partielle.

Afin de ne pas surcharger inutilement le dessin, le bâtiment est représenté sans son armement et également sans grément.

Vous remarquerez que le berceau de la chaloupe est constitué par deux pièces faisant partie intégrante des cadres des petits et grands panneaux de l'avant (42 et 45).

Vue de la muraille – Coupe partielle

Cette vue indique, d'une part, les détails d'accastillage de l'intérieur de la muraille, et d'autre part, l'aboutissement des manœuvres sur cette partie du bâtiment.

Il convient de noter le bloc de six réas numéro 66 indiqué en pointillé à l'arrière, à l'intérieur des lieux d'aisance.

Les manœuvres utilisant ces réas ressortent par des trous sur la face avant des lieux d'aisance.

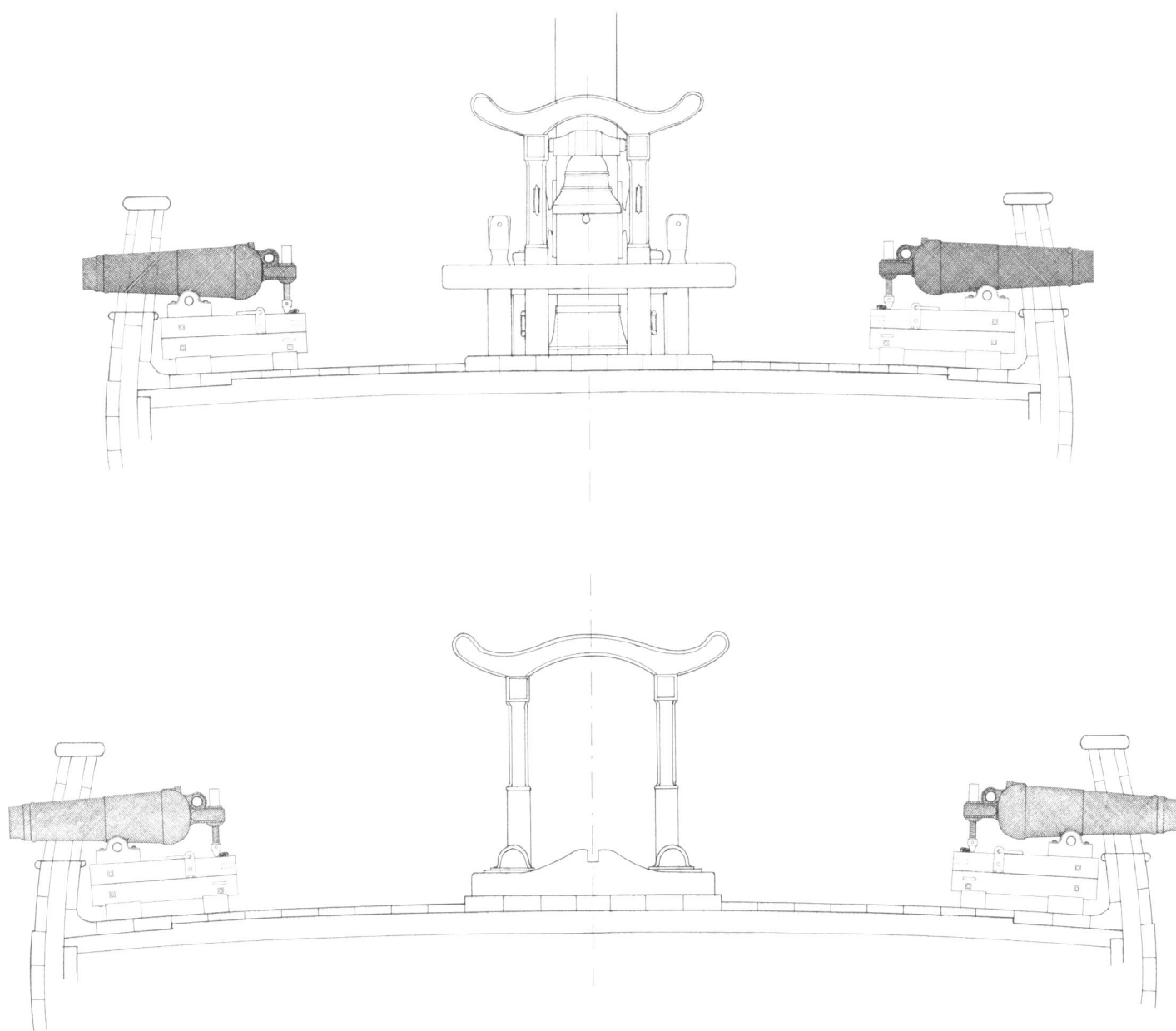


Planche X
ACCASTILLAGE DIVERS

Sur cette planche, ont été rassemblés divers éléments d'accastillage de façon à en faciliter la réalisation.

Certains détails méritent quelques remarques :

Cuisine (47) – Caisse en fer comportant une maçonnerie de brique formant le foyer. La chaudière de l'équipage et les récipients pour l'état-major comportant un méplat à la partie supérieure qui les soutient au-dessus du foyer.

Les échelles de bord (48) ont une forme légèrement courbée.

Les montants du bitton d'étambrai de beaupré (31) sont

échancrés pour permettre au beaupré de se glisser dans son emplanture.

Le bitton de poulie marionnette (53) comporte sur le côté deux rouleaux pour faciliter la manœuvre des câbles et tournevire sur le cabestan.

Le cabestan (55) comporte une cloche unique à dix barres. Quatre sections du cabestan permettent d'apprécier la réalisation des cloches.

Le panneau de la grande écouteille (45) est en deux parties. L'habitacle comporte deux compas protégés par deux portes à coulisse.

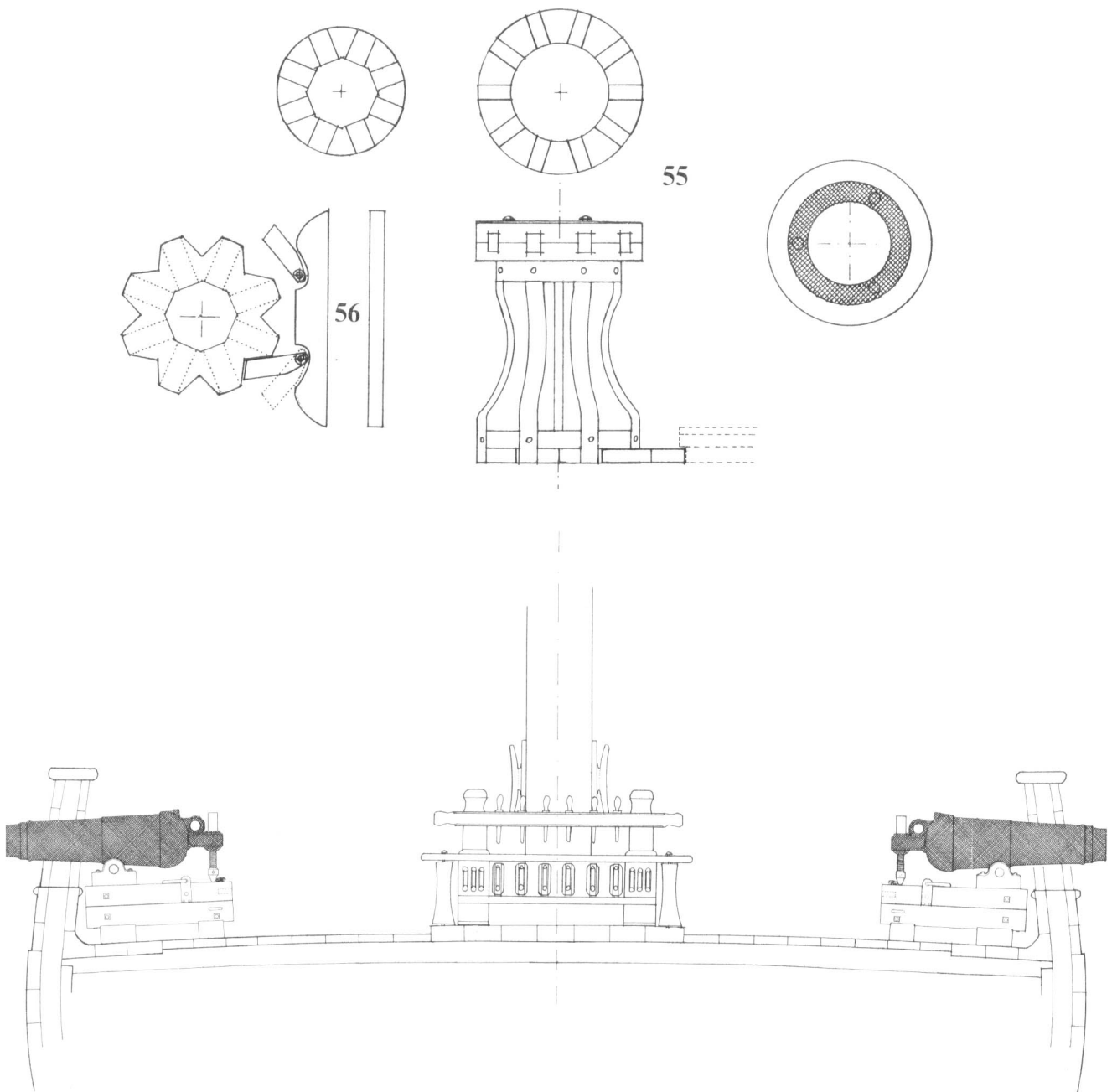


Planche XI EMBARCATIONS

Chaloupe (43) – La chaloupe est à 7 bancs ; ces bancs comme ceux du canot sont démontables. Vous remarquerez la légère saillie sur le bordage des traversins avant et arrière ainsi que le davier à l'arrière de la chaloupe destiné à permettre la manœuvre du câble des ancrs.

Grand canot (44) – Celui-ci est à 6 bancs ; sa construction est plus légère que celle de la chaloupe, et ses formes sont plus fines.

Yole (108) – Cette embarcation très légère est suspendue aux potences (n° 88) à la poupe du bâtiment. Elle peut ainsi être mise à la mer très rapidement.

– La mise à l'eau des embarcations est effectuée en utilisant :

- pour la chaloupe les traversins ;
- pour le canot et la yole, deux fortes boucles boulonnées à travers la quille.

Planche XII ARTILLERIE – DÉTAIL DU GOUVERNAIL

Artillerie

Pour permettre une exécution plus rigoureuse des pièces de huit (103) et des caronades de 24 (106) nous reproduisons à l'échelle du 1/24 les tracés des pièces et de leurs affûts.

La caronade de 24 est du modèle An 13, adoptée en nivose An 13 (1804).

Baudin ("Manuel du jeune marin", 1828) décrit de la façon suivante (qui reproduit très exactement les dispositions du *Cygne*) l'agencement des caronades.

"Parmi les diverses manières d'amarrer les bragues des caronades à bragues fixes, voici celle qui paraît la plus simple et la plus convenable, en ce qu'elle n'exige qu'un trou au plat-bord de chaque côté de la caronade. Un des bouts de la brague embrasse par un œillet une forte cosse en fer ; l'autre bout, terminé par une queue de rat, est introduit de dedans en dehors dans un des trous du plat-bord ; il est passé ensuite dans l'autre trou du plat-bord ; de dehors en dedans de l'autre côté de la caronade. On le passe dans l'œillet en fer au-dessus du bouton de culasse, et enfin dans la cosse fixée à l'autre bout de la brague, on le replie et on l'amarre sur la brague même avec un amarrage en étrive près de la cosse et deux amarages à plat sur le bout.

"Une fourrure demi-circulaire en bois dur est clouée en dehors de la muraille, dans l'intervalle des deux trous, et la brague repose en dehors dans une rainure profonde que l'on pratique dans cette fourrure.

"Les trous pour le passage de la brague sont garnis en plomb, et la brague elle-même est enveloppée de basanne aux endroits menacés de frottement.

"Quatre hommes suffisent pour le service d'une caronade de 24. Des parcs à boulets sont placés entre chaque pièce, à deux pieds environ au-dessus du pont et contre le bord ; on suspend au-dessous de ces parcs, des mitrailles et des boulets ramés. Les valets renfermés dans des poches ou filets sont montés sur le pont dans le branle-bas.

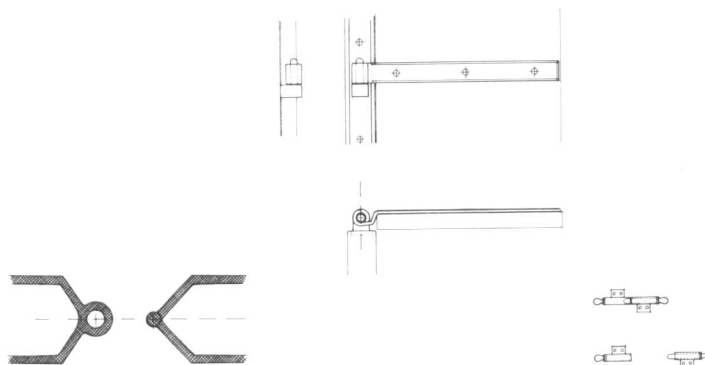
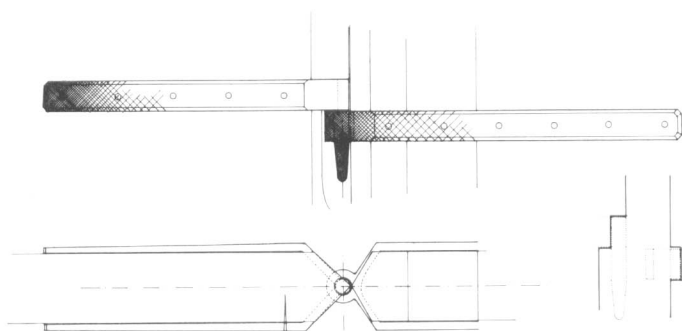
"L'écouvillon et le refouloir placés sur la même hampe, se mettent au-dessus de la pièce. Le levier de pointage se place sur des crochets contre le châssis inférieur. La vis de pointage et la platine sont constamment en place. La bouche de caronades est fermée avec une tôle en liège. Les bailles de combat, mises l'une dans l'autre, se placent sous les échelles qui servent de banc de quart. Une baille suffit pour deux caronades.

"Les palans de côté, qui ne servent guère dans le combat, mais qui assujettissent la pièce dans le mauvais temps, se crochent aux pitons du châssis inférieurs et aux boucles placées contre le bord, quand le cas l'exige.

"La lumière et la platine de chaque caronade sont recouvertes par une plaque de plomb ou de cuivre, qu'on nomme *couvre-lumière*. Les menus ustensiles des caronades, comme des gargoussiers, cornes d'amorces, etc., sont déposés à la Sainte-Barbe de l'avant, à l'exception de l'armement complet d'une ou de deux pièces que l'on met au poste de la consigne dans la batterie.

Gouvernail

Les boucles et ferrures sont en bronze sauf celles placées au-dessus du doublage.



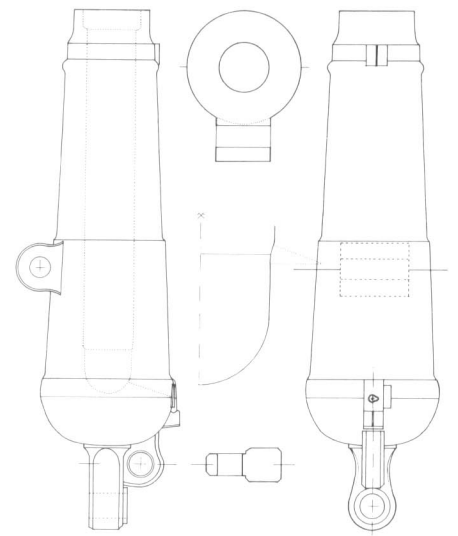
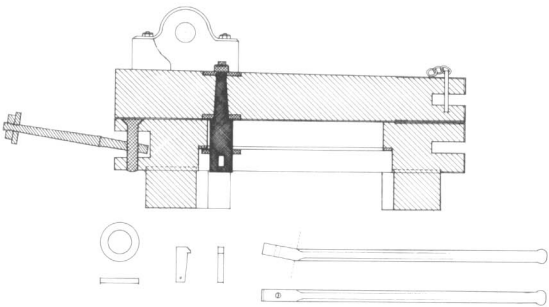
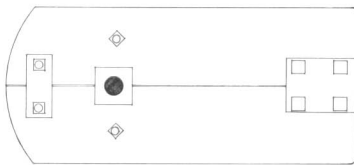
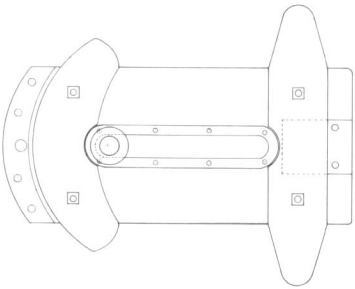
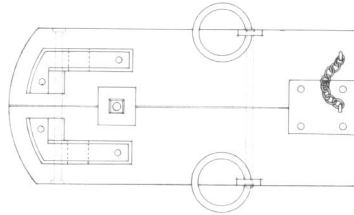
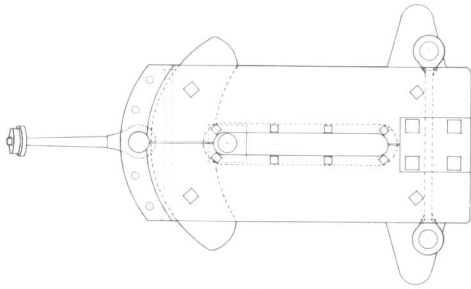
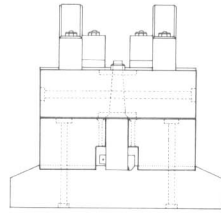
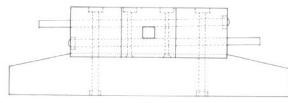
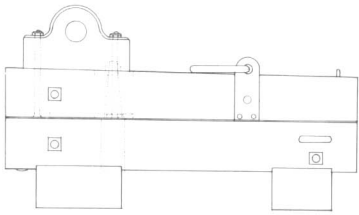
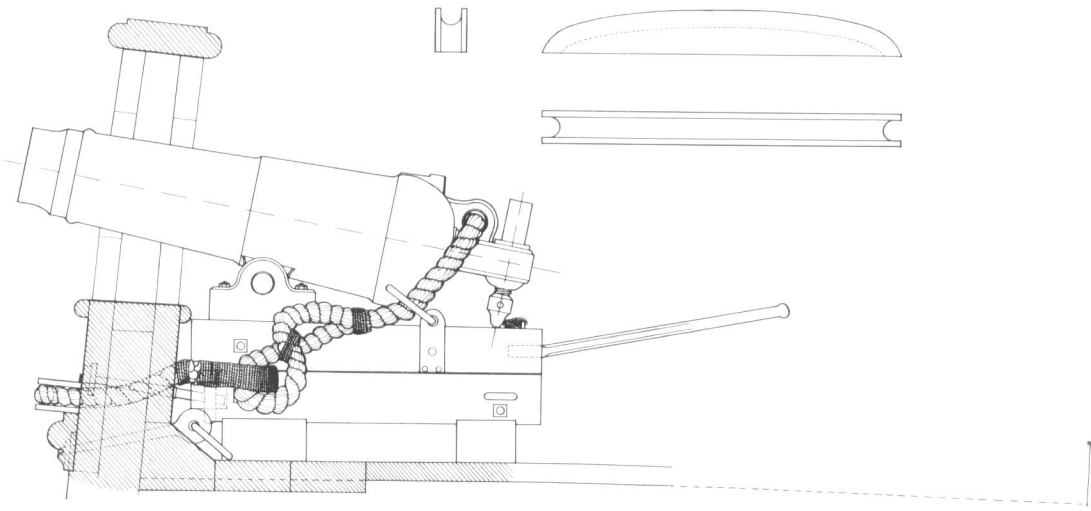


Planche XIII

ANCRÉS

L'armement du *Cygne* comportait cinq ancres :
– au bossoir tribord la grande ancre (112) d'un poids de 1 100 kg ;
– sur le porte-hauban de misaine tribord l'ancre de veille (111) d'un poids de 950 kg ;
– au bossoir bâbord l'ancre d'affourche (110) d'un poids de 750 kg ;

– sur le porte-hauban de misaine bâbord deux ancres à jet pesant respectivement 330 kg et 279 kg (l'ancre de 330 kg est seule dessinée : 109).

Les détails 120, 121 et 122 donnent les précisions nécessaires sur l'étalingure des câbles et grelins et les traversières.

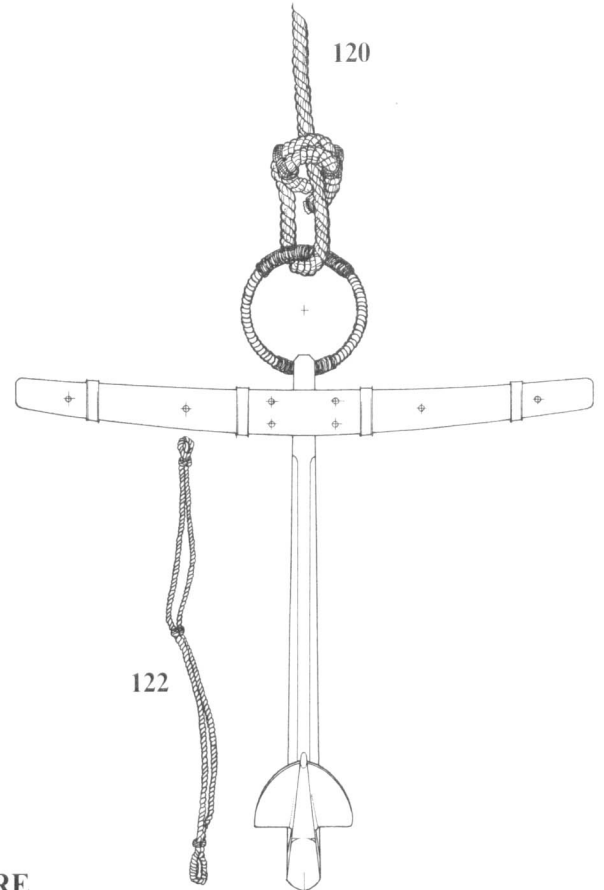
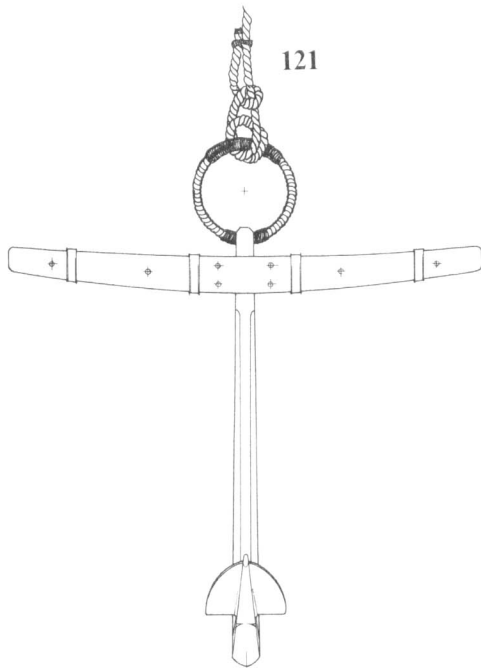


Planche XIV

ÉLÉMENTS DE MATURE

Cette planche représente tous les éléments de mâture non montés.

Afin d'éviter toute hésitation, nous avons affecté à chaque dessin un numéro (voir nomenclature) dont nous donnons l'explication ci-après en y ajoutant quelques commentaires lorsque cela nous a paru nécessaire.

155. Grand mât. – Pour le grand mât et le mât de misaine, le trait en pointillé repère le dessus des bordages du pont, le trait plein repère le ton.

156. Mât de misaine. – Vue de face. Le détail du tenon d'emplanture est donné vue de côté sur le grand mât et vue de face sur le mât de misaine.

157. Mât de beaupré. – Vue de côté. Le trait de repérage plein indique l'angle de l'étrave. En deçà de l'étrave, la section du beaupré est octogonale et dans cette fissure doit s'inscrire la section circulaire du beaupré au-delà de l'étrave.

158. Grand mât de hune. – Les caisses de mât de hune sont à l'anglaise. La section octogonale à la base diminue progressivement par abattement des arêtes sur l'avant pour aboutir à la section circulaire du fût du mât. Les

noix sont de section octogonale ; les barres de perroquet s'appuient sur le débord de la noix.

159. Petit mât de hune.

160. Grand mât de perroquet. – Les mâts de perroquet que nous avons retenus sont des mâts dits à flèche, ils ne reçoivent donc pas de chouquet et sont garnis d'une pomme emboîtée sur le tenon.

161. Petit mât de perroquet.

Nota : Les dispositions des caisses de mât de hune, de mât de perroquet à la française sont indiquées sur les dessins repérés 153 et 154. (Dispositions adoptées sur le modèle du Musée).

162. Bâton de foc ou "bout dehors de foc".

163. Grande vergue et détail des ferrures de bout-dehors.

164. Bout-dehors de grande vergue. – Le grand diamètre de tous les bouts-dehors est placé au tiers côté intérieur de façon que les bouts-dehors puissent se dégager des deux tiers de la vergue qui les supporte lors de l'établissement des bonnettes.

165. Vergue de misaine.

166. Bout-dehors de misaine.
 167. Vergue de civadière.
 168. Vergue de grand hunier.
 169. Bout-dehors de grand hunier.
 170. Vergue de petit hunier.
 171. Bout-dehors de petit hunier.
 172. Vergue de grand perroquet.
 173. Vergue de petit perroquet.
 174. Vergue de grand cacatois.
 175. Vergue de petit cacatois.
 176. Gui ou bôme dont l'extrémité est façonnée en croissant pour recevoir le grand mât. Ce croissant s'appuie sur un renfort (265) fixé sur le grand mât par une bridure et soutenu par trois taquets.

Le croissant de bôme est fermé par un collier en cordage simple.

177. Bout-dehors de gui.
 178. Corne ou pic ; la corne ou pic a son extrémité façonnée en croissant de façon à recevoir le grand mât. Ce croissant se ferme par un collier garni de boules. La mâchoire du croissant est façonnée de façon à permettre de respecter l'angle (35° environ) du pic avec le mât d'artimon.

Le croissant est constitué de pièces rapportées qui sont solidarisées avec l'espar par des frettes en fer plat.

Capelages

Les capelages sont représentés vus de bâbord ; les poulies et cosses sont représentées schématiquement. Une flèche indique la position des poulies à tribord.

A. Capelage du grand mât.

Le capelage est constitué de chaque bord par un pendeur à caliorne et cinq haubans disposés en six œillets dans l'ordre suivant :

- pendeur tribord et premier hauban tribord reposent sur un coussin ;
- pendeur bâbord et premier hauban bâbord ;
- première paire de haubans tribord ;
- première paire de haubans bâbord ;
- deuxième paire de haubans tribord ;
- deuxième paire de haubans bâbord.

B. Capelage du mât de misaine.

Le capelage est constitué de chaque bord par un pendeur à candelette et cinq haubans disposés en six œillets dans l'ordre suivant :

- pendeur bâbord et premier hauban bâbord reposent sur un coussin ;
- pendeur tribord et premier hauban tribord ;
- première paire de haubans bâbord ;
- première paire de haubans tribord ;
- deuxième paire de haubans bâbord ;
- deuxième paire de haubans tribord.

C. Capelage du grand mât de hune.

Le capelage est constitué chaque bord par l'estrope de poulie d'itague, un pendeur à candelette, deux paires de haubans et une paire de galhaubans disposés en neuf œillets dans l'ordre suivant :

- estrope de poulie d'itague tribord reposant sur un coussin ;

- estrope de poulie d'itague bâbord ;
- pendeur à candelette tribord et bâbord ;
- première paire de haubans tribord ;
- première paire de haubans bâbord ;
- deuxième paire de haubans tribord ;
- deuxième paire de haubans bâbord ;
- première paire de galhaubans tribord ;
- première paire de galhaubans bâbord.

D. Capelage du petit mât de hune.

Le capelage est constitué de chaque bord par l'estrope de poulie d'itague, un pendeur à candelette, deux paires de haubans et une paire de galhaubans disposés en neuf œillets dans l'ordre suivant :

- estrope de poulie d'itague bâbord reposant sur un coussin ;
- estrope de poulie d'itague tribord ;
- pendeur à candelette bâbord et tribord ;
- première paire de haubans bâbord ;
- première paire de haubans tribord ;
- deuxième paire de haubans bâbord ;
- deuxième paire de haubans tribord ;
- première paire de galhaubans bâbord ;
- première paire de galhaubans tribord.

Les capelages des mâts de perroquet, très simples, n'ont pas été dessinés. Ils sont composés de deux haubans et de deux galhaubans de chaque bord disposés dans l'ordre suivant :

Grand mât de perroquet.

- paire de haubans tribord ;
- paire de haubans bâbord ;
- paire de galhaubans tribord ;
- paire de galhaubans bâbord ;
- poulie 286 du capelage.

Petit mât de perroquet.

- paire de haubans bâbord ;
- paire de haubans tribord ;
- paire de galhaubans bâbord ;
- paire de galhaubans tribord ;
- poulie 255 et cosse 290 du capelage.

Râtelier des liures (206).

Formé de chaque bord de trois poulies doubles ; les numéros de manœuvre bâbord sont indiqués à gauche du dessin ; celles de tribord à droite.

Cosses 228

Le dessin indique l'ordre dans lequel les manœuvres passent dans ces cosses.

Tableau des poulies.

Les principales poulies sont représentées à l'échelle de 1/48.

C'est la grosseur des cordages (\emptyset indiqué en mm) qui définit la taille de la poulie employée.

- a : poulies simples courtes ;
- b : poulies simples longues ;
- c : poulies doubles ;
- d : poulies triples ;
- e : poulies violons ;
- f : moques.

Porte-haubans.

La vue en plan indique nettement la façon dont est constituée les porte-haubans.

ÉLÉMENTS DE GARNITURE DES MATS

La représentation séparée des éléments de garniture des mâts permet de faire figurer tous les détails qui sont difficilement repérables sur les dessins d'ensemble. Les repères ci-dessous permettent de situer avec précision chacun des éléments de garniture de la planche.

179. Jumelle du bas grand mât ; il s'agit d'une jumelle courte ; cette disposition facilite la manœuvre du pic.

Nous reproduisons à nouveau ci-dessous le dessin en perspective extrait du vaisseau de 74 canons qui montre la disposition de la jumelle dont l'extrémité vient affleurer le haut des longis qui reposent sur les jottereaux et permet de comprendre les dispositions de la charpente sur laquelle repose la hune.

180. Jottereau du bas grand mât.

181. Chouquet du bas grand mât.

182. Barre de grande hune.

183. Grande hune.

Nous croyons utile de reproduire à nouveau le dessin en perspective extrait de l'ouvrage de Jean Boudriot, *le Vaisseau de 74 canons* qui permet de comprendre comment les bordages de hune sont croisés ; et également comment sont disposés la guérite, les taquets de renfort et la bande de fer destinée à recevoir l'estrope des caps de mouton de hune.

184. Hune vue de l'avant – qui montre les dispositions

des chandeliers de la lisse de grande hune. La caisse du mât de hune comporte les dispositions à la française ; la clé du mât de hune est en fer (celle des mâts de perroquet est en bois).

Nota : Le petit mâtereau (185) qui supporte le chouquet n'est pas figuré sur ce dessin ; il figure par contre sur la vue de côté (199).

186. Jumelle de misaine – Les jumelles du mât de misaine sont des jumelles longues. Les coupes à différents niveaux permettent d'apprécier la dimension régulière de l'épaisseur des jumelles.

187. Jottereau de misaine.

188. Chouquet de misaine.

189. Barre de petite hune.

190. Petite hune.

191. Vue de face de la petite hune – chandelier.

193. Chouquet du grand mât de hune.

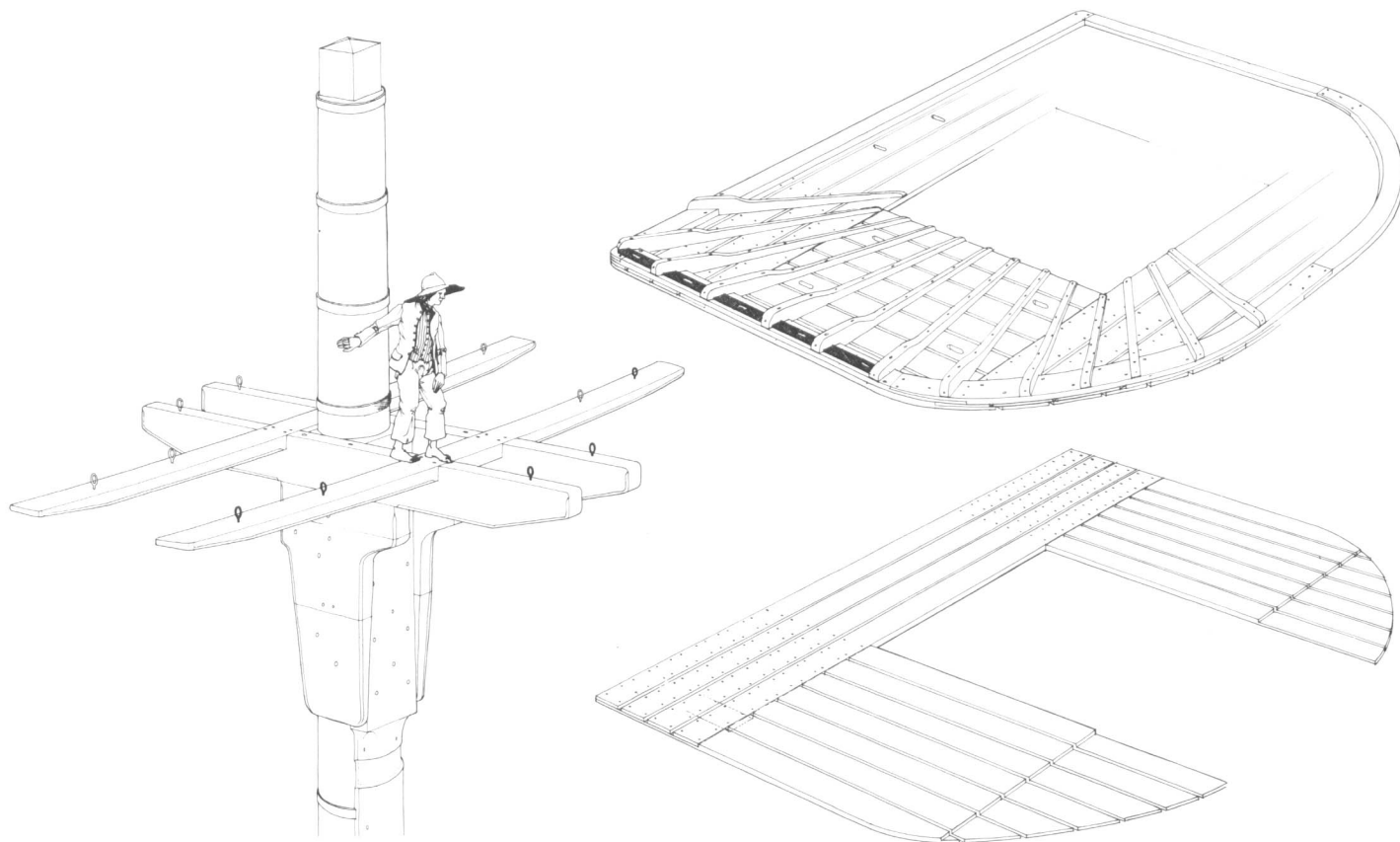
194. Barre de grand perroquet.

195. Chouquet du petit mât de hune.

196. Barre du petit perroquet.

197. Violon de beaupré.

198. Chouquet.



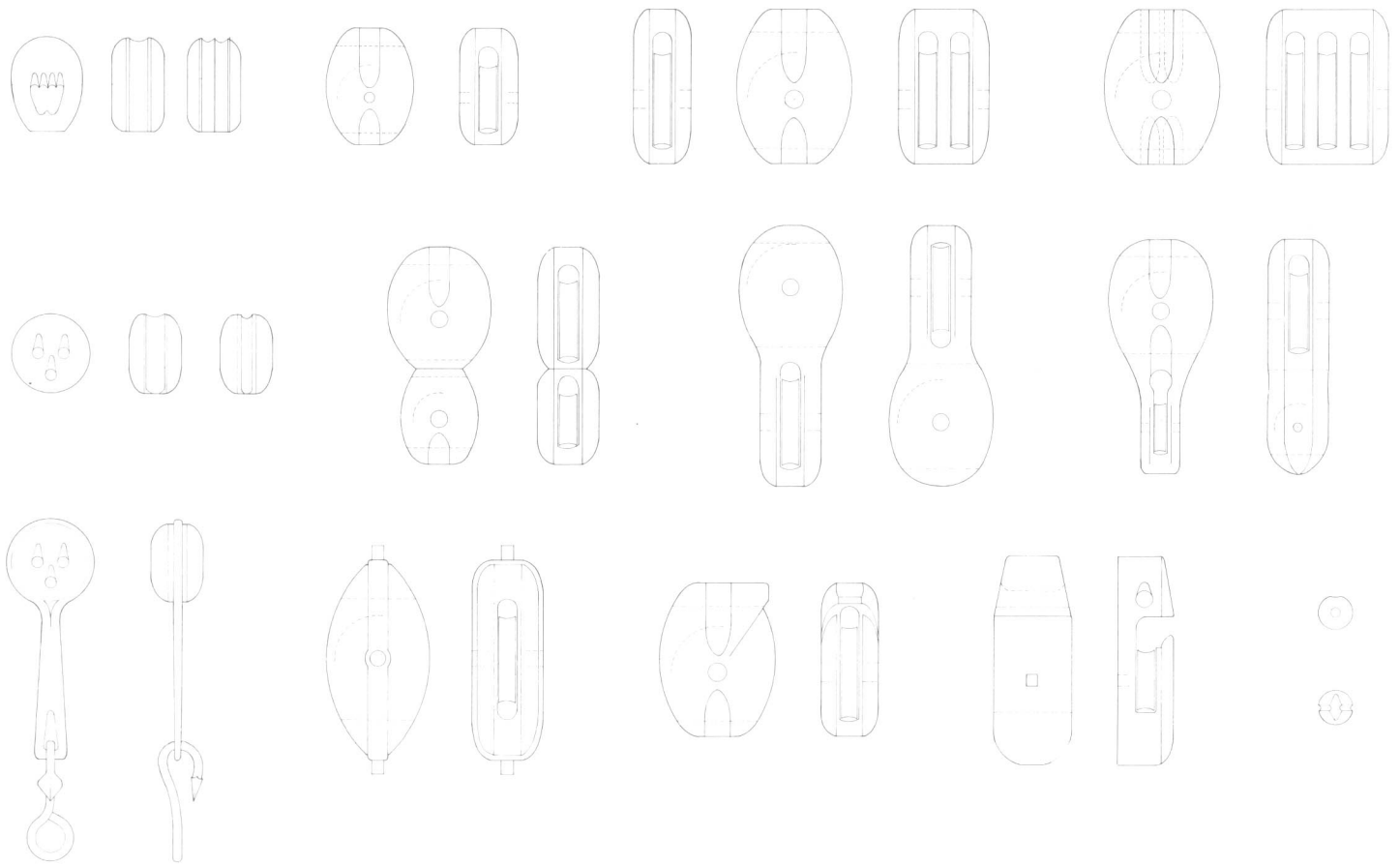


Planche XVI

VOILES LONGITUDINALES ET GRÉEMENT DORMANT

Par convention valable pour toutes les planches de gréement, les flèches qui terminent les manœuvres courantes ne sont pas destinées à marquer la direction réelle de ces manœuvres, mais servent à signaler que celles-ci se dirigent vers un point indiqué avec précision dans le texte sous le numéro indiqué à proximité de la flèche.

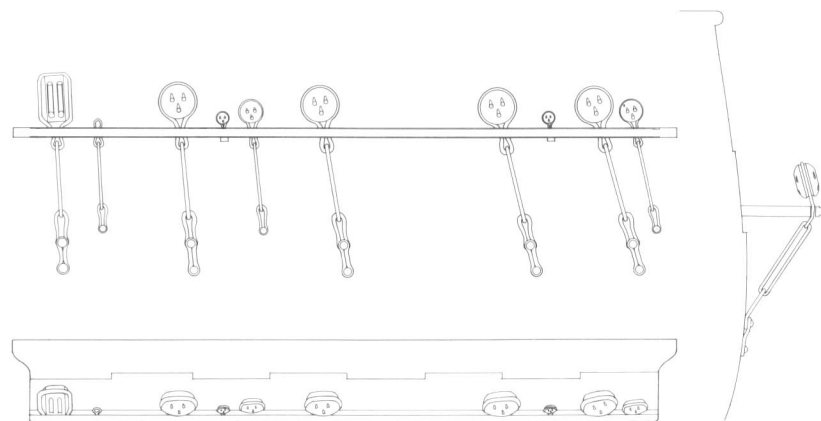
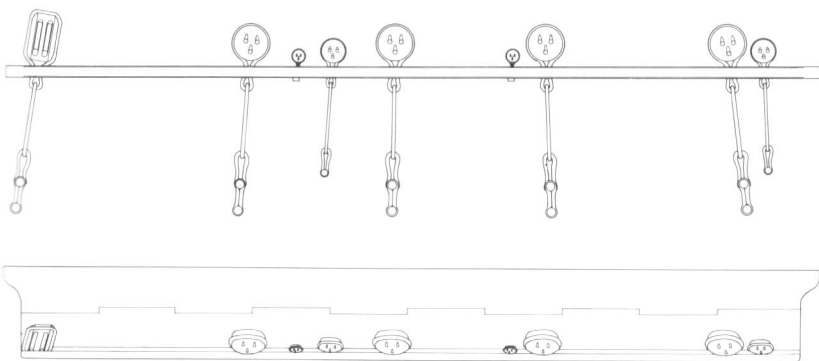
De même, et toujours par convention, les écoutes de foc et voiles d'étai ont été figurées de façon schématique; l'écoute non utilisée repasse, en effet, par dessus l'étai et la drague.

Certaines poulies ou cosses indiquées dans la nomenclature ne figurent pas sur cette planche en raison de l'encombrement de certaines parties du gréement. Vous les retrouverez sur le détail des capelages, planche XIV.

Sur cette planche, figure également la flamme tricolore (131) hissée au grand mât par la drisse (132).

Le pavillon de beaupré (134) tracé en pointillé (ce pavillon est installé en rade).

Le pavillon de poupe (137) figure également en pointillé.



INSTALLATION DES VOILES CARRÉES DU MAT DE MISAIN ET DU GRAND MAT

Les voiles sont vues sur leur face arrière ; les manœuvres en trait plein passent côté arrière de la voile, celles en pointillé passent du côté avant.

Les bouts-dehors de bonnette sont figurés partiellement en pointillé devant les vergues.

Pour la clarté du dessin, certains numéros de nomenclature ont été indiqués sur la partie tribord des voiles (notamment cargues et boulines).

Les basses voiles et les huniers sont confectionnés avec de la toile à voile à deux fils en lès de 0,57 m de largeur.

Les perroquets sont confectionnés en métis fort. Les catois en métis léger.

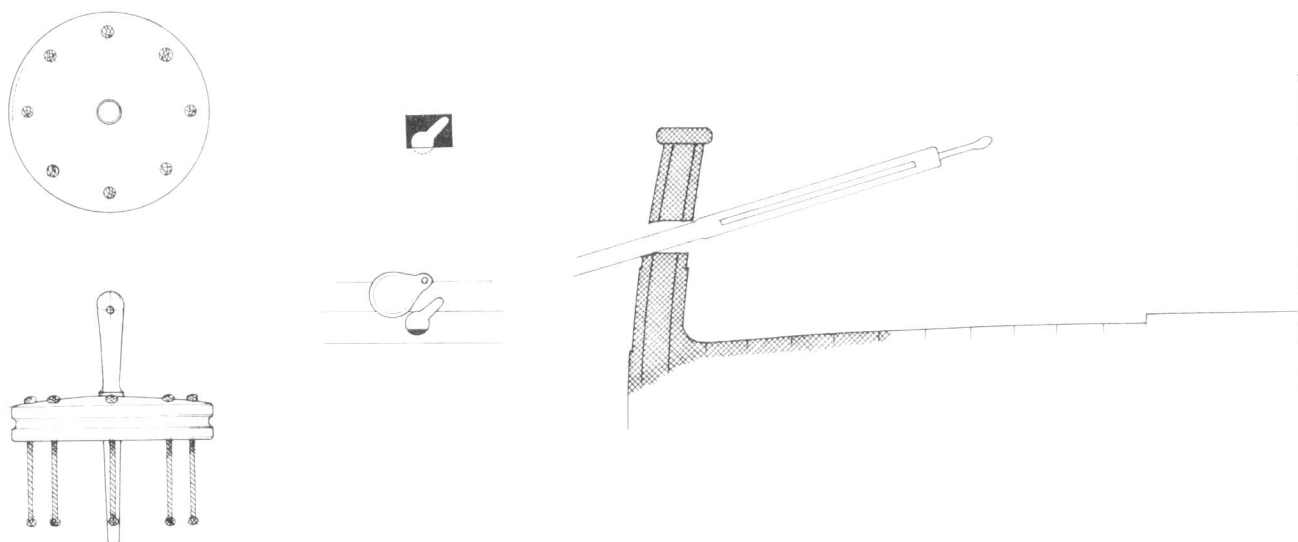
Mâture de rechange

La mâture de rechange se compose de deux mâts de hune et deux vergues de hunier, ces éléments de mâture sont complétés par quelques mâtereaux et espars, elle est disposée à la mer sur les potences.

Manœuvre des avirons

Les sabords d'aviron présentent une forme rectangulaire à l'intérieur du pavois, et sur la muraille, une forme en goutte d'eau recouverte d'un petit opercule. Cette forme permet le passage de la pelle.

Les avirons à la mer étaient placés sur la mâture de rechange.



1/24

Planche XIX

GARNITURE DES VERGUES

Cette planche a pour objet de faciliter le travail du modéliste en indiquant de manière schématique la garniture

des basses vergues, vergues de hunier et vergues de cibadière.

NOMENCLATURE

1. Etrave.
2. Guibre.
3. Apôtres.
4. Ecubiers.
5. Crochet courbe de capucine.
6. Bossoir.
7. Ouverture de la muraille pour beaupré.
8. Contre-étrave.
9. Quille.
10. Contrequille.
11. Aiguille ou courbe de jottereau inférieure.
12. Aiguille ou courbe de jottereau supérieure.
13. Courbe de bossoir.
14. Garniture ou mouchoir, placé sous la courbe de jottereau inférieure.
15. Garniture entre les courbes de jottereau.
16. Herpe inférieure.
17. Herpe supérieure.
18. Jambettes.
19. Coussin d'écubiers.
20. Coussin dégageant la herpe supérieure de la muraille.
21. Barrot de poulaine.
22. Gibelot.
23. Entremise de poulaine.
24. Pièce recevant les lattes de poulaine.
25. Courbe de liaison des barrots avec la herpe.
26. Découpe pour siège de poulaine.
27. Passage des liures de beaupré.
28. Plancher recevant le siège de poulaine.
29. Croissant d'étrave.
30. Râtelier d'étrave.
31. Bitton d'étambrai de beaupré.
32. Bitton de petit hunier.
33. Etambrai de misaine.
34. Courbes de grande bitte.
35. Montant de grande bitte.
36. Potence de la cloche.
37. Parc à boulets.
38. Sabord d'aviron.
39. Trou gainé de brague.
40. Râtelier de misaine.
41. Montant de drisses de misaine.
42. Petit panneau d'accès de l'avant.
43. Chaloupe.
44. Canot.
45. Grand panneau.
46. Potence de l'arrière.
47. Cuisine.
48. Echelle de bord.
49. Chandelier pour tireveille n° 145.
50. Râtelier de grand mât.
51. Etambrai de grand mât.
52. Pompe.
53. Bitton de poulies marionnettes.
54. Petit panneau d'accès de l'arrière.
55. Cabestan.
56. Linguets de cabestan.
57. Grande clairevoie.
58. Montants de drisses de grand mât.
59. Capot.
60. Petite clairevoie.
61. Habitacle.
62. Ecoutillon-soute.
63. Lieux d'aisance.
64. Caisson de mèche de gouvernail.
65. Barre de gouvernail.
66. Bloc de 6 réas dans la muraille au-dessus des bouteilles.
67. Trous gainés pour manœuvres de grand mât.
68. Bloc de 5 réas dans la muraille au niveau du grand mât.
69. Bloc de 1 réa dans la muraille au niveau du mât de misaine.
70. Trous gainés pour manœuvres de misaine.
71. Trou gainé de dalot.
72. Bordure inférieure du tableau.
73. Contour "fer à cheval" en vraie grandeur.
74. Sabord de retraite en vraie grandeur.
75. Bordage extérieur du tableau.
76. Arrivée du plat-bord contre le bordage extérieur.
77. Jaumière en vraie grandeur.
78. Encombrement de la mèche.
79. Lisse d'hourdi.
80. Bordage de la voûte.
81. Emplacement lieux d'aisance.
82. Emplacement bouteilles.
83. Cul de lampe des bouteilles.
84. Bouteilles.
85. Fausses fenêtres des bouteilles.
86. Pilastres entre les fenêtres des bouteilles.
87. Dessus ou jardin des bouteilles.
88. Potence de yole.
89. Etambot.
90. Faux étambot.
91. Lisse de plat-bord.
92. Cordon des appuis de sabord.
93. Ceinture.
94. Cordon inférieur.
95. Porte-hauban de grand mât.
96. Echelle hors le bord formée de 5 taquets.
97. Chandelier pour le filet de bastingage de beaupré.
98. Chandelier pour rangement des hamacs.
99. Porte-hauban de misaine.
100. Apotureaux de beaupré servant pour les manœuvres des ancras.
101. Détail de gouvernail.
102. Pièce de 8.
103. Pièce de 8 montée.
104. Détail affût pièce de 8.
105. Caronade de 24.

106. Caronade de 24 montée.
 107. Détail affût de caronade.
 108. Yole.
 109. Ancre à jet.
 110. Ancre à jet.
 111. Ancre de veille.
 112. Ancre de bossoir ("ancre d'affourche" à bâbord et "grande ancre" à tribord).
 113. Aviron.
 114. Taquet de brague de caronade.
 115. Boucle pour l'aiguilletage de la bosse de bout (D = 43 mm).
 116. Galoche placée sur le côté du bossoir pour le retour de la bosse de bout.
 117. Mortaise dans le bossoir pour bosse de bout.
Nota : la bosse de bout est, soit aiguilletée sur la boucle 115, soit immobilisée par un nœud en cul de porc dans la mortaise 117.
 118. 2 réas à l'extrémité des bossoirs pour le passage du garant de capon (D = 24 mm).
 119. Boucle chevillée sur le côté intérieur du bossoir pour le dormant du garant de capon.
 120. Etalingure de câble (D = 95 mm) sur l'organeau de l'ancre de bossoir (tournevire D = 48 mm).
 121. Etalingure de grelin (D = 48 mm) sur l'organeau de l'ancre à jet.
 122. Traversière (identique pour toutes les ancres) de la grande ancre (D = 33 mm).
 123. Etalingure d'orin de boué (D = 48 mm pour les grandes ancres et D = 32 mm pour les petites ancres).
 124. Bouée de grande ancre placée dans les haubans.
 125. Main de fer placée dans le porte-hauban de misaine pour le serre-bosse (D = 41 mm) des ancres à jet à bâbord (ou de l'ancre de veille à tribord).
 126. Grosse boucle entre 1^{er} et 2^e sabord pour le serre-bosse de l'ancre de bossoir (D = 41 mm).
 127. Boucle chevillée sur l'étambot (1 de chaque bord) pour l'amarrage de la brague de gouvernail.
 128. Trou dans la mèche de gouvernail pour le passage de la brague.
 129. Boucle du gouvernail pour la sauvegarde (D = 36 mm).
 130. Boucle fixée sur le côté de la mèche de gouvernail (1 de chaque bord) pour la manœuvre de secours du gouvernail qui longe ensuite le contour des bouteilles maintenue par des crampes de fer n° 614.
131. Flamme tricolore hissée au grand mât (drisse n° 132).
 132. Drisse et halebas de flamme – la drisse passe dans un rouet de la pomme de mât, le halebas descend directement sur le pont.
 133. Girouette terminée en pointe servant de paratonnerre.
 134. Pavillon de beaupré (installé en rade). Il se hisse par la drisse n° 135.
 135. Drisse double de pavillon de beaupré. Elle passe dans la poulie n° 136 et forme 2 branches pour un retour. Le double s'amarré sur le collier de l'étai de misaine n° 237.
 136. Poulie simple frappée sur l'étai de petit mât de hune pour la drisse de pavillon de beaupré.
 137. Pavillon de poupe hissé au bout du pic par la drisse n° 138.
 138. Drisse double de pavillon de poupe – l'une des branches passe dans la poulie 334, cette drisse s'amarré sur la main de bois n° 317.
 139. Non attribué.
 140. "Araignée" de hune surfilée sur la guérite – disposition identique pour les 2 hunes.
 141. Bois de l'araignée aiguilleté par cosse sur le faux étai de grand mât n° 268.
 142. Bouée de sauvetage.
 143. Halebord de la bouée – fait dormant sur la bouée, passe dans une cosse aiguilletée sur l'estrope de la poulie n° 318 du gui et s'amarré au taquet n° 315.
 144. Drisse de la bouée – fait dormant à l'extrémité supérieure de la bouée, passe dans la poulie n° 319 et s'amarré sur le taquet n° 315 du gui.
 145. Tire-veille de l'échelle hors le bord fixé au chandelier n° 49.
 146. Non attribué.
 147. Boucles sur le pont pour les risses des embarcations.
 148. Boucles sur le pont pour les palans de retraites.
 149. Boucles sur le pont pour frapper les bosses de câbles.
 150. 2 réas de potence de yole pour la manœuvre de l'embarcation.
 151. Manœuvre de la barre passant successivement dans les rouets de la barre n° 549 et de la poulie n° 545 de la muraille.
 152. Non attribué.
 153. Détail profil et face de la caisse petit mât de hune "à la française".
 154. Détail de la caisse mât de perroquet "à la française".

MATURE

155. Grand mât – pour les 2 mâts, les traits en pointillé repèrent le dessus du bordage de pont, les traits pleins repèrent le ton.
 156. Mât de misaine.
 157. Mât de beaupré – le trait plein indique l'étrave.
 158. Grand mât de hune (caisse "à l'anglaise").
 159. Petit mât de hune (caisse "à l'anglaise").
 160. Grand mât de perroquet (caisse "à l'anglaise").
 161. Petit mât de perroquet (caisse "à l'anglaise").
 162. Bâton de foc.
 163. Grande vergue.
 164. Bout-dehors de grande vergue.
 165. Vergue de misaine.
 166. Bout-dehors de misaine.
 167. Vergue de civadière.
 168. Vergue de grand hunier.
 169. Bout-dehors de grand hunier.
 170. Vergue de petit hunier.
 171. Bout-dehors de petit hunier.
 172. Vergue de grand perroquet.
 173. Vergue de petit perroquet.
174. Vergue de grand cacatois.
 175. Vergue de petit cacatois.
 176. Gui ou bôme.
 177. Bout-dehors de gui.
 178. Corne ou pic.
 179. Jumelle bas grand mât.
 180. Jottereau bas grand mât.
 181. Chouquet bas grand mât.
 182. Barres de grande hune.
 183. Grande hune.
 184. Chandeliers et lisse de grande hune.
 185. Petit mâtereau de grande hune reposant sur le traversin avant.
 186. Jumelle de misaine.
 187. Jottereau de misaine.
 188. Chuquet de misaine.
 189. Barres de petite hune.
 190. Petite hune.
 191. Chandeliers et lisse de petite hune.
 192. Petit mâtereau de petite hune.
 193. Chuquet de grand mât de hune.

- 194. Barres de grand perroquet.
- 195. Chuquet de petit mât de hune.
- 196. Barres de petit perroquet.
- 197. Violon de beaupré.

- 198. Chuquet de beaupré.
- 199. Coupe au niveau de l'élongis de grande hune indiquant la disposition du mâtèreau 185.
- 200. Jumelle de beaupré.

GRÈEMENT DORMANT

A. Beaupré

- 201. Haubans du minot (2 de chaque bord) (D = 15 mm). Le premier s'amarré en se crochant sur le piton n° 597 de la muraille extérieure. Le second passe de tribord à bâbord dans la mortaise n° 596. Ils se rident par les caps de moutons n° 202.
- 202. Caps de moutons estropés à l'extrémité des minots pour le ridage des haubans n° 201.
- 203. Non utilisé.
- 204. Moques pour le ridage des étais et faux étais du grand mât n° 267 et n° 268.
- 205. Liure de beaupré formée de 8 tours (D = 32 mm), passe dans la mortaise n° 595 du taillemer.
- 206. Râtelier des liures formé de 3 poulies doubles (1 de chaque bord) et servant au passage de bas en haut des manœuvres n° 290 et n° 294 à bâbord et n° 295 à tribord, n° 220 et 348 de chaque bord et n° 461 et n° 472 de chaque bord.
- 207. Hauban de beaupré (1 de chaque bord) (D = 43 mm) fait dormant sur le piton n° 598 de la muraille extérieure et se ride par les caps de mouton n° 208.
- 208. Caps de mouton estropés entre les 2 sous-barbes n° 209 pour le ridage des haubans de beaupré.
- 209. 2 sous-barbes doubles de beaupré (D = 55 mm) passant dans les mortaises n° 593 et n° 594 de la guibre et se ridant par les moques n° 210.
- 210. Moques estropées sous le beaupré entre les colliers n° 211 et n° 212 de misaine pour le ridage des sous-barbes de beaupré.
- 211. Collier et moque pour le ridage de l'étau de misaine n° 237. L'estrope de la moque inférieure forme le collier.
- 212. Collier et moque pour le ridage du faux étau de misaine n° 238. L'estrope de la moque forme le collier. Une cosse est aiguilletée de chaque bord pour les sous-barbes de foc n° 220.
- 213. Clans du violon de beaupré pour le passage à bâbord du faux étau de petit mât de hune n° 249 et à tribord de l'étau du petit mât de hune n° 250.
- 214. Poulie simple estropée à bâbord au niveau du violon sur le beaupré pour le passage du halebas de petit foc n° 290.
- 215. Clans de la martingale pour le passage des sous-barbes de foc n° 220.
- 216. Garde-corps de beaupré (D = 22 mm) aiguilleté sur le crochet supérieur du chuquet de beaupré, passe dans le chandelier aiguilleté sur l'étau de misaine n° 237 puis dans le piton 509 du croissant d'étrave n° 29 et s'amarré au cabillot n° 553 du râtelier n° 30 (à tribord, cabillot 554).
- 217. Rocambeau en fer mobile sur le bâton de foc, dirigé par la draille de grand foc n° 294 et par le halebas de grand foc n° 295 qui passe dans une poulie simple fixée sur le rocambeau.
- 218. Marchepied de bâton de foc (1 de chaque bord) (D = 20 mm) capelé à l'extrémité du bâton de foc et s'amarré sur un piton du chuquet de beaupré.
- 219. Hauban de foc bâbord (D = 24 mm) – capelé à l'extrémité du bâton de foc, il estrope une poulie simple dans laquelle passe un cordage amarré au taquet de la vergue de civadière qui, après passage dans la cosse n° 350, s'amarré au cabillot n° 550 du râtelier 30 (tribord symétrique – cabillot n° 557).
- 220. Deux sous-barbes de foc (D = 24 mm) capelées à l'extrémité du bâton de foc passant dans un des clans n° 215 de la martingale, dans une cosse n° 212 du collier du faux

- étau de misaine, dans un rouet du râtelier de beaupré n° 206, dans une mortaise n° 510 du croissant d'étrave et s'amarré sur le cabillot n° 551 (cabillot n° 556 à tribord).
- 221. Poulie triple estropée à l'extrémité du bâton de foc pour le passage de l'étau de petit perroquet n° 258 et des boulines de petit perroquet n° 477.
- 222. Clan à l'extrémité du bâton de foc pour la draille de grand foc n° 294.
- 223. Cosse fixée à l'extrémité du bâton de foc à bâbord, pour le retour de l'étau de petit cacatois n° 260.
- 224. Non utilisé.

B. Misaine

- 225. Caps de mouton pour le ridage des bas haubans de misaine n° 226. Le premier hauban se ride par des poulies doubles.
- 226. Bas haubans de misaine (5 de chaque bord) (D = 61 mm). Une branche de la première paire sert de pendeur à candelette.
- 227. Pendeur à candelette de misaine (D = 61 mm) se ridant sur le piton n° 599 du porte-hauban à l'aide de 2 poulies violons (1 de chaque bord).
- 228. Cosses (4 de chaque bord) estropées sur un cordage reliant les premiers haubans de misaine de chaque bord et servant au passage des manœuvres n° 457, n° 459 et n° 305 à babord et n° 457, n° 459 et n° 299 à tribord.
- 229. Poulies conduits fixées sur les bas haubans de misaine n° 226 (celle du 2^e bas hauban est double).
- 230. Pommes conduits : la première, simple, sur le premier bas hauban de misaine au niveau du trélingage pour la balancine de misaine n° 356 (1 de chaque bord) ; la seconde, double, sur le dernier bas hauban pour les bras n° 436 et boulines n° 506 du grand perroquet (1 de chaque bord).
- 231. Planche conduit fixée entre le quatrième et le cinquième hauban de misaine pour le retour des bras de la grande vergue n° 402, de la vergue de grand hunier n° 421 et de la vergue de civadière n° 346 (1 de chaque bord).
- 232. Bridure du taquet fixé sur le bas mât de misaine à tribord pour le passage des étau et faux étau de grand mât n° 267 et n° 268.
- 233. Poulies doubles (1 de chaque bord) à l'arrière du mât de misaine pour les palans d'étau n° 269. Ces poulies sont crochées sur des cosses estropées au mât de misaine.
- 234. Poulie double fixée à un piton à l'arrière du mât de misaine pour le retour du faux étau de grand mât de hune n° 277 et du halebas de voile d'étau de grand hunier n° 299.
- 235. Gambes de revers des haubans de petit mât de hune (4 de chaque bord) (D = 30 mm).
- 236. Moque frappée sur le capelage arrière de misaine pour le retour de l'étau de grand mât de hune n° 278.
- 237. Collet et étau de misaine (D = 86 mm) capelé au-dessus des haubans n° 226 ; sa pomme est à bâbord, il se ride avec les moques n° 211. La moque inférieure estropée sur le beaupré embrasse le bâton de foc.
- 238. Collet et faux étau de misaine (D = 52 mm), capelé au-dessus de l'étau. Sa pomme est à tribord, il se ride avec les moques n° 212. La moque inférieure estropée sur le beaupré embrasse le bâton de foc. L'étau et faux étau de misaine sont tenus parallèles par un serpenté et 3 quaranteniers.
- 239. Pitons du chuquet de misaine ; l'un sur le côté recevant la poulie n° 357 et l'autre sur la face supérieure du chuquet recevant une poulie double n° 423.

240. Caps de mouton pour le ridage des haubans de petit mât de hune n° 241.
241. Haubans de petit mât de hune (4 de chaque bord) (D = 39 mm). Ils se rident par les caps de mouton n° 240. Une branche de la première paire sert de pendeur à candelette.
242. Pendeur à candelette (D = 39 mm) s'amarrant en palan avec une poulie simple sur un piton de la hune de misaine n° 244.
243. Galhaubans de petit mât de hune (2 de chaque bord) (D = 43 mm). Ils se rident sur le porte-hauban de misaine.
244. Piton de la hune de misaine pour le ridage du pendeur n° 242.
245. Cosses aiguilletées sur la hune de misaine ; l'une entre le premier et le deuxième hauban de hune, l'autre entre le troisième et le quatrième hauban de hune.
246. Rocambeau à boule, mobile sur le petit mât de hune. Il est dirigé par la draille n° 304 et par le halebas n° 305 de la fausse voile d'étai.
247. Rocambeau à boule mobile sur le petit mât de hune. Il est dirigé par l'amure supérieure de voile d'étai de perroquet n° 311.
248. Cosse estropée au capelage du petit mât de hune pour le retour de l'amure supérieure de voile d'étai de perroquet n° 311.
249. Faux étai de petit mât de hune (D = 43 mm) servant de draille au petit foc, la pomme est à bâbord. Il est capelé au ton du petit mât de hune, passe dans le clan bâbord n° 213 du violon de beaupré et se ride en estropant une poulie violon qui fait palan avec une poulie simple dont l'estrope est arrêtée côté intérieur de la muraille dans la mortaise 508 à bâbord, par un nœud cul de porc.
250. Etai du petit mât de hune (D = 48 mm), la pomme est à tribord. Il est capelé au-dessus du faux étai n° 249, passe dans le clan tribord n° 213 du violon de beaupré et se ride en estropant une poulie violon qui fait palan avec une poulie simple dont l'estrope est arrêtée côté intérieur de la muraille dans la mortaise 508 à tribord, par un nœud en cul de porc.
251. Poulie simple estropée sur le capelage du petit mât de hune à l'arrière, pour le retour de l'étai de grand perroquet n° 285.
252. Poulie simple bâbord fixée sur le collet de capelage de draille de grand foc n° 294 pour le passage de la drisse de petit foc n° 291.
253. Cosses (1 de chaque bord) estropées au-dessus du capelage des haubans de petit mât de hune pour le ridage de l'étai de grand perroquet n° 285 à bâbord et pour le ridage de l'étai du grand cacatois n° 288 à tribord.
254. Galoche tribord à rouet simple fixée sur le ton du petit mât de hune pour la drisse de grand foc n° 296.
255. Poulie estropée à l'arrière du capelage du mât de petit perroquet pour le retour de l'étai de grand cacatois n° 288.
256. Haubans de petit perroquet (2 de chaque bord) (D = 28 mm). Ils passent dans les mortaises des traversins de barres de perroquet et s'amarrant sur le trélingage du mât de hune.
257. Galhaubans de petit perroquet (2 de chaque bord) (D = 26 mm) se rident sur le porte-hauban de misaine par des caps de mouton.
258. Etai de petit perroquet (D = 28 mm), capelé sur les galhaubans à la noix du petit perroquet, passe dans le rouet central de la poulie triple n° 221, longe le bâton de foc et le beaupré et s'amarre sur le collier de l'étai de misaine n° 211.
259. Galhaubans de petit cacatois (1 de chaque bord) (D = 22 mm) capelés sous la pomme du mât de perroquet, se rident par une poulie sur le piton n° 600 du porte-hauban de misaine.
260. Etai de petit cacatois (D = 22 mm) capelé sur les galhaubans, passe dans la cosse n° 223 à l'extrémité du bâton de foc, longe le mât de beaupré et s'amarre sur le collier de l'étai de misaine n° 211.

C. Grand mât

261. Caps de mouton pour le ridage des bas haubans de grand mât n° 263 du grand porte-hauban.
262. Pendeur à caliorne du grand mât (D = 61 mm) se rident sur le piton n° 611 du grand porte-hauban (1 de chaque bord).
263. Bas haubans de grand mât (D = 61 mm), 5 de chaque bord. Le premier se ride par 2 poulies doubles et les autres par les caps de mouton n° 261.
264. Poulies conduits des bas haubans de grand mât.
265. Renfort fixé sur le grand mât par une bridure et supportant le croissant de gui. Ce renfort est lui-même soutenu par 3 taquets.
266. Pomme conduit du 1^{er} bas hauban au niveau du trélingage pour le passage de la balancine de grande vergue n° 405 (1 de chaque bord).
267. Etai du grand mât (D = 86 mm) capelé au-dessus des haubans n° 263, sa pomme est à tribord. Il passe dans le taquet cannelé tribord n° 232 de misaine et se ride par les moques n° 204. La moque inférieure est estropée sur le beaupré et le collier embrasse la courbe de capucine.
268. Faux étai de grand mât (D = 52 mm) capelé au-dessus de l'étai. Sa pomme est à bâbord, il suit l'étai en passant dans le taquet n° 232 et se ride par les moques n° 204. Son collier embrasse la courbe de capucine. Le faux étai est tenu parallèle à l'étai par 5 quaranteniers et 1 serpentéau.
269. Palans d'étai (2) longeant l'étai n° 267. Ils se rident par les poulies doubles n° 233 sur le mât de misaine.
270. Poulie double estropée sous la grande hune pour le retour de la drisse de corne n° 330.
271. Gambes de revers des haubans de grand mât de hune (4 de chaque bord) (D = 30 mm).
272. Caps de mouton pour le ridage des haubans du grand mât de hune n° 275.
273. Piton (1 de chaque bord) fixé sur le côté du grand chuquet où se crochète une poulie simple pour le retour de la balancine de vergue de grande voile n° 405.
274. Piton fixé sur la face arrière du chuquet de grand mât où est fixée une poulie double pour le ridage de la drisse de pic n° 331.
275. Haubans de grand mât de hune (D = 39 mm), 4 de chaque bord. Ils se rident par les caps de mouton n° 272 de la hune.
276. Galhaubans de grand mât de hune (D = 43 mm), 2 de chaque bord se rident par des caps de mouton sur le grand porte-hauban.
277. Faux étai de grand mât de hune (D = 43 mm). Il sert de draille à la voile d'étai de grand hunier. Sa pomme est à tribord. Il est capelé au-dessus des haubans de hune, passe dans un rouet de poulie n° 234 et se ride à palan poulie violon – poulie simple au pied du mât de misaine sur le piton bâbord n° 563. Le garant s'amarre au taquet à corne n° 564.
278. Etai de grand mât de hune (D = 48 mm) capelé au-dessus du faux étai ; sa pomme est à bâbord. Il passe dans la moque n° 236 du capelage de misaine et se ride à palan poulie violon – poulie simple au pied du mât de misaine sur le piton tribord n° 565. Le garant s'amarre au taquet à corne n° 566.
279. Poulie bâbord fixée sur le collet du faux étai de hune n° 277 pour le passage de la drisse de grande voile d'étai de hunier n° 300.
280. Poulie simple fixée à l'arrière du capelage de grand mât de hune pour le passage de la drisse de flèche en cul n° 339.
281. Pendeur à candelette s'amarrant sur un piton de la hune entre le 2^e et le 3^e hauban.
282. Galoche tribord du grand mât de hune à 2 rouets, fixée sur le ton pour le passage de la draille n° 304 et de la drisse n° 306 de fausse voile d'étai.

283. Haubans de grand perroquet (D = 22 mm) : 2 de chaque bord, capelés sur la noix du mât ; ils s'amarrent sur le trélingage du grand mât de hune.
284. Galhaubans de grand perroquet (D = 28 mm) : 2 de chaque bord, se ridant par des caps de mouton sur le grand porte-hauban.
285. Etau de grand perroquet (D = 28 mm) capelé au-dessus des galhaubans, il passe dans la poulie n° 251 du capelage de petit mât de hune et se ride par cosse au ton du mât de hune sur la cosse n° 253 bâbord.
286. Poulie bâbord du capelage de grand perroquet pour le passage de la drisse de voile d'étau de perroquet n° 310.
287. Galhaubans de grand cacatois (1 de chaque bord) (D = 22 mm) capelés sous la pomme du grand perroquet et se ridant sur le piton n° 508 du porte-hauban.
288. Etau de grand cacatois (D = 22 mm) capelé sous la pomme du mât, passe dans la poulie n° 255 du capelage du petit mât de hune et se ride par la cosse 253 à tribord.
289. Non utilisé.

MANŒUVRES DES FOCS D'ÉTAI ET DES VOILES D'ÉTAI

A. LES FOCS D'ÉTAI

Petit foc

Sa draille est le faux étau du petit mât de hune n° 249.

290. Halebas de petit foc (D = 11 mm) fait dormant au point de drisse, passe dans la poulie bâbord du beaupré n° 214, dans la poulie inférieure du râtelier bâbord 206, dans une mortaise 510 et vient s'amarre sur le cabillot 552 du râtelier d'étrave n° 30.
291. Drisse de petit foc (D = 19 mm) fait dormant sur le capelage du petit mât de hune à tribord, passe dans une poulie simple crochetée au point de drisse, dans la poulie bâbord n° 252 et s'amarre au cabillot n° 522 du râtelier bâbord de misaine n° 40.
292. Amure (D = 19 mm) du petit foc amarrée sur l'estrope de la poulie n° 214 du beaupré.
293. Ecoute simple bâbord de petit foc (D = 22 mm) fixée au point d'écoute ; elle s'amarre au taquet à corne n° 512 (tribord symétrique).

Grand foc

294. Draille de grand foc (D = 30 mm) capelée au ton du petit mât de hune, passe dans l'anneau du rocambeau de beaupré n° 217, dans le clan n° 222 du bâton de foc, dans un rouet de la poulie inférieure du râtelier bâbord de beaupré n° 206, dans une mortaise 510 et vient s'amarre au cabillot 552 du râtelier d'étrave n° 30.
295. Halebas de grand foc (D = 11 mm) fait dormant au point de drisse, passe dans une poulie simple fixée sur l'anneau du rocambeau de beaupré n° 217, dans un rouet de la poulie inférieure du râtelier tribord de beaupré n° 206, dans une mortaise 510 et vient s'amarre sur le cabillot tribord n° 555 du râtelier d'étrave n° 30.
296. Drisse de grand foc (D = 19 mm) fait dormant sur le collet de capelage de la draille de grand foc n° 294 à bâbord, passe dans une poulie crochetée au point de drisse, dans la galoche tribord du petit mât de hune n° 254 pour s'amarre au cabillot n° 522 du râtelier tribord de misaine.
297. Amure du grand foc (D = 19 mm) amarrée sur un anneau du rocambeau du beaupré n° 217.
298. Ecoute de grand foc bâbord (D = 24 mm) à pendeur (D = 28 mm) fixé au point d'écoute, estrope une poulie simple dans laquelle passe l'écoute. Cette écoute fait dormant sur un apotureau de l'avant du bâtiment et s'amarre sur le taquet à corne n° 513 (tribord symétrique).

B. VOILES D'ÉTAI DE GRAND MÂT

Voile d'étau de grand hunier

Sa draille est le faux étau du grand mât de hune n° 277.

299. Halebas de voile d'étau de grand hunier (D = 11 mm) fait dormant au point de drisse, longe la ralingue, passe dans un rouet de la poulie double n° 234 de misaine, dans une des cosses tribord n° 228 et s'amarre au taquet tribord n° 572.

300. Drisse de voile d'étau de grand hunier (D = 17 mm) fait dormant à tribord sur le capelage du grand mât de hune, passe dans la poulie frappée au point de drisse, dans la poulie bâbord n° 279 et s'amarre à bâbord sur le cabillot n° 533 du râtelier du grand mât.
301. Amure inférieure de voile d'étau de grand hunier (D = 17 mm) fixée sur le mât de misaine.
302. Amure supérieure de voile d'étau de grand hunier (D = 17 mm) fixée sur l'estrope de la poulie double n° 234.
303. Ecoute simple bâbord de voile d'étau de grand hunier (D = 17 mm) fixée au point de drisse, passe dans un rouet n° 606 de la muraille et s'amarre sur le taquet à corne n° 529 (tribord symétrique).

Fausse voile d'étau

304. Draille de fausse voile d'étau (D = 20 mm) fait dormant sur le 1^{er} rocambeau du petit mât de hune n° 246, passe dans un rouet de la galoche tribord n° 282 du grand mât de hune pour s'amarre sur le cabillot tribord n° 533 du râtelier de grand mât n° 50.
305. Halebas de fausse voile d'étau (D = 11 mm) fait dormant au point de drisse, longe la ralingue, passe dans un anneau du rocambeau n° 246, dans une des cosses n° 228 et s'amarre au taquet à corne babord n° 569.
306. Drisse de fausse voile d'étau (D = 17 mm) fait dormant à bâbord sur le capelage du grand mât de hune, passe dans une poulie crochée au point de drisse, dans le 2^e rouet de la galoche tribord n° 282 pour s'amarre au cabillot tribord n° 534 du râtelier de grand mât après passage dans la poulie conduit n° 264 du 3^e bas hauban tribord de grand mât.
307. Amure supérieure de fausse voile d'étau (D = 17 mm) fixée sur le rocambeau n° 246 du petit mât de hune.
308. Amure inférieure de fausse voile d'étau (D = 17 mm) fixée au point d'amure, s'amarre dans la hune de misaine.
309. Ecoute simple bâbord de fausse voile d'étau (D = 17 mm) fixée au point d'écoute passe dans un rouet n° 607 de la muraille et s'amarre sur le taquet à corne n° 529 de la muraille (tribord symétrique).

Voile d'étau de perroquet (sans draille ni halebas)

310. Drisse de voile d'étau de perroquet (D = 15 mm) fixée au point de drisse, passe dans la poulie bâbord n° 286 du capelage du grand perroquet (noix) pour s'amarre au cabillot babord n° 535 du râtelier de grand mât.
311. Amure supérieure de voile d'étau de perroquet (D = 15 mm), fait dormant au point d'amure supérieur, passe dans un anneau du rocambeau de petit mât de hune n° 247 puis remonte vers la cosse n° 248 et s'amarre dans la hune de misaine.
312. Amure inférieure de voile d'étau de perroquet (D = 15 mm) s'amarre dans la hune de misaine.
313. Ecoute simple bâbord de voile d'étau de perroquet (D = 15 mm) fixée au point d'écoute, passe dans un rouet n° 608 de la muraille et s'amarre sur le taquet à corne n° 529 de la muraille (tribord symétrique).
314. Non utilisé.

346. Bras bâbord de la vergue de civadière (D = 11 mm) fait dormant au taquet de la vergue, passe dans les poulies n° 347, longe le dernier hauban, passe dans la planche conduit n° 231 et s'amarre sur le cabillot n° 524 du râtelier de misaine (tribord symétrique).
347. Poulies simples (2 de chaque bord) fixées l'une sous le traversin de l'avant vers l'extérieur, l'autre sous celui de l'arrière de la hune de misaine, pour le passage des bras de civadière n° 346.
348. Balancine bâbord de vergue de civadière (D = 11 mm) fait dormant au taquet de la vergue, passe dans la poulie n° 349 dans un rouet de la poulie médiane au râtelier de beaupré n° 206, dans une mortaise 510 et s'amarre sur le cabillot n° 551 du râtelier d'étrave (tribord symétrique cabillot 556).
349. Poulie simple (1 de chaque bord) estropée à l'extrémité du beaupré pour le passage de la balancine de civadière n° 348.
350. Cosse (1 de chaque bord) estropée au 1/6 de la vergue totale de civadière pour le passage des haubans de foc n° 219.

MÂT DE MISAINÉ

Vergue de misaine

- La drisse de la vergue n'apparaît pas sur le modèle ; en mer les grosses poulies de drisses sont dépassées, la vergue est soutenue par la suspente.
351. Estrope de suspente de misaine (D = 48 mm). La suspente embrasse le ton de misaine et la caisse du petit mât de hune, passe dans une mortaise de la hune à l'avant et s'amarre par aiguilletage de 2 cosses sur la vergue de misaine.
352. Marchepied de la vergue de misaine (D = 26 mm).
353. Bras bâbord de vergue de misaine (D = 17 mm) fait dormant sous la pomme du faux étai de grand mât n° 268, passe dans les poulies n° 354 et n° 355, prend un retour dans le rouet n° 581 du bitton de poulies marionnettes de grand mât pour s'amarre à ce montant (tribord symétrique rouet n° 592).
354. Poulie simple (1 de chaque bord) capelée par pendeur sur le taquet de la vergue de misaine.
355. Poulie double fixée sur un piton des jottereaux de grand mât (1 de chaque bord) pour le passage du bras de misaine n° 353 et du bras de petit hunier n° 374.
356. Balancine bâbord de vergue de misaine (D = 17 mm) fait dormant au taquet de la vergue, passe dans la poulie n° 357, dans la pomme conduit n° 230 1^{er} bas hauban au niveau du trélingage et se génope sur ce même hauban au-dessus de la poulie conduit n° 229 (tribord symétrique).
357. Poulie simple (1 de chaque bord) crochetée sur un des pitons n° 239.
358. Drosse de vergue de misaine (D = 34 mm) placée côté avant du mât et se ridant de chaque bord par les palans de drosse n° 359.
359. Palan de drosse (D = 11 mm) bâbord dont la poulie inférieure double est crochée au pied du mât de misaine sur la boucle n° 562. Le garant s'amarre sur le taquet à corne de misaine n° 568 (tribord symétrique boucle n° 567 et même taquet).
360. Poulie simple (1 de chaque bord) à l'extrémité de la vergue de misaine pour le passage de la 2^e cargue point de misaine n° 455.
361. Réa dans le cube du taquet de vergue pour le retour de l'écoute de petit hunier n° 464 (1 de chaque bord).
362. Poulie simple (1 de chaque bord) frappée sous l'avant de la vergue pour la cargue bouline de misaine n° 459.
363. Poulies de sous-vergues (2 de chaque bord) frappées à l'avant de la vergue pour les cargues fonds de misaine n° 457.
364. Poulie simple (1 de chaque bord) frappée sous l'arrière de la vergue pour la 1^{re} cargue point de misaine n° 453.
365. Poulie simple (1 de chaque bord) frappée sous l'arrière de

la vergue près du milieu pour le retour de l'écoute de petit hunier n° 464.

Vergue de petit hunier

366. Itague de vergue de petit hunier (D = 25 mm) passant dans la poulie n° 367. Les deux branches passent de chaque bord dans la poulie d'itague n° 368 et se terminent chacune par la poulie double du palan de drisse n° 369.
367. Poulie simple estropée au milieu de la vergue de petit hunier.
368. Poulie simple d'itague capelée sous les haubans du petit mât de hune (1 de chaque bord).
369. Palan de drisse bâbord de petit hunier (D = 15 mm) formé par une poulie double et une poulie simple crochée par émerillon sur le piton n° 601 à l'arrière du porte-hauban de misaine. Le garant du palan ou drisse de petit hunier fait dormant sur l'estrope de la poulie simple, passe dans les rouets des poulies du palan, prend un retour dans le bitton n° 526 et s'amarre sur le montant. On amarre une drisse et on manœuvre avec l'autre (tribord symétrique).
370. Gouvernail de drisse en fer (1 de chaque bord) fixé à l'itague n° 366 ; il coulisse sur le galhauban arrière du petit mât de hune n° 242.
371. Marchepied de vergue de petit hunier (D = 26 mm).
372. Poulie simple estropée à l'extrémité du bout-dehors de hunier pour une manœuvre de bonnette.
373. Collier de racage de vergue de petit hunier constitué par 2 rangs de pommes (diamètre des batards = 20 mm).
374. Bras bâbord de vergue de petit hunier (D = 15 mm) fait dormant sous la pomme du faux étai de grand mât n° 268, passe dans les poulies n° 375 et n° 355, prend un retour dans un des rouets n° 582 du montant du bitton n° 53 de poulies marionnettes de grand mât pour s'amarre à ce montant (tribord symétrique, rouet n° 591).
375. Poulie simple (1 de chaque bord) capelée par pendeur sur le taquet de vergue de petit hunier.
376. Balancine bâbord de vergue de petit hunier (D = 15 mm) fait dormant sur taquet de la vergue, passe dans la poulie inférieure de la barquette n° 377 et s'amarre par génopage sur le 2^e bas hauban de misaine au niveau du ridage.
377. Barquette (1 de chaque bord) formée de 2 poulies simples fixées entre le 1^{er} et le 2^e hauban de hune pour le passage de la cargue bouline de petit hunier n° 470 et de la balancine de petit hunier n° 376.
378. Réa du 1^{er} cube du taquet de la vergue pour le passage d'une des cargues boulines de petit hunier n° 470 ; rea du 2^e cube pour le passage de l'écoute de petit perroquet n° 474.
379. Poulie simple (1 de chaque bord) frappée au 1/4 extérieur de la vergue de petit hunier pour une manœuvre de bonnette.
380. Poulie simple (1 de chaque bord) frappé aux environs du 1/4 extérieur de la vergue pour une des cargues boulines de petit hunier n° 468.
381. Poulie double frappée à l'arrière au 1/6 de la demi-vergue (1 de chaque bord) pour le passage de la cargue point de petit hunier n° 465 et pour le retour de l'écoute de petit perroquet n° 474.
382. Poulie de cargue fond (1 de chaque bord) frappée près du milieu et au-dessus de la vergue pour le passage de la cargue fond de petit hunier n° 467.

Vergue de petit perroquet

383. Itague de vergue de petit perroquet (D = 17 mm) crochée sur la cosse n° 384, passe dans le clan de la noix du mât n° 399 et se termine par la poulie n° 385.
384. Cosse estropée au milieu de la vergue de petit perroquet pour le dormant de l'itague de drisse n° 383.
385. Poulie simple estropée par l'itague n° 383 pour le passage de la drisse de petit perroquet.
386. Drisse de vergue de petit perroquet (D = 15 mm) fait dormant à bâbord sur le taquet à corne n° 528, passe dans la poulie 385, prend un retour dans le rouet n° 527 du montant de drisse tribord n° 41 et s'amarre sur ce montant.

Agrès du gui (ou bôme)

- La mâchoire du gui est soutenue sur le grand mât par le bourrelet en bois n° 265.
315. Taquet cloué à bâbord sur la bôme pour l'amarrage de l'écoute de brigantine n° 336, du halebord de la bouée n° 143 et de la drisse de bouée n° 144.
 316. Croissant fixé sur la bôme à bâbord pour le soutien du bout-dehors de gui.
 317. Main en bois fixée sur la bôme pour le blocage de l'estrope de la poulie n° 318 et la drisse 138 du pavillon de poupe.
 318. Poulies doubles estropées l'une sous le gui, l'autre sur la main de fer n° 547 pour le ridage de l'écoute de gui n° 325. Sur l'estrope de la poulie supérieure s'amarré le marchepied de gui n° 326 et une cosse y est aiguilletée pour le retour du halebord de bouée n° 143.
 319. Poulie simple estropée sous la bôme pour le passage de la drisse de bouée n° 144.
 320. 5 taquets à l'extrémité de la bôme. Le 1^{er} taquet sert d'arrêt à l'estrope de la poulie n° 319.
 321. Clan au bout du gui pour le passage de l'écoute de brigantine n° 336.
 322. Balancine bâbord de gui (D = 26 mm) fait dormant au bout du gui et forme une ligne brisée en passant dans une cosse fixée à un étrier en cordage, passe dans la poulie n° 323, estrope une poulie simple dans laquelle passe l'itague n° 324 (tribord symétrique).
 323. Poulie sous la grand hune, estropée au ton du grand mât pour le retour de la balancine n° 322 (1 de chaque bord).
 324. Itague de balancine de gui (D = 13 mm) (1 pour chaque balancine) fait dormant sur le piton extérieur n° 610, passe dans la poulie simple estropée par la balancine de gui n° 322 et se ride à palan (poulie double – poulie simple) sur le piton n° 540 de la muraille intérieure. Le garant s'amarré au cabillot n° 539 du râtelier de grand mât (tribord symétrique).
 325. Ecoute de gui (D = 26 mm) fait dormant sur l'estrope de la poulie n° 318, passe dans les 2 rouets des poulies n° 318 et prend un retour dans une poulie simple fixée sur le piton intérieur n° 548 pour s'amarré au taquet à corne bâbord ou tribord n° 546.
Cette écoute de gui sert également de retenue.
 326. Marchepied de gui (D = 22 mm) capelé au bout du gui et s'amarré sur l'estrope de la poulie n° 318 supérieure.

Agrès de la corne

327. Poulies estropées sous la corne près du croissant : l'une triple, pour le retour des cargues de brigantine n° 337 (1 de chaque bord) et l'autre simple à tribord pour le retour de l'écoute de flèche en cul n° 341.
328. Poulie simple fixée au piton sur le croissant de corne pour le ridage de la drisse de corne n° 330.
329. Poulies simples (3 de chaque bord) estropées sous la corne pour le passage des cargues de brigantine n° 337.

330. Drisse de corne (D = 17 mm) forme palan avec les poulies n° 328 et n° 270 et prend un retour au pied du grand mât dans une poulie simple fixée sur le piton tribord n° 578 pour s'amarré au taquet à corne tribord n° 579 du grand mât.
331. Drisse de pic ou "martinet" (D = 17 mm) fait dormant au bout du pic, passe successivement dans les rouets de la poulie double n° 274 et de la poulie simple n° 332, prend un retour au pied du grand mât dans une poulie simple fixée sur le piton bâbord n° 576 pour s'amarré au taquet à corne bâbord n° 577 du grand mât.
332. Poulie simple fixée au 1/3 extérieur de la corne pour le passage de la drisse de pic n° 331.
333. Réa à l'extrémité de la corne pour le passage de l'écoute de flèche en cul n° 341.
334. Poulie simple fixée à un piton au bout de la corne pour le passage de la drisse du pavillon n° 138.
335. Retenue de la corne (D = 17 mm) bâbord capelée au taquet de la corne et se ride à palan (poulie double – poulie simple) sur le piton extérieur n° 615.
Le garant s'amarré sous la poulie simple.

Brigantine

- Cette voile est enverguée sur la corne par des rabans et sa chute intérieure se hisse ou se halebas sur le grand mât par les cercles de bois n° 264.
La drisse de brigantine est amarée au taquet de la corne et son amure supérieure est fixée sur la corne.
Son amure inférieure s'amarré sur la bôme.
336. Ecoute de brigantine (D = 22 mm) fait dormant au point d'écoute, passe dans le clan n° 321 du gui et s'amarré au taquet n° 315 du gui.
 337. Cargues de brigantine (D = 15 mm), 3 de chaque bord. Elles font dormant sur des herseaux de la ralingue de chute, passent dans les poulies 329 de la corne, dans la poulie triple n° 327 et s'amarré sur les cabillots 584, 585 et 586 du bitton de grand mât n° 53 après un retour dans les poulies marionnettes (tribord symétrique cabillots n° 587, n° 588 et n° 589).
 338. Non utilisé.

Flèche en cul

- Cette voile ne possède pas de halebas car il suffit de larguer la drisse et l'écoute, et l'amure inférieure sert de halebas.
339. Drisse de flèche en cul (D = 15 mm) fait dormant au point de drisse, passe dans la poulie n° 280 du capelage du grand mât de hune dans la poulie conduit n° 264 bâbord du 3^e bas hauban de grand mât et s'amarré au cabillot bâbord n° 534 du râtelier de grand mât.
 340. Amure inférieure de flèche en cul (D = 20 mm) s'amarré au taquet à corne bâbord de grand mât n° 577.
 341. Ecoute de flèche en cul (D = 26 mm) fait dormant au point d'écoute, passe dans le réa n° 333 de la corne et s'amarré au taquet à corne tribord de grand mât n° 579.

AGRÈS DES VERGUES

BEAUPRÉ

Vergue de civadière

342. Drisse de vergue de civadière (D = 15 mm) formant le garant du "palan de bout" constitué par les poulies n° 343. Le garant s'amarré sur le palan.
343. Poulies simples du "palan de bout" estropées l'une à l'extrémité du beaupré, l'autre sur le milieu de la vergue de civadière.

344. Suspente de la vergue de civadière, servant également de ramage, formée par un cordage plié en deux et embrassant par sa boucle la noix de la vergue. Les deux branches passent dessus le beaupré et s'amarré sur la noix de civadière de l'autre bord.
345. Marchepieds de civadière (D = 26 mm) capelés à œillet au bout de la vergue et passant dans des cosses estropées sous la vergue.

387. Marchepied de vergue de petit perroquet (D = 22 mm).
 388. Bras bâbord de vergue de petit perroquet (D = 11 mm) fait dormant au taquet de la vergue, passe dans la poulie n° 389 et s'amarre au cabillot n° 530 du râtelier de grand mât (tribord symétrique).
 389. Poulie simple fixée sur le trélingage des haubans de grand mât de hune (1 de chaque bord).
 390. Balancine bâbord de vergue de petit perroquet (D = 11 mm) fait dormant sur le taquet de vergue, passe dans une des cosse n° 391 et s'amarre sur le 1^{er} hauban de hune au-dessus du ridage (tribord symétrique).
 391. Cosses fixées sur le capelage de la noix de petit perroquet (1 de chaque bord) pour le passage de la balancine n° 390. (Une cosse à tribord pour la cargue fond de petit perroquet n° 476.)
 392. Racage simple de la vergue de petit perroquet constitué d'un "bâtard". Il entoure la vergue d'un bord, passe derrière le mât, passe dans une cosse estropée sur le milieu de la vergue de l'autre bord et s'amarre par demi-clefs.
 393. Poulie simple (1 de chaque bord) estropée au bout de la vergue de petit perroquet pour le passage d'une manœuvre de bonnette.
 394. Poulie pour retour de l'écoute de petit cacatois n° 478.
 395. Poulie double (1 de chaque bord) frappée au 1/12 au milieu de la vergue pour la cargue point de petit perroquet n° 475 et pour l'écoute de petit cacatois n° 478.
 396. Cosse aiguilletée sur l'estrope de la cosse n° 384 pour la cargue fond de petit perroquet n° 476.

Vergue de petit cacatois

Cette vergue ne possède ni bras, ni balancine : mise en place au moment où le petit cacatois peut être déployé, elle se maintient horizontalement et se brasse par l'effet des ralingues de chute qui sont fixées aux extrémités de la vergue de petit perroquet.

397. Drisse de vergue de petit cacatois (D = 11 mm) fait dormant sur la vergue, passe dans le réa de la flèche n° 399, prend un retour dans le rouet 527 du montant de drisse bâbord n° 41 et s'amarre sur ce montant.
 398. Racage de petit cacatois constitué par un collier en corde mobile sur la flèche de petit perroquet.
 399. Réas du petit mât de perroquet, l'un dans la noix du mât et l'autre dans la flèche, sous la pomme du mât pour les drisses de vergue n° 383 et n° 397.

GRAND MÂT

Vergue de grand-voile

La drisse de la vergue de grand-voile et ses poulies dépassées à la mer.

400. Estrope de suspente de grande vergue (d = 48 mm). La suspente est identique à celle de misaine n° 351.
 401. Marchepieds de la grande vergue (d = 26 mm).
 402. Bras bâbord de grande vergue (d = 17 mm) fait dormant sur le dernier bas hauban de misaine au niveau du trélingage, passe dans les poulies n° 403 et n° 404, longe le cinquième bas hauban de misaine, passe dans la planche conduit n° 231 et s'amarre au cabillot n° 524 du râtelier de misaine n° 40 (tribord symétrique).
 403. Poulie simple (1 de chaque bord) capelée par pendeur sur le taquet de la vergue.
 404. Poulie simple (1 de chaque bord) frappée sur le dernier bas hauban de misaine au niveau du trélingage.
 405. Balancine bâbord de grande vergue (d = 17 mm) fait dormant au taquet de la vergue, passe dans la poulie crochetée sur le piton n° 273 du chuquet, dans la pomme conduit n° 266 et se genoue sur le premier bas hauban de misaine (tribord symétrique).
 406. Drosse de grande vergue (d = 34 mm) se ride de chaque bord par le palan de drosse n° 407.

407. Palan de drosse bâbord dont la poulie inférieure double est crochée au pied du grand mât sur la boucle n° 575. Le garant (d = 11 mm) s'amarre sur le taquet à corne bâbord du mât n° 577 (tribord symétrique boucle n° 579 et taquet du mât n° 580).
 408. Poulie simple (1 de chaque bord) à l'extrémité de la vergue de grand-voile pour le passage de la deuxième cargue point de grand-voile n° 486.
 409. Réa dans le cube du taquet de vergue pour le retour de l'écoute de grand hunier n° 494 (1 de chaque bord).
 410. Poulie simple frappée sous l'avant de la vergue pour le cargue bouline de grande voile n° 490 (1 de chaque bord).
 411. Poulies de sous-vergues (2 de chaque bord) frappées à l'avant de la grande vergue pour les cargues fonds de grande voile n° 488.
 411 bis. Poulie simple (1 de chaque bord) frappée sous l'arrière de la vergue pour la première cargue point de grande voile n° 484.
 412. Poulie simple (1 de chaque bord) frappée sous l'arrière de la vergue près du milieu pour le retour de l'écoute de grand hunier n° 494.

Vergue de grand hunier

413. Itague de vergue de grand hunier (d = 25 mm) passant dans la poulie n° 414. Les deux branches passent de chaque bord dans les poulies d'itague n° 415 et se terminent par la poulie double du palan de drisse n° 416.
 414. Poulie simple estropée au milieu de la vergue de grand hunier.
 415. Poulie simple d'itague capelée sous les haubans du grand mât de hune (1 de chaque bord).
 416. Palan de drisse bâbord de grand hunier (d = 15 mm) formé par une poulie double et une poulie simple crochée par émerillon sur le piton n° 613 à l'arrière du grand porte-hauban. Le garant du palan ou drisse de grand hunier prend un retour dans le bitton n° 541 et s'amarre sur le montant (tribord symétrique).
 417. Gouvernail de drisse en fer fixé sur l'itague n° 413, il coulisse sur le galhauban arrière du grand mât de hune n° 276.
 418. Marchepieds de vergue de grand hunier (d = 26 mm).
 419. Poulie simple estropée à l'extrémité du bout dehors de hunier pour une manœuvre de bonnette (1 de chaque bord).
 420. Collier de racage de vergue de grand hunier constitué par deux rangs de pommes (diamètre des bâtards d = 20 mm).
 421. Bras bâbord de vergue de grand hunier (d = 15 mm) fait dormant sur le piton n° 239 du chuquet de misaine, passe dans les poulies n° 422 et 423 et s'amarre au cabillot n° 523 du râtelier de misaine après le passage dans la planche conduit n° 231 (tribord symétrique).
 422. Poulie simple (1 de chaque bord) capelée par pendeur sur le taquet de vergue de grand hunier.
 423. Poulie double fixée sur le piton n° 239 du chuquet de misaine (1 de chaque bord) pour le retour des bras et boulines de grand hunier n° 421 et n° 502.
 424. Balancine bâbord de vergue de grand hunier (d = 15 mm) fait dormant au taquet de la vergue, passe dans la poulie inférieure de la baraquette n° 425 et s'amarre par genopage sur le deuxième bas hauban de grand mât au-dessus du ridage (tribord symétrique).
 425. Baraquette (1 de chaque bord) formée de deux poulies simples fixées entre le premier et le deuxième hauban de hune pour le passage de la cargue bouline et la balancine de grand hunier n°s 500 et 424.
 426. Réa du premier cube du taquet de vergue pour le passage d'une des cargues boulines de grand hunier n° 500 (réa du deuxième cube pour l'écoute de grand perroquet n° 503).
 427. Poulie simple (1 de chaque bord) crochetée sur un piton à l'extrême bout du taquet de la vergue de grand hunier pour une manœuvre de bonnette.

428. Poulie simple (1 de chaque bord) frappée au quart extérieur de la vergue pour une des cargues boulines de grand hunier n° 498.
429. Poulie double frappée à l'arrière au sixième de la demi-vergue (1 de chaque bord) pour le passage de la cargue point de grand hunier n° 495 et pour le retour de l'écoute de grand perroquet n° 503.
430. Poulie de cargue fond (1 de chaque bord) frappée près du milieu et au-dessus de la vergue pour le passage de la cargue fond du grand hunier n° 497.

Vergue de grand perroquet

431. Itague de vergue de grand perroquet (d = 17 mm) crochée sur la cosse n° 432, passe dans le clan n° 447 de la noix du mât et se termine par la poulie n° 433.
432. Cosse estropée au milieu de la vergue pour le dormant de l'itague de drisse.
433. Poulie simple estropée par l'itague n° 431 pour la drisse de grand perroquet n° 434.
434. Drisse de grand perroquet (d = 15 mm) fait dormant à tribord sur le taquet n° 542 de la muraille intérieure, passe dans la poulie n° 433, prend un retour dans le rouet n° 543 du montant de drisse bâbord n° 58 et s'amarre sur ce montant.
435. Marchepieds de vergue de grand perroquet (d = 22 mm).
436. Bras bâbord de vergue de grand perroquet (d = 11 mm) fait dormant au taquet de la vergue, passe dans un rouet de la poulie n° 437, dans la pomme conduit double n° 230 et s'amarre au cabillot n° 525 du râtelier de misaine (tribord symétrique).
437. Poulie double fixée au-dessus du trélingage sur le dernier hauban de hune de misaine pour le passage du bras et

de la bouline de grand perroquet n° 436 et n° 506 (1 de chaque bord).

438. Balancine bâbord de vergue de grand perroquet (d = 11 mm) fait dormant au taquet de la vergue, passe dans une des cosses n° 439 de la noix et s'amarre par génopage sur le premier hauban de hune au niveau du ridage (tribord symétrique).
439. Cosses fixées sur le capelage de la noix de grand perroquet (1 de chaque bord) pour le passage de la balancine n° 438 de la cargue fond de grand perroquet n° 505.
440. Racage simple de la vergue de grand perroquet – identique à celui du petit perroquet n° 391.
441. Poulie simple (1 de chaque bord) estropée au bout de la vergue pour le passage d'une manœuvre de bonnette.
442. Poulie pour retour écoute de grand cacatois n° 507.
443. Poulie double (1 de chaque bord), frappée au 1/12 du milieu de la vergue, pour la cargue point de grand perroquet n° 504, et pour l'écoute de grand cacatois n° 507.
444. Cosse aiguilletée sur l'estrope de la cosse n° 432 de la vergue pour la cargue fond de grand perroquet n° 505.

Vergue de grand cacatois

Sans bras, ni balancine (voir petit cacatois).

445. Drisse de vergue de grand cacatois (d = 11 mm) fait dormant sur la vergue, passe dans le réa de la flèche n° 447 et prend un retour dans le rouet n° 543 du montant de drisse n° 58 tribord et s'amarre sur ce montant.
446. Racage de grand cacatois constitué par un collier en corde mobile sur la flèche du mât de grand perroquet.
447. Réas du mât de grand perroquet. L'un dans la noix du mât et l'autre dans la flèche, sous la pomme du mât pour les drisses n° 431 et 445.

LES VOILES CARRÉES

MÂT DE MISAINÉ

Misaine

448. Ecoute bâbord de misaine (d = 34 mm) fait dormant sur le piton n° 605 de la muraille extérieure, passe dans la poulie n° 449, dans un rouet du bloc n° 604 de la muraille au niveau du grand mât et s'amarre au taquet à corne n° 529 (tribord symétrique).
449. Poulie simple d'écoute (1 de chaque bord) arrêtée sur le point d'écoute de misaine.
450. Amure bâbord de misaine (d = 28 mm) fait dormant à l'extrémité du minot, passe dans les poulies n° 451 et 452, rentre dans le bâtiment par la galoche n° 514 pour s'amarre au taquet à corne du bossoir n° 515 (tribord symétrique).
451. Poulie frappée au point d'écoute de misaine (1 de chaque bord).
452. Poulie à talon frappée à l'extrémité du minot (1 de chaque bord) pour le retour de l'amure de misaine n° 450.
453. Cargue point bâbord de misaine (d = 22 mm) fait dormant près du milieu de la vergue, passe par les poulies n° 454 et 364, longe le premier bas hauban de misaine, passe dans une des poulies conduit n° 229 et s'amarre sur le cabillot n° 517 du râtelier de misaine (tribord symétrique).
454. Poulie simple de cargue point arrêtée au point d'écoute de misaine (1 de chaque bord).
455. Deuxième cargue point bâbord de misaine (d = 22 mm) fait dormant au point d'écoute de la voile, passe dans la poulie n° 360, dans la poulie n° 456 et s'amarre sur le cabillot n° 517 du râtelier de misaine n° 40 (tribord symétrique).
456. Poulie simple estropée par long pendeur sur le capelage du petit mât de hune (1 de chaque bord).
457. Cargues fonds bâbord de misaine (d = 17 mm) (2 de chaque bord) font dormant sur une patte de la ralingue de fond

et remontent côté avant de la voile pour passer dans les poulies n° 363, se rejoignent dans la poulie double n° 458, passent chacune dans une des cosses n° 228 et s'amarrent au taquet à corne n° 570 (tribord symétrique, taquet n° 571).

458. Poulie double frappée sous le traversin de l'avant de la hune de misaine près des élongis, pour les deux cargues fond de misaine n° 457 (1 de chaque bord).
459. Cargue bouline bâbord de misaine (d = 17 mm) fait dormant sur la patte de bouline supérieure, passe par les poulies n° 362 et 460, dans une des cosses n° 228 et s'amarre au taquet à corne n° 569 (tribord symétrique, taquet n° 572).
460. Poulie simple frappée sous le traversin de l'avant de la hune de misaine entre les poulies n° 458 et 347 (1 de chaque bord).
461. Bouline bâbord de misaine (d = 24 mm) fait dormant sur les branches de bouline, passe dans la poulie n° 462, dans une mortaise 510 et s'amarre sur le taquet à corne du beaupré n° 559 (tribord symétrique).
462. Poulie simple estropée entre les colliers d'étai et de faux étai de misaine sur le beaupré (1 de chaque bord).
463. Poulie frappée sur un piton à l'extrémité du bout dehors de grande vergue pour une manœuvre de bonnette.

Petit hunier

464. Ecoute bâbord de petit hunier (d = 41 mm) fait dormant au point d'écoute de la voile, passe dans le réa n° 361 de la vergue de misaine, dans la poulie n° 365, prend un retour dans le rouet n° 560 du bitton de petit hunier n° 32 pour s'amarre sur le montant (tribord symétrique, rouet n° 561).

465. Cargue point bâbord de petit hunier (d = 19 mm) fait dormant près de la poulie n° 381, passe dans les poulies n°s 466 et 381, et s'amarre au cabillot n° 518 du râtelier de misaine (tribord symétrique).
466. Poulie simple de cargue point arrêtée sur le point d'écoute du petit hunier (1 de chaque bord).
467. Cargue fond bâbord de petit hunier (d = 15 mm) fait dormant sur une patte de la bordure de la voile, passe côté avant de la voile dans la poulie n° 382 et s'amarre au cabillot n° 518 du râtelier de misaine (tribord symétrique).
468. Cargue bouline bâbord de petit hunier (d = 15 mm) fait dormant sur la patte de bouline du milieu, passe côté avant de la voile dans les poulies n°s 380 et 469, dans la poulie double n° 229 du deuxième bas hauban, et s'amarre au cabillot n° 519 du râtelier de misaine (tribord symétrique).
469. Poulie simple frappée sur le premier hauban de petit mât de hune au niveau du trélingage.
470. Palanquin de ris bâbord de petit hunier (d = 15 mm) fait dormant sur le herseau de la troisième bande de ris, passe dans le réa n° 378 du taquet de la vergue, dans le rouet inférieur de la baraquette n° 377, dans la poulie conduit n° 229 du deuxième bas hauban, et s'amarre au cabillot n° 519 du râtelier de misaine (tribord symétrique).
471. Non utilisé.
472. Bouline bâbord de petit hunier (d = 13 mm) fait dormant sur les branches de boulines, passe dans la poulie 473, dans une mortaise 510 et s'amarre sur le taquet à corne n° 558 du beaupré.
473. Poulie simple estropée sur un piton du chuquet de beaupré (1 de chaque bord).

Petit perroquet

- Cette voile ne possède pas de cargue bouline.
474. Ecoute bâbord de petit perroquet (d = 20 mm) fait dormant au point d'écoute de la voile, passe dans le réa n° 378 de vergue de petit hunier, dans un des rouets de la poulie n° 381 et s'amarre au cabillot n° 520 du râtelier de misaine (tribord symétrique).
475. Cargue point bâbord de petit perroquet (d = 13 mm) fait dormant au point d'écoute de la voile, passe dans la poulie n° 395 puis dans la poulie conduit n° 229 du troisième bas hauban et s'amarre au cabillot n° 521 du râtelier de misaine (tribord symétrique).
476. Cargue fond en "patte d'oie" de petit perroquet (d = 11 mm); les deux branches font dormant au quart de la ralingue de fond et se rejoignent par épissure. La cargue fond passe dans la cosse n° 396 du milieu de vergue, prend un retour dans une des cosses n° 391 de la noix de perroquet pour s'amarre au cabillot tribord n° 521 du râtelier de misaine.
477. Bouline bâbord de petit perroquet (d = 11 mm) fait dormant sur les branches de boulines, passe dans un rouet de la poulie triple n° 221 du bâton de foc, dans une mortaise 511 du croissant d'étrave n° 29 et s'amarre au cabillot 550 du râtelier d'étrave n° 30 (tribord cabillot n° 557).

Petit cacatois

478. Ecoute bâbord de petit cacatois (d = 15 mm) fait dormant au point d'écoute de la voile, passe dans la poulie n° 394, dans le deuxième rouet de la poulie 395 et s'amarre dans la hune de misaine.
479. Non utilisé.

GRAND MÂT

Grande voile

480. Ecoute bâbord de grande voile (d = 36 mm) fait dormant sur le piton n° 622 près des bouteilles, passe dans la poulie n° 481, rentre dans le bâtiment par le rouet inférieur du bloc n° 621 et s'amarre au taquet à corne n° 544 (tribord symétrique).
481. Poulie simple d'écoute arrêtée sur le point d'écoute de grande voile (1 de chaque bord).

482. Amure bâbord de grande voile (d = 30 mm) fait dormant sur le piton n° 602 vers l'arrière du porte-hauban de misaine, passe dans la poulie n° 483, rentre dans le bâtiment par le réa n° 603 près du dormant et s'amarre au taquet à corne n° 528 (tribord symétrique).
483. Poulie simple d'amure arrêtée au point d'écoute de la grande voile (1 de chaque bord).
484. Cargue point bâbord de grande voile (d = 24 mm) fait dormant près du milieu de la vergue, passe dans les poulies n°s 485 et 411 bis, longe le premier bas-hauban, passe dans une des poulies conduit n° 264 et s'amarre sur le cabillot n° 531 du râtelier de grand mât (tribord symétrique).
485. Poulie simple de cargue point arrêtée au point d'écoute de grande voile (1 de chaque bord).
486. Deuxième cargue point bâbord de grande voile (d = 24 mm) fait dormant au point d'écoute de la voile, passe dans la poulie n° 408 puis dans la poulie n° 487 et s'amarre au cabillot n° 531 du râtelier de grand mât (tribord symétrique).
487. Poulie simple estropée par long pendeur sur le capelage du grand mât de hune (1 de chaque bord).
488. Cargues fond bâbord de grande voile (d = 19 mm) (2 de chaque bord) font dormant sur une patte de la ralingue de fond et remontent côté avant de la voile pour passer dans les poulies n° 411, se rejoignent dans la poulie double n° 489, passent dans la poulie double conduit n° 264 du deuxième bas hauban pour s'amarre au cabillot n° 532 du râtelier de grand mât (tribord symétrique).
489. Poulie double frappée sous le traversin de l'avant de la grande hune près des élongis (1 de chaque bord).
490. Cargue bouline bâbord de grande voile (d = 19 mm) fait dormant sur la patte de bouline supérieure, passe dans les poulies n° 410 et 491 et s'amarre au cabillot n° 530 du râtelier de grand mât (tribord symétrique).
491. Poulie simple frappée sous le traversin de l'avant de la grande hune, vers l'extérieur (1 de chaque bord).
492. Bouline bâbord de grande voile (d = 26 mm) fait dormant sur les branches de bouline et s'amarre sur le taquet à corne n° 516 (tribord symétrique).
493. Poulie frappée sur un piton à l'extrémité du bout dehors de grande vergue pour une manœuvre de bonnette.

Grand hunier

494. Ecoute bâbord de grand hunier (d = 42 mm) fait dormant au point d'écoute de la voile, passe par le réa n° 409 de la grande vergue, puis dans la poulie n° 412 de vergue, prend un retour dans un rouet n° 583 du bitton de grand hunier et s'amarre sur ce montant (tribord symétrique - rouet n° 590).
495. Cargue point bâbord de grand hunier (d = 22 mm) fait dormant près de la poulie n° 429, passe dans les poulies n°s 496 et 429 et s'amarre au cabillot n° 536 du râtelier de grand mât (tribord symétrique).
496. Poulie simple de cargue point arrêtée sur le point d'écoute du grand hunier (1 de chaque bord).
497. Cargue fond bâbord de grand hunier (d = 17 mm) fait dormant sur une patte de la bordure, passe côté avant de la voile dans la poulie n° 430, passe dans la poulie conduit n° 264 du quatrième bas hauban, et s'amarre au cabillot n° 536 du râtelier de grand mât (tribord symétrique).
498. Cargue bouline bâbord de grand hunier (d = 17 mm) fait dormant sur la patte de bouline du milieu, passe côté avant de la voile dans les poulies n°s 428 et 499 et s'amarre au cabillot n° 537 du râtelier de grand mât (tribord symétrique).
499. Poulie simple frappée sur le premier hauban de grand mât de hune sous le trélingage.
500. Palanquin de ris bâbord de grand hunier (d = 17 mm) fait dormant sur le herseau de la troisième bande de ris, passe dans le réa n° 426 du taquet de vergue, dans le rouet inférieur de la baraquette n° 425 et s'amarre au cabillot n° 537 du râtelier de grand mât (tribord symétrique).

501. Non utilisé.
 502. Boulaine bâbord de grand hunier (d = 15 mm) fait dormant sur les branches de bouline, passe dans un rouet de la poulie n° 423 du chuquet de misaine, dans la poulie conduit n° 229 du quatrième bas hauban et s'amarre au cabillot n° 523 du râtelier de misaine (tribord symétrique).

Grand perroquet

- Cette voile ne possède pas de cargue bouline.
 503. Ecoute bâbord de grand perroquet (d = 20 mm) fait dormant au point d'écoute de la voile, passe dans le réa n° 426 de vergue de grand hunier, dans un des rouets de la poulie n° 429 et s'amarre au cabillot n° 535 du râtelier de grand mât (tribord symétrique).
 504. Cargue point bâbord de grand perroquet (d = 13 mm) fait dormant au point d'écoute de la voile, passe dans la poulie n° 443, dans la poulie conduit n° 264 du cinquième bas hauban et s'amarre au cabillot n° 538 du râtelier grand mât (tribord symétrique).

505. Cargue fond en "patte d'oie" de grand perroquet (d = 11 mm). Les deux branches font dormant au quart de la ralingue de fond et se rejoignent par épissure. La cargue fond passe dans la cosse n° 444 du milieu de vergue, prend un retour dans une des cosses n° 439 de la noix de perroquet et s'amarre au cabillot n° 538 du râtelier de grand mât tribord.
 506. Boulaine bâbord de grand perroquet (d = 11 mm) fait dormant sur les branches de boulines, passe dans un rouet de la poulie double n° 437, longe le dernier bas hauban de misaine, passe dans la pomme conduit n° 230 de ce hauban et s'amarre au cabillot n° 525 du râtelier de misaine (tribord symétrique).

Grand cacatois

507. Ecoute bâbord de grand cacatois (d = 15 mm) fait dormant au point d'écoute de la voile, passe dans la poulie n° 442, dans le deuxième rouet de la poulie n° 443 et s'amarre dans la grande hune.

ABOUTISSEMENT DES MANŒUVRES

I. Muraille intérieure

508. Deux mortaises dans la partie centrale du croissant d'étrave n° 29 pour le passage de l'estrope des poulies inférieures de palan d'étai et faux étai de petit mât de hune n° 492 et 250.
 509. Piton fixé sur la face supérieure du croissant d'étrave n° 29 pour le garde-corps de beaupré n° 216 (tribord symétrique).
 510. Mortaises bâbord du croissant d'étrave n° 29 pour le retour des manœuvres n°s 290, 294, 220, 348, 461 et 472 venant du râtelier bâbord n° 206 de beaupré (à tribord, retour des manœuvres n°s 295, 220, 348, 461 et 472).
 511. Mortaise bâbord du montant extérieur du croissant d'étrave n° 29 pour la bouline du petit perroquet n° 477 (tribord symétrique).
 512. Taquet à corne bâbord pour l'écoute de petit foc n° 293 (tribord symétrique).
 513. Taquet à corne bâbord pour l'écoute de grand foc n° 298 (tribord symétrique).
 514. Galoche fixée sur le plat bord près de la courbe des bossoirs pour l'armure de misaine n° 450 (tribord symétrique).
 515. Taquet à corne fixé sur la courbe des bossoirs, côté intérieur pour l'amure de misaine n° 450 (tribord symétrique).
 516. Taquet à corne pour la bouline de grande voile n° 492 (tribord symétrique).
 517. Cabillot du râtelier de misaine n° 40 pour les cargues point de misaine n° 453 et n° 455 (tribord symétrique).
 518. Cabillot du râtelier n° 40 pour la cargue point et la cargue fond de petit hunier n° 465 et n° 467 (tribord symétrique).
 519. Cabillot du râtelier n° 40 pour les cargues boulines de petit hunier n°s 468 et 470 (tribord symétrique).
 520. Cabillot du râtelier n° 40 pour l'écoute de petit perroquet n° 474 (tribord symétrique).
 521. Cabillot du râtelier n° 40 pour la cargue point de petit perroquet n° 475 (tribord symétrique) et pour la cargue fond de petit perroquet n° 476 (à tribord).
 522. Cabillot du râtelier n° 40 pour la drisse de petit foc n° 291 à bâbord et pour la drisse de grand foc n° 296 à tribord.
 523. Cabillot du râtelier n° 40 pour bras et bouline de grand hunier n°s 421 et 502 (tribord symétrique).
 524. Cabillot du râtelier n° 40 pour bras de grande vergue et de civadière n°s 402 et 346 (tribord symétrique).
 525. Cabillot du râtelier n° 40 pour bras et boulines de grand perroquet n°s 436 et 506 (tribord symétrique).
 526. Premier bitton du montant de drisses n° 41 de misaine à un rouet fixé sur la muraille intérieure pour la drisse de petit hunier n° 369 (tribord symétrique).
 527. Deuxième bitton du montant de drisses n° 41 à un rouet fixé sur la muraille intérieure, pour la drisse de petit cacatois n° 397 à bâbord et pour la drisse de petit perroquet n° 386 à tribord.
 528. Taquet à corne de la muraille intérieure pour l'amure de grand-voile n° 482 (tribord symétrique) et à bâbord pour le dormant de drisse de petit perroquet n° 386.
 529. Taquet à corne de la muraille intérieure pour les écoutes de voiles d'étai n°s 303, 309 et 313, et pour l'écoute de misaine n° 448 (tribord symétrique).
 530. Cabillot du râtelier de grand mât n° 50 pour le bras de petit perroquet n° 388 et la cargue bouline de grand-voile n° 490 (tribord symétrique).
 531. Cabillot du râtelier n° 50 pour les cargues points de grand-voile n° 484 et n° 486 (tribord symétrique).
 532. Cabillot du râtelier n° 50 pour les cargues fonds de grand-voile n° 488 (tribord symétrique).
 533. Cabillot du râtelier n° 50 pour la drisse de voile d'étai de hunier n° 300 à bâbord et pour la draille de fausse voile d'étai n° 304 à tribord.
 534. Cabillot du râtelier n° 50 pour la drisse de flèche en cul n° 339 à bâbord et pour la drisse de fausse voile d'étai n° 306 à tribord.
 535. Cabillot du râtelier n° 50 pour l'écoute de grand perroquet n° 503 (tribord symétrique) et à bâbord pour la drisse de voile d'étai de perroquet n° 310.
 536. Cabillot du râtelier n° 50 pour la cargue point et la cargue fond de grand hunier n°s 495 et 497 (tribord symétrique).
 537. Cabillot du râtelier n° 50 pour les cargues boulines de grand hunier n°s 498 et 500 (tribord symétrique).
 538. Cabillot du râtelier n° 50 pour la cargue point de grand perroquet n° 504 (tribord symétrique) et à tribord pour la cargue fond grand perroquet n° 505.
 539. Cabillot du râtelier n° 50 pour le garant du palan d'itague de balancine de gui n° 324 (tribord symétrique).
 540. Piton de muraille extérieure recevant une poulie simple pour le palan d'itague de balancine de gui n° 324 (tribord symétrique).
 541. Premier rouet du montant de drisse n° 58 fixé sur la muraille intérieure pour la drisse de grand hunier n° 416 (tribord symétrique).
 542. Taquet à corne de la muraille intérieure pour le dormant de la drisse de grand perroquet n° 434 à tribord.
 543. Deuxième rouet du montant de drisse n° 58 fixé sur la muraille intérieure pour la drisse de grand perroquet n° 434 à bâbord et la drisse de grand cacatois n° 445 à tribord.
 544. Taquet à corne de la muraille intérieure pour l'écoute de grande voile n° 480 (tribord symétrique).

- 545. Piton recevant une poulie pour manœuvre barre (tribord symétrique).
- 546. Taquet à corne du tableau côté intérieur pour l'écoute de gui n° 325 (tribord symétrique).
- 547. Main de fer fixée sur le milieu du tableau côté intérieur recevant une poulie double n° 328 pour l'écoute de gui n° 325.
- 548. Piton du milieu du tableau côté intérieur recevant une poulie simple pour l'écoute de gui n° 325.
- 549. Réa à l'extrémité de la barre pour le passage de la manœuvre de barre.

II. Pont

- 550. Cabillot du râtelier d'étrave n° 30 pour le hauban de foc bâbord n° 219 et la bouline bâbord du petit perroquet n° 477.
- 551. Cabillot du râtelier d'étrave n° 30 pour la sous-barbe de foc bâbord n° 220 et la balancine bâbord de civadière n° 348.
- 552. Cabillot du râtelier n° 30 pour le halebas de petit foc n° 290 et la draïlle de grand foc 294.
- 553. Cabillot du râtelier n° 30 pour le garde-corps bâbord de beaupré n° 216.
- 554. Cabillot du râtelier n° 30 pour le garde-corps tribord de beaupré n° 216.
- 555. Cabillot du râtelier n° 30 pour le halebas de grand foc n° 295.
- 556. Cabillot du râtelier n° 30 pour la sous-barbe de foc tribord n° 220 et la balancine de civadière tribord n° 348.
- 557. Cabillot du râtelier n° 30 pour le hauban de foc tribord n° 219 et la bouline de petit perroquet tribord n° 477.
- 558. Taquets à corne (1 de chaque bord) fixés sur le beaupré pour les boulines de petit hunier n° 472.
- 559. Taquets à corne (1 de chaque bord) fixés sur le beaupré pour les boulines de misaine n° 461.
- 560. Rouet bâbord du bitton de petit hunier n° 32 pour l'écoute bâbord de petit hunier n° 464.
- 561. Rouet tribord du bitton de petit hunier n° 32 pour l'écoute tribord de petit hunier n° 464.
- 562. Boucle au pied de misaine pour le palan de drosse bâbord de misaine n° 359.
- 563. Boucle au pied de misaine pour le palan de faux étai de hune n° 277.
- 564. Taquet à corne du mât de misaine pour le garant du faux étai de hune n° 277.
- 565. Boucle au pied de misaine pour le palan d'étai de hune n° 278.
- 566. Taquet à corne du mât de misaine pour le garant du palan d'étai de hune n° 278.
- 567. Boucle au pied de misaine pour le palan de drosse tribord de misaine n° 359.
- 568. Taquet à corne du mât de misaine pour les garants des drosses de misaine n° 359.
- 569. Taquet à corne de la potence n° 36 pour le halebas de fausse voile d'étai n° 305 et la cargue bouline bâbord de misaine n° 459.
- 570. Taquet à corne de la potence n° 36 pour les cargues fonds bâbord de misaine n° 457.
- 571. Taquet à corne de la potence n° 36 pour les cargues fond tribord de misaine n° 457.
- 572. Taquet à corne de la potence n° 36 pour le halebas de voile d'étai de hunier n° 299 et la cargue bouline tribord de misaine n° 459.
- 573. Boucle tribord de misaine pour guinderesse.
- 574. Boucle bâbord au pied du grand mât pour guinderesse.
- 575. Boucle de grand mât pour le palan de drosse de grand mât bâbord n° 407.
- 576. Boucle de grand mât pour la drisse de pic n° 331.
- 577. Taquet à corne de grand mât bâbord pour la drisse de pic n° 331, le garant du palan de drosse bâbord n° 407 et l'amure de flèche en cul n° 340.
- 578. Boucle du pied de grand mât pour la drisse de corne n° 330.

- 579. Taquet à corne tribord du grand mât pour la drisse de corne n° 330, le garant du palan de drosse tribord n° 407 de grand mât et l'écoute de flèche en cul n° 341.
- 580. Boucle au pied de grand mât pour le palan de drosse tribord de grand mât n° 407.
- 581. Rouet du montant bâbord de bitton de poulies marionnettes n° 53 pour le bras de vergue de misaine bâbord n° 353.
- 582. Rouet du bitton n° 53 pour le bras de vergue de petit hunier bâbord n° 374.
- 583. Rouet du bitton n° 53 pour l'écoute de grand hunier n° 494.
- 584, 585 et 586. Poulies marionnettes et cabillots bâbord du bitton n° 53 pour les trois cargues de brigantine bâbord n° 337.
- 587, 588 et 589. Poulies marionnettes et cabillots tribord du bitton n° 53 pour les trois cargues tribord de brigantine n° 337.
- 590. Rouet du montant tribord du bitton de poulies marionnettes n° 53 pour l'écoute de grand hunier tribord n° 494.
- 591. Rouet du bitton n° 53 pour le bras tribord de la vergue de petit hunier n° 374.
- 592. Rouet du bitton n° 53 pour le bras tribord de vergue de misaine n° 353.

III. Muraille extérieure

- 593. Mortaises du taillemer pour une sous-barbe de beaupré n° 209.
- 594. Mortaise du taillemer pour la seconde sous-barbe n° 209.
- 595. Mortaise du taillemer pour le passage des liures de beaupré n° 205.
- 596. Mortaise du taillemer pour le passage d'un des haubans de minot n° 201.
- 597. Piton de la muraille de l'avant du bâtiment pour un hauban de minot n° 201.
- 598. Piton de la muraille avant pour le hauban de beaupré n° 207.
- 599. Piton du porte-hauban de misaine pour le pendeur de misaine n° 227.
- 600. Piton du porte-hauban de misaine pour le galhauban de petit cacatois n° 259.
- 601. Piton de la muraille à l'arrière du porte-hauban de misaine pour la drisse de petit hunier n° 369.
- 602. Piton de la muraille pour l'amure de grande voile n° 482.
- 603. Réa de la muraille pour l'amure de grande voile n° 482.
- 604. Réa du bloc n° 68 – réa vide.
- 605. Réa pour l'écoute de misaine n° 448.
- 606. Réa pour l'écoute de voile d'étai de grand hunier n° 303.
- 607. Réa pour l'écoute de fausse voile d'étai n° 309.
- 608. Réa pour l'écoute de voile d'étai de perroquet n° 313.
- 609. Piton à l'avant du porte-hauban de grand mât pour l'écoute de misaine n° 448.
- 610. Piton de la muraille à l'arrière et au-dessus du grand porte-hauban pour l'itague de balancine de gui n° 324.
- 611. Piton du porte-hauban pour le pendeur de grand mât n° 262.
- 612. Piton du grand porte-hauban pour le galhauban de grand cacatois n° 287.
- 613. Piton à l'arrière du grand porte-hauban pour le palan de drisse de grand hunier n° 416.
- 614. Crampes de fer disposées sur le contour des bouteilles pour le passage de la manœuvre de secours du gouvernail.
- 615. Piton au-dessus des bouteilles pour le bras de corne n° 335.
- 616. Réa du bloc n° 66 – réa vide.
- 617. Réa vide.
- 618. Réa vide.
- 619. Réa vide.
- 620. Réa vide.
- 621. Réa pour le passage de l'écoute de grande voile n° 480.
- 622. Piton au-dessus des bouteilles pour l'écoute de grande voile n° 480.