

JEAN BOUDRIOT
avec la collaboration de
HUBERT BERTI

MODELES HISTORIQUES

au Musée de la Marine

Photographies PATRICK DANTEC



1997

Édité par A.N.C.R.E. - 15, avenue Paul-Doumer - 75116 Paris

COLLECTION ARCHÉOLOGIE NAVALE FRANÇAISE



Édité par A.N.C.R.E. — Société Civile — 15, avenue Paul-Doumer - 75116 Paris
Tous droits de reproduction même partielle par quelque procédé que ce soit réservés pour tous pays
Copyright A.N.C.R.E. — Société Civile - Modèle déposé sous le numéro I.S.B.N. 2 903 179-14-

LES MODÈLES OBJETS MAJEURS

Les modèles constituent l'essentiel des collections du Musée de la Marine et sont pour les visiteurs, un des aspects les plus attrayants du musée. Il faut savoir que l'origine des collections remonte au milieu du XVIIIe siècle et qu'elles s'enrichiront jusqu'à nos jours, illustrant ainsi l'évolution de notre marine.

La Collection archéologie navale française est essentiellement consacrée à l'étude de la grande période de notre marine à voile débutant dans le cours du XVIIe siècle pour s'achever au milieu du XIXe siècle. Nous avons désiré accompagner nos précédentes et futures publications avec un ouvrage aussi utile qu'agréable. Pour ceci, quelle meilleure opportunité que de choisir comme sujet des modèles faisant partie des collections du musée et par ailleurs, cela n'est-il pas un efficace moyen pour faire connaître les richesses de ses collections et servir la réputation d'un grand musée, son Directeur l'amiral Bellec a d'emblée souscrit à notre projet, mené à bien dans le cadre d'un contrat de partenariat.

Nous nous adressons non seulement à nos lecteurs érudits suivant depuis une vingtaine d'années nos publications, mais aujourd'hui également à un public relativement plus étendu ; pouvant être séduit par la qualité et la beauté des modèles figurant dans ce livre, ceci étant une incitation à la connaissance c'est ce que nous souhaitons.

Pour cet ouvrage, nous devions choisir les modèles que nous estimions les plus représentatifs, notre choix devait concilier l'importance du livre et de nombreuses illustrations pour chaque modèle retenu. Au total, nous proposons quatorze exemples dont sept représentent la presque totalité de la collection dite Trianon constituée à partir de 1810 sur une initiative impériale et destinée à conserver le souvenir de notre marine du Premier Empire, en réalité conçue dans les années 1780. A ces modèles s'en ajoutent de plus anciens remontant au milieu du XVIIIe siècle et de plus récents de la période Restauration. Certes, nous pouvions étendre notre choix, la richesse des collections le permet ; mais ceci aurait nécessité deux si ce n'est trois volumes.

Cette publication s'adresse aussi bien à des lecteurs avertis que néophytes séduits par la beauté de ces objets ; à l'intention de ces derniers, quelques pages traitent de généralités suivies d'un glossaire. Ces notions acquises doivent permettre de mieux apprécier les illustrations et retenir l'essentiel d'un texte rédigé, nous le reconnaissons pour des amateurs familiers du sujet, notamment en ce qui concerne le gréement.

Chaque modèle est traité de la manière suivante : un bref historique afin de situer la classe ou rang du bâtiment représenté, une fiche donnant ses caractéristiques principales, des informations sur l'origine du modèle. Succédant à ces textes, les illustrations, les premières étant des vues d'ensemble, pouvant nécessiter des doubles pages, suivies de vues de détail effectuées en se déplaçant de la proue vers la poupe, vient ensuite le gréement. Certains modèles justifiaient de prises de vue plus nombreuses que d'autres et par ailleurs il importait de limiter les répétitions, des dispositions analogues pouvant figurer sur des modèles différents. Nous avons voulu ne pas lasser le regard du lecteur en variant les angles des prises de vues et en exploitant les détails propres à chaque modèle, nous appliquant à être méthodiques sans être systématiques.

Pour un visiteur attentif et instruit, l'examen d'un modèle dans sa vitrine n'a rien d'évident, l'oeil appréhende mal le détail, ne pouvant "cadrer" même à une distance réduite. Seule la photographie permet de "fouiller" un modèle et ensuite c'est tout à loisir qu'il est possible d'exploiter les clichés. Ainsi la photographie révèle les modèles, ils nous poseront bien des questions, à nous d'y répondre, c'est tout à la fois l'épreuve de nos connaissances et leur enrichissement.

Les témoignages de l'architecture civile ou religieuse sont innombrables, constituant pour son étude un très vaste champ de recherches et démonstration. Il en est tout autrement pour l'architecture navale, constructions éphémères totalement disparues et ce ne sont pas les quelques éléments recueillis à ce jour sur divers sites archéologiques qui modifient à notre avis cette constatation. Seuls témoignages de ces grandes et remarquables constructions, de très fragiles objets : les modèles si heureusement, si ce n'est miraculeusement, parvenus à nous, le terme n'est pas excessif lorsque l'on connaît les vicissitudes des collections au cours des siècles.

Les modèles nous donnent la notion de volume permettant de saisir un ensemble. Réalisés par des hommes de métier, représentant ce qu'ils voyaient et connaissaient, leurs modèles nous apportent la vérité de multiples détails, qu'il serait vain d'espérer trouver

dans les sources imprimées ou dans les fonds d'archives. Par ailleurs, une valeur historique s'attache aux modèles, certes par leur ancienneté mais aussi par tout ce qu'ils permettent d'évoquer. Si précieux et si fragiles objets, ils doivent être reconnus comme tels et conservés en conséquence, à l'abri de la poussière, du soleil, des variations hygrométriques

Leur entretien réclame autant de soins que de connaissances et leur restauration impose beaucoup de prudence et de savoir. Bref, soyons conscient que les modèles font partie intégrante de notre patrimoine ; cessons de les considérer comme de simples objets décoratifs ou de démonstration d'habileté manuelle et donnons leur la dimension de la réalité.

Dans le prolongement de ces propos sur les modèles, nous nous permettrons quelques réflexions :

- Il y a une vingtaine d'années, à la fin du quatrième volume du Vaisseau de 74, nous exprimions ceci "une histoire de l'architecture navale française pourrait être tentée, mais cette étude ne serait qu'un aspect certes important mais limité d'un très vaste ensemble concernant le Fait maritime français*". A ce jour, beaucoup a déjà été effectué dans le domaine de l'architecture navale française de la période dite classique.*

Le fait maritime français a suscité nombre de travaux et publications universitaires, le crédibilisant et valorisant. Mais force est de constater, l'aspect ponctuel donc dispersé des travaux. Pouvons-nous suggérer qu'un grand plan d'ensemble soit élaboré prenant en compte les aspects et développements multiples du sujet. La ligne conductrice pourrait être le navire avec en amont de sa construction tout ce qui y concourt, et de même en aval pour son utilisation. Ce plan programme est à l'évidence pluridisciplinaire, faisant appel à la géographie physique, la démographie, la législation, les sciences, la technologie, etc., etc... Ce plan élaboré, des priorités de recherches pourraient être fixées et un inventaire des sources établi. Sur cet "arbre aux branches multiples" viendraient se placer les résultats des travaux, qui peu à peu formeraient un corpus considérable, permettant de grandes synthèses. Précisons que ce projet n'intéresserait a priori que la période Ancien Régime, ce qui est déjà bien ambitieux.

- Autre réflexion concernant notre marine nationale, celle-ci prête peu d'attention à son patrimoine, sa politique pour sa mise en valeur est bien discrète. Et pourtant que de richesses sont accumulées dans les musées et leurs réserves, cette "matière première" justifierait de grandes opérations afin de faire connaître à un très large public, notre patrimoine maritime. Ceci s'avère d'autant plus nécessaire que les responsables du grand ministère qu'est devenu celui de la Culture, sont bien éloignés du "Fait maritime" est-ce parce que le Musée de la Marine de Paris et les musées des ports dépendent du Ministère de la défense ? Qu'importe la Marine doit avoir les moyens de promouvoir son patrimoine, elle en a la responsabilité.

- Terminons ces propos par une suggestion. En 1759, lors de la malheureuse bataille des Cardinaux, deux vaisseaux de 74 canons de l'escadre de Mr. de Conflans, le Thésé *et le* Superbe, *manquant de stabilité en raison d'imprudence dans leur arrimage, vont chavirer sous voile en un instant. Ils reposent en baie de Quiberon, tout leur armement, le mobilier de bord, l'équipage gisent sous la vase. Ne serait-il pas possible d'envisager, non de relever ces épaves, cela est impossible, mais d'en retirer des éléments significatifs de la charpente, de très nombreux objets, pouvant ainsi créer localement un musée où serait présentée cette marine en état grandeur, en y faisant participer l'homme, oh combien absent dans nos musées.*

L'étranger nous donne l'exemple d'opérations analogues réalisées grâce à des souscriptions nationales, ne sommes-nous pas capables de faire de même ?

J.B

MÂTURE ET GRÉEMENT,
Notions sommaires.

La plupart des modèles figurant dans cet ouvrage, représentent des bâtiments dits à trois mâts. Celui de l'avant ou mât de misaine, le grand mât et le mât d'artimon. A ces mâts placés à la verticale ou proche de celle-ci, il convient d'ajouter le mât de beaupré présentant avec la flottaison un angle variant de 20 à 30 degrés.

La mâture verticale est constituée par un bas mât, prolongé par un mât de hune, lui-même prolongé par un mât de perroquet ; ces éléments supérieurs sont mobiles.

Des plates-formes, les hunes sont constituées de pièces de bois disposées longitudinalement et transversalement, permettant d'assujettir le pied des mâts de hune et d'établir un plancher léger. La tête des bas mâts reçoit sur un tenon, une pièce dite chuquet au travers de laquelle passe le mât de hune. Ces dispositions propres au bas mâts sont valables pour les mâts supérieurs ; les hunes sont allégées ne comportant plus que des barres dites de perroquet. Hunes, barres et chuquets permettent d'assujettir entre eux : bas mâts, mâts de hune, mâts de perroquet. Pour le beaupré, un bout-dehors ou bâton de foc en est le prolongement, étant maintenu par un chuquet et des tours de cordage ou roustures.

Tous les éléments de mâture sont croisés horizontalement par des vergues supportant des voiles trapézoïdales dites cependant carrées. Le mât de misaine et le grand mât comportent trois étages de voiles et parfois quatre avec l'utilisation de cacatois. Le mât d'artimon ne comporte que deux étages, mais se singularise par une voile dite brigantine, placée au repos suivant l'axe longitudinal du navire, alors que les voiles carrées sont placées perpendiculairement à cet axe en position de repos. Entre les mâts sont disposées des voiles triangulaires dites d'étai. Le même type de voile, les focs est gréé en avant du mât de misaine sur le beaupré. Les voiles carrées peuvent par un temps favorable être complétées par des bonnettes disposées latéralement, augmentant ainsi la surface de voilure.

Les mâts, qu'il s'agisse des bas mâts ou des mâts supérieurs, doivent être maintenus à leur tête par des haubans, ceci afin de remédier aux effets du roulis, à ces manoeuvres dites dormantes, s'ajoute pour la mâture haute des galhaubans toujours contre le roulis. Le tangage oblige à appuyer la tête des mâts par des étais disposés suivant l'axe longitudinal du navire, alors que les haubans sont placés transversalement. Le beaupré comporte des manoeuvres particulières mais ayant le même rôle.

Les vergues basses sont soutenues par une suspente, et une drosse les solidarise avec leur mât. Un appareil de drisse permet de les élever ou abaisser. L'extrémité des vergues est soutenue par des balancines et d'autres manoeuvres, les bras agissant sur les extrémités permettent de les orienter.

Les voiles établies le long des vergues, portent à leur angle inférieur une manoeuvre dite écoute lorsqu'elle "appelle" la voile vers l'arrière et amure lorsque c'est vers l'avant. Des boulines, cordages à plusieurs branches agissant sur la chute ou côté vertical de la voile permettent de mieux l'ouvrir au vent. Des bandes de ris sont destinées à replier la partie supérieure de la voile et ainsi réduire sa surface en cas de besoin. Des cargues diverses permettent de rassembler le fond ou bordure de la voile, ses angles inférieurs ou points, ses côtés, afin de serrer ou ferler la toile sur la vergue.

Les voiles triangulaires ou en pointe, dites voiles d'étais et focs sont établies le long de certains étais ou de cordages appelés drailles, elles portent à leur angle libre une manoeuvre servant d'écoute, deux manoeuvres servent à les hisser ou amener (abaisser) drisse et hale-bas.

Les haubans croisés par de petits cordages, les enfléchures, constituent une sorte d'échelle permettant aux matelots d'effectuer les manoeuvres hautes, des marche-pieds cordage élongeant les vergues en-dessous de celles-ci sont indispensables pour effectuer diverses manoeuvres notamment la prise de ris. Des palans divers équipent le navire, indispensables pour les manutentions d'armement.

Cinq petits schémas doivent aider à comprendre en les illustrant les données de base que j'ai évoqué en quelques lignes. Bien évidemment, ceci est à l'intention des lecteurs n'étant pas encore familiarisés avec le sujet afin de leur faciliter l'examen de diverses reproductions et la lecture des commentaires les accompagnant.

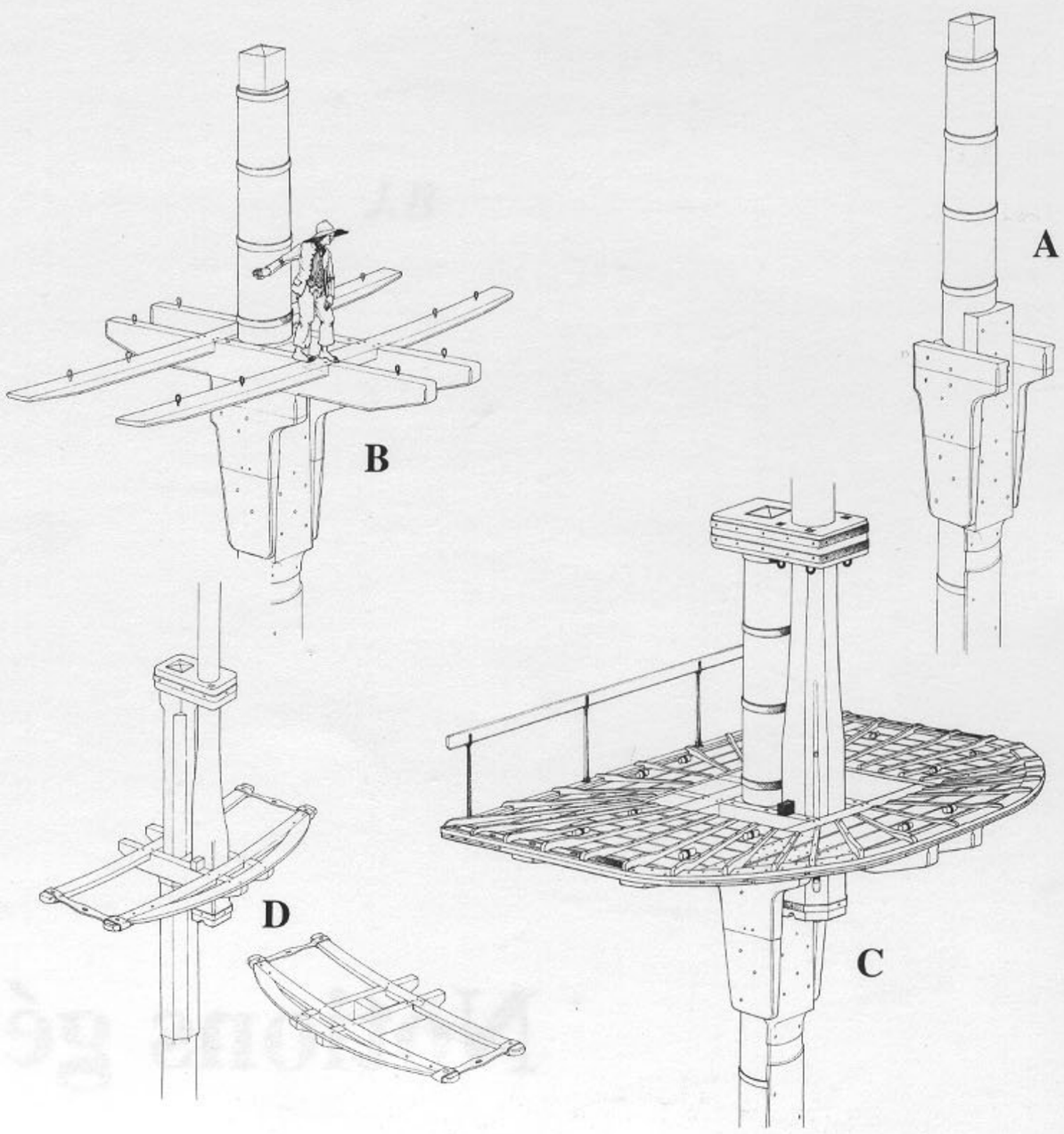
L'art de la mâture et du gréement est un beau sujet. Il figure en bonne place dans la Collection archéologie navale française avec les monographies et surtout le tome III du Vaisseau de 74 canons.

A. Des pièces de chêne, dites jottereaux, sont clouées latéralement sur le bas mât. Une jumelle est fixée sur l'avant du mât, elle facilite la manoeuvre du mât de hune.

B. Des barres longitudinales, dites longis, reposent sur les jottereaux, elles sont croisées par des barres transversales dites traversins.

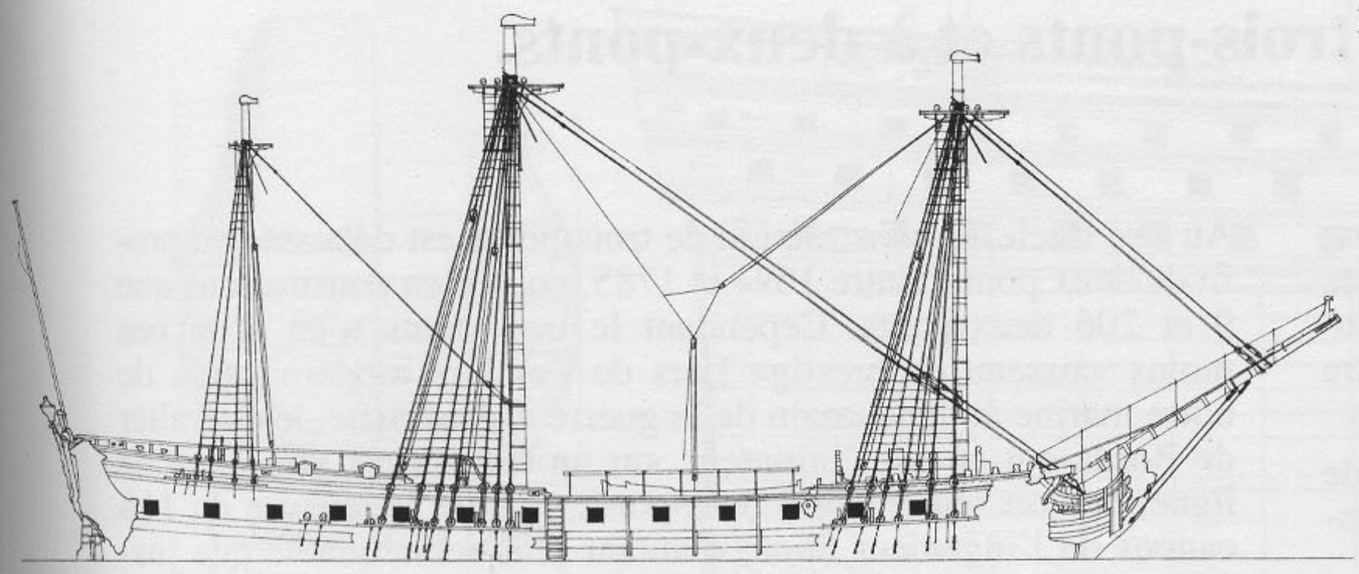
C. Sur les barres reposent les bordages de la hune renforcés par des taquets. Sur le tenon du bas mât s'assemble le chuquet. Le mât de hune traverse le chuquet et sa caisse est traversée par une clef reposant sur les longis.

D. Mêmes principes pour les barres des mâts de perroquet. Les longis repose sur la noix, surépaisseur du mât du mât de hune. Pour plus de légèreté pas de bordages sur les barres.

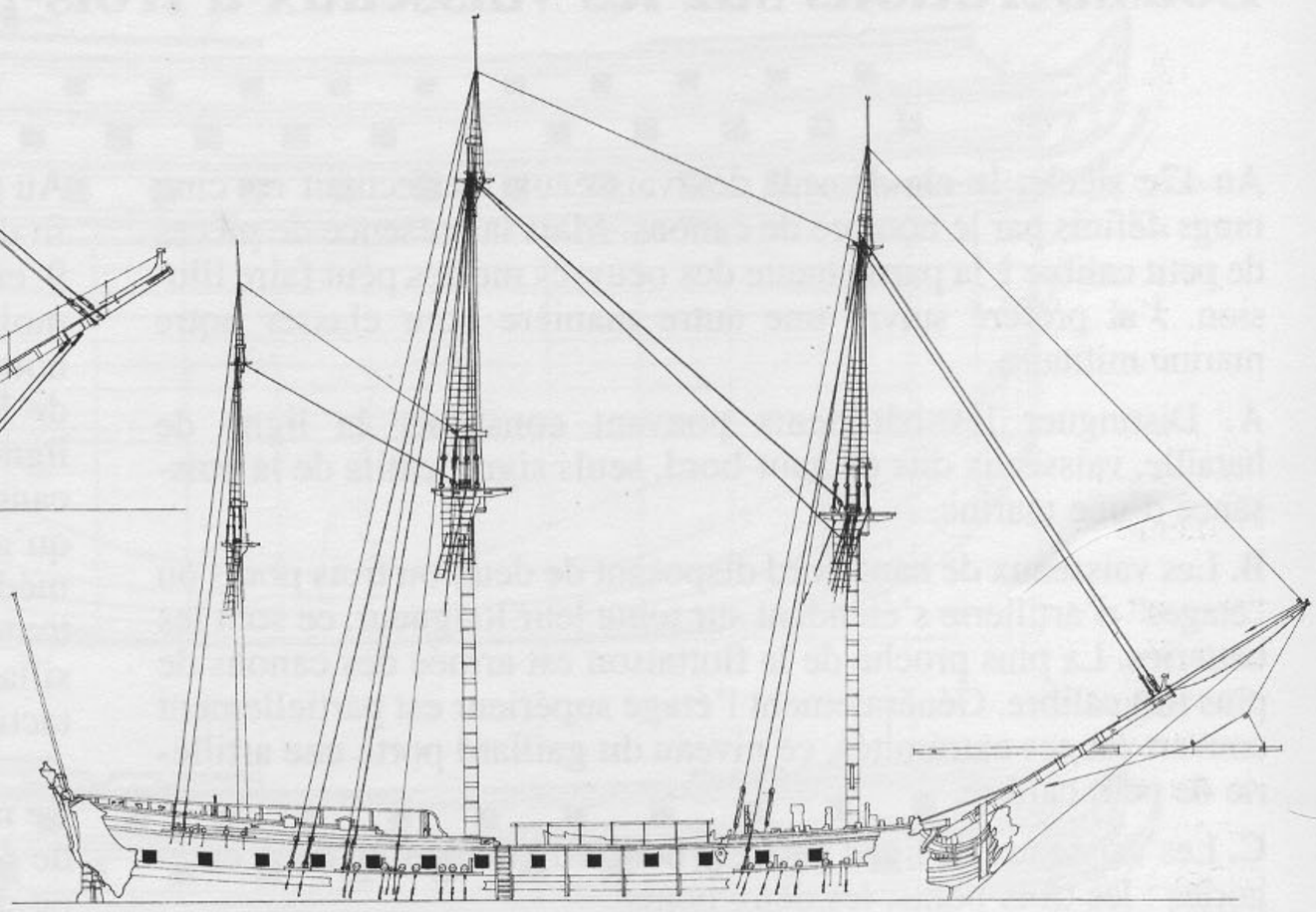


Figures extraites du tome III du Vaisseau de 74 pages 43,44,45,53.

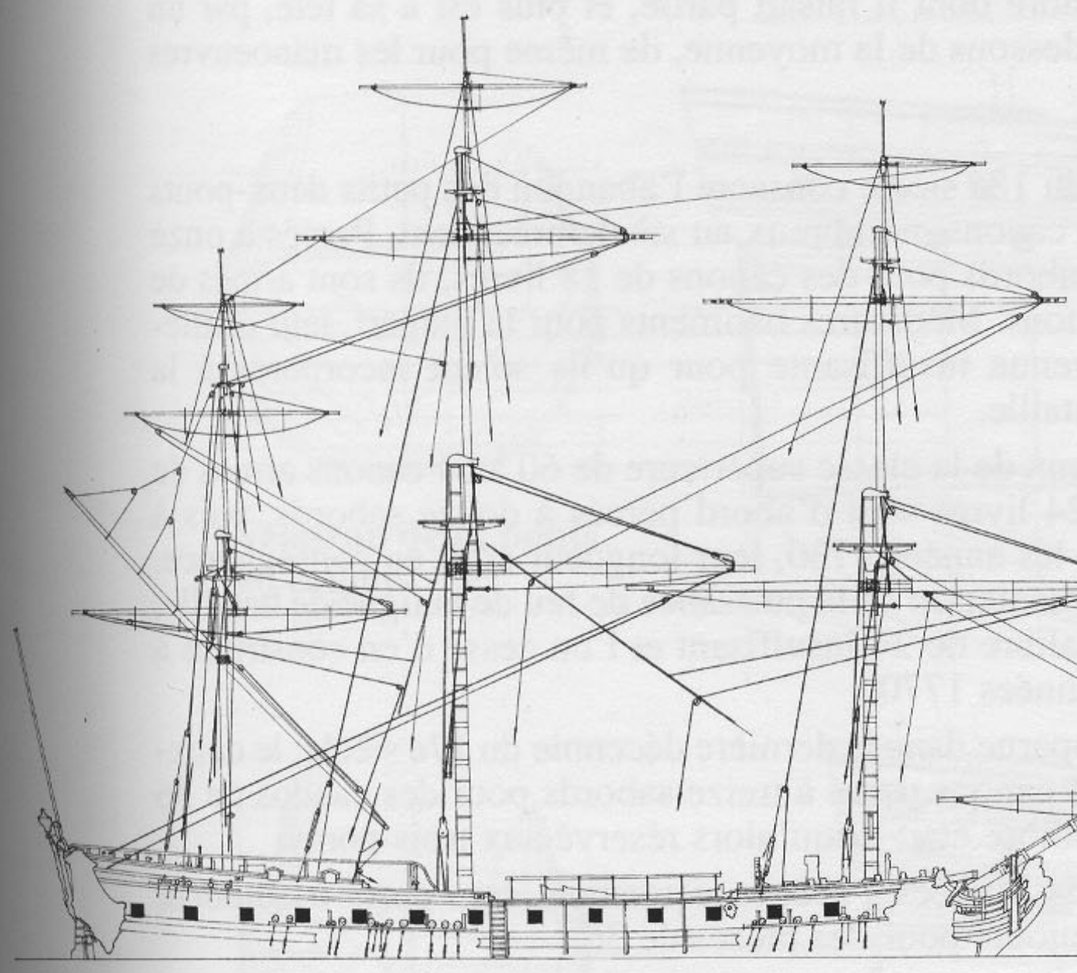
Figures extraites de la Monographies de la Renommée.



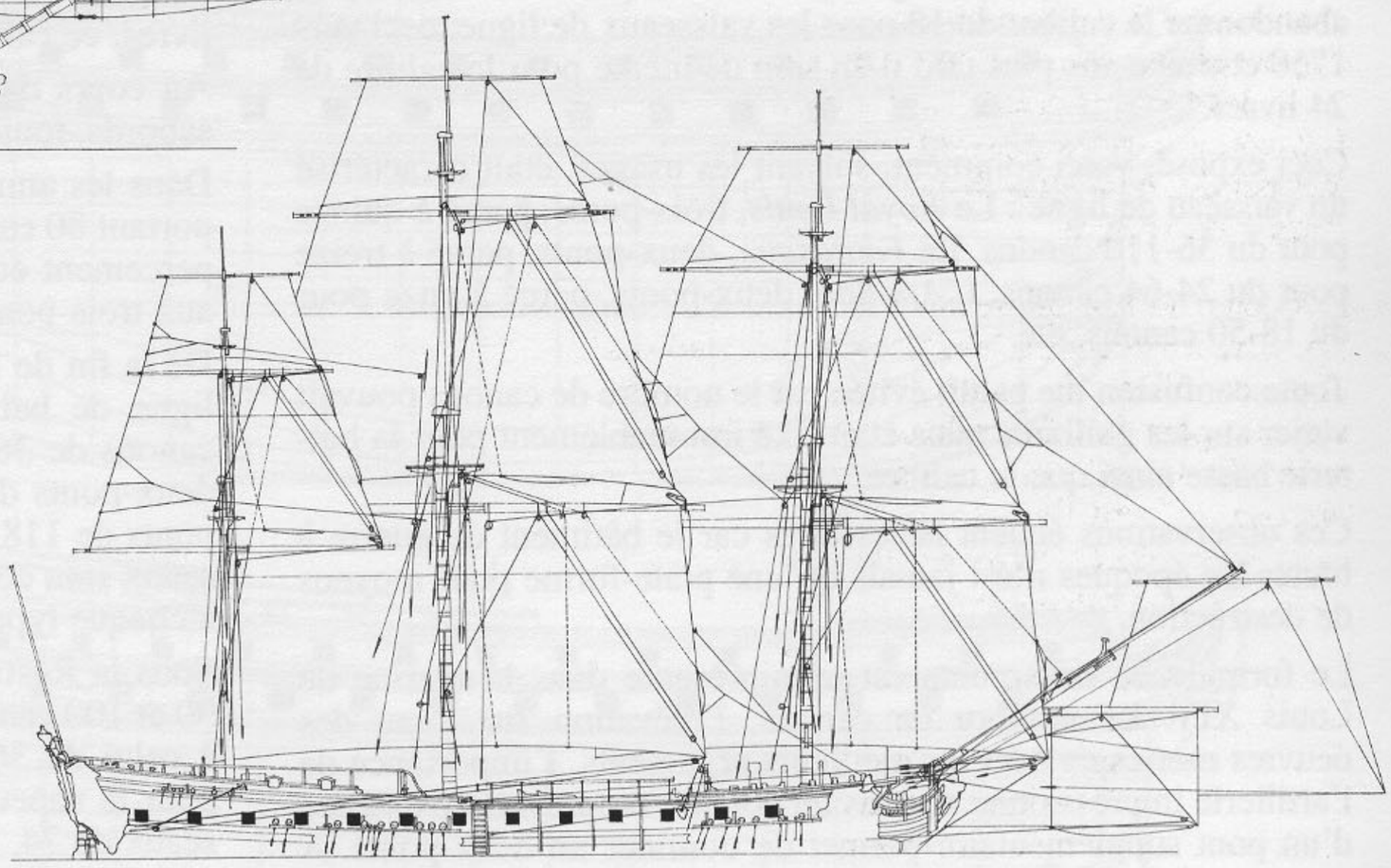
Manœuvres des bas-mâts



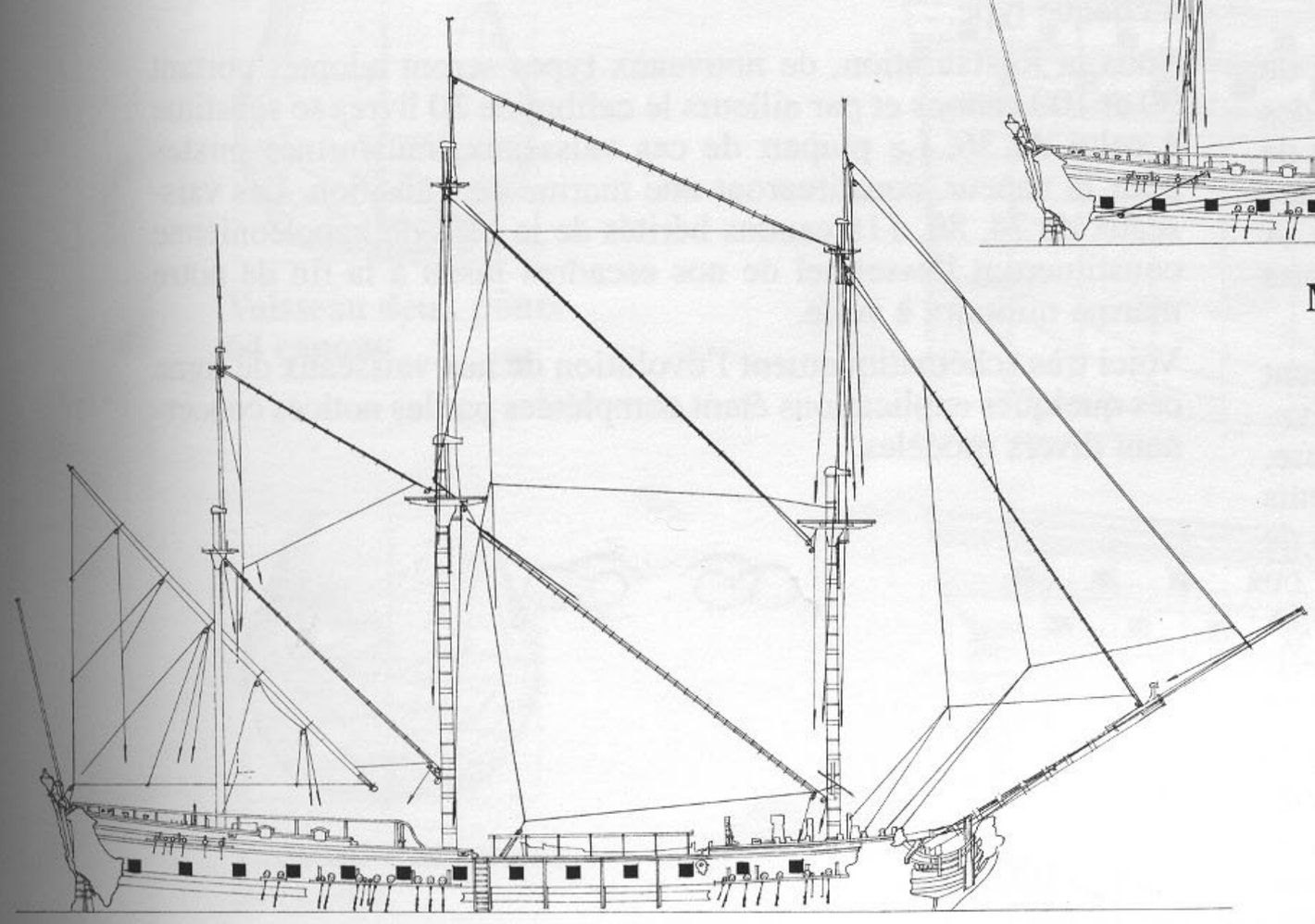
Manœuvres des mâts supérieurs



Manœuvres des vergues



Manœuvres des voiles carrées



Manœuvres des voiles en pointe

Considérations sur les vaisseaux à trois-ponts et à deux-ponts.

Au 17e siècle, le classement des vaisseaux s'effectuait en cinq rangs définis par le nombre de canons. Mais la présence de pièces de petit calibre à la partie haute des oeuvres mortes peut faire illusion. J'ai préféré suivre une autre manière pour classer notre marine militaire.

A. Distinguer les bâtiments pouvant constituer la ligne de bataille, vaisseaux dits de haut-bord, seuls significatifs de la puissance d'une marine.

B. Les vaisseaux de haut-bord disposant de deux ou trois ponts ou "étages" d'artillerie s'étendant sur toute leur longueur, ce sont les batteries. La plus proche de la flottaison est armée des canons de plus fort calibre. Généralement l'étage supérieur est partiellement couvert sur ses extrémités, ce niveau dit gaillard porte une artillerie de petit calibre.

C. Les vaisseaux de ligne peuvent donc être classés en deux catégories : les trois-ponts, les deux ponts.

D. Un vaisseau de ligne doit être caractérisé par l'artillerie de sa batterie basse, nombre de canons de chaque bord et calibre de ceux-ci. Accessoirement le nombre total de canons est retenu.

Le calibre des canons est fixé par le poids en livres de leur boulet massif de fer fondu. L'on dispose des calibres suivants : 36, 24, 18, 12, 8, 6, 4 livres.

Au 17e siècle, l'on ne reconnaît comme vaisseaux de ligne, qu'ils soient à deux ou trois batteries ou ponts, que les bâtiments armés à leur batterie basse de canons du calibre minimum de 18 livres.

Au cours du 18e siècle, l'augmentation de la puissance de feu fera abandonner le calibre de 18 pour les vaisseaux de ligne, ceci vers 1750 et trente ans plus tard il en sera de même pour le calibre de 24 livres.

Ceci exposé, voici comment, suivant les usages, était caractérisé un vaisseau de ligne : Le *Royal Louis*, trois-ponts, percé à quinze pour du 36-110 canons. Le *Fantasque*, deux-ponts, percé à treize pour du 24-64 canons. L'*Apollon*, deux-ponts, percé à onze pour du 18-50 canons, etc.

Toute confusion me paraît évitée car le nombre de canons pouvait varier sur les gaillards mais était fixé immuablement pour la batterie basse ainsi que le calibre.

Ces observations étaient nécessaires car le bâtiment de guerre à toutes les époques n'est jamais qu'une plate-forme pour moyens de destruction.

Le formule du trois-ponts est omniprésente dans la marine de Louis XIV. Le nombre de canons, l'élévation sur l'eau des oeuvres mortes en sont les meilleurs arguments, l'importance de l'artillerie impressionne et dans un combat rapproché l'existence d'un pont supplémentaire permet de dominer un deux-ponts. A cela peut s'ajouter une charpente renforcée donnant une plus forte épaisseur à la muraille, donc une meilleure protection.

Mais en contrepartie, les trois-ponts ont un piètre comportement à la mer. Manquant de stabilité, ils portent mal la voile, l'élévation de leurs oeuvres mortes et l'artillerie haute en sont la cause. Le rapport de la largeur avec la longueur en font des bâtiments courts dont le volume de carène doit être très ample en raison de la pesanteur du vaisseau. Conséquence de ceci une dérive ou déplacement latéral important dans la route devant être suivie. A cela s'ajoute l'effet du vent sur les oeuvres mortes, rendant difficile la marche au plus près avec la dérive lorsque le vent vient quelque peu de l'avant.

Le conservatisme est tel au 17e siècle que malgré ces grands défauts, la réputation du trois-ponts se maintiendra. J'ajoute que très médiocre manoeuvrier, le trois-ponts a un handicap supplémentaire avec les progrès effectués dans l'utilisation de l'artillerie permettant le combat à distance.

Au 18e siècle, la construction de trois-ponts est délaissée au profit de deux ponts. Entre 1694 et 1785, nous n'en construirons que 9 et 206 deux-ponts. Cependant le trois-ponts n'en reste pas moins vaisseau de prestige Lors de l'entière modernisation de notre marine au lendemain de la guerre d'Amérique, le chevalier de Borda qui en est l'initiateur, sur un total de 81 vaisseaux de ligne, prévoit seulement 9 trois-ponts, malgré la réussite du 118 canons de l'ingénieur Sané, d'autant plus remarquable que jusqu'alors les trois-ponts sont considérés comme plus ou moins médiocres, on leur reprochait notamment de ralentir la marche de toute l'escadre dont il faisait partie, et plus est à sa tête, par un sillage au-dessous de la moyenne, de même pour les manoeuvres tactiques.

Le milieu du 18e siècle consacre l'abandon des petits deux-ponts de 50 à 56 canons, nombreux au siècle précédent. Percés à onze ou douze sabords pour des canons de 18 livres, ils sont armés de 50 à 56 canons. Médiocres bâtiments pour la plupart, leur artillerie est devenue insuffisante pour qu'ils soient incorporés à la ligne de bataille.

Les vaisseaux de la classe supérieure de 60 à 64 canons armés de pièces de 24 livres sont d'abord percés à douze sabords, puis à treize dans les années 1730, leur longueur croit en conséquence. Mais l'augmentation de la puissance de feu de la ligne de bataille, rend leur calibre de 24 insuffisant et l'on cesse d'en construire à la fin des années 1770.

Formule apparue dans la dernière décennie du 17e siècle: le deux-ponts de 74 canons percé à treize sabords pour des canons de 36 livres, ce calibre était jusqu'alors réservé aux trois-ponts.

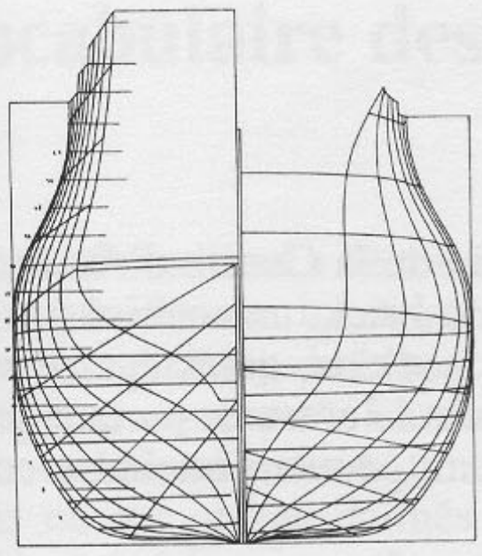
Au cours des années 1730, le percement sera porté à quatorze sabords, toujours pour des pièces de 36.

Dans les années 1740, apparaît un nouveau type de deux-ponts, portant 80 canons percé à quinze sabords toujours pour du 36. Ce percement était au 17e siècle, comme celui à quatorze, réservé aux trois-ponts.

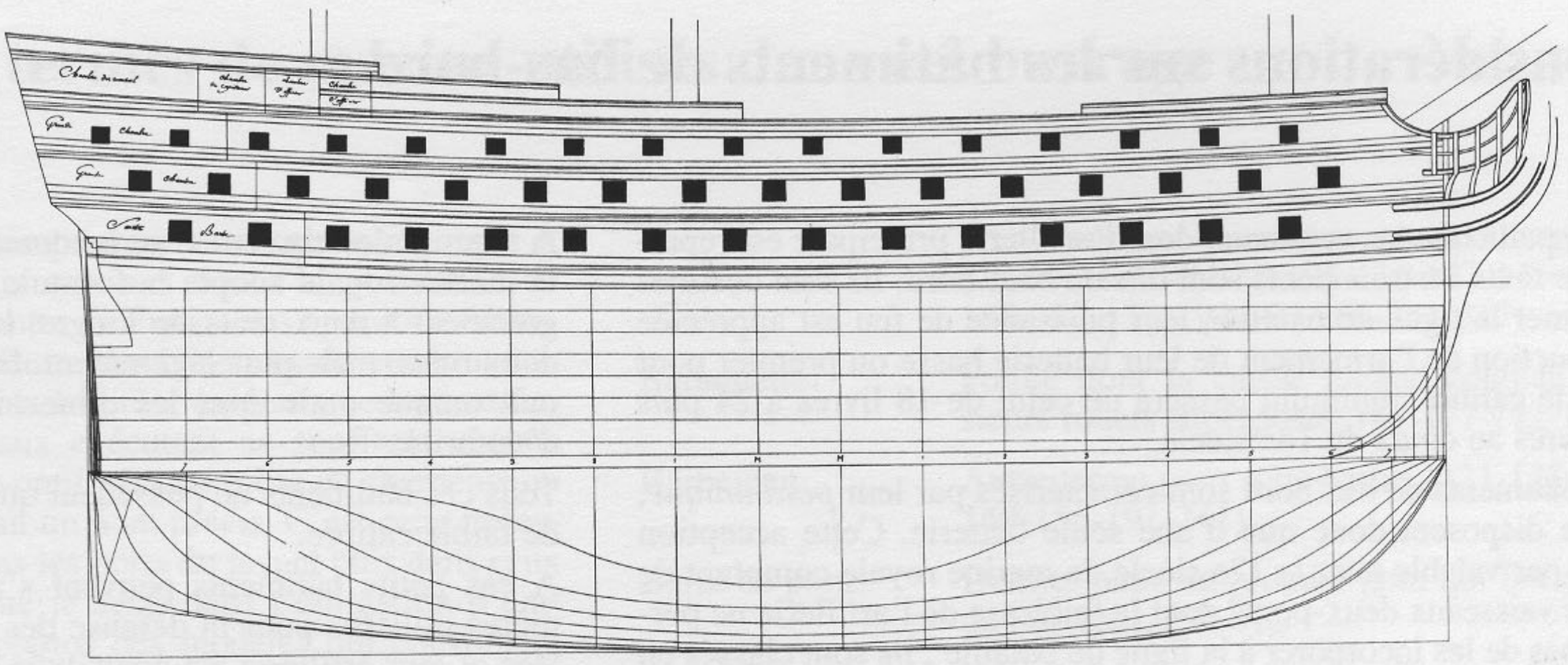
De la fin de la Guerre d'Amérique à la chute de l'Empire, notre ligne de bataille sera constituée de vaisseaux tous armés de canons de 36 livres à leur batterie basse. Ce sont des vaisseaux deux-ponts de 74 et 80 canons et un très petit nombre de trois-ponts de 118 canons. Depuis 1782-1786, ces trois types de vaisseaux sont construits uniformément suivant un même plan propre à chaque type.

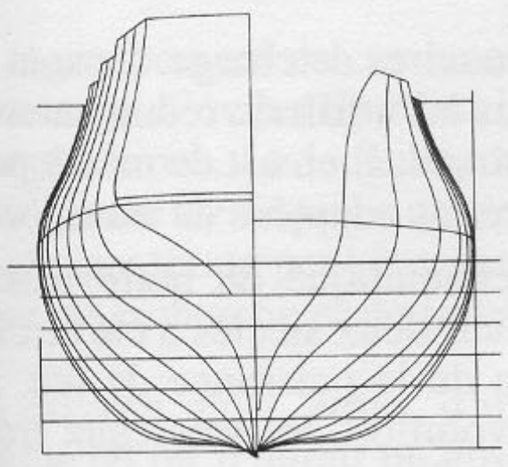
Sous la Restauration, de nouveaux types seront adoptés portant 90 et 100 canons et par ailleurs le calibre de 30 livres se substitue à celui de 36. La plupart de ces vaisseaux transformés mixtes pour la vapeur, constitueront une marine de transition. Les vaisseaux de 74, 80, 118 canons hérités de la période napoléonienne constitueront l'essentiel de nos escadres jusqu'à la fin de notre marine militaire à voile.

Voici très schématiquement l'évolution de nos vaisseaux de ligne ces quelques explications étant complétées par les notices concernant divers modèles.

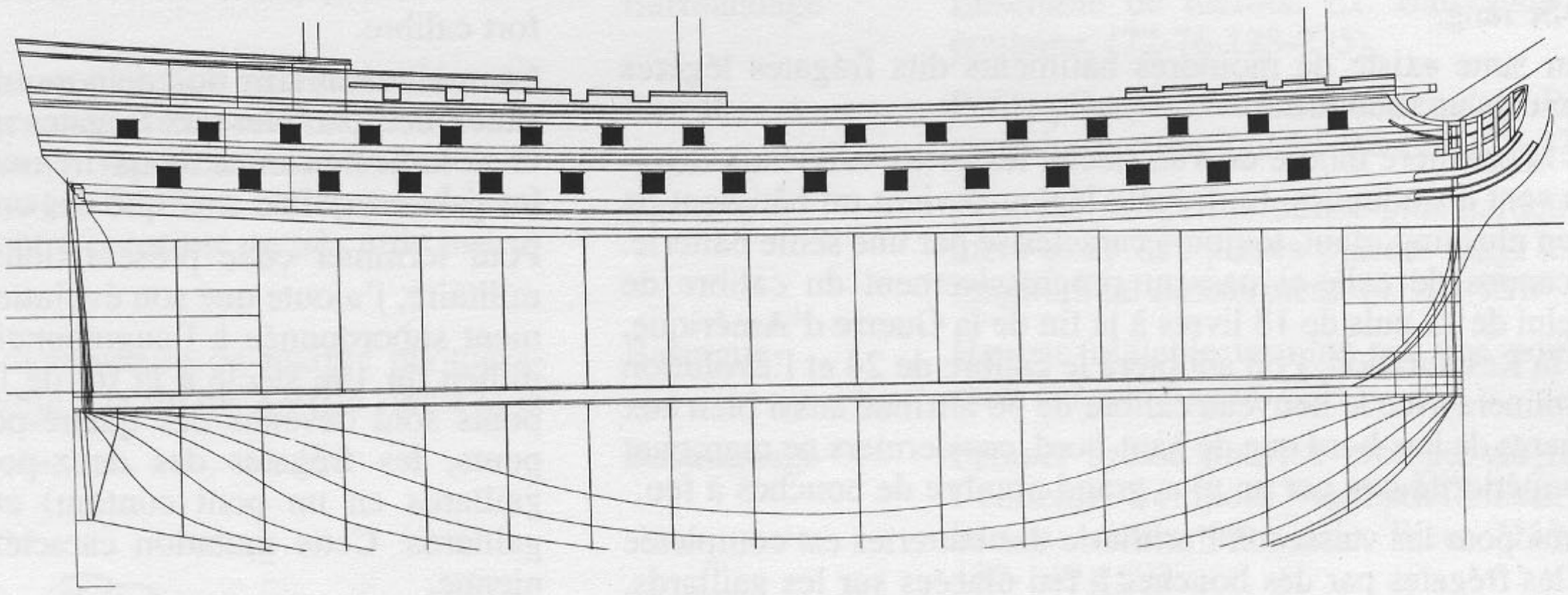


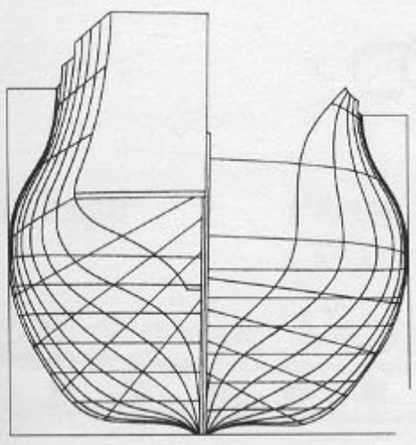
Vaisseau trois ponts
110 canons



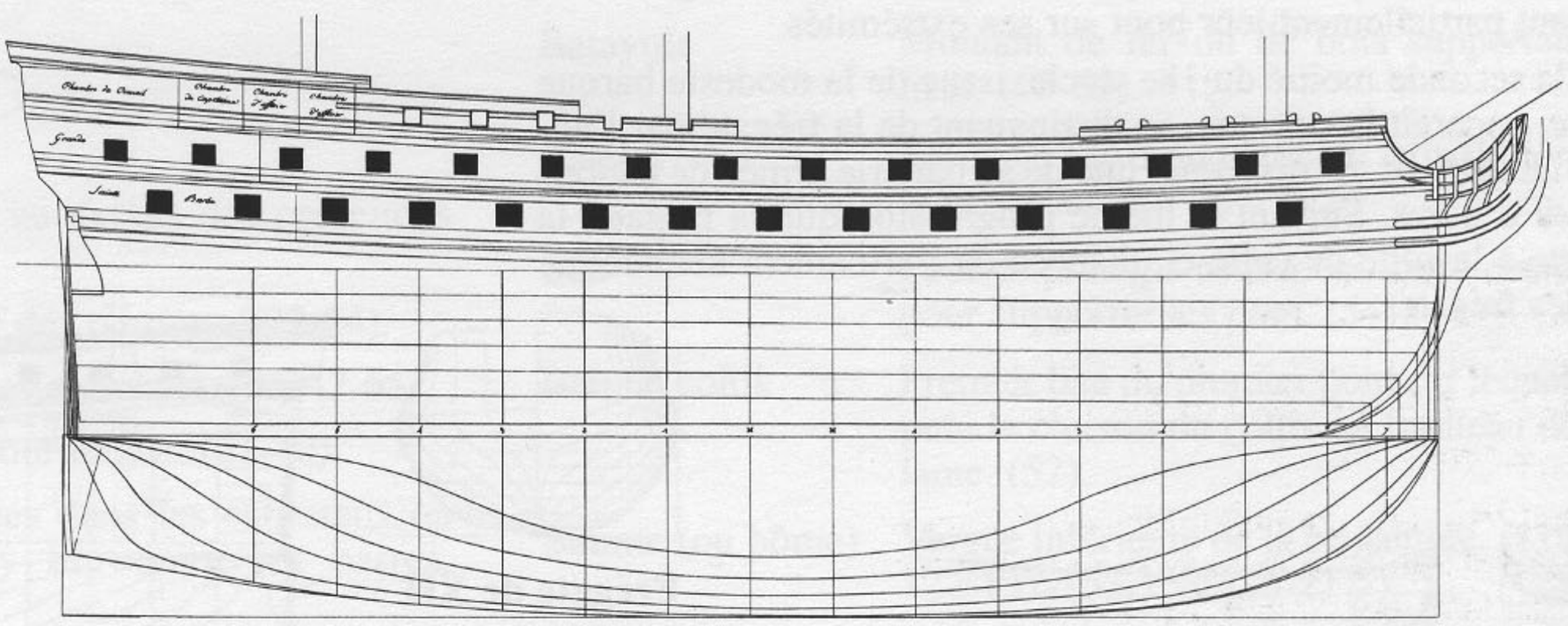


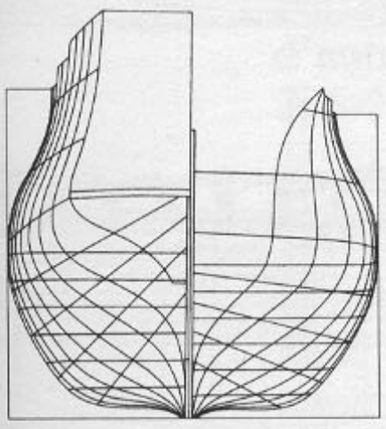
Vaisseau deux ponts
80 canons



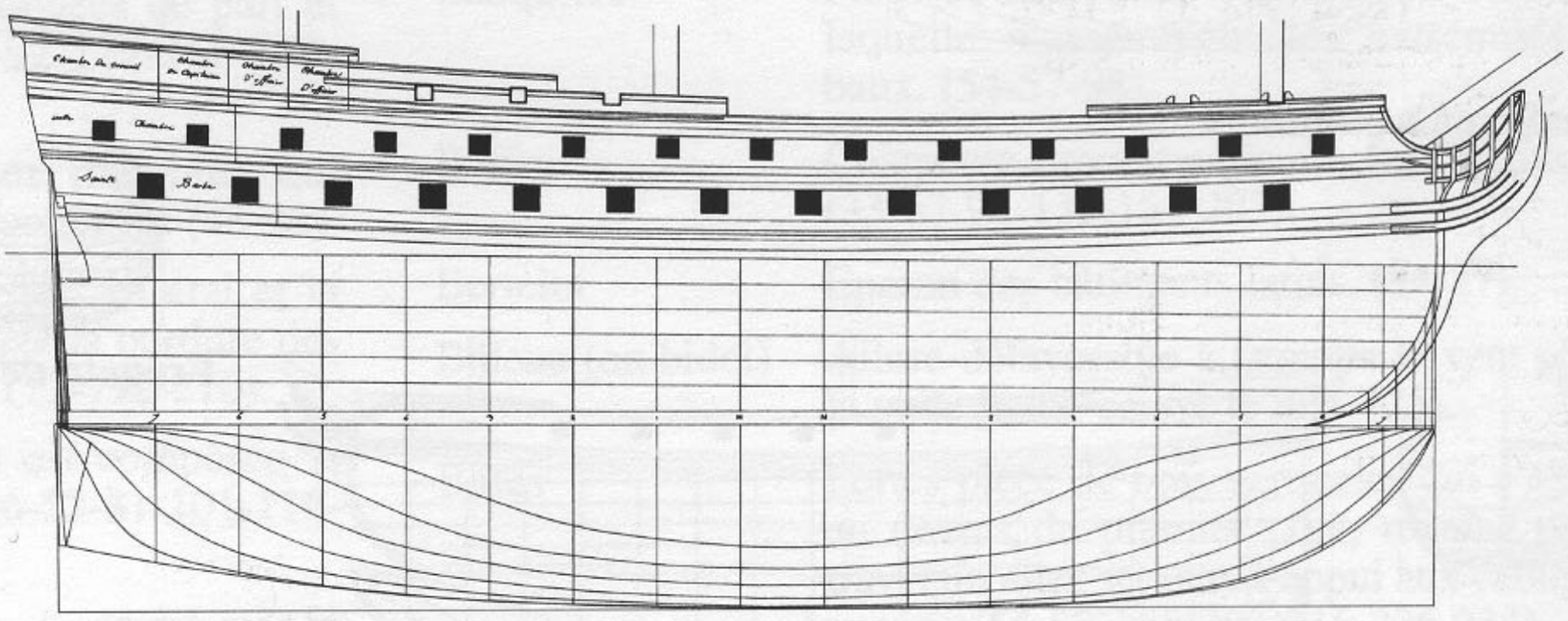


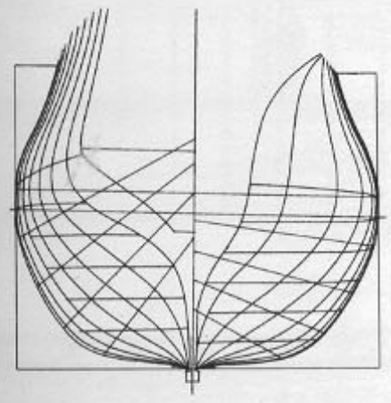
Vaisseau deux ponts
74 canons



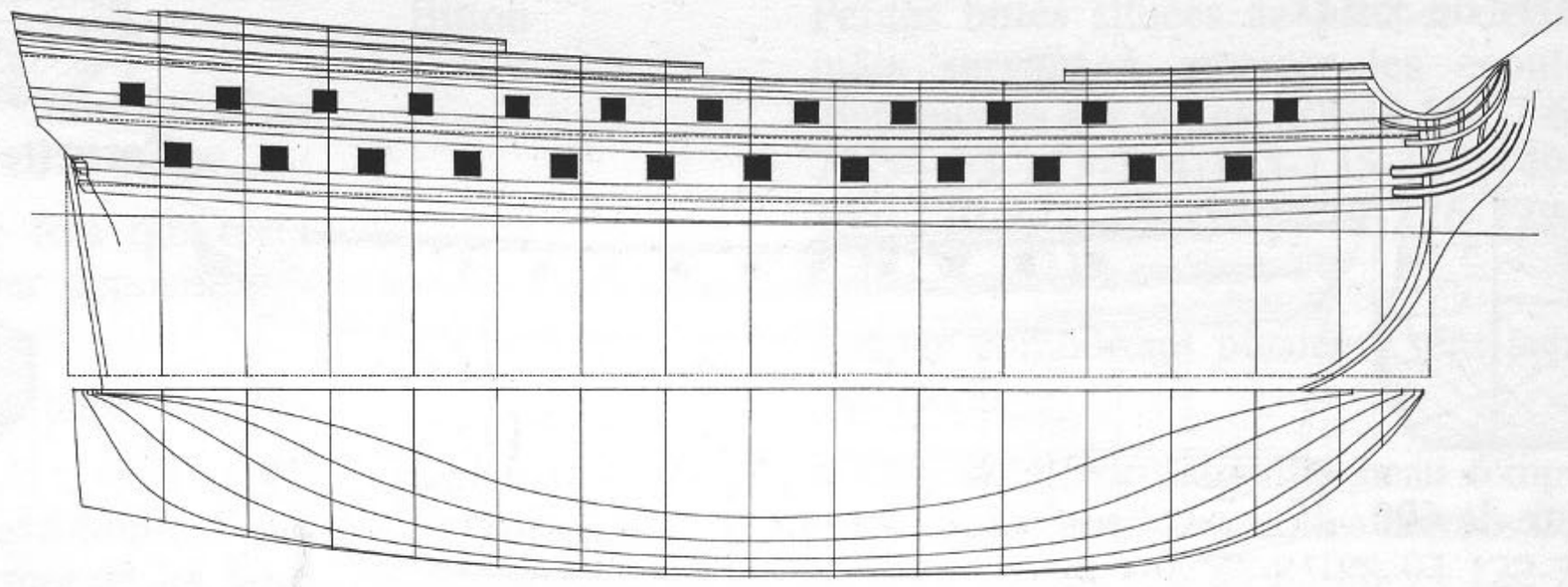


Vaisseau deux ponts
64 canons





Vaisseau deux ponts
50 canons



Considérations sur les bâtiments de bas-bord.

Je rappelle que les vaisseaux dont l'artillerie principale est répartie sur deux ou trois ponts sont dits de haut-bord. Ils sont destinés à former la ligne de bataille, leur puissance de feu est appréciée en fonction de l'armement de leur batterie basse ou premier pont dont le calibre minimum passera de celui de 18 livres à 24 puis 36 livres au cours du 18e siècle.

Les bâtiments de bas-bord sont caractérisés par leur *pont unique*, ils ne disposent donc que d'une seule batterie. Cette acception n'est pas valable pour le 17e siècle, la marine royale comptant de petits vaisseaux deux-ponts dont la faiblesse de l'artillerie ne permet pas de les incorporer à la ligne de bataille ; ils sont classés en 4e et 5e rang.

A leur suite existe de moindres bâtiments dits frégates légères n'ayant qu'un seul pont.

Dans la première moitié du 18e siècle, les petits vaisseaux deux-ponts sont abandonnés. La frégate légère devient un bâtiment de *plus en plus important, toujours caractérisé* par une seule batterie. Les canons de celle-ci passant progressivement du calibre de 8 à celui de 12 puis de 18 livres à la fin de la Guerre d'Amérique. Sous la Restauration, l'on adoptera le calibre de 24 et l'évolution se terminera avec le nouveau calibre de 30 attribué aussi bien aux bâtiments de bas-bord que de haut-bord, ces derniers ne marquant leur supériorité que par un plus grand nombre de bouches à feu.

Comme pour les vaisseaux l'artillerie des batteries est complétée pour les frégates par des bouches à feu placées sur les gaillards, couvrant partiellement leur pont sur ses extrémités.

Dans la seconde moitié du 18e siècle, issue de la modeste barque longue, apparaît la corvette, se distinguant de la frégate par l'absence de gaillard, ne disposant que de sa batterie armée de canons de 4 ou 6 livres. Suivant la même progression que la frégate, la corvette à la suite de celle-ci, dispose de l'armement abandonné pour les frégates.

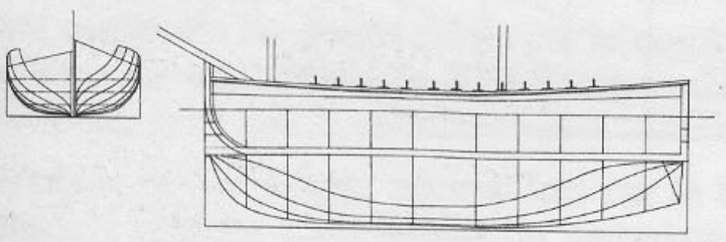
A la suite des corvettes, au lendemain de la Guerre d'Amérique, la marine royale adopte la formule du brick, caractérisé par son gréement à deux mâts, le lougre, la goélette, gréés également à deux mâts, mais plus légèrement. Enfin le côtre ne portant qu'un mât unique mais dont les dimensions peuvent atteindre celles d'un brick.

Tous ces bâtiments ne possèdent qu'un seul pont armé de canons de faible calibre.

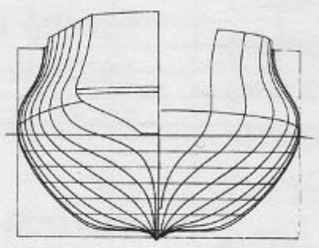
A ces petits bâtiments peuvent s'ajouter les chaloupes canonnières utilisées pour la défense des rades, elles ne sont pas pontées et leur artillerie est constituée de un à trois canons mais de fort calibre.

La marine militaire doit disposer de navires de charge. Ce sont les flûtes, comparables aux frégates mais à l'artillerie réduite et avec un volume de carène de navire marchand. Il en est de même pour les gabares qui ne sont que des corvettes adaptées au transport.

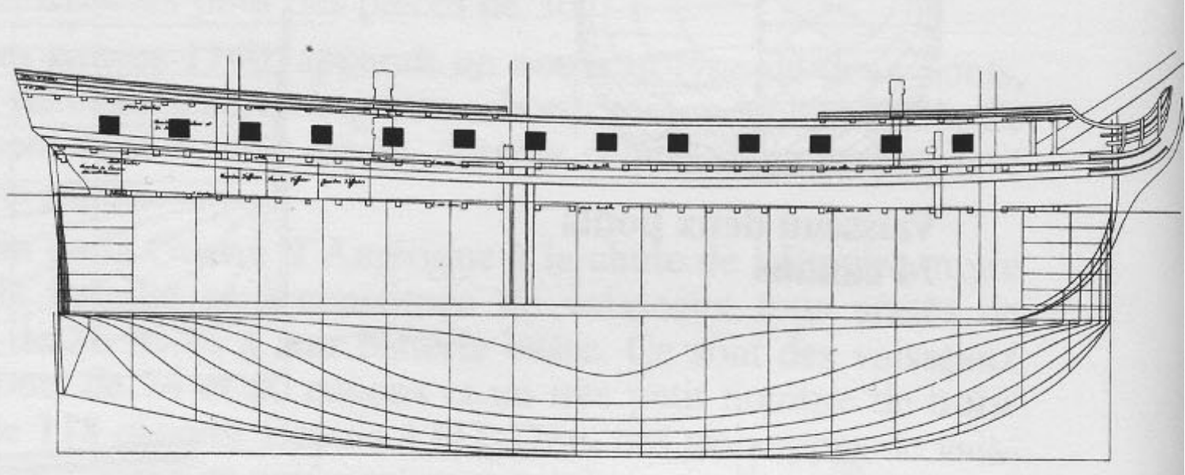
Pour terminer cette présentation schématique de notre marine militaire, j'ajoute que son évolution sur deux siècles a été étroitement subordonnée à l'augmentation de la puissance de feu. Au milieu du 19e siècle à la fin de l'évolution, les vaisseaux trois-ponts sont devenus des quatre-ponts, les deux ponts des trois-ponts, les frégates des deux-ponts (ceci par la réunion des gaillards en un pont continu) et les corvettes disposeront de gaillards. Cette mutation caractérisera la marine post-napoléonienne.

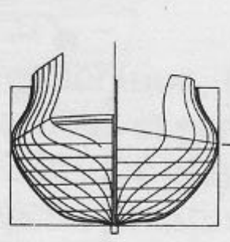


Chaloupe canonnière

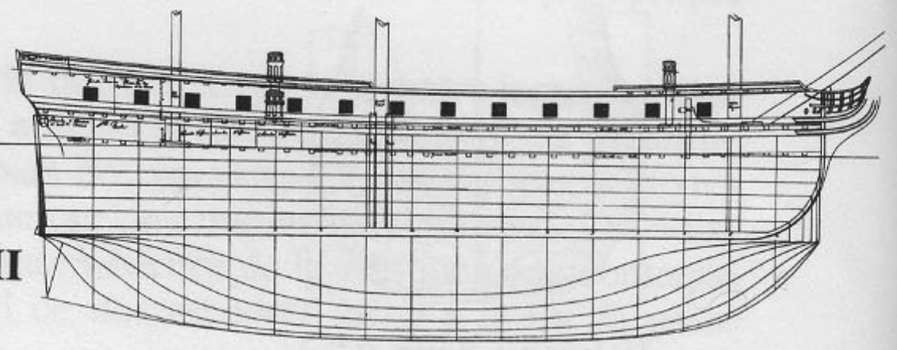


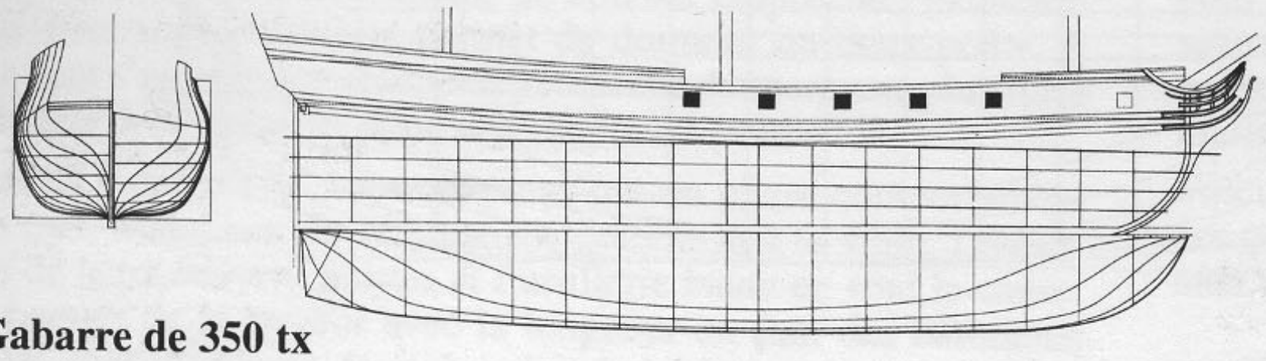
Frégate de XII



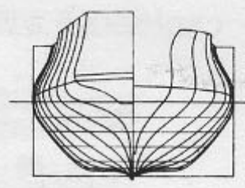


Frégate de VIII

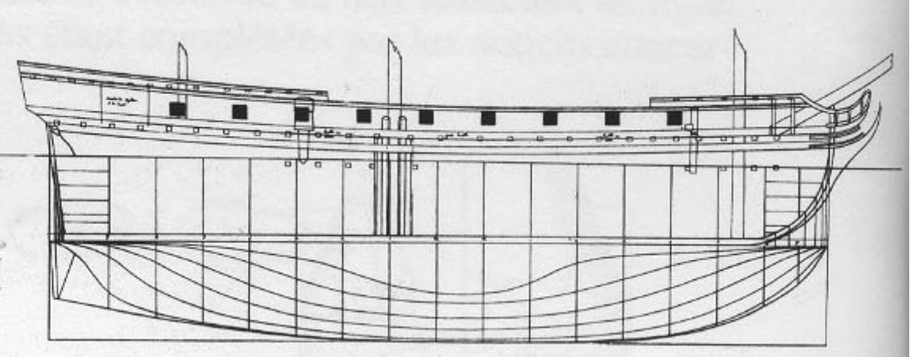


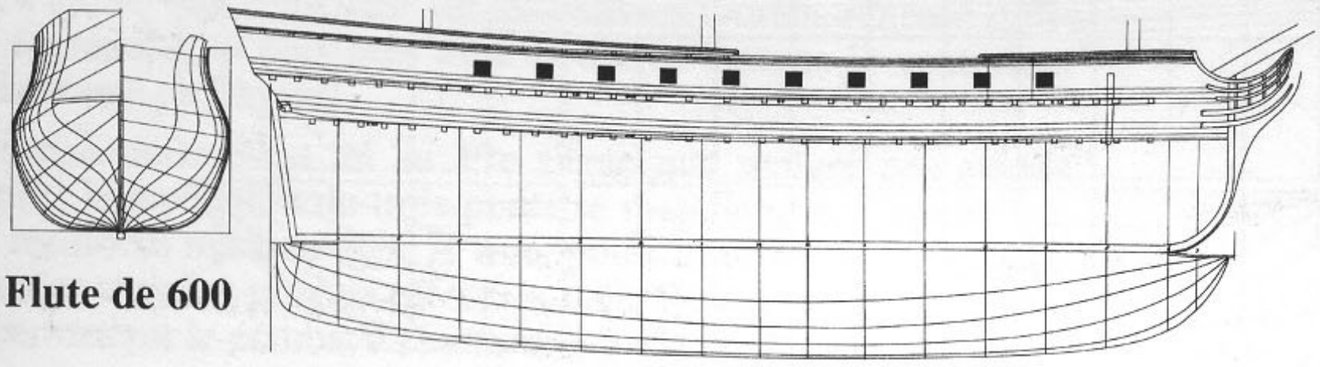


Gabarre de 350 tx

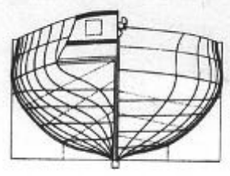


Corvette de VI

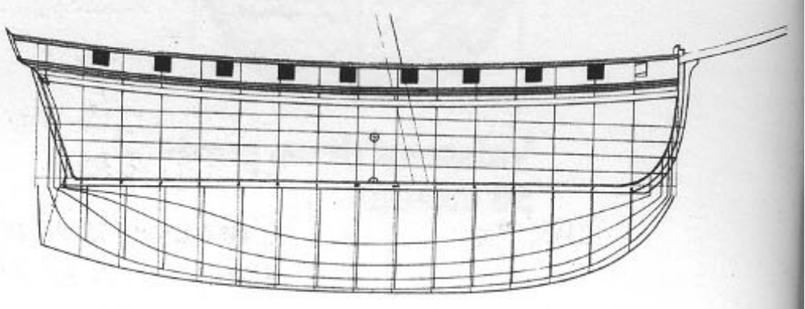




Flute de 600



Cotre



Vocabulaire des termes de marine utilisés dans cet ouvrage

L'activité maritime a de tous temps crée son vocabulaire propre et la langue des marins français est sans doute la plus riche de l'Europe en raison de la rencontre en France des apports méditerranéens et nordiques. La conduite des chantiers de construction tout comme celle des bâtiments à la mer exigent que les instructions ou les ordres donnés aux exécutant ne souffrent aucune ambiguïté et donc que chaque outil, chaque pièce de charpente ou d'accastillage, chaque agrès ait un nom précis. C'est cette nécessité qui a formé peu à peu dans les ports du levant puis dans ceux du ponant tous les termes que je serai dans l'obligation d'employer pour commenter les photos des modèles qui constituent tout le sujet de cet ouvrage.

Le regroupement de ces mots en un glossaire m'a paru présenter l'avantage d'éviter de surcharger mes commentaires de notes et d'explications. Le lecteur pourra s'y reporter en cas de besoin et *l'indication de la page* ou des pages (chiffres entre parenthèses) où chaque terme peut être rencontré constitue un très utile instrument de recherche et de travail.

On dispose ainsi, enfin, d'un dictionnaire de marine photographique tel qu'il aurait pu être édité à la fin du XVIIIe siècle si la technique l'avait permis.

Accastillage	Partie du vaisseau au dessus des préceintes (33).
Aiguillette de porque	Allonge supérieure des porques. (32-54).
Allonges de revers	Partie supérieure des membres. (45-47-65).
Aman	Terme provençal pour itague. (31-40).
Amolettes	Mortaises pratiquées dans les cabestans ou guindeaux pour y introduire les barres. (207).
Apôtres	Fortes pièces de bois appliquées de part et d'autre de l'étrave. (47-92-122-166-169-235-236).
Apotureaux	Extrémités supérieures des membres qui apparaissent au dessus des gaillards. (46-48).
Araignée	Eventail de filins tendus entre un étai et la hune pour protéger du racage la bordure des huniers. (84-102-158-169-177-192-210).
Arcasse	Ensemble des pièces dont est composée la poupe d'un bâtiment. (36-52-81-101-116-175-219).
Archipompe	Cloisonnement qui entoure le grand mât et les quatre pompes d'un bâtiment du fond de la cale au premier pont.(83-170-185).
Astragale	Moulure située devant la lumière d'un canon. (68) et à la naissance de la tulipe.
Aussière	Cordage commis une seule fois qui reste donc relativement souple (par opposition à grelin). (111-125-203-215).
Axiomètre	Indicateur de la position de la barre du gouvernail. (96).
Balancine	Cordage attaché à chaque extrémité d'une vergue qui la soutient et permet de lui faire prendre une position horizontale ou inclinée. (27-30-31-40-84-85-105-116-137-141-153-158-172-177-192-193-201-211-217).
Baraquette	Poulie dont la caisse longue contient plusieurs rouets superposés. (85-177-192-193).
Barbejean	Autre terme pour sous-barbe. (121-123-140-149-156-191-241).
Barre de pont	Dernier baux du premier pont qui fait partie de l'arcasse. (57-81).
Barreaudage	Ensemble de barrots. Ex. Barreaudage de poulaine. (72-76-123-235).
Barrot	Petite pièce de charpente horizontale. Bau de moindre section. (47-65-92-121-125-170).
Barrotin	Petit barrot. Terme utilisé plus particulièrement pour des pièces placées dans le sens longitudinal du bâtiment. (47-65-92).
Bastague	Hauban réglable terminé par une poulie et raidi par une itague. (24).
Bastinguage	Parapet dressé pour se protéger du feu de l'ennemi composé essentiellement des hamacs serrés entre deux filets. (113-114-137-149-169).
Batayole	Montant de fer ou de bois supportant une lisse. (65-69).
Batelot	Bâton de foc d'un bâtiment latin prolongeant le berthelot. (24-25-27).
Bau	Poutres principales placées transversalement pour supporter les pont. (54).
Bau de coltis	Premier bau du premier pont sur lequel s'appuie la cloison du coltis ou fronteau de poulaine. (57).
Baume (ou bôme)	Vergue inférieure de la brigantine. (116-122-127-137-153-154-213-217-).
Bauquière	Pièce de charpente longitudinale clouée sur laquelle s'assemblent les extrémités des baux. (54-57-98).
Beffroi	Charpente supportant la cloche du bâtiment. (33-67-93-135-151-203).
Bertelot	Eperon des bâtiments latins. (24-27).
Bideau (ou bidot)	Allure défavorable à laquelle le vent plaque la voile latine contre le mât. (25).
Bittes	Fortes pièce de bois verticales qui s'élèvent au dessus du premier pont, réunies par un traversin elles servent d'appui aux cables des ancres. (54-83-185-203-216-226-234).
Bitton	Petites bittes situées au pied et devant les mâts servant à amarrer les écoutes et manoeuvres des voiles. (28-48-55-57-66-67-70-94-95-113-114-125-135-137-149-150-151-170-172-187-205-217-226-229-234-236-237-241).
Bitton à étage	Bittons comportant plusieurs réas superposés. (151)
Bonnettes	Voiles supplémentaires de beau temps établies sur les cotés des voiles carrées à l'aide de bout dehors. (66-84-85-88-94-122-213).

Bosse à bouton Cordage souple terminé par un noeud dit cul de porc qui, attaché à une cosse sert à retenir une charges ou un câble. (54).

Bosse de bout Cordage ou bosse qui traverse le bossoir et soutient l'ancre par son organeau. (46-65-91-92-123-135-149-183-203).

Bossoirs Fortes pièces de bois horizontales, placées sur le gaillard d'avant qui saillant hors de la muraille permettent de lever ou mouiller les ancres. (46-47-64-65-91-92-123-149-180-183-203-216-226-236).

Boudin Pièce de section cylindrique placée entre les herpes de l'éperon.(64).

Bouge Flèche verticale ou horizontale d'une pièce de bois qui présente une courbure régulière (bau, barre d'arcasse, lisse de hourdi). (28-83-127).

Bouteilles Commodités ou latrines d'un bâtiment construites à la poupe à l'extérieur de la muraille. (51-52-58-79-81-99-137-208-231).

Bourlet Couronne de bois qui entoure le mât d'artimon pour supporter la bôme. (74-76-187-217-229).

Bragot Manœuvre servant à orienter l'antenne d'un bâtiment latin. (27-28-40).

Brague Fort cordage servant à limiter le recul d'un canon ou à retenir le gouvernail. 101-113-153-154-169-174-185).

Braie Toile goudronnée clouée autour d'un mât ou du gouvernail à l'endroit ou il pénètre dans le bâtiment pour assurer l'étanchéité. (71-135-138-185-229-236).

Brasseyage Action qui consiste à orienter une vergue par rapport à l'axe du bâtiment. (105).

Bredindin Palan suspendu à un étai pour soulever une petite charge. (93-185)

Bridure Immobilisation d'un cordage en l'entourant de plusieurs tour d'un cordage plus fin. (28-149-216).

Brinqueballe Levier servant à mouvoir le bâton d'une pompe. (125)

Cabestan Treuil vertical placé sur le pont du bâtiment. (48-49-57-66-72-125-135-151-170-187-229-234-236).

Cabillot Cheville tournée qui traverse une tablette et sert à amarrer les manoeuvres. (45-77-113-114-135-149-153-169-182-201-203-205-217-226-227).

Câble chaîne Chaîne en fer qui a remplacé les câbles d'ancre en chanvre dans les années 1830. (183-185).

Cage à drisse Sorte de panier où l'on roue les drisses de hunier. (149-151-185).

Calcet Pièce en bois d'orme fixée au sommet du mât d'un bâtiment latin, il est percé de plusieurs réas. (24-31-40-41).

Cale bas Cordage servant à amener une voile ou un espar vers le bas. (66).

Caïque Chaloupe d'un bâtiment latin. (28).

Caliorne Palan composé de deux fortes poulies à trois rouets pour lever une charge importante. (65-68-70-84-88-93-96-105-114-123-158-169-173-206-229).

Can Champ, face la plus étroite d'une pièce de bois. (27-110-123-241).

Candelette Palan composé d'une poulie violon et d'une poulie simple à croc. (68-70-77-84-96-98-102-114-158-169-206-229).

Cap de mouton Bloc de bois de forme ronde percé de trois trous disposés en triangle pour rider les haubans ou d'autres cordages.(61-71-92-95-98-105-141-159-217-229-241).

Capucine (courbe de) Courbe de liaison de l'éperon avec l'étrave du bâtiment. (46-47-149-226-235).

Cargues Manoeuvres servant à rassembler les voiles contre les vergues (carguer). (25-27-30-34-40-87-217).

Carnal Gros bout de l'antenne d'un bâtiment latin. (25).

Chambrage Ensemble de la charpente recevant le pied du mat de beaupré. (54).

Chapeau de père noble Façon de plier une voile carrée sur sa vergue. (157).

Charnier Futaille contenant l'eau de boisson (125-227).

Chuquet Pièce servant de liaison entre deux mâts. (62-84-102-128-140-149-156-176-191-201-241).

Civadière Vergue et voile gréée sous le beaupré. (62-91-121-135-140-158-201-241).

Coltis Couple placé à l'aplomb du fronteau de poulaine. (47-57-113).

Contre civadière Vergue et voile grée sous le bout dehors du beaupré. (88).

Courbaton Petite courbe pour porte hauban, beaupré, gate etc.

Couroir Couloir. (73-74-83).

Dalot Trou d'évacuation des eaux au niveau des ponts. (28-48-49-64-70-96-98-126-137-149-169-173-185-189-206-225).

Débanquée Chaloupe à laquelle on a enlevé ses bancs pour y placer le canot. (114-150-185).

Différenciomètre Appareil pour mesurer le tirant d'eau. (149).

Digon Partie de l'éperon. (45).

Dogue d'amure Chaumard à l'extérieur de la muraille pour l'amure de grand voile. 46-47-48-70-113).

Dôme Capot au dessus des ouvertures des escaliers ou échelles. (96-114-126-137-153-).

Draille Cordage tendu pour établir un foc ou une voile d'étai. (66-84-129-156-177-220-221-241).

Drôme Ensemble des mâtures de rechange. (170).

Drosse Cordage qui transmet au timon le mouvement de la roue du gouvernail. (57-84-114-158-159-172-187-203-205-210).

Ecoutillon Petite écoutille percée dans un panneau qui couvre une écoutille. (30-48-94-95-205).

Écubier Passage circulaire percé en dessous de la poulaine pour le passage d'un cable d'ancre. (46-64-111-203-215-226).

Écubier à rouleau	Écubier muni d'un rouleau pour faciliter le mouvement du câble d'ancre.(11)
Embelle	Partie du bâtiment comprise entre les gaillards.(88-150)
Emboudinure	Garniture de cordages autour de l'organeau de l'ancre.(27)
Entremise	Pièce servant à en maintenir deux autres à la distance voulue.(30-47)
Epontilles	Pièces de bois verticales placées sous des baux ou barrots pour les soutenir. (54-55-70-83-94-146-158).
Equipet	Petite étagère à rebord placée dans les chambres et cabanes des officiers et maîtres. (74).
Erseau	Cercle formé d'un cordage épissé sur lui même. (95-170).
Espingole	Arme à feu en cuivre munie d'un pivot et placées dans les hunes et embarcations (28-33-158-173-174).
Estrope	Cordage fourré épissé par les deux bouts, entourant les poulies, moques, cosses et margouillets. (25-25-34-35-40-41-65-79-85-92-95-98-105-114-141-156-158-159-192-193-201-203-218-220-221-241).
Estrope en fer	(70-98-102-159-206-217-229).
Etalinguée	État d'une ancre reliée à son câble par une étalingure. (68-91).
Etalingure	Sorte de noeud coulant fait à l'extrémité d'un cable pour le réunir à l'organeau de l'ancre. (27).
Etambot	Forte pièce de bois verticale élevée à l'extrémité arrière de la quille du bâtiment, qui supporte l'arcasse et porte le gouvernail.. (35-218-219).
Etambrai	Ouverture faite dans le bordage des ponts entre deux baux pour le passage des mâts, pompes et cabestans. (54-57-203-216-217-226-227).
Fargue	Bout de planche placé sur le seuillet du sabord pour arrêter l'eau qui pourrait entrer sur le premier pont. (96).
Faux-mantelets	Mantelet volant, souvent en deux parties. (96-154).
Ferlage	Consiste à serrer une voile contre sa vergue ou son antenne au moyen de tresses appelées raban de ferlage. (24-25-105).
Fougon	Cuisine des bâtiments latins et galères. (31)
Fronteau	Panneau décoré placé à l'entrée d'un gaillard ou d'une dunette.
Galhauban	Hauban des mâts de hune établis du porte hauban au capelage de ces mâts. (40-41-68-69-72-85-98-105-114-129-192-193).
Galoche	Poulie coupée, plate et longue. Également pièce de bois comportant des réas placée dans la muraille. (27-65-92-155-183-191-203).
Gambes	Petits cordages en double réunissant le trélinguage et le bord de la hune. (102-141-159).
Garan ou garant.	Partie libre du cordage d'un palan sur laquelle on fait effort.
Gargousse	Sac de parchemin, papier ou tissus au calibre du canon contenant sa charge de poudre. (57-59).
Gatte	Forte cloison de trois à quatre pied de haut située sur le premier pont en arrière des écubiers pour empêcher l'eau qui pénetre par les écubiers d'envahir le pont. (54-64-123-149).
Giron	Poignée d'un aviron. (37).
Goujure	Cannelure faite à la gouge pour recevoir un cordage principalement à l'extrémité du bossoir (pour la bosse de bout) et autour des caisses de poulies ou des moques pour recevoir leurs estropes. (65-105-140-154-158-192-206-221-235).
Gouvernail de drisse	Appareil destiné à empêcher que l'itague en se détordant, provoque des tours dans la drisse. (159).
Grelin	Cordage composé de plusieurs aussières commises ensemble; au dessus de onze pouces de circonférence prend le nom de câble. (111-125-146).
Guindeau	Sorte de cabestan horizontal à section circulaire ou polygonale. (146-216-217)
Habitacle	Petite armoire de bois placée sous les yeux du timonier contenant le compas , les sabliers et un dispositif d'éclairage. (172-187-205-238).
Hauban	Gros cordage capelé en tête de mât et assujetti sur les porte haubans à l'aide de caps de mouton pour résister aux efforts latéraux ainsi qu'à ceux dirigés de l'arrière vers l'avant.
Herpes	Lisses en bois recourbées et sculptées situées de part et d'autre de l'éperon. (27-45-46-47-64-91-149-180-199-225).
Hiloire	Bordages du pont (en chêne) plus épais que les autres (en sapin), entaillés et cloués sur les baux. (57-69-170)
Hiloire renversée	Hiloire placée sous les baux (54-57).
Hourdi	Nom de la lisse ou de la barre de l'arcasse dont le milieu est entaillé sur le haut de l'étambot. Elle détermine la largeur de la poupe. (36-37-39-52-57-81-241).
Hublot	Petit sabord pour donner du jour et de l'air entre les ponts. (81-98-101-138-150-154-173-189).
Itague	Cordage intermédiaire sur lequel on agit à l'aide d'un palan pour soulever un objet: une vergue par exemple. (24-27-34-40-41-69-72-79-85-158).
Jambette	Montants de la poulaine qui croisent les lisses. (45-46-47-57-110-180).
Jaumiere	Ouverture dans la voûte d'arcasse par laquelle la tête du gouvernail pénètre dans le bâtiment. (52(53).
Jottereaux	Consoles de bois chevillées en tête du bas mât pour supporter les élongis. (27-45-46-47-67-71-84-105-110-111-158-159-182-187-236).
Jumelle	Pièce en bois dur creusée sur une face, cerclée contre le mât pour le renforcer. (66-71-72-105-110-114-140-151-158-182-187-236)

Linguet Petit arc boutant de bois ou de fer destiné à empêcher un cabestan ou un guindeau de dévirer. (57-66-125-135-170-187-216-217-236).

Lisse d'hourdi Voir plus haut hourdi. (36-37-52-57-241).

Liston Petite lisse formant encadrement, moulure ou support. (70).

Longis (ou élongis) : pièce de chêne placées en long sur les jottereaux pour supporter les traversins et la hune. (24-70-114-121-141-158-170-192-211-221).

Mantelet Volet extérieur qui s'ouvre et se ferme en tournant sur deux gonds placés à sa partie supérieure. (33-39-49-62-96-111-113-116-123-126-138-150-154-169-189-203-217-229).

Maraboutin Voile de mauvais temps des bâtiments latins. (25).

Minot Arc boutant fixé sur la poulaine et sortant du bord pour recevoir l'amure de misaine (syn. Porte-lof). (241).

Moustaches Petites balancines terminées par des cap de moutons ou cosses pour soutenir la civadière et la vergue barrée. (105).

Obusier de 36 (151).

Orin Cordage amarrée à la croisée d'une ancre relié à une boué. (91).

Organeau Fort anneau de fer traversant la tête de l'ancre. (27-91-92).

Oste Nom donné au bras servant à orienter l'antenne d'un bâtiment latin. (28-40).

Paratonnerre (164-193).

Parc à moutons (25-55-94).

Penture Gonds, charnières et ferrures permettant la rotation d'un gouvernail ou d'un mantelet (35-74-101-152-154-173-189-20-206-).

Platbord Bordages disposés à plat qui recouvrent la tête des allonges des couples. La troisième préceinte d'un bâtiment s'appelle lisse de plat bord. (48).

Polacre Foc des bâtiments latins (24-25).

Polome Estrope de la poulie de l'itague (ou aman)de l'antenne d'un bâtiment latin (40).

Pompe d'étrave (64-92-149-182-183).

Porte lof Syn de minot (45-61-64-90-91-123-149-180-182-235-241).

Poulaine Nom de la partie du bâtiment qui se trouve devant le coltis. L'équipage y trouve ses latrines et y lave son linge.

Pouliot Bloc ou chaumard avec réa (57-99).

Préceinte Ceinture du bâtiment formée de bordages plus épais et plus larges. (47-48-62-70-79-88).

Puits Soute verticale pour les boulets (puits à boulet) ou cloisonnement isolant la soute aux poudres du fanal (puits du fanal) (59-83-185).

Quenouillettes Morceaux de bois courts maintenant l'écartement des étais. Petites barres de fer servant à fortifier le trélinguage (102-169).

Quinçonneau Petit morceau de bois tourné muni d'une estrope épissées à son milieu (40-128).

Rabattues Élévations, par degrés, des oeuvres mortes au dessus du plat bord (48-49-70-76 79-96).

Rablure Cannelure pratiquée par les charpentiers sur l'étambot, la quille et l'étrave pour recevoir le bout des bordés. (47).

Raguage Usure par frottement répété (46-65-92 123).

Ralingue Cordages cousus autour des voiles pour les renforcer et répartir les efforts des manoeuvres. Une voile en ralingue est une voile dans le sens du vent qui n'exerce alors plus d'effort sur elle (25-65).

Rambarde Garde corps des passavants ou gaillards (70-64-135).

Réa Roulette de gaiac, de bronze ou de fer qui tourne autours d'un axe dans la mortaise des poulies.

Ride Petit cordage réunissant les cap de moutons ou les moques pour raidir les haubans ou étais.

Risses Saisines des embarcations (28-150).

Rocambeau Bague de fer rond que l'on déplace sur le bout dehors pour modifier le point d'amure du foc. (25-27-220).

Rousture Nombreux tours de cordages ceinturant des mâts d'assemblage. (24-25-66-77-95-105-187-203-236).

Sainte-Barbe Retranchement fait à l'extrémité postérieure du 1er pont, on y entrepose les accessoires d'artillerie, le maître canonnier y loge et les écoutilles qui communiquent avec la soute aux poudres y sont percées; d'où son nom Ste Barbe étant la protectrice des artilleurs. (57-81-101-138-175-234).

Sartis Nom des haubans des bâtiments latins (24).

Sauvegarde du gouvernail Cordage destiné à retenir le gouvernail dans le cas ou ses gonds sortiraient de roses.(101 138-154-175-189).

Sauvegarde de beaupré Cordages placés de part et d'autre du beaupré pour servir d'appui aux matelots qui circule sur ce mât. (64-241).

Sep de drisse Forte pièce de bois verticale s'assemblant sur un bau de 1er pont, percé de mortaises avec rouets de cuivre. Utilisé pour hisser les basses vergues. (48-57-187).

Serre-bauquière Suite de forts bordages placés sous la bauquière (113).

Seuillet Pièce de bois horizontale qui couvre la tête de la membrure au niveau des sabord et formant appui de ceux-ci (33-47-154-218).

Sous barbe ou barbe-jean. Gros cordage doublé passant dans un trou du taille-mer,ridé au beaupré au niveau des violons par deux caps de moutons. (90-110-156-176-180 183-201-215-220-225-235-241).

Suspente Gros cordage double passé sur le capelage et aiguilleté autour des vergues pour supporter leur poids. (84-105-128-158 192-201-221).

Taille — Caisse de poulie sur les batiments latins. (27).

Taille-mer — Pièce de l'éperon qui ouvre le fluide. (90-110-123-146-149-166-180-241).

Tamisaille — Pièce de bois en arc de cercle clouée sous les baux du 2ème pont, qui soutient l'extrémité de la barre du gouvernail qui roule dessus quand on fait agir le gouvernail. (57-187).

Tête de maure — Forme donnée aux appotureaux. (48-116)

Timon — Barre du gouvernail. (57-114-176)

Tire veille — Cordage garni de noeuds placé de part et d'autre des degrés ou taquets de l'échelle hors le bord. (96).

Teugue — Petite dunette (87).

Tournevire — Grelin sur lequel on a fait des pommes ou renflements, formant un cordage sans fin, tourné autour du cabestan. Elongé et lié par des garcettes au câble de l'ancre elle sert à remonter l'ancre lorsque l'on vire le cabestan. Le câble est en effet trop gros pour pouvoir s'enrouler directement autour du cabestan. (54-55-187-237).

Trélinguage — Faisceau de cordages qui relie, sous les hunes, les haubans de bâbord à ceux de tribord donnant ainsi une tension supplé-mentaire aux haubans. En outre le rapprochement des haubans à ce niveau facilite le brasseyage. (141-159-193).

Tympan — Partie du tableau de poupe placée sous le cintre. (99-101).

Vibord — Partie de la muraille du bâtiment qui s'élève au dessus du pont supérieur. (28-33-79-92-114-174-205-230-236).



LA GALERIE DES MODÈLES

LE REQUIN
Chébec 1750

Au XVIIe siècle et dans la première moitié du XVIIIe siècle, la marine royale dispose de quelques bâtiments typiquement méditerranéens. Telles les barques latines, demi-galères, felouques, tartanes, indépendamment des galères ayant formé un corps particulier supprimé en 1748.

Il faut attendre le milieu du XVIIIe siècle pour qu'il soit décidé de construire à Toulon plusieurs chébecs de préférence aux habituelles corvettes. Ces bâtiments vont être avec raison considérés comme une innovation dans notre marine militaire où ils figureront pendant une trentaine d'années.

Le Commandant de la marine de Toulon, Monsieur d'Orves, proposa avec succès au ministre Maurepas, dans le cours de l'année 1749, la construction de chébecs.

Il justifia de cette initiative par le souci de protéger efficacement les bâtiments de commerce, menacés par les corsaires et pirates barbaresques, particulièrement redoutés lors de la grande foire de Beaucaire ; enlevant les navires marchands grâce à leurs chébecs. Il était logique de leur opposer des bâtiments du même type.

Le nouveau ministre Rouillé nommé en mai 1749, confirme l'accord de son prédécesseur et ordonne en février 1750 la construction de quatre chébecs. Les charpentiers de Toulon ne sont pas familiers de ce type de bâtiment. Il sera fait appel à des constructeurs majorquins dont la cour d'Espagne autorisera le séjour à Toulon. Deux constructeurs et quatre charpentiers seront recrutés à Majorque par notre Consul.

En juin 1750 les noms des quatre chébecs sont choisis l'*Indiscret*, le *Requin*, le *Rusé*, le *Serpent*. La cour souhaite "de ne pas construire d'une même grandeur les quatre chébecs et qu'il vaut mieux au contraire d'en avoir au moins de deux espèces" lettre du 5 juillet.

Début juillet les majorquins sont arrivés à Toulon et à la mi-juillet a lieu une réunion de travail à laquelle participent l'Intendant, le Commandant, les constructeurs majorquins et ceux du port de Toulon.

Voici l'essentiel de la lettre rapport adressée au Ministre à la suite de cette réunion. "Après avoir conféré ensemble sur les proportions qu'il conviendrait de donner à ces bâtiments, les constructeurs majorquins ayant assuré que les plus gros se comportaient mieux à la mer que les autres, M. d'Orves a été du sentiment, ainsi que les constructeurs d'en construire deux de 24 canons de 8 livres de balle, auxquels il faudra au moins 300 hommes d'équipage parce que les barbaresques ont ordinairement dans les 400 à 500 hommes, ces constructeurs prétendent ainsi qu'on pourra embarquer 50 à 60 jours de vivres sur ces bâtiments moyennant quoi ils navigueront bien. Ils ont commencé à travailler à façonner les quilles, je leur ferai donner les charpentiers qu'ils demanderont et j'en presserai la construction le plus que je pourrai afin que ces constructeurs fassent le moins de séjour à Toulon qu'il sera possible étant persuadé que nos constructeurs se mettront bientôt en état d'en construire sans le secours de ceux de Majorque.

Comme vous pourriez Mgr, pendant la paix donner quelques destinations particulières à ces chébecs, je pense qu'il conviendrai d'en faire deux de 18 canons du calibre de 6 livres que l'on pourrait faire naviguer avec beaucoup moins d'équipage. J'attendrai cependant vos ordres à ce sujet avant de faire commencer leur construction. Je joins ici les proportions de deux chébecs de 24 canons qu'on va construire".

Le Ministre, par une lettre du 27 juillet, donne son accord sur les deux chébecs de 24 canons et le 4 août pour les deux de 18 canons.





Le Requin

La construction des deux chébecs de 24 est commencée fin juillet 1750, le *Requin* est mis à l'eau le 14 mars 1751 et l'*Indiscret* le 24 mars.

Les deux chébecs de 18 canons sont mis en chantier en août septembre 1750. Le 10 juin 1751 le *Rusé* est lancé et le 24 juin le *Serpent*.

Le *Requin* effectuera sa première campagne en juillet et août 1753. Après une carrière très active il sera condamné en 1770, l'*Indiscret* sera cédé en 1761 à l'Espagne et les deux autres chébecs seront condamnés en 1775.

Le modèle du *Requin* a été réalisé à Toulon, le style d'exécution est conforme aux pratiques de l'atelier des modèles, travaillant je suppose sous la direction de membres de la famille de constructeurs Chapelle (cf.) modèles du *Prince de Parme* et du *Bien-Aimé*, Vaisseaux de 50 à 54 canons étudiés dans la même collection. L'échelle du modèle est de 5 lignes par pied soit 5/144.

L'inventaire le plus ancien des collection de l'actuel Musée de la marine date de 1783*, y sont mentionnés deux modèles de chébecs, l'un de 8 canons, l'autre de 20 canons. Si pour le dernier le nombre de canons et exact, il ne peut s'agir que du *Requin*. En 1818, l'Inspecteur général du génie maritime Rolland rédige un rapport sur l'atelier des modèles chargé de l'entretien et de la réalisation de modèles concernant les collections de Trianon et du Ministère de la Marine. Dans ce rapport figure la liste de modèles provenant de différents ports et devant être réparés. Parmi ceux-ci figure un chébec. J'émets l'hypothèse que ce chébec proviendrait de Toulon et qu'il s'agirait du *Requin*.

* Voir article de Mr. A. Niderlinder, Neptunia n° 194 (juin 1994)

Principales caractéristiques du Requin

Longueur de l'extérieur de l'étrave à l'extérieur de la tête d'étambot	38,16 m
Plus grande largeur hors membrure	9,75 m
Creux du dessus de la quille à la ligne droite du maître-bau	2,32 m
Tirant d'eau avant	2,70 m
Tirant d'eau arrière	2,80 m
Hauteur de batterie	0,92 m
Equipage (état-major compris)	300 hommes
Artillerie	24 canons de 8 £ 32 pierriers ou espingoles.
10 grands avirons de chaque bord.	

* caractéristiques d'après le plan du *Requin* et de l'*Indiscret* conservé aux archives royales danoises (voir monographie du *Requin* publiée dans la Collection archéologie navale française).

Note sur le gréement des chébecs.

Les proportions de la mâture sont les suivantes :

Arbre de mestre : longueur totale égale à 3 fois la plus grande largeur du chébec, grand diamètre 1/32e à 1/30e de la longueur de l'arbre.

Arbre de trinquet : les 4/5e de l'arbre de mestre.

Arbre de méjane ou artimon : 1/2 de l'arbre de mestre.

Antenne de mestre : longueur 5 fois la plus grande largeur, grand diamètre au quart inférieur 1/96 à 1/82 de la longueur ; le diamètre est réduit de moitié à la penne (bout supérieur), le diamètre à l'ourse (bout inférieur) sensiblement égal au grand diamètre.

Antenne de trinquet les 4/5 de celle de mestre

Antenne de méjane, longueur 2 fois à 1 1/2 fois la plus grande largeur, grand diamètre 1/82 à 1/72 de la longueur moitié à la penne, sensiblement égal à l'ourse.

Les antennes sont nécessairement composées de deux éléments, les sections sont donc plus importantes. Ainsi théoriquement le grand diamètre de l'antenne de mestre du *Requin* devrait être de 0,405 m mais elle est constituée de deux éléments superposés ayant 0,303 de diamètre, la section s'inscrit dans une ellipse.

Si les mâts sont d'une seule pièce, les antennes sont donc de deux pièces assemblées par des adents et roustures (ceintures de cordage) une très grande souplesse est nécessaire, ces antennes plient d'une manière surprenante.

Les mâts sont à calcet, disposition propre typique du gréement latin, remontant à l'Antiquité bien avant l'adoption de la voile latine. Le calcet est une pièce rapportée non en résineux mais en orme ou chêne, de section carrée, comportant des clans garnis de réas notamment pour le passage des itagues (cordage sur lequel agit un palan) permettant d'amener ou de hisser l'antenne. Une longue enture solidarise le calcet avec le mât étant convenablement clouée et chevillée. Un très fort palan, constitué de grosses poulies à multiples réas dites tailles agit sur l'itague passant sur les réas inférieurs du calcet.

L'arbre de mestre est établi verticalement ou s'écarte peu de la perpendiculaire à la quille. Il en est tout autrement de l'arbre de trinquet fortement incliné (quête) sur l'avant de 20 à 25 degrés. Cette disposition est justifiée par une meilleure distribution de la voilure. Cette inclinaison de l'arbre de trinquet est une tradition méditerranéenne remontant à l'Antiquité romaine.

L'amure de l'antenne de trinquet va justifier d'une sorte d'éperon dit bertelot. Aux voiles latines des trois arbres peut s'ajouter une polacre, sorte de foc, amuré grâce à un batelot, sorte de bâton de foc prolongeant le bertelot. Une ou deux voiles triangulaires peuvent être établies entre l'arbre de mestre et celui de trinquet et une autre voile également triangulaire entre l'arbre de mestre et de méjane. Enfin, des huniers volants sont parfois utilisés en tête de l'arbre de mestre et très rarement en tête de l'arbre de trinquet.

Les arbres ne comportent pas d'étais, ceci s'explique par leur hauteur relativement faible et un diamètre important. Les haubans dénommés sartis sont constitués de pendeurs estropant une poulie sur laquelle passe l'itague d'un palan, pouvant être combiné avec un second palan. Ces haubans volants parfois dits bastague ou haubans à colonnes, peuvent à la demande être largués, ridés, déplacés. Et encore une fois l'on constate avec ce type de haubans une tradition antique.

Des enfléchures ne sont pas nécessaires, elles seraient au demeurant incompatibles avec les sartis. Les manoeuvres hautes sont limitées à la prise de ris et au ferlage des voiles.

Généralement les antennes sont placées l'une à bâbord, l'autre à tribord. A l'allure du plus près inévitablement l'on est à bideau sur un des arbres, c'est-à-dire que la voile porte sur le mât, la position de l'antenne limite l'étendue de la toile plaquée sur l'arbre. Par ailleurs, l'antenne se fatigue ainsi que le mât en portant sur celui-ci, pour réduire ces efforts il faut frapper un palan sur l'antenne. Si l'on veut éviter d'aller à bideau, il faut muder, c'est-à-dire faire passer l'antenne sous le vent du bon bord. Ceci oblige à la dresser verticalement "faire la penne", passer le gros bout ou carnal sur l'arrière.

Sachant que la longueur de l'antenne de mestre du *Requin* est de l'ordre de 40 mètres, l'on imagine la manoeuvre qui devait être exceptionnelle à la mer et impossible lors d'un virement de bord vent devant.

Amener les antennes pour les remplacer en cas de mauvais temps, par des vergues pour des voiles carrés ou pour établir une voile de surface moindre ou bien changer une antenne par exemple pour utiliser celle de longueur bien moindre dite maraboutin sont des manoeuvres habituelles.

La prise de ris oblige les hommes à se hisser à califourchon sur l'antenne en s'aidant de bouts. Cette manoeuvre s'effectuait en commençant par l'ourse, ceci explique le tracé divergeant de la bande de ris par rapport à l'antenne, son éloignement étant maximisé à la penne. La toile rassemblée sous l'antenne est maintenue par des garcettes comme pour les voiles carrées. Les voiles doivent être mises en ralingue lors de la prise de ris.

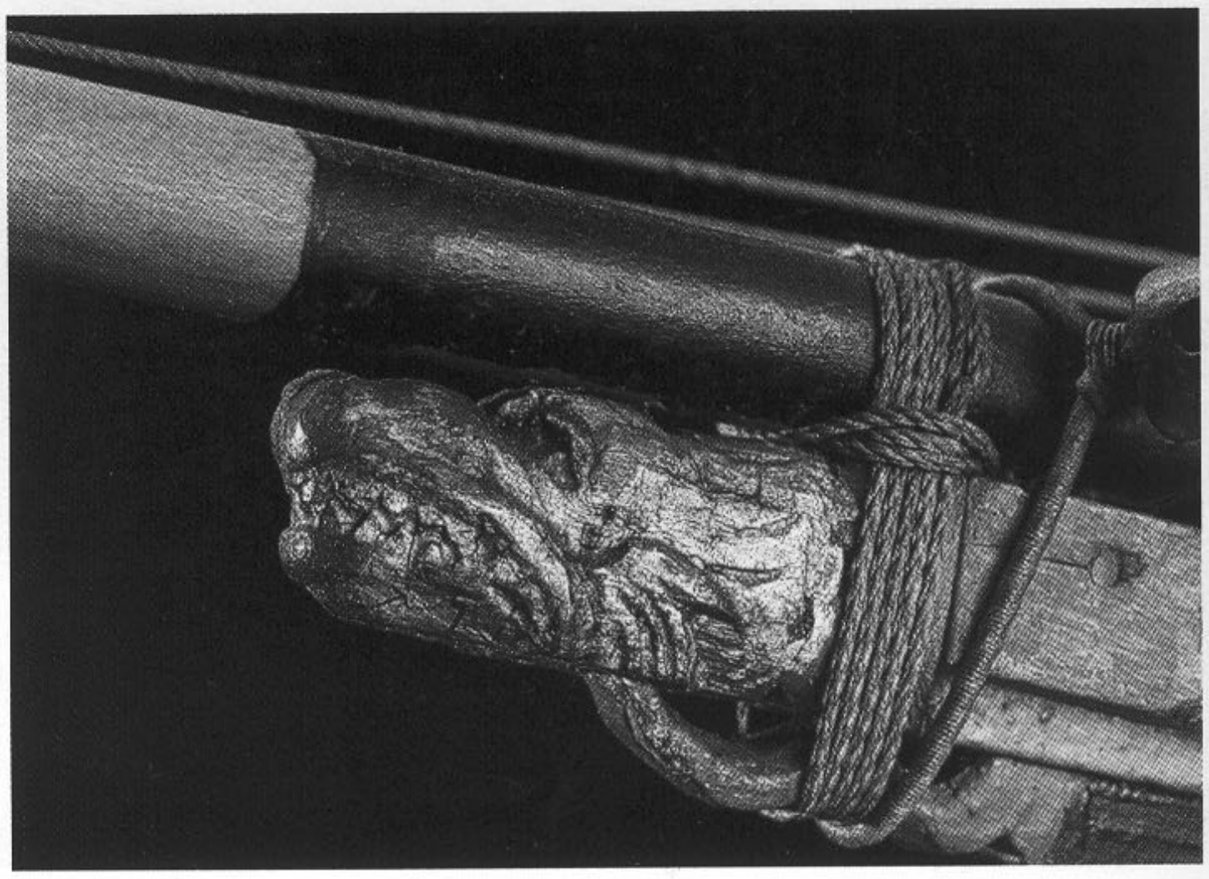
Le ferlage des voiles s'effectue d'abord avec les cargues et les hommes placés sur l'antenne doivent saisir la toile, la serrer sur l'antenne à l'aide des rabans de ferlage.

Il est évident que ces manoeuvres sont difficiles et la prise de ris ne s'effectuait qu'en cas de nécessité absolue. Les matelots du quartier d'Agde, servant à bord des nombreuses tartanes de l'endroit sont particulièrement appréciés pour servir sur les chébecs du Roi.

La marche au plus près étant la plus fréquente, le gréement latin donne un grand avantage à cette allure puisque par mer et vent favorables il porte à 4 airs de vent, alors que le gréement carré ne permet que de porter qu'à 6 airs.

Tous les avantages du chébec consistent dans ses voiles latines.

Ces voiles latines ou à tiers point sont réalisées en cotonine, toile légère dont la chaîne est en chanvre et la trame en coton. Les laizes n'ont qu'une largeur réduite afin de multiplier les coutures et ainsi compenser la faiblesse de la toile.



Le batelot analogue au bâton de foc est placé sur la flèche en étant maintenu par une rousture. Un peu en arrière de celle-ci, l'estrope garnie d'une poulie à talon, sur son réa passe la cargue d'avant de l'antenne de trinquet. La manoeuvre élongeant le batelot est frappée sur un rocambeau recevant la drisse d'un éventuel polacre ou foc justifiant de la présence du batelot.

L'extrémité de la flèche est joliment décorée avec une tête de dauphin quelque peu interprétée.

Le Requin



La flèche présente un grand élancement. Un appui latéral est nécessaire, il est assuré par des pièces comparables aux jottereaux et herpes de l'éperon des vaisseaux. Ces éléments sont solidarisés par des lattes transversales. Cet ensemble, la flèche comprise, est dénommé *bertelot*.

Un peu au-dessus de la flottaison, une galoche, sur son réa passe l'autre manoeuvre du rocambeau.

Il n'existe pas de bossoir, ceci est rendu possible en raison des formes très pincées de l'avant. Les ancres pèsent de l'ordre de 750 kg, sur le modèle elles sont à poste ou traversées, maintenues par un cordage passant autour de la verge et dans une boucle de la muraille, les tours étant ensuite bridés, cette immobilisation est effectuée en deux endroits. L'on remarquera l'emboudinure de l'organeau de l'ancre et l'étalingure de son câble.

Cette vue complète la précédente et permet de mieux comprendre la structure du bertelot. Les lattes forment un appui pour les hommes manœuvrant en avant de l'étrave, dans des conditions difficiles. Le batelot vient buter contre la latte façonnée en conséquence et placée devant le can de l'étrave.

De chaque bord les bragots de cargue de l'antenne de trinquet. Allant de bâbord à tribord le bragot d'antenne.

Cette vue est particulièrement riche de détails et permet de comprendre l'installation de l'arbre de trinquet caractérisé par une quête prononcée vers l'avant.

Le mât est enserré entre deux flasques s'assemblant avec les allonges jouxtant l'étrave. Une garniture est placée sur l'avant entre les flasques ; chevillé sur le plat-bord, un bau liaisonné à la muraille par des courbatons. Le trinquet s'appuie contre ce bau, sur lequel reposent et s'assemblent les flasques, bloqués par des sabots portant deux cabillots. Une sorte d'étambrai entoure l'arbre de trinquet, dont l'on remarquera la section octogonale sous cet étambrai. Au niveau du bordage, le mât est également enserré entre deux pièces de renfort, sorte de flasques chevillés aux baux.

La manoeuvre de l'antenne s'effectue grâce à un appareil de drisse important. La taille inférieure comporte six réas, un taquet sur la joue tribord, une estrope garnie traverse la caisse, elle est frappée sur deux boucles chevillées sur les flasques inférieurs. Le garan de l'appareil de drisse fait dormant au cul de la taille supérieure, passe successivement sur les réas, vient se tourner sur le taquet de la joue tribord de la caisse que l'on peut avec de l'attention distinguer.

L'arbre de trinquet est appuyé par des sortes de haubans appelés sartis, il en existe deux de chaque bord, ils comportent un pendeur sur lequel agit un palan formé par deux poulies simples ; ou un double palan avec itague, poulies violons et simples.

Le palan de la balancine avant de l'antenne de trinquet est croché sur le flasque bâbord de l'arbre.



Le Requin

Sur cette vue d'ensemble de la partie avant du pont, l'on remarquera la présence entre chaque canon, d'un panneau à caillebotis. Sur les chébecs les baux du pont présentent un *bouge* (courbure) prononcé. Ceci n'est guère compatible avec l'utilisation de pièces d'artillerie, d'où l'établissement d'une plate-forme au-dessus du bordage du pont corrigeant son bouge. Cette plate-forme ne s'étend que sur une partie de la largeur et les caillebotis sont destinés à renvoyer l'eau sur le pont où elle est évacuée par des dalots. Les chébecs bâtiments ras sur l'eau ont facilement leur pont inondé.

Le caïque, seule embarcation, masque le panneau à caillebotis de la fosse aux câbles. Dans le caïque, les avirons reposent sur les bancs reliés par une planche à taquets. Les deux traverses que l'on distingue sur le plat-bord du caïque sont destinées à supporter les risses, immobilisant avec des boucles l'embarcation sur son chantier.

J'attire votre attention sur les bragots de cargue de l'antenne de mestre. Ces manoeuvres permettent d'agir sur l'extrémité de l'antenne, elles sont l'équivalent des bras. Une autre manoeuvre complète la paire de bragots (cargue d'avant). Enfin au 2/3 supérieurs de l'antenne est disposée une autre paire de bragots dits d'oste.

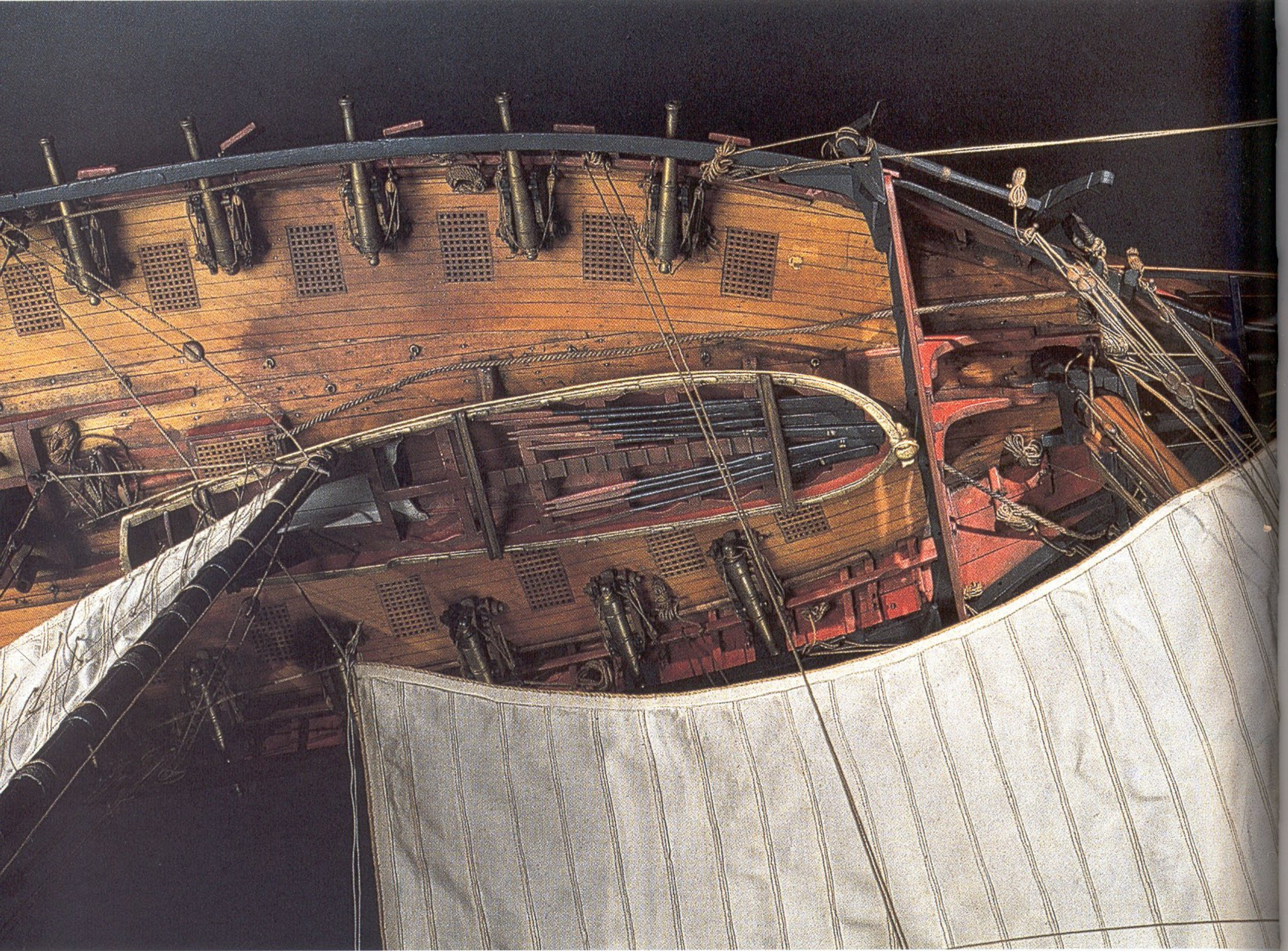
Dans l'angle gauche le palan du sarti babord, caractérisé par sa poulie violon à trois réas ; les bridures de la verge de l'ancre sont visibles, les câbles sont élongés sur le pont.

Une pièce formant surbau se termine par une courbe formant liaison avec le vibord. Les deux courbes d'un bitton s'assemblent sur le surbau, elles sont croisées par un traversin et reçoivent deux poulies coupées.

Un panneau avec ouvertures circulaire s'appuie sur une large traverse (peinte en noir) liaisonnée au plat-bord par des courbatons. A chaque ouverture circulaire formant sabord est fixé sur la traverse une platine (plaque) de fer percée pour recevoir le chandelier avec fourche d'une forte espingole ou d'un pierrier.

▼





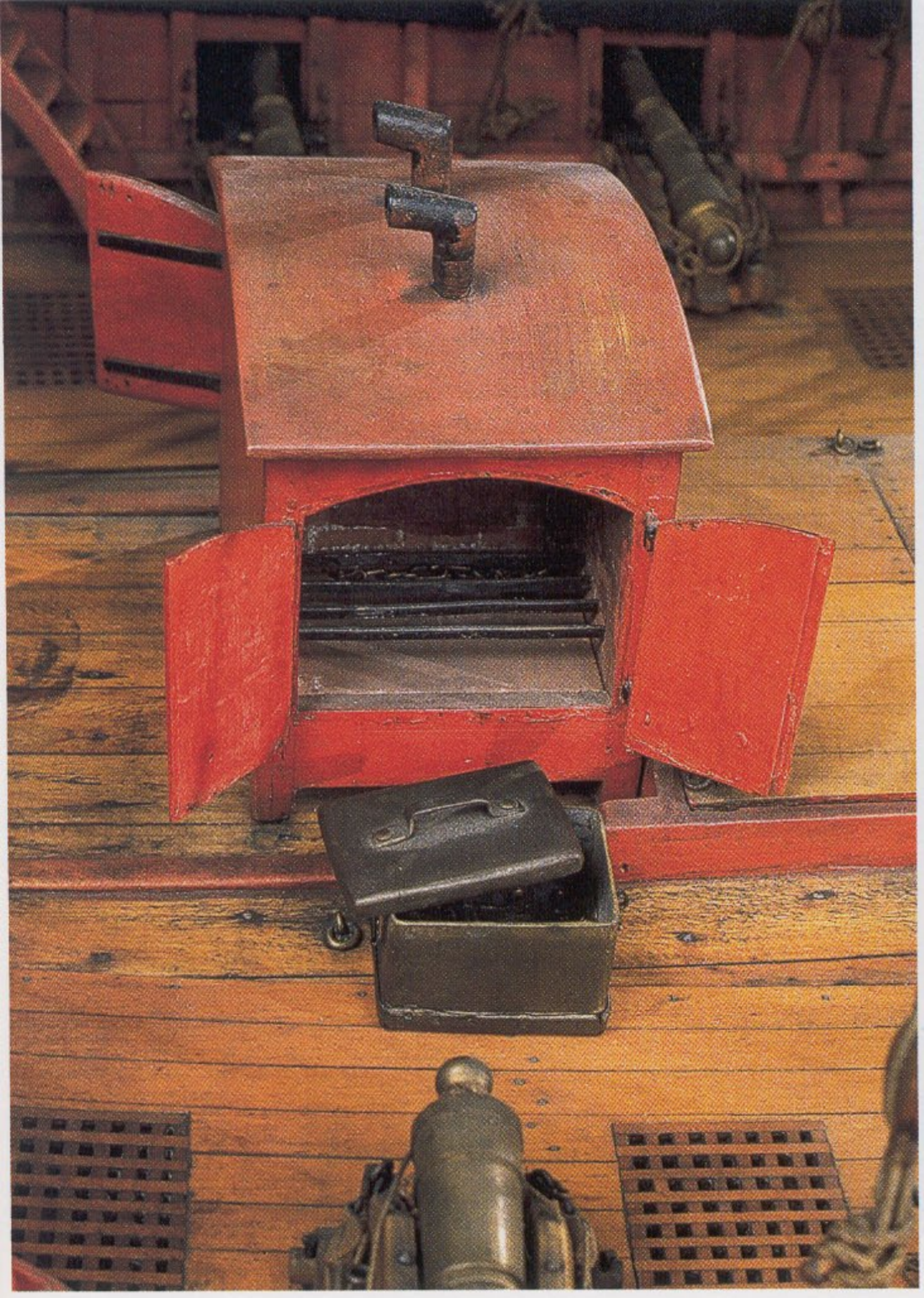
Le Requin



Détail de la partie basse de l'arbre de mestre, sa section est octogonale. Deux fortes pièces transversales enserrent l'arbre en avant et en arrière et deux entremises assemblées sur les pièces transversales l'enserrent latéralement. Des garnitures placées dans les angles complètent l'immobilisation de l'arbre de mestre*. Des pièces longitudinales assemblées sur les baux reçoivent les deux éléments transversaux, sur un grand taquet en croix se tourne la cargue d'avant de l'antenne de mestre, l'on peut distinguer le dormant de cette manoeuvre et sa poulie de retour.

De part et d'autre de l'arbre un corps de pompe, à gauche le grand panneau avec un écoutillon à caillebotis. Autres manoeuvres au pied de l'arbre, sur l'avant la balancine haute avec son palan et le retour de son garan.

* Ces dispositions n'ont pas été respectées lors de restaurations.



▲

Le fougon ou cuisine, coffre en charpente légère bordé extérieurement et garni intérieurement de briques, y compris en plafond. La cuisine est divisée en deux parties par une cloison également en briques, la partie tribord est réservée aux chaudières de l'équipage, partie bâbord à l'état-major. Des barres en fer soutiennent les chaudières ou autres récipients, le foyer sous les barres est alimenté par des bûches. La chaudière n'est pas conforme aux usages de l'époque, devraient figurer deux chaudières de forme tronconique*. Le fougon sorte d'armoire à feu est fermé par des portes protégées par des feuilles de fer blanc. Le plafond en brique plate comporte deux ouvertures munies d'une cheminée.

* Les chaudières de forme rectangulaire ne sont adoptées qu'à partir de la fin des années 1770.

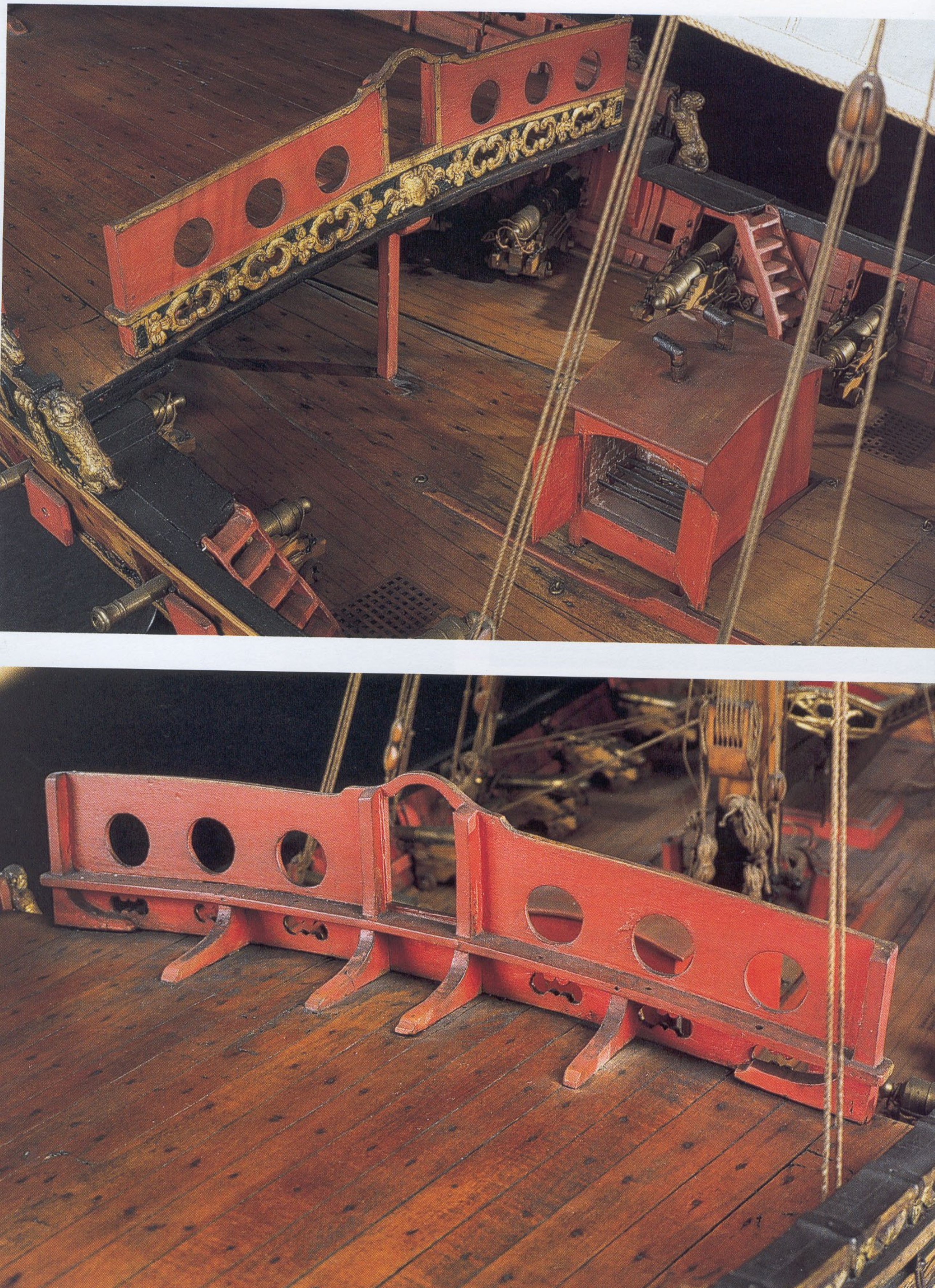


▶

Cette vue de l'arrière de l'arbre de mestre permet d'apprécier l'appareil de drisse de son antenne dont le poids avec sa voile est de l'ordre de quatre tonnes. Appareil complexe comportant en tête de mât le calcet à quatre réas et les tailles, poulies de forme particulière. La taille supérieure comporte quatre réas et au-dessus deux réas. Sur la tête de cette poulie deux canaux permettent le passage des amans (voir plus loin) suivant un parcours croisé, au cul de cette poulie est frappée une poulie simple dite taillon. Le garan fait dormant sur le taquet bâbord de la caisse de la poulie inférieure passe successivement sur trois réas des deux tailles, puis sur le réa du taillon et ensuite sur les trois autres réas des tailles pour se tourner sur le taquet tribord de la taille inférieure. Avec beaucoup d'attention l'on peut distinguer ces dispositions.

A bâbord le palan de ridage de la balancine arrière de l'antenne de mestre. Autres manoeuvres aboutissant au pied de l'arbre, les cargues hautes et basses, la balancine basse.

Le Requin





Le fronteau du gaillard arrière présente une frise décorée surmontée d'un panneau analogue à celui placé à l'avant du chébec. Au centre le beffroi de la cloche, celle-ci a disparu. L'accès au gaillard depuis le pont s'effectue par une échelle de chaque bord et un palier comportant un degré.

Dans l'angle supérieur droit l'on remarquera la poulie violon à trois réas du sarti tribord de l'arbre de mestre.

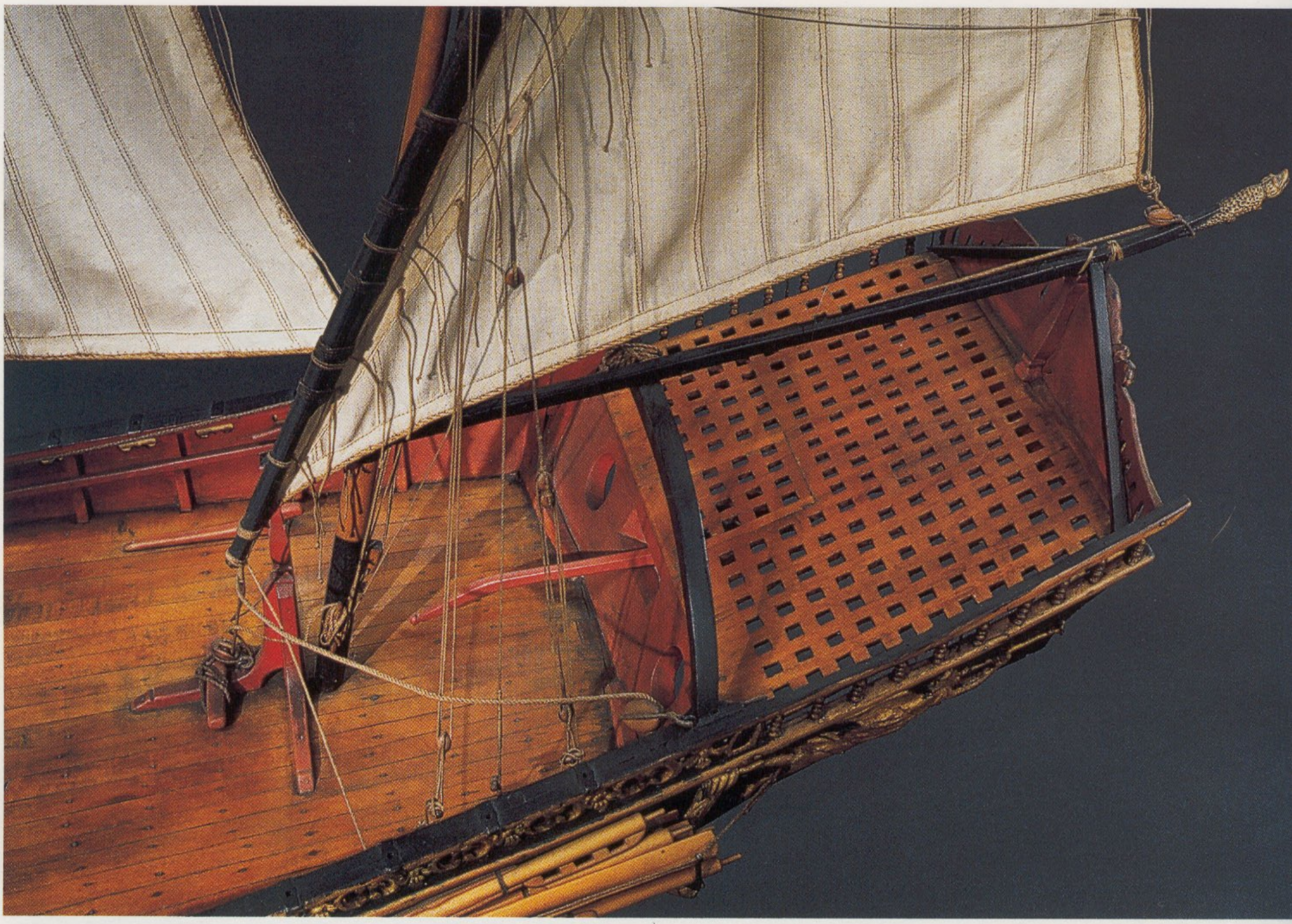
Correspondant au gaillard arrière, l'accastillage présente un important ressaut avec la lisse du vibord. Cette coupure est agrémentée avec un animal difficile à identifier, s'appuyant sur un courbaton, une fausse console accompagne ce motif. Un cadre mouluré entoure une représentation en trompe l'oeil de trophées militaires. La partie pleine de l'accastillage est terminée par une lisse profilée en demi-cercle et au-dessus une frise en ajours dont le plat-bord se termine en volute.

La *lisse* du vibord est moulurée et un simple cordon souligne le seuillets des sabords, les mantelets sont ferrés verticalement et le cloutage de leur face intérieure n'a pas été représenté. L'artillerie du Requin n'est pas d'origine, elle a été reconstituée sans respect de la mouluration des tubes. *J'ajoute que l'ensemble du gréement a entièrement été refait dans les années 1880.* L'on remarquera à droite un petit sabord de nage, le *Requin* disposant de dix grands avirons de chaque bord.

Cette vue côté intérieur du fronteau, permet de voir le bordage formant tablette, les courbatons dont ceux d'extrémité sont placés transversalement, leur branche verticale appuie le panneau, il en est de même pour les courbatons médians, les ajours du décor de la frise sont visibles.

Le plat-bord du gaillard arrière est garni de bandes de fer, avec percement pour loger un chandelier à fourche pour pierriers ou espingoles, même disposition pour le fronteau ainsi que nous l'avons déjà constaté sur l'avant.

Le Requin



Extrémité du gaillard arrière, avec l'arbre de méjane. Celui-ci comporte un "bout-dehors" dont l'avant est soutenu par un montant à balustre appuyé par trois courbatons. L'arbre de méjane étant dans l'axe, le bout-dehors est placé à bâbord, à l'arrière il est soutenu par un montant en forme de balustre, appuyé par des écharpes obliques.

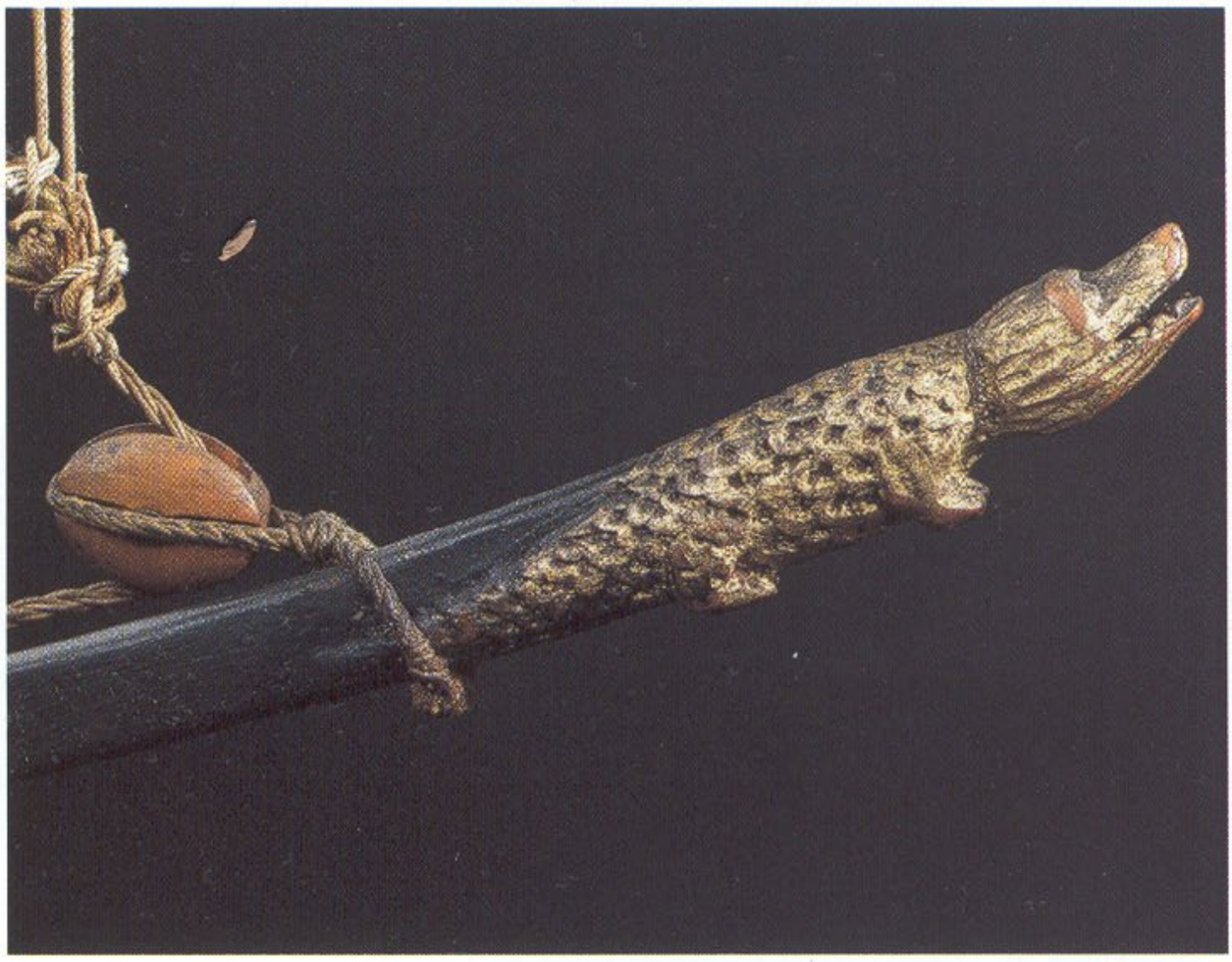
Sur cette petite ossature est cloué le grand panneau sculpté de la poupe. Un cintre chevillé sur le plat-bord supporte également le bout-dehors.

L'on remarquera dans l'angle tribord une courbe de liaison et quelques allonges. Les sabords de retraite de forme circulaire sont visibles, entre eux le passage de la barre du gouvernail, elle présente une courbure à son extrémité.

Le débord de la poupe est couvert par une plate-forme à caillebotis et l'on peut distinguer un panneau amovible nécessaire pour mettre en place ou retirer le gouvernail. Les deux sartis de l'arbre de méjane sont bien visibles. Celui de l'avant comporte deux poulies simples formant palan agissant sur le pendeur.

Celui de l'arrière est composé d'une poulie simple estropée par le pendeur, sur son réa passe une itague dont une extrémité est frappée sur le plat-bord et l'autre estrope une poulie violon à deux réas formant palan avec une poulie simple, le garan est frappé au cul de la poulie violon.

Voyez le support de l'extrémité du bout-dehors de méjane. Le taquet croissant sur la courbe avant sert au tournage de la cargue avant de l'antenne de méjane. Des taquets à corne cloués sur le mât correspondent aux cargues de sa voile.

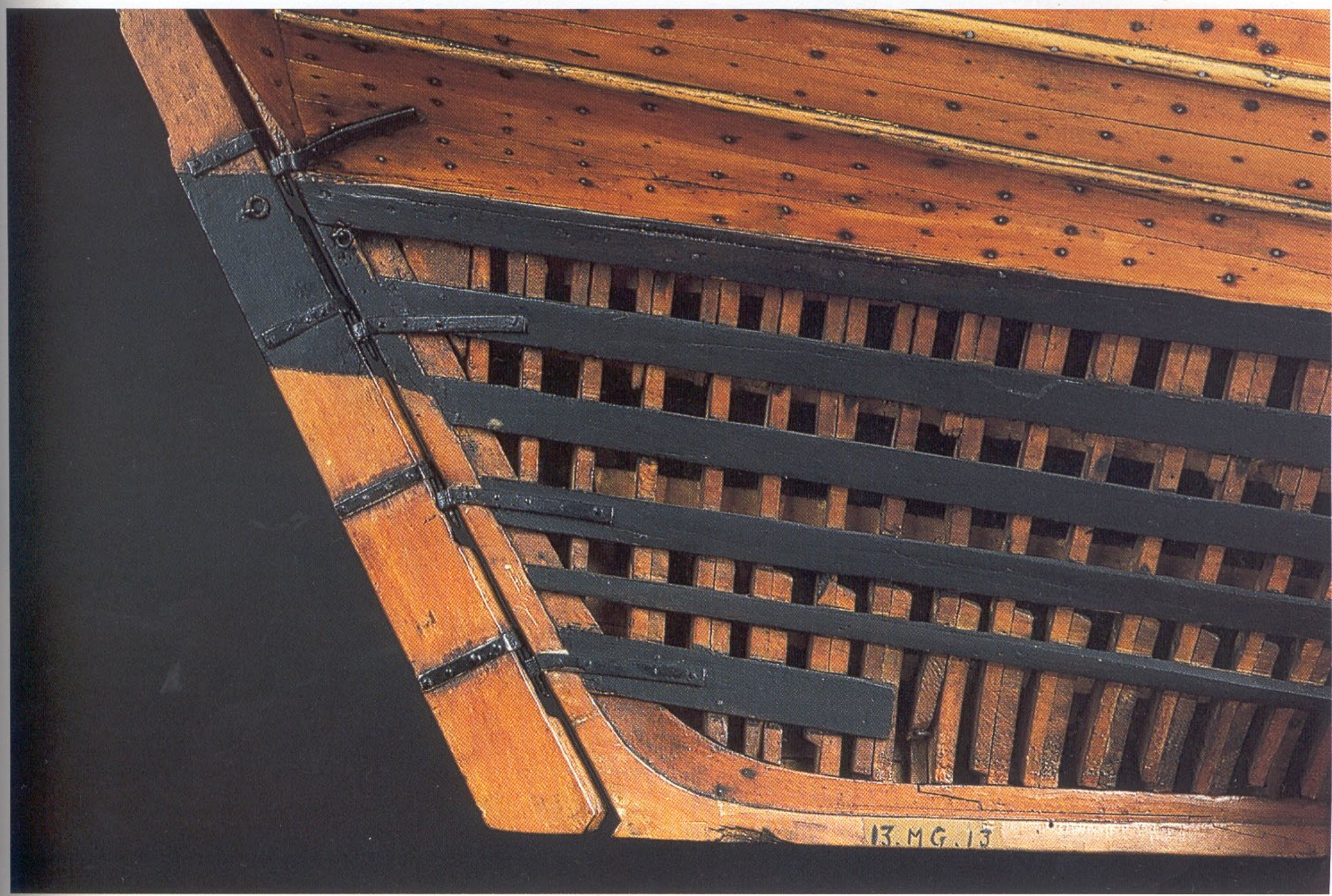


▲

Petit saurien terminant et décorant l'extrémité du bout-dehors de l'arbre de méjane. La poulie simple dont l'estrope entoure le bout-dehors correspond à l'écoute de la voile de méjane.

La membrure est constituée d'un grand nombre de couples (85) de faible section, les éléments sont à recouvrement partiel ainsi que l'on peut le constater. L'étambot présente une très forte quête, le gouvernail comporte quatre ferrures ou pentures.

▼



Le Requin

▲

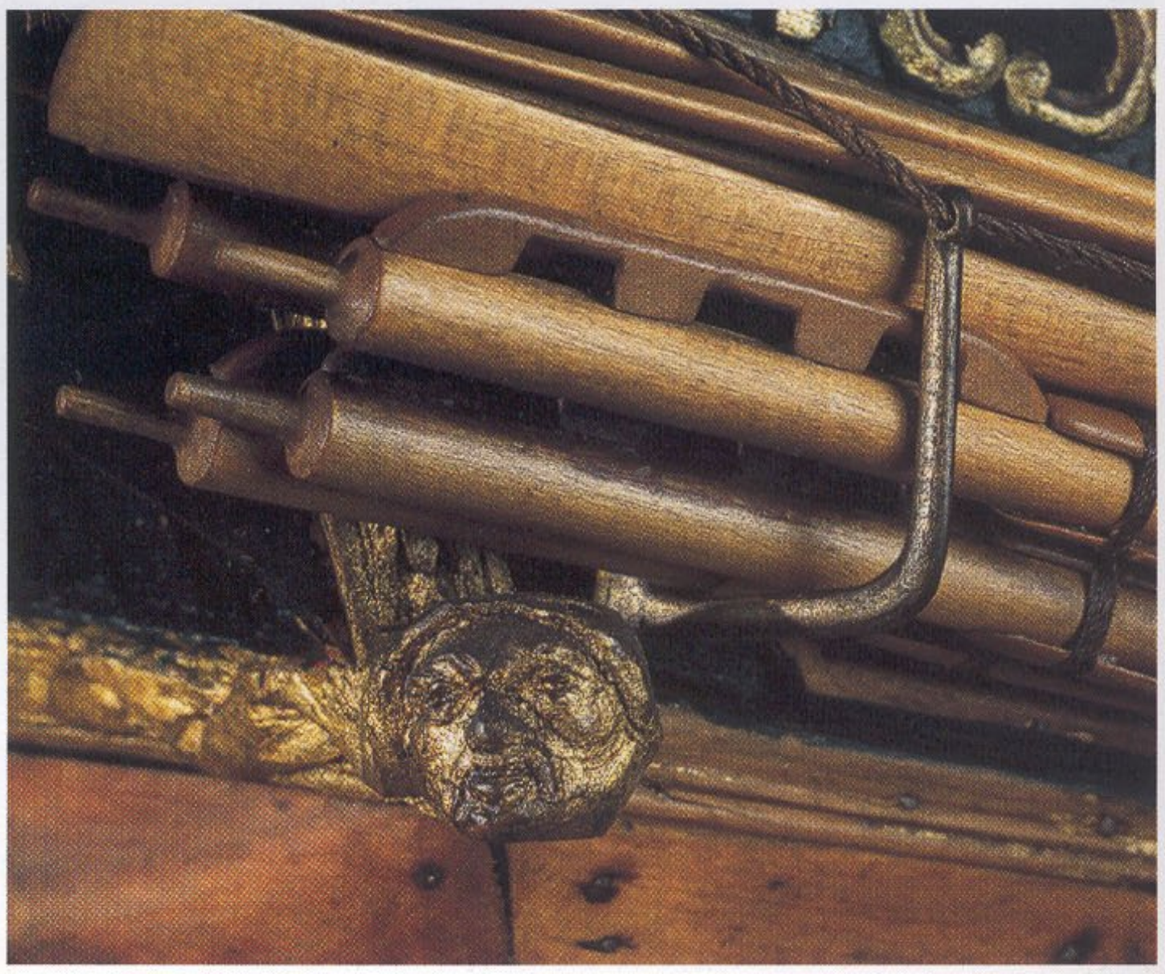
Cette vue trois quart arrière tribord met en valeur la décoration du *Requin* concernant essentiellement la poupe. Les ailes constituent un nécessaire et esthétique prolongement de la muraille. Une Renommée en léger relief s'inscrit dans ce panneau. Faisant suite aux ajours du gaillard arrière, traitée plus légèrement une petite balustrade avec éléments en chapelet.

La lisse d'hourdi est agrémentée avec un décor floral et la voûte d'arcasse, grâce aux sabords de retraite traités en médaillon participe heureuse à l'ensemble. La tête du gouvernail et le passage de la barre accompagnent les motifs précédents. Enfin, l'importance du tableau permet de faire figurer comme nous le verrons plus loin, une aimable scène mythologique. L'ensemble du déco est remarquablement composé et fait honneur aux artistes des ate liers de sculpture et de peinture de l'arsenal de Toulon.

J'attire votre attention sur le volume très particulier de l'écusson formant une sorte de rentrée de part et d'autre de l'étambot, à cela s'ajoute sous la lisse d'hourdi un plan biais formant des lunules sur l'écusson.

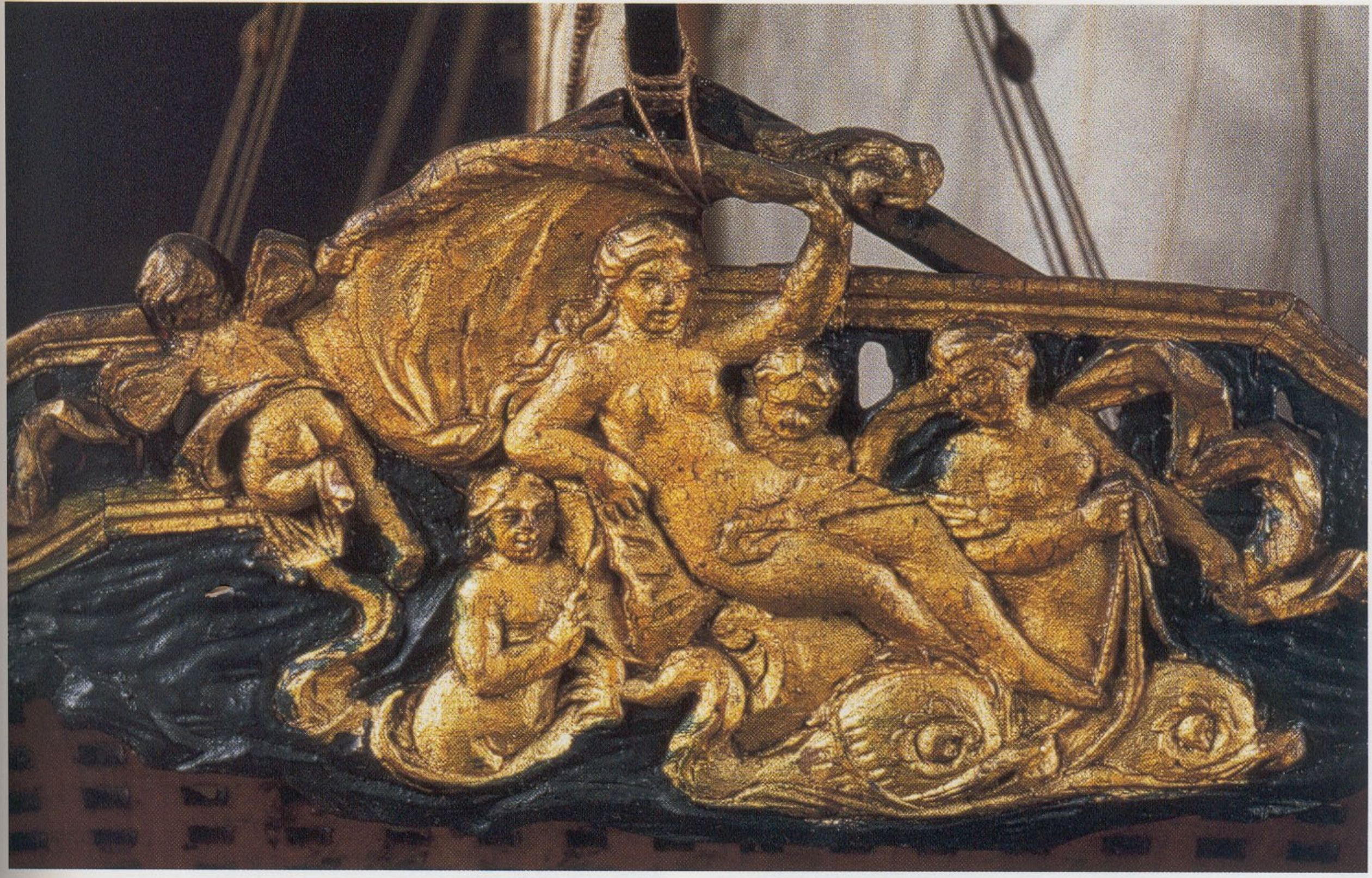
Extrémité de la lisse d'hourdi, décorée d'une tête enturbannée, moustachue et barbue. Le chandelier en fer rond et en forme d'équerre supporte une dizaine de grands avirons. Ils sont manoeuvrés par quatre hommes, un sur le giron, trois sur le bras grâce à la manille, clouée sur celui-ci.

▼



Le Requin





▲
Terminant richement ce beau décor, un panneau en bas relief représente une Vénus marine étendue sur un drapé soutenu par deux sirènes. Cette sorte de nacelle est attelée à deux dauphins. L'on retiendra une note plaisante avec le postérieur d'un zéphyr à ailes de papillon symbolisant le vent soulevant le drapé de la couche de Vénus. Composition aimable et bien loin de toute allusion guerrière. L'on peut distinguer les écharpes obliques appuyant le montant soutenant le bout-dehors.

◀ Le modèle du *Requin* est réalisé en étant bordé à bâbord, la partie inférieure de la charpente étant laissée apparente; à tribord. une grande partie du modèle est en bois naturel malheureusement taché par l'oxydation du cloutage en fer. L'intérieur est peint en grande partie avec un ocre rouge tirant sur le vermillon. Tous les éléments décoratifs sont dorés et les fonds sont peints avec un vert noir, ton inhabituel dans la marine royale, mais l'effet est assez réussi. Au-dessus de la flottaison, la ceinture est peinte en noir, de même par convention pour les virures à tribord.

Cette vue de la poupe prise suivant l'axe du modèle, permet d'apprécier l'architecture de celle-ci. L'on remarquera la ferrure supérieure du gouvernail, les deux cordons, avec le retour sur l'écusson du cordon supérieur. Le volume si particulier de l'écusson est mis en évidence et est à examiner en utilisant également la vue aux pages 36-37.

De chaque bord des chandeliers en fer reçoivent les grands avirons du chébec.

Au-dessus de la lisse d'hourdi entièrement sculptée, et terminée à ses extrémités par une tête de barbaresque, la voûte d'arcasse. La forme circulaire des sabords de retraite a permis de traiter en rosace leur mantelet, d'effectuer un cadre en rocaille assorti de guirlandes.

La tête du gouvernail représente la tête très barbue d'un personnage dont la bouche forme mortaise de la barre du gouvernail. Un cordon mouluré termine la voûte d'arcasse et se retourne à ses extrémités par une fausse console.

La plate-forme à caillebotis avec son panneau amovible est bien visible.

Le Requin



◀ Détail de la tête de l'arbre de mestre côté bâbord. Si le mât est en sapin ou autre résineux, son calcet formant la partie supérieure est en chêne, étant assemblé avec le mât. Le calcet comporte quatre réas, les deux réas inférieurs sont destinés aux amans ou itagues, forts cordages estropant au niveau de l'antenne un gros quinçonneau autour duquel passe, en formant ganse, une manoeuvre en double dite polome épissée sur elle-même entourant l'antenne à peu près au 2/5 de sa longueur à prendre depuis l'extrémité inférieure.

Les amans estropent (entourent) le quinçonneau, la branche bâbord remonte sur l'avant du calcet, passe au travers d'un des yeux de celui-ci, puis sur le réa bâbord et l'oeil arrière, puis suivant l'arbre, cette branche bâbord passe dans le canal avant percé à la tête de la taille supérieure, se retourne à l'extérieur et passe dans le canal arrière, ressort à tribord, remonte formant la branche d'aman tribord, passe au travers de l'oeil arrière, sur le réa tribord et l'oeil avant et rejoint le quinçonneau. Une épissure relie en un cordage continu les deux branches ou amans, elle est faite un peu au-dessus du quinçonneau.

Ainsi le palan à réas multiples constitué par les deux tailles agissant sur les amans ou itagues, permet la manoeuvre de l'antenne. L'on remarquera que celle-ci est placée à tribord.

Sur le réa supérieur tribord du calcet passe la balancine basse encoquée à l'extrémité du quart de l'antenne, elle redescend le long de l'arbre et reçoit dans une cosse le croc d'une poulie violon formant palan avec une poulie simple dont l'estrope porte une cosse à croc, frappé sur une boucle à tribord du pied de mât et sur l'avant.

La balancine supérieure estrope l'antenne à l'emplacement du bragot d'oste (au tiers supérieur), passe sur le réa supérieur bâbord du calcet, descend le long de l'arbre et porte à son extrémité inférieure une cosse où se croche une poulie violon formant un palan identique à celui de la balancine basse. Ce palan se croche à une boucle placée à tribord avant du pied de l'arbre.

Le capelage est établi sous le calcet où plus précisément là où la section devient circulaire (le calcet ayant une section carrée). De chaque bord l'on compte quatre pendeurs. Sur l'avant le pendeur de prode (palan), deux pendeurs de sartis et un pendeur de galhauban. Tous ces pendeurs (pouvant être désignés sous le nom général de sartis) sont repliés sur eux-mêmes afin de former une ganse étant épissés et garnis. Une ceinturette de plusieurs tours d'un même cordage passe dans les ganses, les bridant fortement sur l'arbre. Un peu plus bas une seconde ceinturette complète la première, elle passe simplement sur les pendeurs.

Les pendeurs estropent des poulies, le pendeur de l'arrière est à deux branches, dont une porte une cosse destinée le cas échéant à l'aiguilletage d'une poulie de drisse pour un hunier volant, l'autre branche estrope la poulie simple de galhauban (palan). Le pendeur avant estrope la poulie violon de prode. Les deux autres pendeurs placés entre les précédents estropent les poulies simples des sartis, placées plus bas elles ne sont pas visibles sur ce cliché.

Le racage de l'antenne est bien visible, il comporte quatre rangs de neuf pommes et entoure l'antenne à hauteur de la polome. Les mêmes cordages traversant les pommes et les bigots (plaquettes séparant les pommes) sont reliés en faisceau à une extrémité et bridés dans l'oeillet d'une estrope entourant l'antenne. A l'autre extrémité le faisceau se prolonge en une manoeuvre passant sur le réa d'une poulie à talon. Cette manoeuvre élonge l'arbre, passe dans la boucle tribord de la bague de la taille de drisse inférieure et se ride sur elle-même.

L'on remarquera la poulie à deux réas sur lesquels passent la cargue haute et la cargue basse de la voile de mestre.



◀ Le calcet de trinquet présente les mêmes dispositions que celui de mestre ; il est vu côté bâbord. Il faut remarquer à l'avant le pendeur estropant une poulie simple formant palan avec une autre poulie simple (non visible). A la suite le pendeur d'un sarti estropant plus bas une poulie simple sur le réa de laquelle passe l'itague d'un palan comportant deux poulies violon dont l'une à trois réas.

A tribord sur l'avant prode, dont le pendeur estrope une poulie simple formant palan avec une autre poulie simple. Ceci n'est pas visible mais l'on distingue sur l'arrière le pendeur estropant une poulie violon ordinaire formant palan avec une poulie simple.

Le capelage de trinquet ne comporte donc que deux pendeurs de chaque bord. A cette différence près les dispositions sont semblables à celles de l'arbre de mestre.

J'ajoute que le premier sarti de l'avant prend le nom de prode, celui de l'arrière est considéré comme galhauban volant. L'arbre de trinquet ne comporte qu'un prode et un seul sarti.

Dans la COLLECTION ARCHÉOLOGIE NAVALE FRANÇAISE, *a été publiée une monographie détaillée du* Requin, *comportant notamment une étude de sa charpente. L'historique des chébecs dans la marine royale est également traité et divers types de bâtiments méditerranéens examinés.*



Vaisseau de 74 canons 1755

Ce modèle est celui d'un classique vaisseau de 74 canons, percé à 14 sabords à sa batterie basse pour des canons de 36 livres. Cette formule est suivie depuis 1737. Auparavant les vaisseaux de 74 canons n'étaient percé qu'à treize sabords, la présence sur leur dunette de quatre canons de petit calibre permettait de porter leur force à 74 canons. Avec la nouvelle formule l'artillerie de dunette sera abandonnée.

Nous savons que ce modèle, à l'échelle du 1/24°, a été réalisé par *Augustin Pic* en 1755 comme l'atteste une petite plaque d'argent gravée à son nom et portant cette date. Dans ses états de service* A. Pic précise que ce modèle a été fait pour la salle de l'Académie de Marine à Brest, la création de cette académie date de 1752. A l'époque A. Pic est élève constructeur, nommé seulement en 1751, alors qu'il est né en 1722. Ce modèle est-il une commande ou un don de son auteur ? Cela n'est pas précisé dans ses états de service.

Ce modèle représente-t-il un des vaisseaux de ce rang, construit à Rochefort où exerçait A. Pic depuis 1751 ? L'on en compte cinq:

l'*Invincible* par P. Morineau en 1741-44,

le *Magnanime* par B. Geslain en 1742-44,

le *Florissant* par P. Morineau en 1745-50,

le *Prudent* par P. Morineau en 1751-53,

le *Glorieux* par Clairin-Deslauriers en 1753-56.

Si A. Pic a disposé des plans de ces vaisseaux, il les a interprétés et dressé ses propres plans sur des dimensions fixées par lui.

Si le modèle a été gréé, rien ne l'atteste. A. Pic se contente d'indiquer "ce modèle est ouvert par panneau d'un côté, afin d'y voir les emménagements de la cale qui y sont pratiqués, il a été fait pour la salle d'Académie de Marine où il est actuellement" (texte rédigé en mai 1766).

L'examen de cette coque permet de constater que lors d'une restauration malheureuse des "mélanges" ont été effectués au niveau de la cale. Il y a confusion entre la fosse aux câbles, cales à eau et vin ainsi que dans la soute aux poudres. Partout des pièces ou futailles ont été disposées sans égard à la destination des diverses parties de la cale.

Les embarcations, la mâture de rechange, le petit cabestan, la grande échelle de l'état-major, etc., ne figurent pas sur le modèle. Curieusement, les fronteaux de gaillards et de dunette n'ont pas été exécutés ! En revanche, l'artillerie est celle d'origine.

Le décor du modèle est remarquable, il a vraisemblablement été réalisé par le maître sculpteur de l'arsenal le Sr Bourguignon. Cette superbe coque est un excellent exemple de bois** laissé dans son ton naturel étant allié au décor, doré sans excès sur fonds peints en bleu azur, tout en sachant que ce travail n'est pas d'époque. A-t-il été effectué à partir de traces existantes, c'est possible mais je ne puis l'affirmer.

Si nous savons que la coque de A. Pic figurait dans la salle de l'Académie de Marine, qu'est elle devenue à la suppression de l'Académie lors de la Révolution ? A-t-elle séjourné longtemps à Brest avant d'être transportée à Paris, nous l'ignorons. L'inventaire de 1830 fait état de deux coques de vaisseaux, en précisant pour l'une d'entre elles "semble dater de la fin du règne de Louis XV", s'agit-il de la coque de PIC ? L'une et l'autre étant exécutées à l'échelle du 1/24.

* Voir article de J. Boudriot - *Neptunia* n° 130. 2ème trim.1978 "Un modéliste au 18e siècle".

** Un modéliste d'expérience M. Maillière, identifiait ce bois comme étant de l'alisier.

Principales caractéristiques du vaisseau de 74 canons*

Longueur de tête d'étrave à tête d'étambot	53,95 m
Largeur hors membrure au maître couple	14,62 m
Creux du dessus de la quille à la ligne droite du maître-bau	7,31 m
Tirant d'eau avant	6,17 m
Tirant d'eau arrière	6,85 m
Déplacement à 5 1/4 pieds de batterie	3050 tx
Equipage (Etat-major compris)	730 hommes
Artillerie	28 canons de 36 £ 30 canons de 18 £ 16 canons de 8 £

Il a été construit de 1737 à 1782, date d'adoption des plans généraux (voir plus loin) 66 vaisseaux de 74 canons.

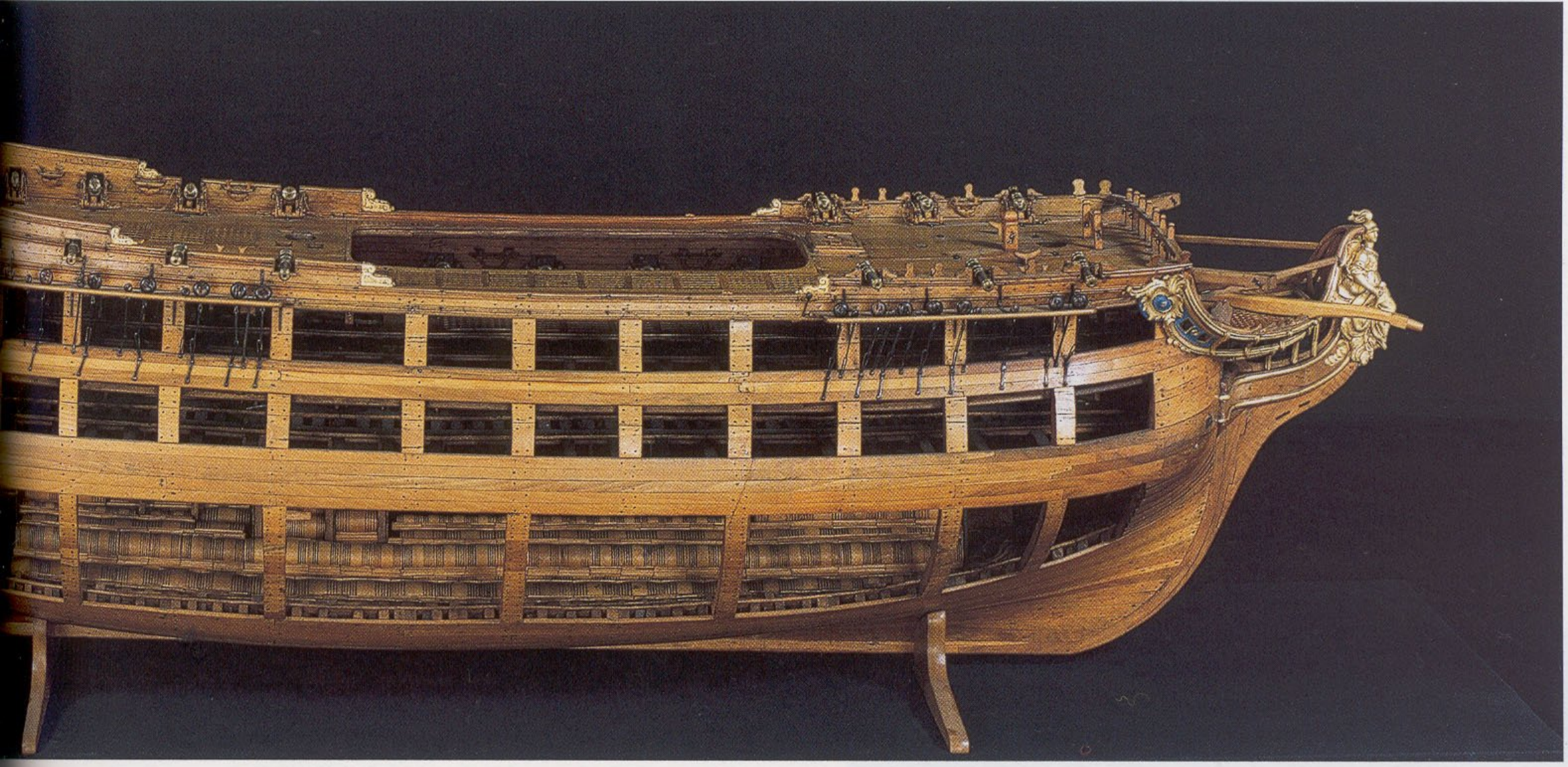
* Caractéristiques du *Prudent* construit à Rochefort en 1751-1753 par P. Morineau et dont les dimensions sont voisines de la coque de A. Pic .

◀ Cette vue générale prise de l'avant permet de juger de l'ensemble du vaisseau. La première batterie, armée de chaque bord de quatorze canons de 36 livres, la seconde batterie armée de quinze canons de 18 livres. Elle est partiellement couverte par le gaillard avant armé de trois canons de 8 livres et le gaillard arrière armé de cinq canons du même calibre. De larges passavants à caillebotis relient les gaillards. L'avant coupé du vaisseau permet l'aménagement de la plate-forme des poulaines. Une dunette est installée sur le gaillard arrière et des cabanes sont placées sur celle-ci.

Vaisseau de 74 canons 1755

Le modèle côté tribord est largement ouvert, seuls les couples de levée de la membrure étant en place. Ceci va permettre d'examiner de nombreux détails intérieurs rarement visibles. ▶





La figure de proue est vue côté bâbord. De la main gauche elle tient une feuille déroulée ou figure "le vertical" (sections transversales) d'un plan de vaisseau, sur la vue précédente nous avons vu qu'elle tenait un compas de l'autre main. Cette figure casquée à l'antique symbolise l'architecture navale sous l'égide de la sagesse. Ce motif d'une excellente facture est probablement, ainsi que l'ensemble du décor, l'oeuvre de Bourguignon, maître sculpteur du port de Rochefort. J'ajoute que dans la réalité, l'on "trichait" avec le volume des figures de proue. Elles étaient plus destinées à être vues de côté que de face. La hauteur de la figure de proue pour un vaisseau de ce rang est de l'ordre de 3,50 à 4,00 m. Tous les éléments du décor y compris les figures de proue étaient réalisés en bois léger tel que le peuplier, le tilleul ou des résineux.



◀ Ensemble de l'éperon du vaisseau. L'étrave se prolonge avec divers éléments constituant le digon, dont la pièce où figurent les deux ouvertures ou gueules de raie pour le passage des liures de beaupré est dite taille-mer. Le digon est renforcé latéralement par deux jottereaux et des écharpes ou herpes au nombre de trois ; ces pièces sont croisées par des jambettes.

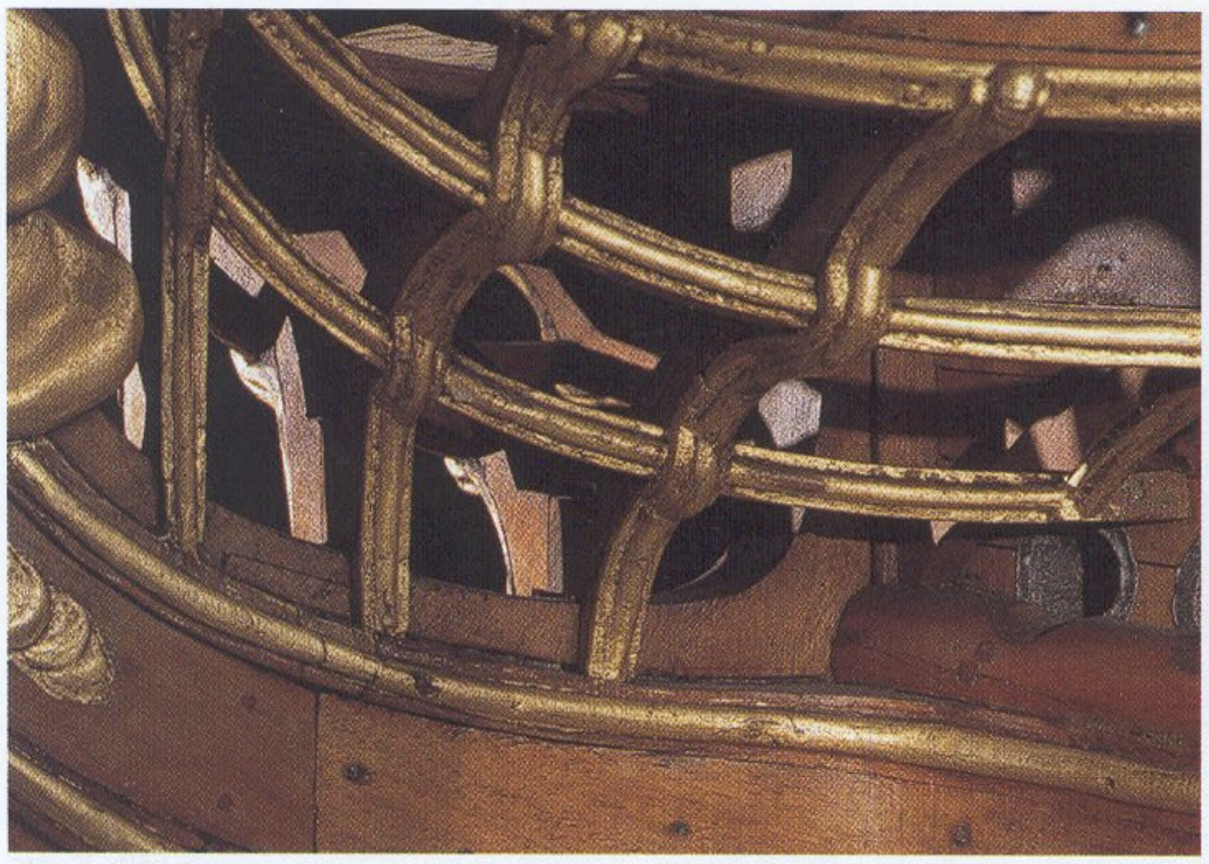
Une figure de proue représente Minerve personnifiant la sagesse*, de la main droite elle tient un compas.

De part et d'autre de la figure, les porte-lofs servant à l'amure de la voile de misaine. Deux sabords de chasse sont ouverts dans le fronteau de poulaine ainsi que deux portes d'accès à la plate-forme. Un autre accès est possible par des degrés pratiqués sur les allonges de revers. Dans les angles de la plate-forme, un siège d'aisance dont le dossier est visible.

La structure du fronteau se prolonge au-dessus de son bordage, formant des montants avec réas pour les manoeuvres du beaupré. Ces montants sont reliés par un plat-bord recevant des cabillots.

* Minerve étant sortie armée de tête en pied du cerveau de Jupiter dont le crâne fut fracassé sur son ordre par Vulcain. Minerve, toute guerrière qu'elle soit, n'en est pas moins la réincarnation de la sagesse divine.

Vaisseau de 74 canons 1755

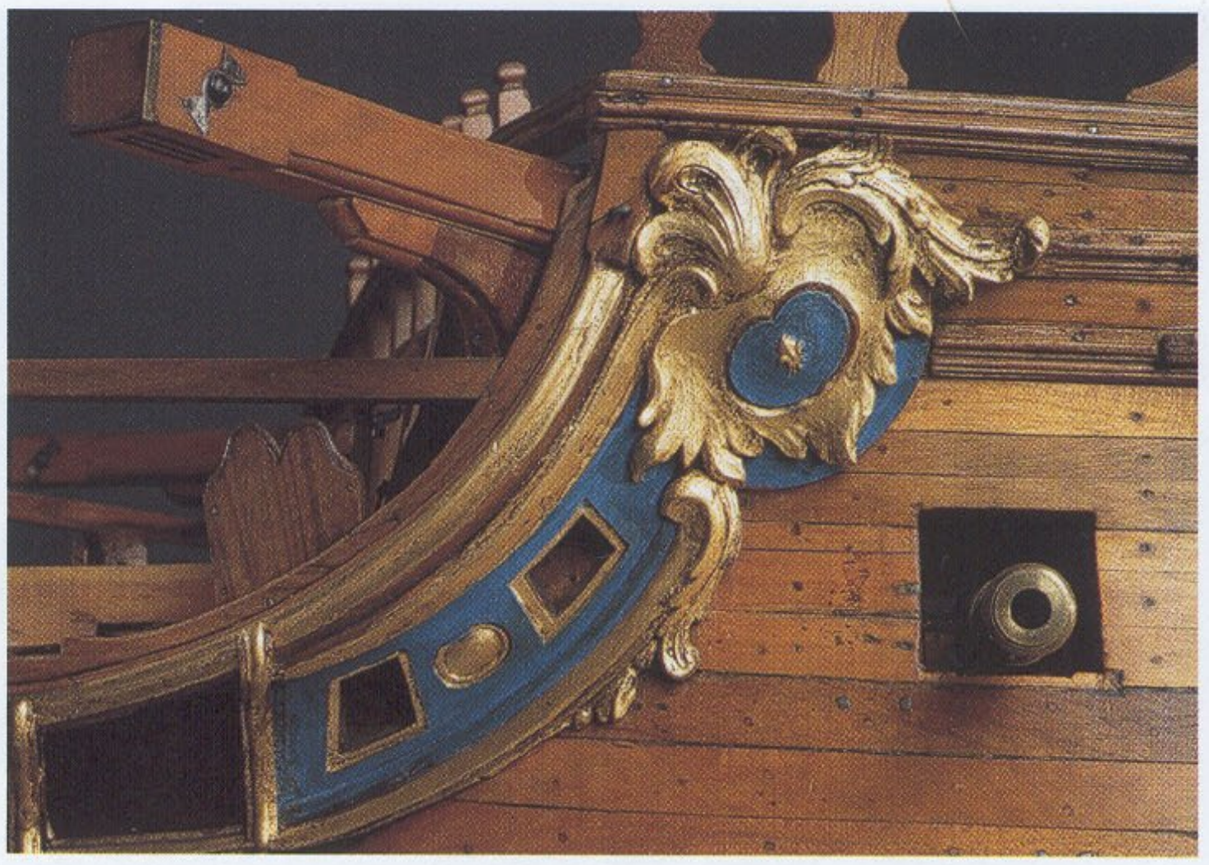


▲

Les jottereaux sont moulurés et dorés, une garniture est placée entre eux et un coussin repose sur le jottereau supérieur, réalisé en bois tendre pour éviter le raguage des câbles, cet accessoire est légèrement échancré pour leur portage. La garniture en plomb des écubiers est bien visible. Les trois herpes sont également moulurées et dorées, la herpe inférieure est chevillée à la muraille, entre les écubiers, juste au-dessus de ceux-ci.

Un décor lui aussi mouluré et doré est rapporté sur l'épaisseur des jambettes. Avec de l'attention, l'on peut distinguer la courbe de capucine, à sa tête une sorte de croc est destiné à recevoir les colliers des étais du grand mât.

▼



▲

Les deux herpes supérieures aboutissent derrière le bossoir, un beau motif en décor de feuillage et médaillon timbré d'une fleur de lys et des panneaux à ajours constituent un décor du meilleur goût.

Remarquez le bossoir dont la branche extérieure est soutenue par une courbe. Je remarque une anomalie avec le cerclage de l'extrémité du bossoir, ne permettant pas l'indispensable cannelure pour la bosse de bout. Le dossier du siège d'aisance, la lisse de protection, les têtes d'apotureaux ou patins sont des détails à examiner.



Cette vue complète utilement la précédente et doit être examinée conjointement. Au niveau inférieur l'on distingue les jottereaux, le dessus de la courbe de capucine, les jambettes placées transversalement et l'on devine les herpes.

La structure légère de la plate-forme de poulaine avec les barrots, barrotins, lattes, entremises est mise en évidence. La tête de la courbe de capucine prolonge l'étrave et l'on notera le logement des préceintes dans la rablure de l'étrave, ces éléments façonnés pour le passage du beaupré. Celui-ci étant maintenu latéralement par les apôtres, l'on peut distinguer le vaigrage et une partie de la guirlande supérieure formant avec les éléments précédents le lit du beaupré. Son passage est matérialisé par la découpe du bordage.

▼



◀ Très intéressante vue de l'ensemble de la plate-forme de poulaine. Le vaisseau étant à avant coupé, un bordage est effectué à hauteur des seuillets de la seconde batterie. Des caillebotis prolongent ce bordage sur l'éperon.

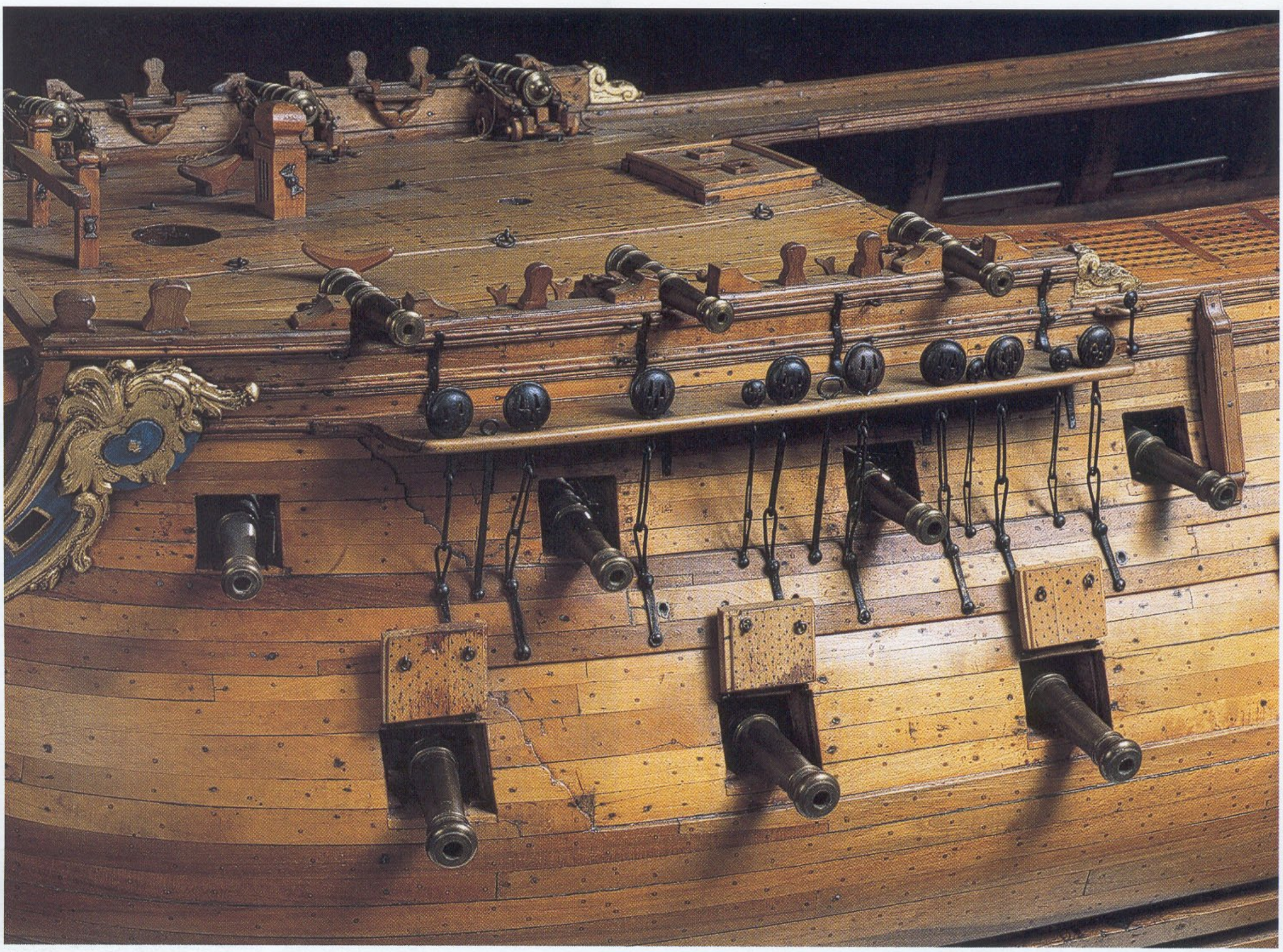
Une pièce est rapportée sur la herpe supérieure, elle comporte des adents destinés à orienter des manoeuvres passant par les ouvertures du fronteau.

Des barrots sont placés entre les herpes supérieures et liaisonnés avec elles par des courbatons. Les barrots reçoivent de petits barrotins croisés par des lattes, cela forme un caillébotis. Des entremises ménagent une ouverture pour le passage des liures de beaupré. Avec de l'attention, l'on peut distinguer les têtes de la courbe de capucine et de l'étrave. Deux apôtres, allonges d'écubier prolongées, enserrent le beaupré, de part et d'autre les portes-lof ou minots.

Dans l'angle, le siège de commodité bâbord et les taquets d'accès aux poulaines cloués sur le talus pratiqué sur les allonges de revers du coltis. Les portes d'accès et les sabords de chasse sont bien visibles ainsi que les montants avec plat-bord de la partie haute du fronteau.

Même observation que précédemment pour le bossoir dont l'essieu des réas me semble hors d'échelle.

Vaisseau de 74 canons 1755

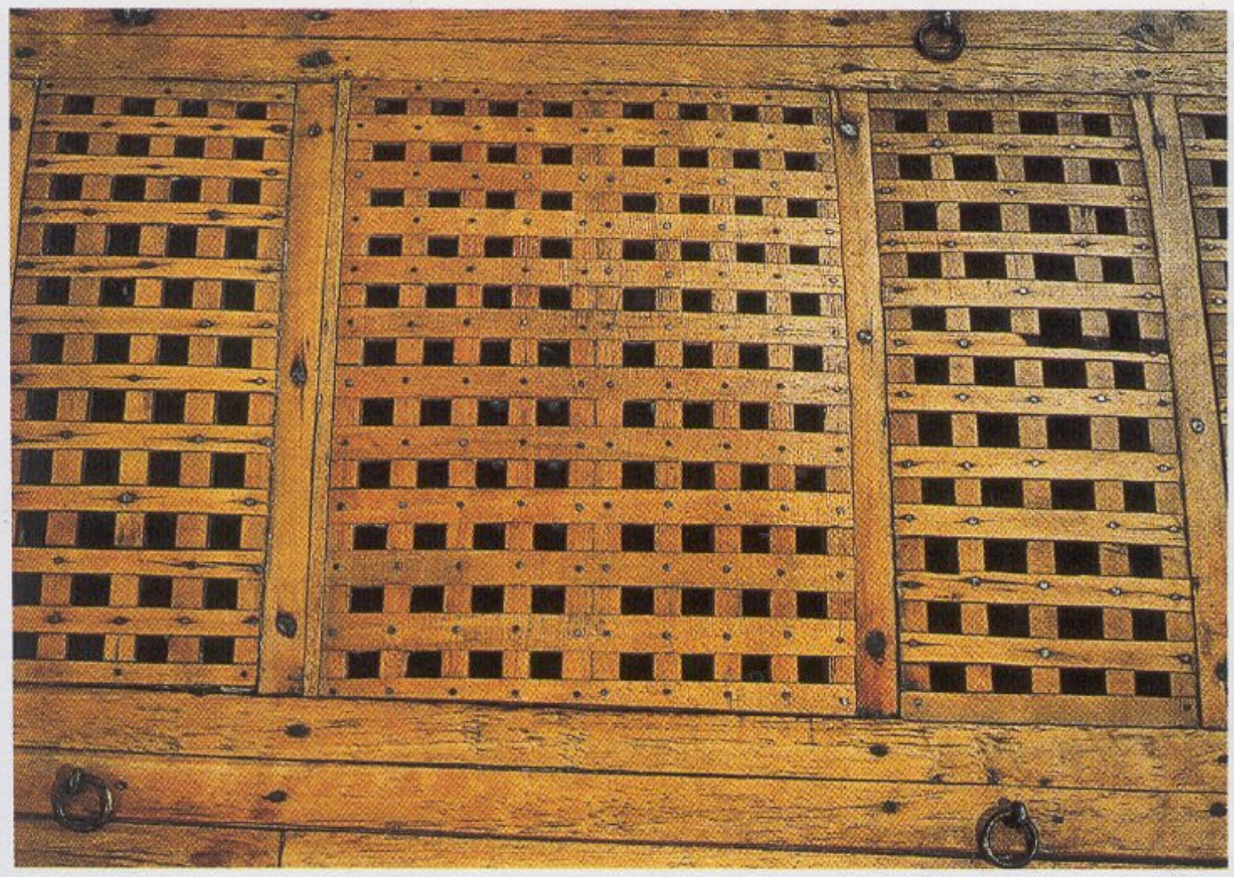


▲

Vue d'ensemble de la partie avant du vaisseau. En partant du fronteau de poulaine à gauche : le bitton de petit hunier, le passage du mât de misaine, le sep de drisse de misaine, légèrement déporté sur tribord pour ne pas gêner les colliers des étais du grand mât, passage de la mèche du petit cabestan, celui-ci a disparu, panneau des cuisines avec les écoutillons pour cheminées. A remarquer l'absence de fronteaux.

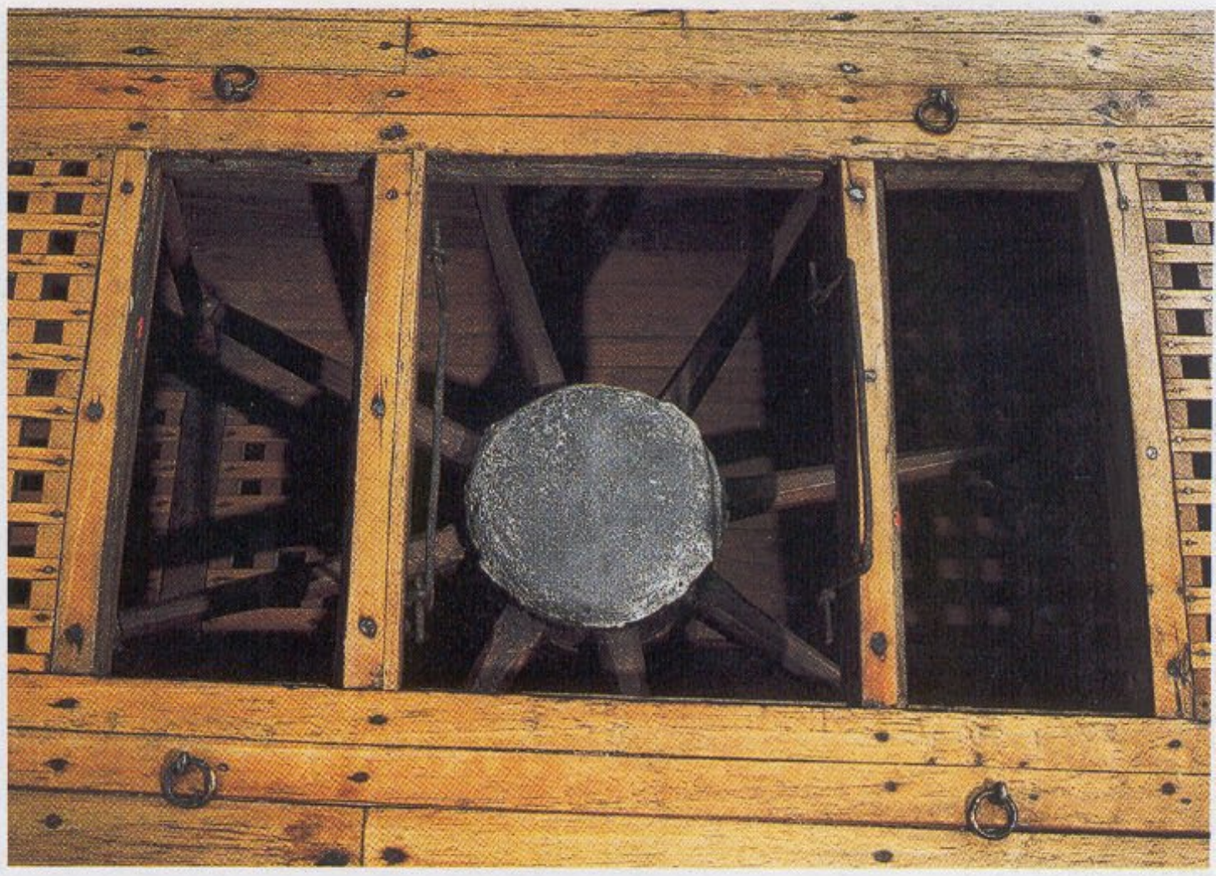
Le porte-haubans de misaine est soutenu en dessous par de fortes équerres en fer, et placées sur le dessus, d'autres équerres sont destinées à s'opposer aux efforts produits par les haubans. La troisième paire de préceintes est moulurée, l'élément supérieur est dit lisse de plat-bord. Il existe une rabattue pour le gaillard avant, cette coupure par l'augmentation de la hauteur de l'oeuvre morte justifie d'une console faisant transition. Les sabords du gaillard avant sont à barbette laissant les hommes à découvert, de part et d'autre de ces sabords des sabots, entre eux des appoturéaux dont la tête est travaillée en tête de maure.

Sur la droite le dogue d'amure de la grand voile on aperçoit le réa sur lequel passe l'amure. L'on peut remarquer les dalots circulaires en plomb de la seconde batterie.



▲

Toute la partie centrale du vaisseau est traitée en caillebotis. Les boucles sont destinées aux palans de retraite des pièces du gaillard arrière.



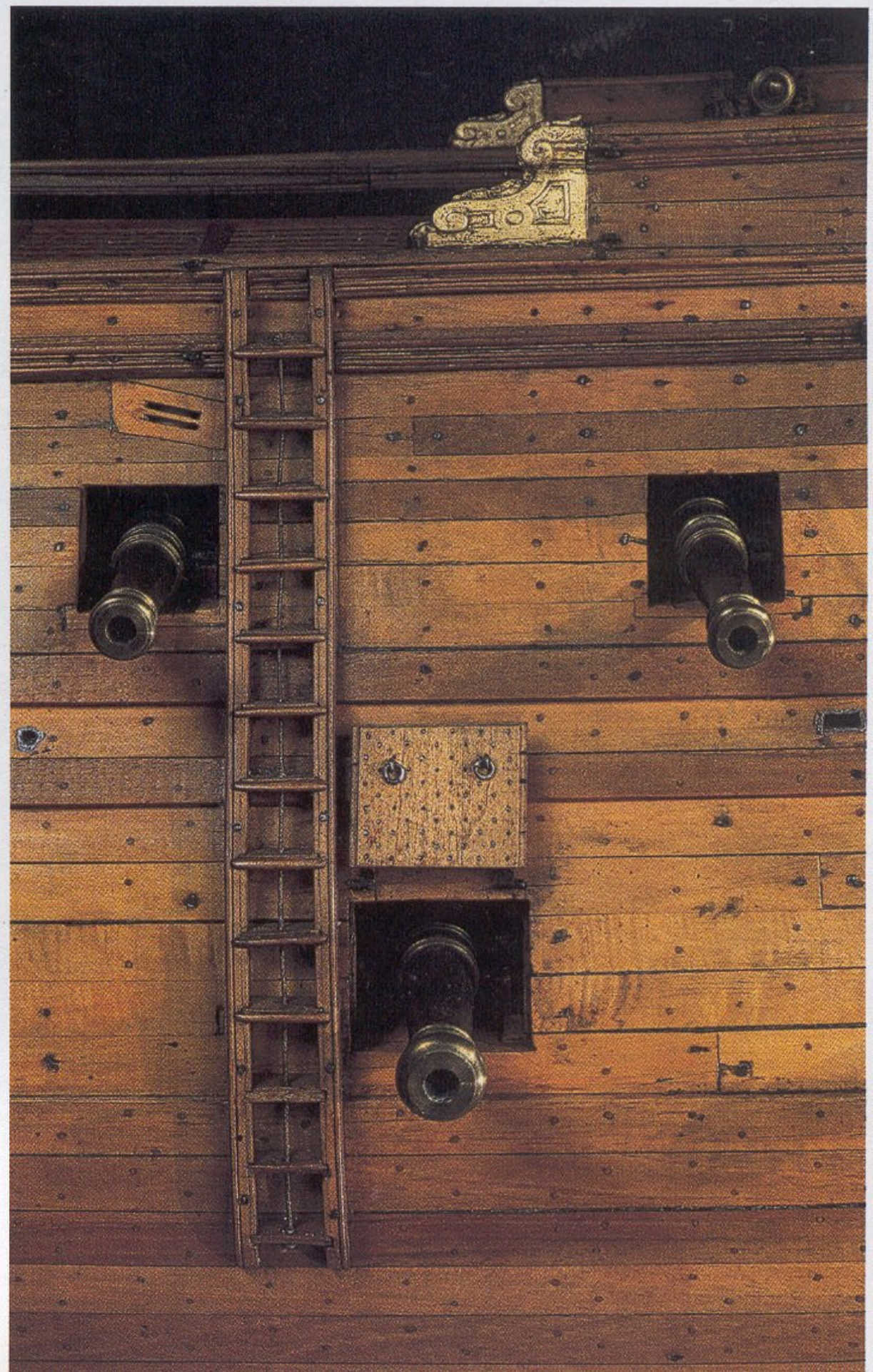
▲

Les panneaux ayant été retirés, l'on voit la cloche supérieure du grand cabestan établie sur le deuxième pont. La tête de la cloche est garnie d'une feuille de plomb (oxydée). L'on compte huit barres et avec de l'attention, vous pouvez distinguer des tringles en fer destinées à recevoir les barres lorsque le cabestan n'est pas utilisé.

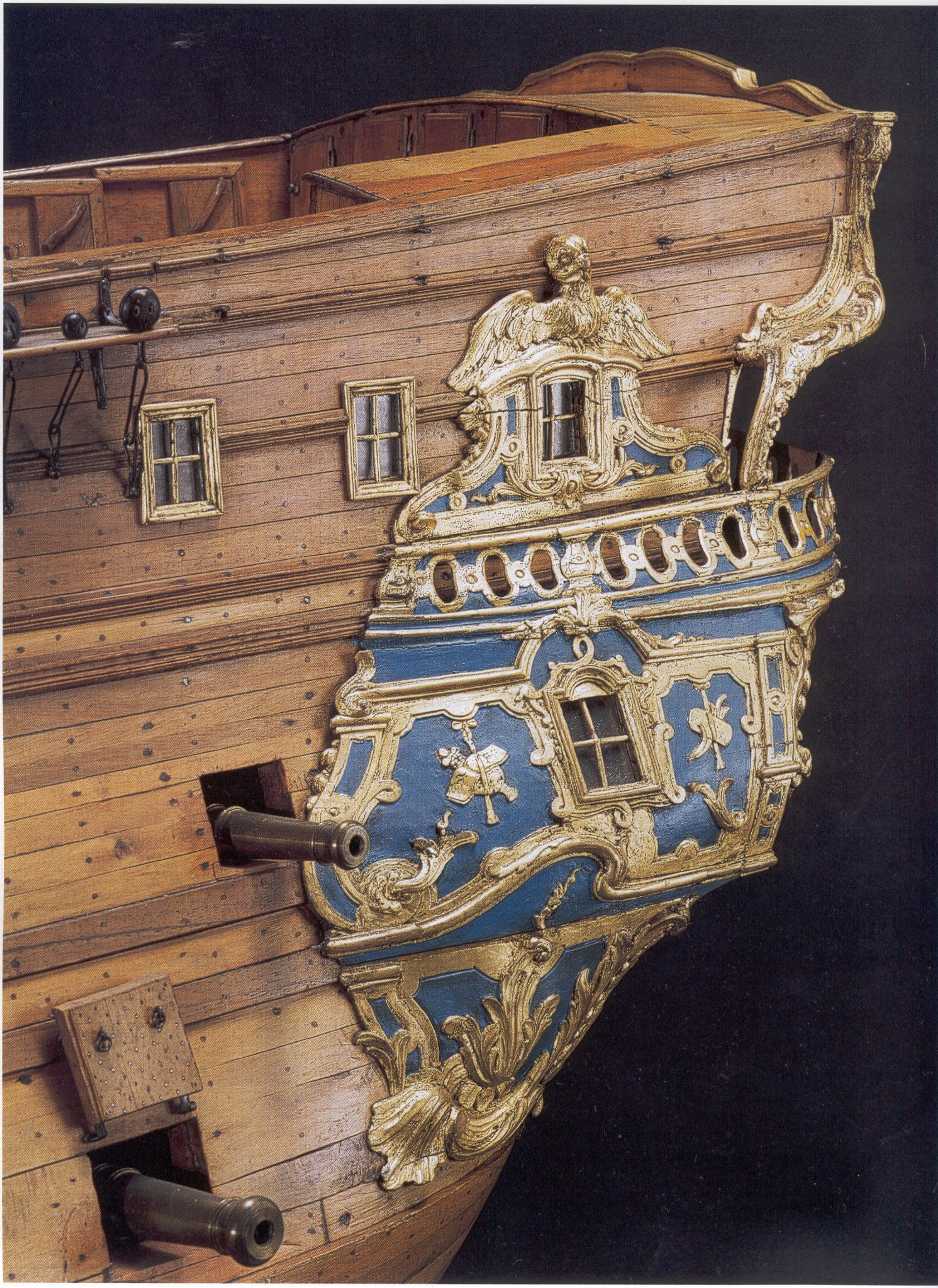


Partie de la muraille sur l'avant des grands porte-haubans. Figurent sur cette vue, l'échelle hors le bord, en haut et à gauche de celle-ci, un bloc à deux réas encastré dans la muraille pour l'écoute de la misaine et l'amure de sa bonnette. Le mantelet du sabord de la batterie basse est relevé, ses boucles et son cloutage sont visibles. A remarquer le grand dalot rectangulaire, il en existe deux de chaque bord pour le dégorgement des pompes au niveau du deuxième pont, à gauche un petit dalot. Le passage entre la lisse de plat-bord et la première rabattue du gaillard arrière est élégamment assuré par une console.

▶



Vaisseau de 74 canons 1755





▲

Détail de l'amortissement de la bouteille, composé autour d'un châssis de la salle de conseil. Le motif se termine avec un hibou ailes déployées. Oiseau de la sagesse donc de Minerve, c'est ici un rappel symbolique de la figure de proue.



▶

Très intéressant détail montrant bien le retour de la galerie, la poursuite de la muraille. En raison de l'avancée du tableau, la galerie est protégée par le prolongement du bordage de la dunette. Un arc-boutant latéral permet le raccordement du tableau à la balustrade. Quelle virtuosité dans l'ajustement de ces éléments du décor !

◀ Vue d'ensemble de la bouteille bâbord, le châssis ouvert dans le corps de celle-ci correspond aux lieux d'aisance de l'état-major auxquels on accède par la grande chambre. Au niveau de la dunette, deux châssis éclairent latéralement la salle de conseil, et, celui placé en avant, la couchette du capitaine en second.

La balustrade de la galerie se retourne sur la bouteille et un décor est plaqué sur le bordage de la muraille, bas relief en trompe l'oeil dit amortissement donnant l'illusion d'un prolongement du volume de la bouteille.

Sur la dunette contre le tableau sont établies des couchettes fort exiguës, à la suite des "cabanes" sortes de "niches" avec porte à coulisse permettant d'y faire dormir des homme de la maistrance.

A remarquer la couverture de la galerie par une avancée du bordage de la dunette formant une voûte plate.

Vaisseau de 74 canons 1755



▲

Ensemble du décor de la poupe permettant d'apprécier les différents niveaux. En partie basse au-dessus de la lisse d'hourdi, la voûte d'arcasse* percée des deux sabords de retraite et de la jaumière ouverture pour le passage à l'intérieur de la mèche du gouvernail. Le culs de lampe de la bouteille forme le retour latéral de la voûte d'arcasse. Au-dessus de cette dernière, l'allège des châssis de la grande chambre où l'état-major prend ses repas. Des courbes moulurées soutiennent la galerie ou balcon sur laquelle donnent les portes et châssis de la salle de conseil dévolue au capitaine commandant.

A chaque extrémité des chimères formant consoles s'inscrivent dans l'arrondi du retour de la galerie. Celle-ci est couverte par une voûte plate présentant une légère courbure ; cette sorte de plafond soutenu par de petites courbes protège partiellement la galerie. Il remplace l'habituel tendelet masquant fâcheusement le décor du tableau.

L'importance du tableau permet une aimable composition et latéralement un arc-boutant poursuit le décor d'encadrement du tableau

* la hauteur de la voûte d'arcasse me paraît exagérée.



Au centre de la balustrade: les armes de France dont la couronne a été refaite grossièrement. Les portes d'accès à la galerie sont visibles.

Le thème traité sur le tableau rompt complètement avec la symbolique de Minerve. Ici est représenté le buste d'une gracieuse figure féminine à la gorge avantageuse. De part et d'autre un amour, celui de gauche, semble effectuer le portrait de cette aimable personne et celui de droite doit tambouriner ses qualités.

Cette composition si peu martiale est probablement voulue allusive par son auteur, à remarquer l'étoile du pôle céleste au front de la figure.

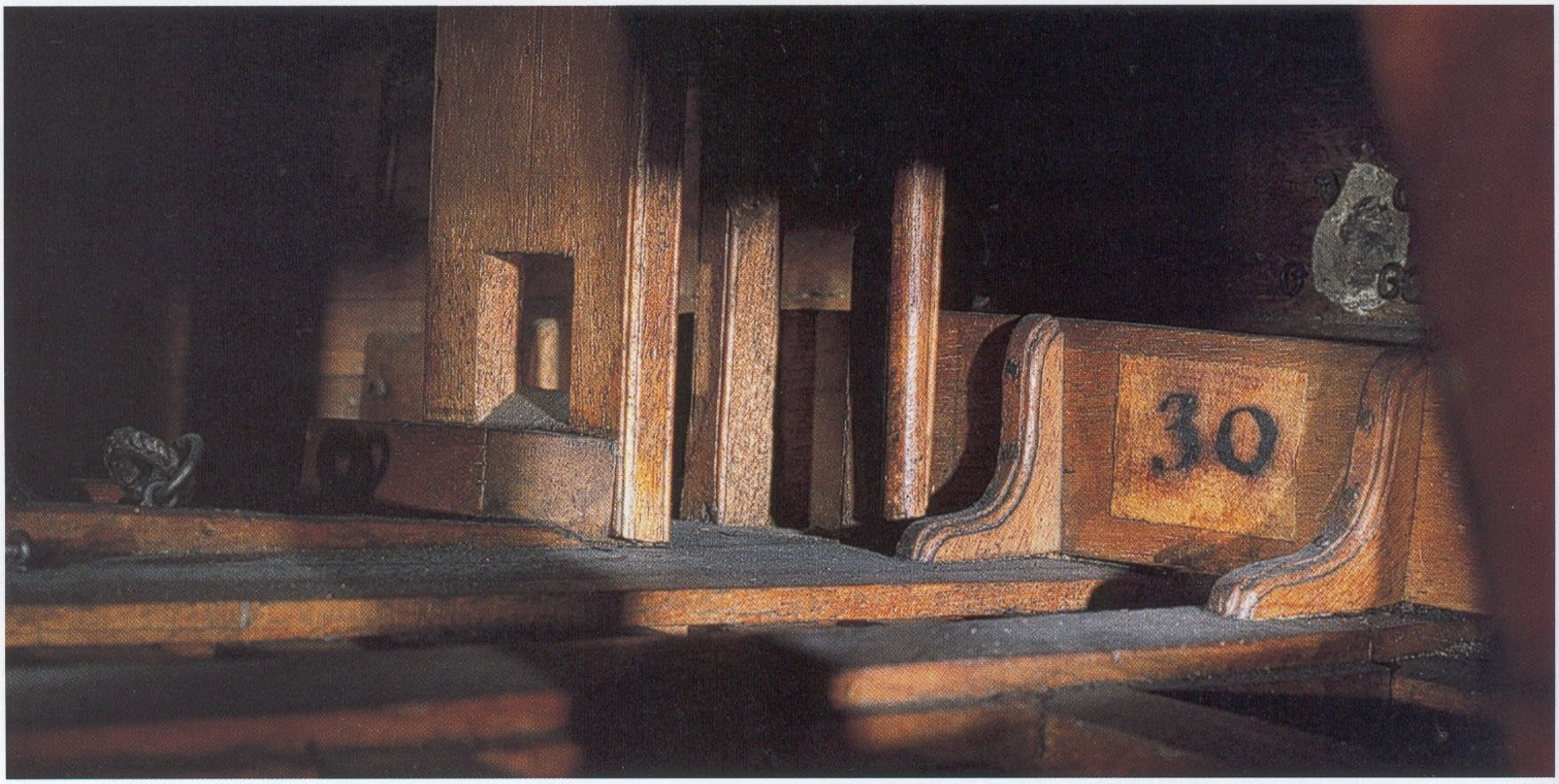


Détail des chimères formant soutien du retour de la galerie. Une console complète cet animal imaginaire. Je signale que le même motif est employé comme courbe de bossoir sur le modèle du *Dauphin Royal* que je date de la fin des années 1740, modèle exécuté à Rochefort et conservé actuellement au Musée naval de ce port.



Très beau motif en coquille masquant partiellement la jaumière. Ce motif se poursuit en décorant l'allège des châssis de la grande chambre. La saillie de la galerie et les courbes la soutenant peuvent être appréciées.





▲

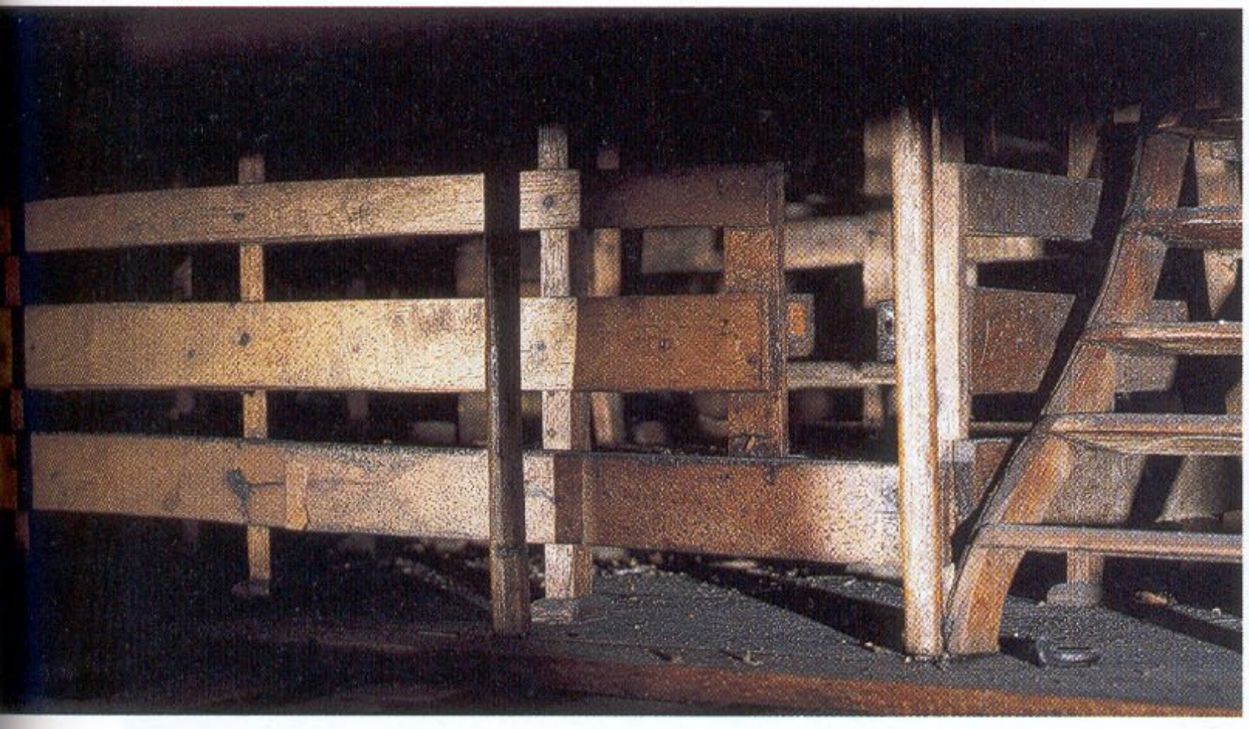
Au niveau du premier pont, la gatte dont le bordage est appuyé par des courbatons, l'étiquette avec une grossière numérotation suppose un utilisation du modèle à des fins pédagogiques. A droite la garniture en plomb d'un écubier et les boucles pour la mise en place d'un tapon pour obturer l'écubier.

En se déplaçant sur la gauche, le chambrage du beaupré, composé de deux montants chevillés aux baux, l'on distingue une fausse épontille de section circulaire sur laquelle porte le câble lorsque l'on utilise la tournevire. A la suite, l'étambrai du beaupré avec le passage de son tenon et le coussin sur lequel il doit reposer. L'extrémité de la courbe ou taquet tribord des grandes bittes et visible à gauche.

Ensemble des grandes bittes, le traversin est habituellement soutenu par des consoles chevillées sur les montants, ici elles sont absentes ? Sur les taquets l'on distingue des boucles à cosse estropant des bosses à bouton pour l'utilisation de la tournevire. L'hiloire renversée entaillée sous les baux du deuxième pont est bien visible, de même une épontille. A l'arrière plan l'on aperçoit à bâbord une aiguillette de porque, la bauquière, les courbes de liaison des baux me semblent relativement faibles de longueur et s'entaillent curieusement sur la bauquière.

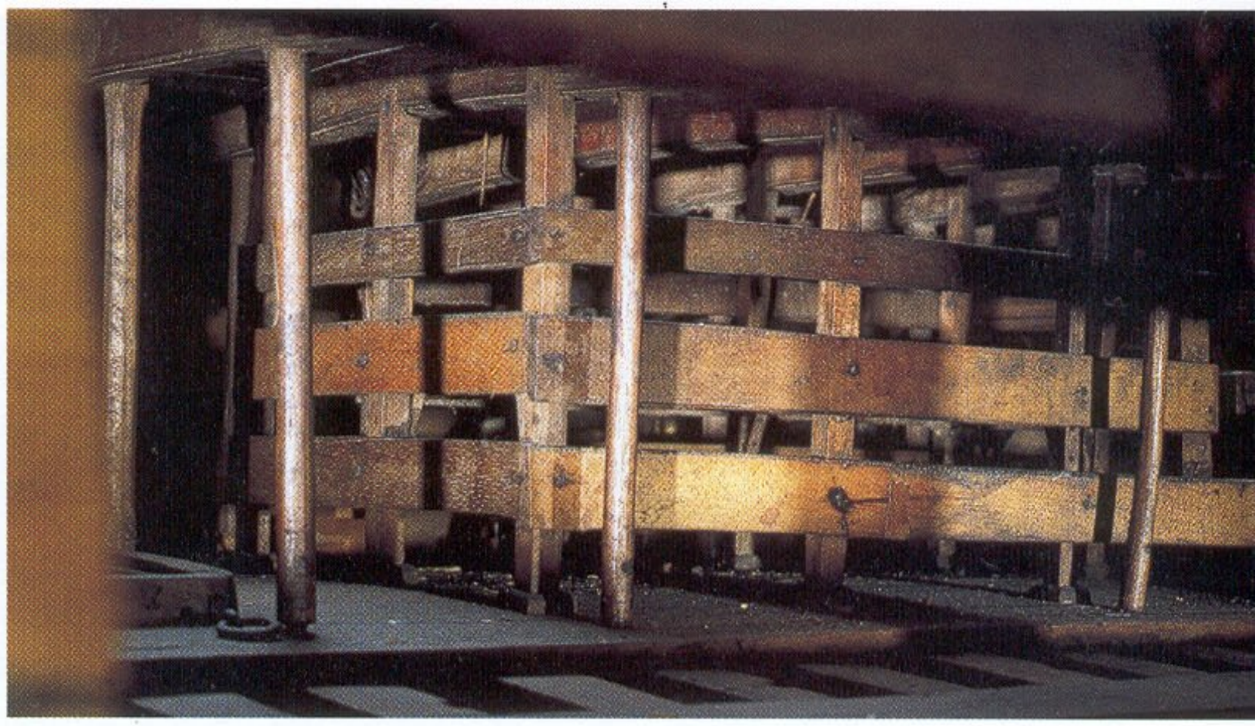
▼





▲

Entre l'échelle avant de l'équipage jouxtant le panneau aux câbles et le grand panneau, est aménagé un parc à moutons. Il est réalisé avec des planches clouées sur des montants, des traverses supportent un plancher surélevé par rapport au bordage du pont. L'on distingue l'emplacement d'une porte d'accès au parc. De fausses épontilles tournantes sont placées pour faciliter le déplacement de la tournevire.



▲

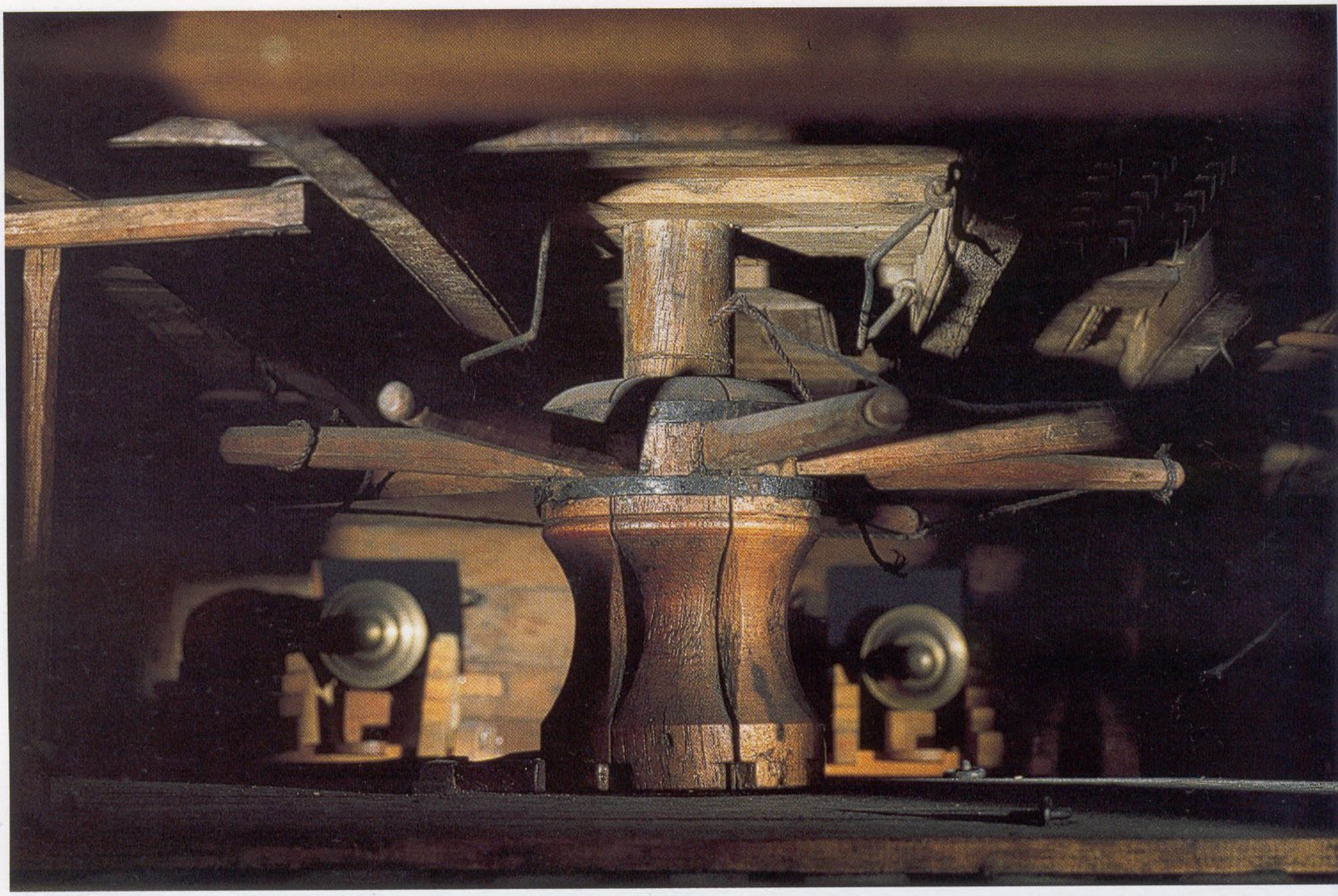
Autre extrémité du parc, tout à fait à gauche, l'on aperçoit l'angle du cadre du grand panneau et une épontille soutenant un bau, ne devant pas être confondue avec les montants du parc ou les fausses épontilles tournantes.

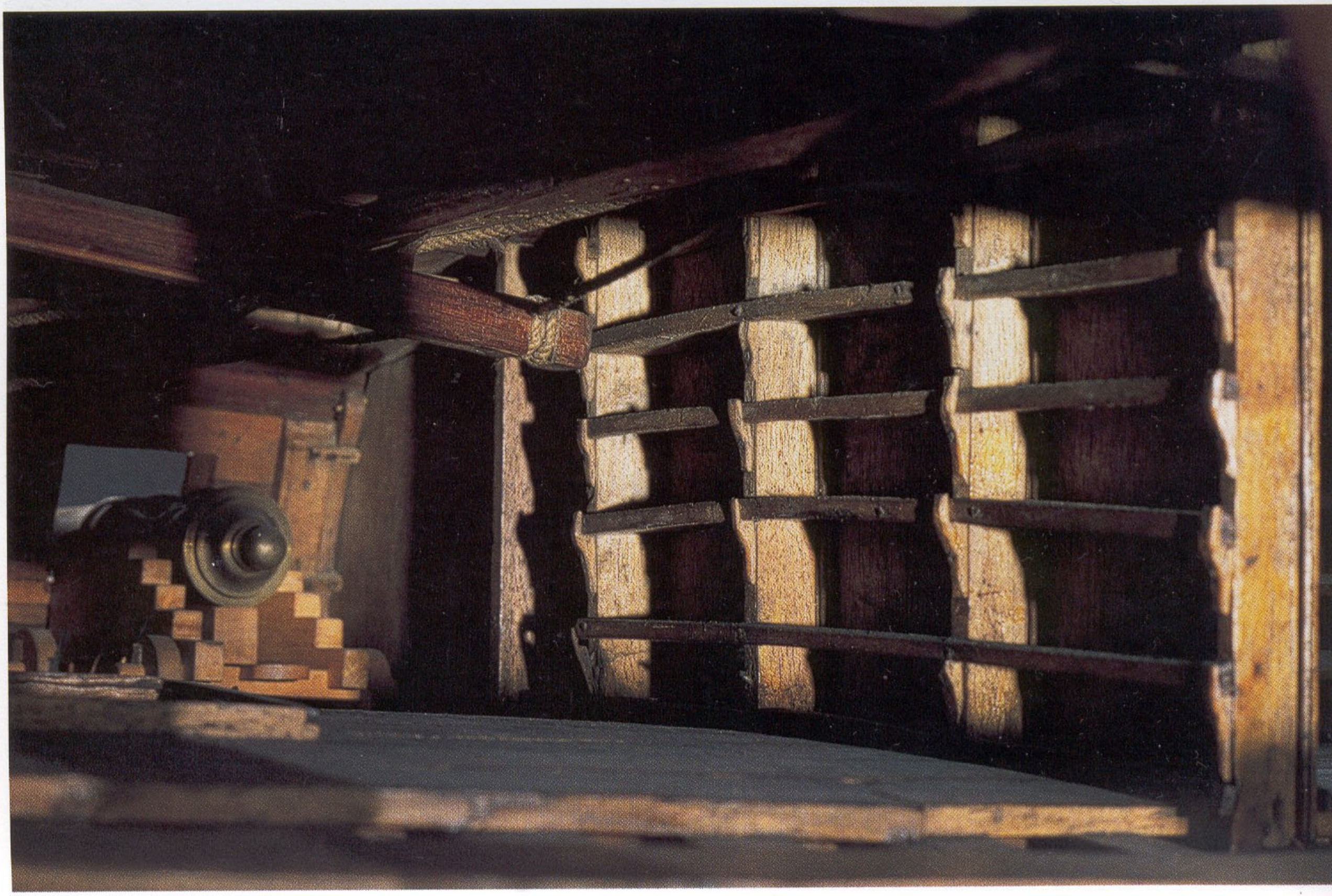
Le grand panneau est visible à droite, à la suite: le four à pain ; il manque des bordages à sa caisse. L'échelle arrière de l'équipage est placée entre la caisse du four et le montant du bitton de grand hunier.

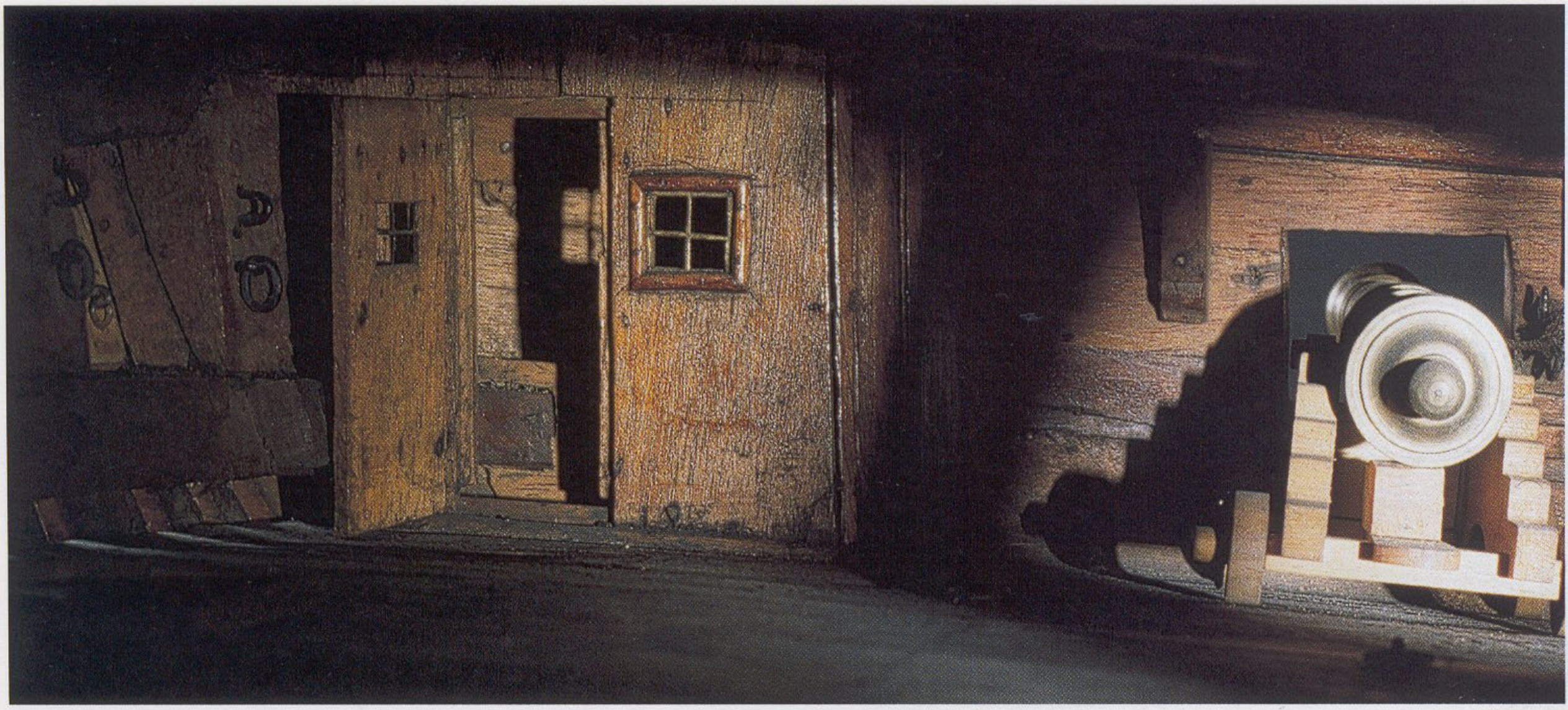
▼



Vaisseau de 74 canons 1755





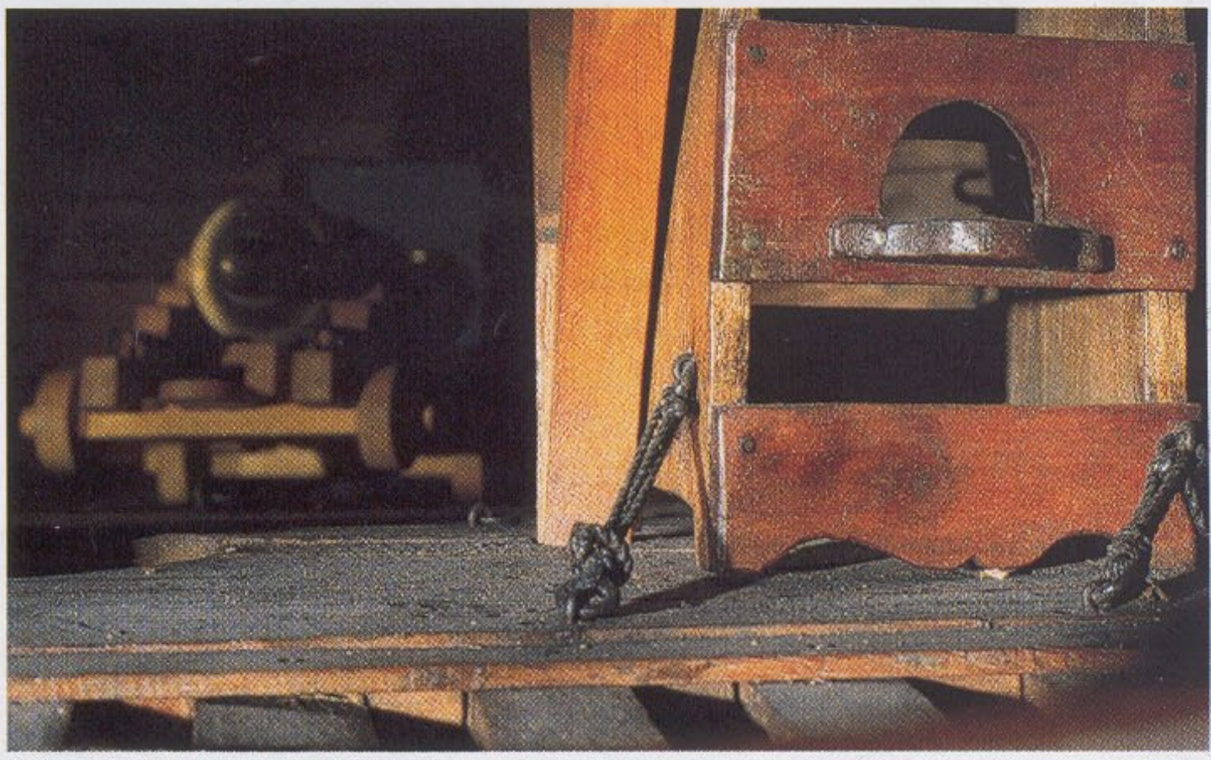


▲

Partie arrière de la Ste Barbe. A bâbord la couchette de l'écrivain du Roi (à tribord celle du maître canonnier). Au gauche la lisse d'hourdi, l'on aperçoit le pied des jambette de voûte s'assemblant curieusement sur la barre de pont et non sur la lisse d'hourdi. Je ne m'explique pas cette anomalie. De part et d'autre du sabord de retraite bâbord sont rapportés sur les jambettes de fortes garnitures recevant les chevilles à croc et à boucle pour palans et brague du canon. L'on devine une des boucles intérieures du mantelet.

Le four à pâtisserie est placé tout à fait sur l'avant du deuxième pont, contre le bau de coltis anormalement revêtu d'un bordage ? La caisse de ce four a souffert. L'on remarquera son immobilisation par des cordages passant dans des boucles. Fixation souple rendant indépendante des mouvements de la charpente la structure et surtout la maçonnerie du four. Contre la face arrière du four les montants en fourche du bitton de petit hunier.

▼



◀ Cloche inférieure du grand cabestan, il n'existe qu'une mèche pour les deux cloches, elle est bien visible ainsi que son étambrai entre deux baux du deuxième pont. Les extrémités des barres sont réunies par un petit cordage, il en reste des fragments, la longueur des barres me semble insuffisante. Au-dessus du cabestan des tringles en fer destinées à supporter les barres. L'on devine à gauche sur l'arrière du cabestan les linguets et leur traversin. A gauche une épontille dite à charnière, une ferrure permet de la relever, lorsque le cabestan est utilisé.

A remarquer que les angles des baux sont "poussés d'un quart de rond".

Le bitton de grand hunier a perdu son traversin. A la suite d'on devine le passage du grand mât et des pompes, derrière le grand sep de drisse.

▼



◀ Cloison de la Ste Barbe, elle doit être démontable lors du branle-bas de combat. Cette cloison est constituée de panneaux et montants immobilisés par des targettes. Rapporté contre la cloison d'autres montants supportent les tablettes. Sur celle-ci sont disposés les garde-feu ou porte-gargousse, maintenus par des tringles passant dans des taquets ouverts cloués sur les montants, ceci est bien visible. La porte d'accès à la Ste Barbe est à bâbord. En partie haute l'on aperçoit l'extrémité du timon du gouvernail, la drosse est frappée directement sur celle-ci. La barre ou timon devrait être placée plus haut, son taquet bien difficile à distinguer, s'appuyant sur la tamisaille clouée sous les baux. La drosse descend verticalement, passe sur un pouliot cloué contre un bau, se rend sur le réa d'un autre pouliot cloué sur la bauquière et revient se frapper à l'extrémité du timon. Ceci est difficilement visible, au mieux, on peut le deviner.

▲

Vue de la grande chambre, des bancs entourent une table disparue. Cette grande pièce sert de salle à manger et de réunion pour l'état-major. Au fond la porte d'accès à la bouteille bâbord dont le châssis est visible. Des caissons formant sièges sont disposés sous les châssis.

Chevalet avec une roue simple. En avant de celui-ci un panneau à caillebotis, fâcheuse erreur de restauration car à cet emplacement existait l'escalier de l'état-major. Sur la timonerie se dégagent de chaque bord deux couchettes et au fond à bâbord l'on voit la porte de la couchette du capitaine en second. La couchette du capitaine commandant s'ouvre sur la salle de conseil où l'on accède par une porte à deux battants masquée par la roue.

▼

▲

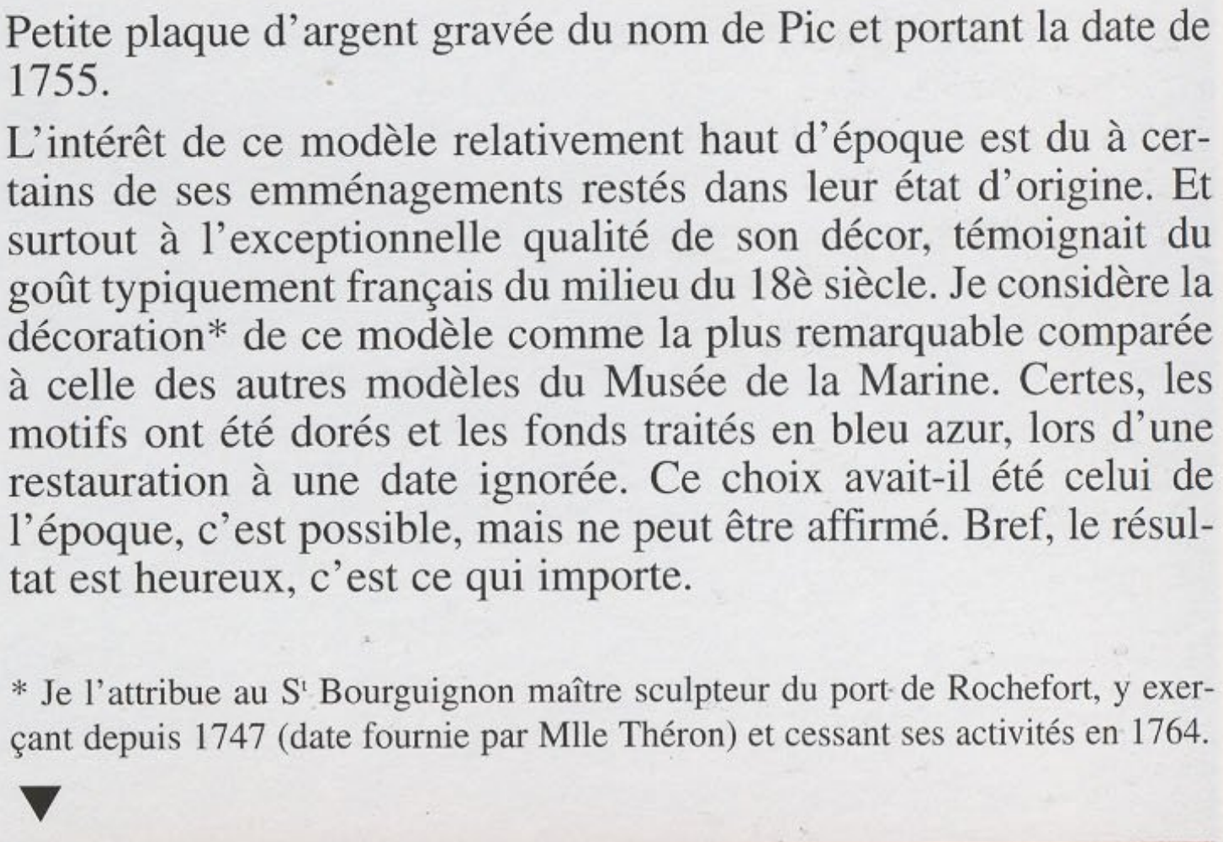
Au niveau inférieur la soute aux poudres. Les barils de poudre devraient être gerbés contre la cloison avant de la soute. Les quatre montants sont ceux du puits du fanal, l'on aperçoit le passage des deux pompes d'artimon, le bordage du puits a disparu ainsi que le grand fanal s'il a existé ? Des panneaux vitrés et grillagés permettaient d'éclairer la soute en avant et en arrière. L'échelle d'accès à la soute aux poudres est en place, à l'arrière et latéralement des soutes à porte coulissante sont destinées à renfermer des gargousses. Au-dessus les soutes aux biscuits, par erreur l'on a supposé ceux-ci conservés dans des caisses, alors qu'ils étaient renfermés à l'époque dans des sacs ou stockés en vrac.

Petite plaque d'argent gravée du nom de Pic et portant la date de 1755.

L'intérêt de ce modèle relativement haut d'époque est du à certains de ses emménagements restés dans leur état d'origine. Et surtout à l'exceptionnelle qualité de son décor, témoignait du goût typiquement français du milieu du 18è siècle. Je considère la décoration* de ce modèle comme la plus remarquable comparée à celle des autres modèles du Musée de la Marine. Certes, les motifs ont été dorés et les fonds traités en bleu azur, lors d'une restauration à une date ignorée. Ce choix avait-il été celui de l'époque, c'est possible, mais ne peut être affirmé. Bref, le résultat est heureux, c'est ce qui importe.

* Je l'attribue au St Bourguignon maître sculpteur du port de Rochefort, y exerçant depuis 1747 (date fournie par Mlle Théron) et cessant ses activités en 1764.

▼





LE SANS PAREIL
Vaisseau trois ponts 1757

La Guerre de Sept Ans va nous obliger à multiplier les mises en chantier. En ce qui concerne les vaisseaux de ligne de 1756 à 1763, il sera construit 27 vaisseaux à deux-ponts. Le vaisseau trois-ponts, apprécié au 17e siècle est délaissé au siècle suivant. Un seul sera réalisé en 1723-24 : le *Foudroyant*, condamné en 1742. Nous ne disposons pas de trois-ponts à l'entrée en guerre. Malgré les critiques portées contre ceux-ci, il est décidé d'en mettre en chantier.

Le ministre Machault (1754-57) accepte en 1756 le projet du constructeur Clairin-Deslauriers de construire à Rochefort un trois-ponts, mis sur cale en 1757 sous le nom d'*Impétueux*, puis dénommé *Ville de Paris*, il ne sera achevé qu'en 1764. Le *Royal Louis* de B. Ollivier ayant été détruit par incendie en 1740 sur son chantier, il est ordonné en 1757 de mettre sur cale à Brest un autre bâtiment portant le même nom. Il sera achevé en 1759 ayant été conçu par Jacques Luc Coulomb. Également en 1757, il est prévu qu'un autre trois-ponts serait construit à Toulon et porterait le nom d'*Indomptable*, sa conception étant confiée à Joseph Marie Blaise Coulomb, neveu du précédent.

Il était équitable de confier à chacun des grands arsenaux royaux la construction d'un trois-ponts. Depuis 1692, il n'en avait pas été réalisé à Toulon ainsi qu'à Rochefort.

Cependant le projet sera abandonné, de même celui d'un autre trois-ponts le *Sans Pareil* devant être construit en 1760 à Brest.

Pour quelles raisons ces projets n'eurent-ils pas de suite ? Financement, pénurie de bois, mise en cause de ce type de vaisseau, je l'ignore. Il faudra attendre 1765 pour qu'il soit mis en chantier la *Bretagne*. Nous n'engagerons la guerre d'Amérique, en ne disposant comme trois-ponts que de la *Ville de Paris* et de la *Bretagne*, le *Royal Louis* ayant été condamné en 1773. Ceci nous obligera à construire quatre vaisseaux de cette classe en 1779-80.

Le modèle portant au cartouche de sa poupe le nom *Sans Pareil* a été réalisé à Toulon, en étant comparé aux modèles du *Prince de Parme* et du *Bien Aimé* (voir Historique des vaisseaux de 50 à 64 canons dans la même collection) et du *Requin*, l'on constate que leur facture est identique, l'on peut en déduire l'existence d'un atelier de modélisme. Le décor est dans le goût du début des années 1760.

Tout ce que l'on sait sur l'*Indomptable* c'est qu'il devait porter 100 canons, de même le *Sans Pareil* prévu à Brest. Pourquoi a-t-on donné à ce modèle toulonnais le nom du vaisseau brestois ? Je ne puis répondre à cette question.

L'armement de 100 canons des vaisseaux projetés suppose qu'ils ne possédaient pas de gaillard avant, seul le *Royal Louis* devait en être pourvu.

Le modèle ne respecte pas cette règle avec un gaillard avant armé de huit canons portant à 108 le nombre total de ses pièces. Nouvelle question sans réponse, qui a pris l'initiative de faire exécuter ce modèle avec un gaillard avant ?

Motif fréquent comme figure de proue, le lion dont nous avons ici un bon exemple. Un écusson timbré des trois fleurs de lys des armes de France est placé contre le poitrail du lion qui le maintient avec ses pattes, à retenir qu'il n'est jamais couronné sur les bâtiments du Roi. L'estrope d'une forte poulie traverse le taille-mer, la sous-barbe ou barbe-jean passe sur son réa. La sous-barbe est destinée à s'opposer aux efforts des étais de misaine, ainsi qu'aux mouvement de tangage*. A droite, l'extrémité du porte-lof ou minot appuyée par deux haubans dont un peut être raidi grâce à deux caps de mouton. La poulie estropée est celle de l'amure de misaine.

Les jambettes sont contournées et décorées sur leur can.

* Il devrait y avoir deux sous-barbes et une fausse sous-barbe pour un vaisseau de cette importance.



Le Sans Pareil

Principales caractéristiques du modèle du Sans Pareil

Longueur d'étrave à étambot	56,85 m
Largeur hors préceintes	14,62 m
Creux du dessus de la quille à la ligne droite du maître-bau	7,31 m
Tirant d'eau avant	6,17 m
Tirant d'eau arrière	6,85 m
Déplacement	4.000 tx environ
Equipage (État major compris)	1100 hommes
Artillerie	30 canons de 36 £ 32 canons de 24 £* 28 canons de 12 £ 18 canons de 8 £ 108 canons

Dimensions relevées sur le modèle, celui-ci étant à l'échelle de 5 lignes par pied (10/288°).

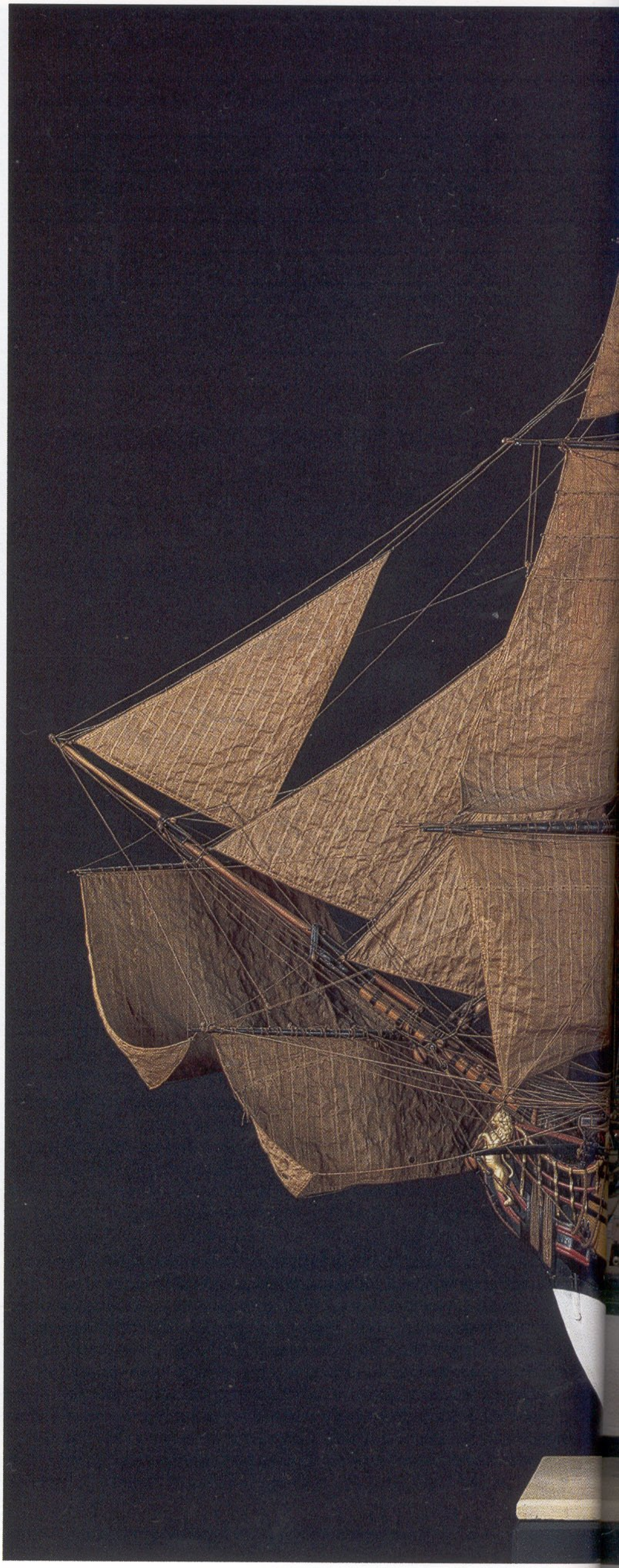
* ou 18 £.

La carène a reçu un couroi, enduit de brai et de suif dont le blanc dans la réalité est moins pur que sur le modèle. La ceinture du vaisseau est peinte en noir et les préceintes soulignées de même, leur remplissage est traité en ocre jaune ainsi que les batteries. L'ocre rouge habituel est remplacé par le vermillon, couleur coûteuse réservée à des vaisseaux d'importance placés à la tête d'une escadre. Ce vermillon allié à du bleu outremer et de l'or, enrichit tous les éléments décoratifs, moulures ou sculptures.

L'on distingue les quinze sabords de la batterie basse armés de canons de 36, les seize sabords de la deuxième batterie armés de canons de 24 ou 18 à noter qu'ils sont munis de mantelets, ceci est propre aux vaisseaux trois-ponts. La troisième batterie est percée de quatorze sabords pour des canons de 12. Enfin, le gaillard avant porte quatre canons de 8 et celui d'arrière cinq de chaque bord.

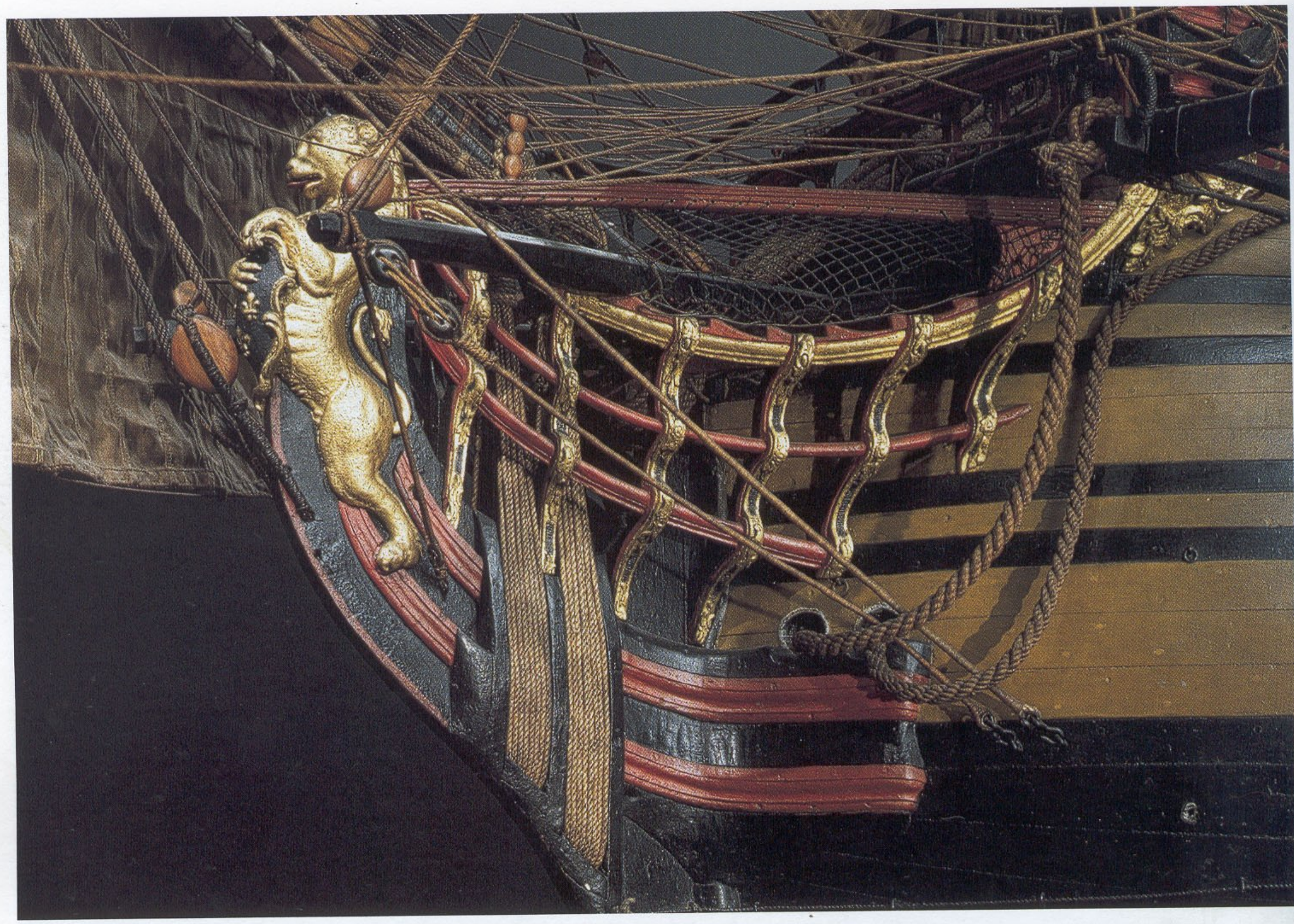
Le beaupré et son bout-dehors portent civadière et contre-civadière, petit foc, faux foc, grand foc. Par ignorance le chuquet du beaupré a été restauré avec un arc-boutant (accessoire que nous n'adopterons qu'au début du 19e siècle). Le phare* de misaine et celui de grand mât portent basse voile, hunier (à trois bandes de ris) perroquet. Le phare d'artimon porte un artimon aurique, perroquet de fougue, perruche. Voiles d'étais entre le phare de misaine et celui de grand mât : grande voile d'étai, (serrée), voile d'étai de hunier, contre-voile d'étai, voile d'étai de perroquet. Entre le grand mât et l'artimon, la voile d'étai d'artimon, celles de perroquet de fougue et de perruche.

* Le terme phare désignant l'ensemble, bas mât et mâts supérieurs, mâture et gréement.



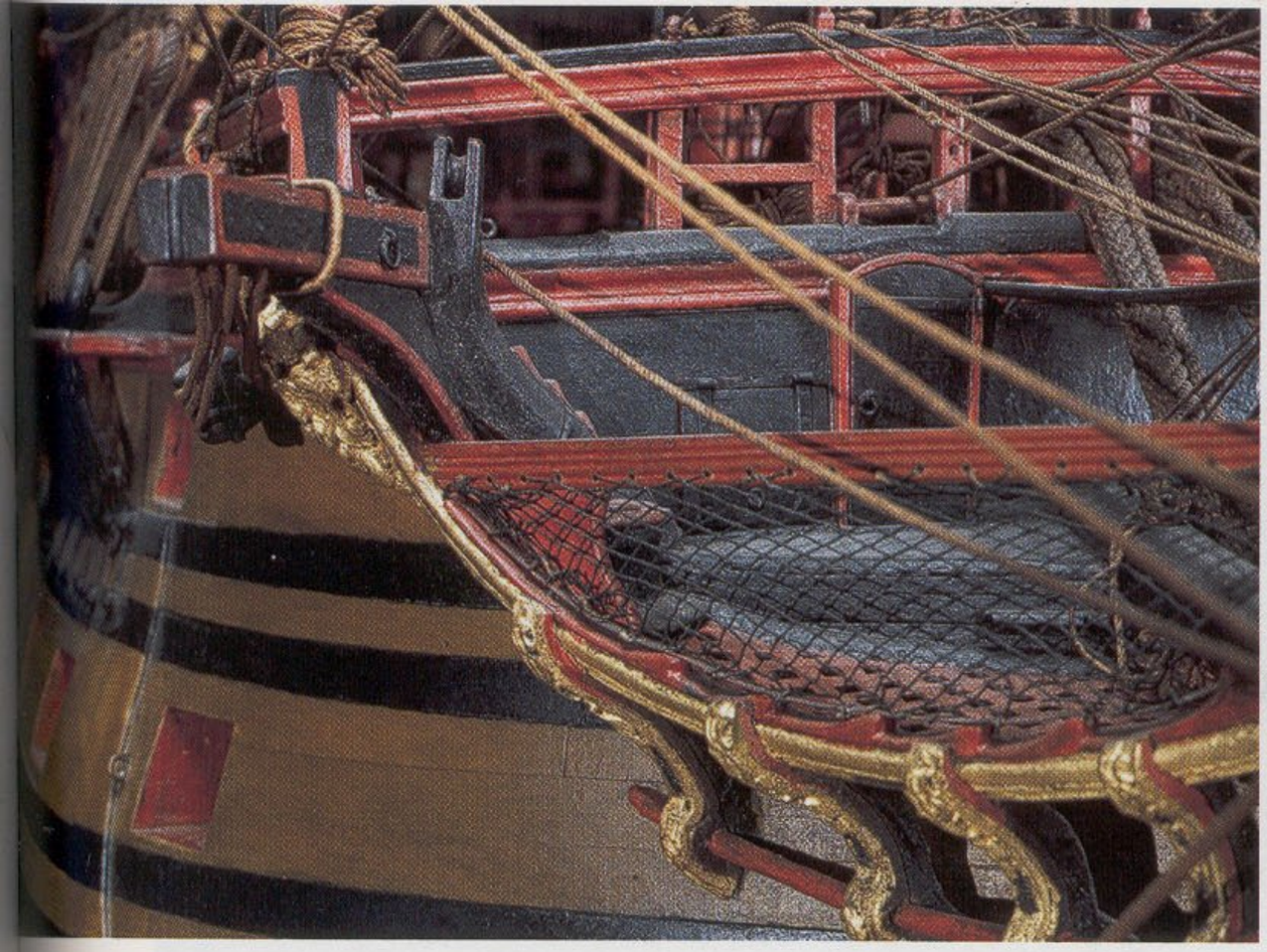


Le Sans Pareil



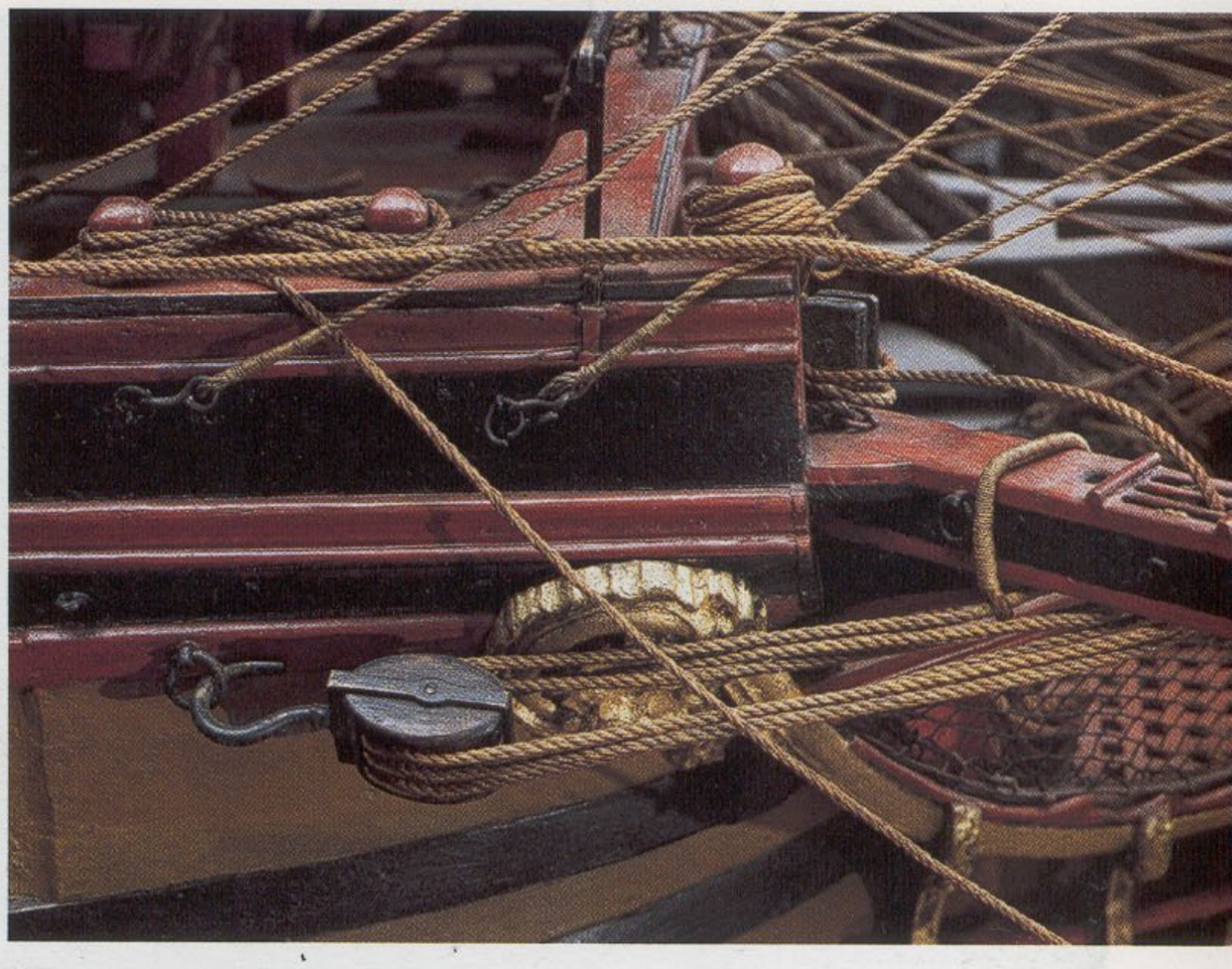
Ensemble de l'éperon. Seule la grande herpe se poursuit et se termine derrière le bossoir. La herpe médiane dite boudin en raison de sa section circulaire se termine sur la joue et la herpe basse un peu au-dessus et entre les écubiers. Ceux-ci sont percés au-dessus du jottereau supérieur, un coussin complète nécessairement les écubiers. Cette garniture se poursuit sur le jottereau. Entre les jottereaux d'autres garnitures, de même sous l'élément inférieur afin de ne pas donner prise à la mer.

Les liures du beaupré traversent le taille-mer et sont protégées par des défenses. Dans l'angle formé par l'étrave et la muraille, l'on peut apercevoir le tuyau de la pompe d'étrave, visibles également la ceinture ou sauvegarde de combat et le dalot de la gatte. La plate-forme des poulaines est défendue par une lisse et un filet. L'ensemble du porte-lof est visible ; cet élément emprunté à la marine anglaise a été adopté dans les années 1720, remplaçant avantageusement les poulies d'amure frappées sur le taille-mer.



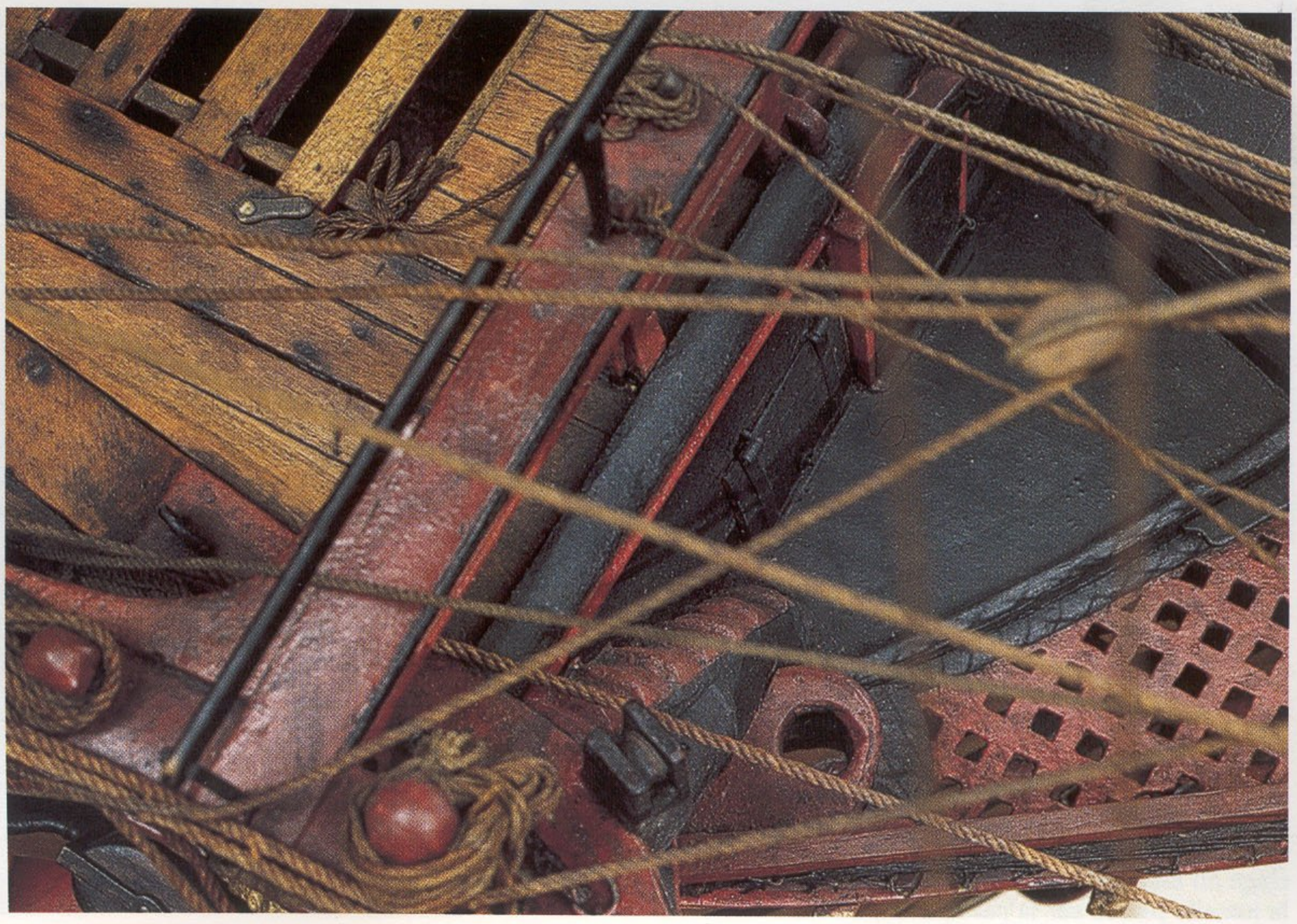
Détail de l'angle tribord des poulaines. A droite les colliers des étais du grand mât. Porte d'accès, sabord de chasse, bordage d'accès au beaupré, rouleaux entre les montants du fronteau (ceci particulier à Toulon), sont des détails à remarquer.

Le bossoir est accompagné d'un accessoire typique des usages toulonnais, cette sorte de galoche placée verticalement est destinée à un grelin utilisé notamment pour la chaloupe lorsqu'elle doit mouiller l'ancre d'affourche (V.74 t IV p. 78).



Détail du bossoir tribord. L'on remarquera la goujure pour la bosse de bout, les deux grains d'orge évitant le raguage de la bosse de bout dont le trou est visible à la suite des réas. La boucle placée sur la face extérieure du bossoir est destinée au dormant du garan de caliorne de capon ; celui-ci est disposé incorrectement et l'estrope entourant le bossoir est une aberration.

La galoche déjà citée est visible et l'on distingue l'enroulement décoratif terminant la grande herpe. A l'arrière plan, les deux bordages d'accès au beaupré, solidarisés par une traverse.



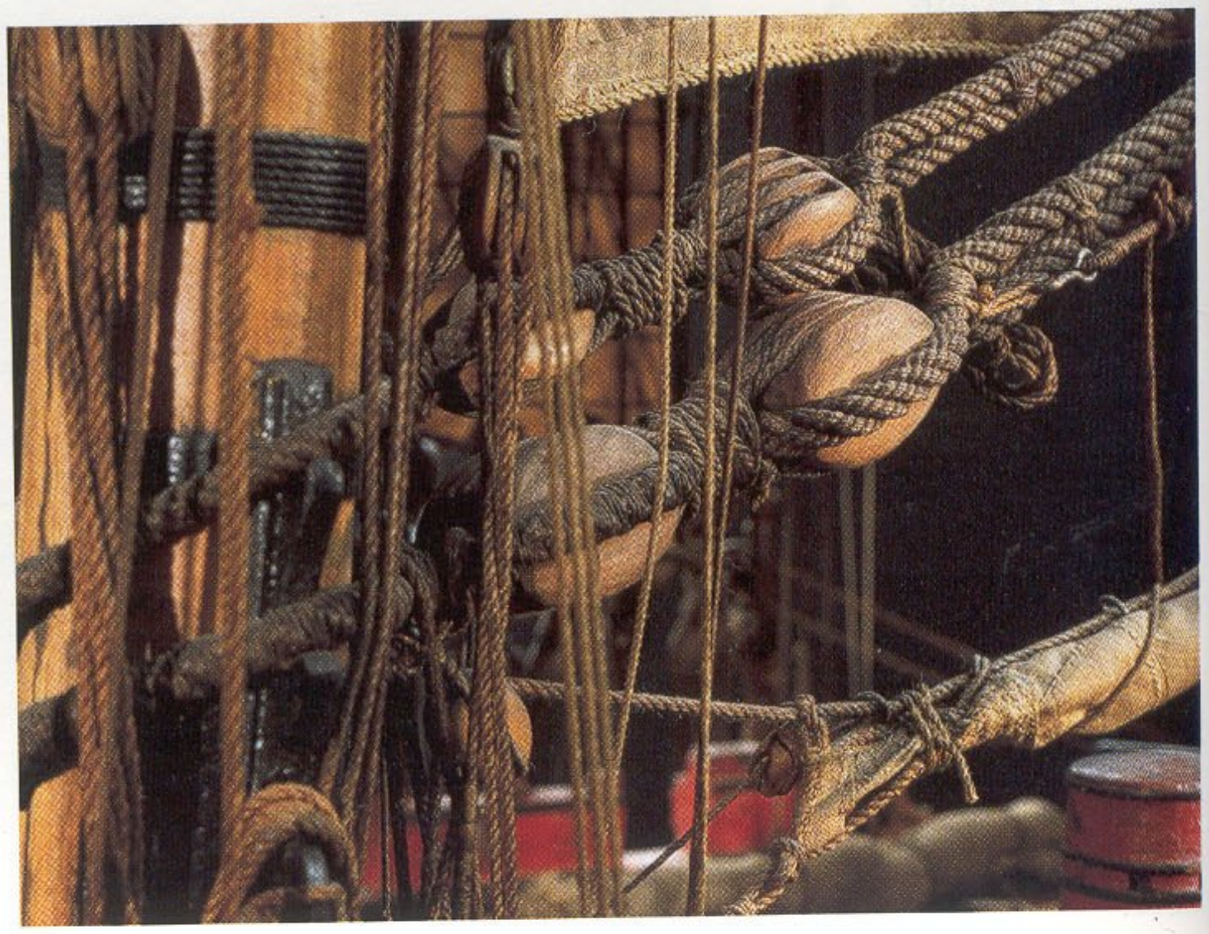
Vue de dessus des poulaines. Le caillebotis au-dessus de l'éperon est hors d'échelle. Dans l'angle, le siège d'aisance ; les degrés cloués sur des allonges de revers permettant l'accès par l'extérieur. A gauche la branche intérieure du bossoir, un courbaton de liaison entre les plats-bords. Celui du fronteau est complété par des montants dits de batayole supportant une lisse d'appui. L'on remarquera les baux du gaillard, entre eux des arcs-boutants reposant sur une découpe, sur ces arcs-boutants reposent les lattes ou barrotins entaillés sur ceux-ci, disposition inhabituelle.

Pied du mât de misaine vu par l'avant. Le bitton ou sep d'écoute de petit hunier est embarrassé de retours de manœuvres en paquet ! L'on peut distinguer les écoutes du hunier. Le collier du grand étai est bridé en avant du mât de misaine, il en est de même pour le collier du faux étai ! Ces colliers portent sur une garniture clouée sur le mât, sorte de taquet servant également, étant façonné avec des ressauts, à tourner des manœuvres.

La grande voile d'étai dite également charbonnière car placée au-dessus des cheminées des cuisines est serrée, l'on voit sa draille, l'on devine sa poulie ainsi que la drisse et le cale-bas. Au-dessus l'amure de la voile d'étai de grand hunier munie d'un palan.

Le petit cabestan est placé en avant du panneau des cuisines, voyez les linguets avec leur traversin. Le long du premier hauban de misaine, les bonnettes de misaine sont serrées et amarrées.

En haut et à droite, un palan d'étai croché sur l'estrope de la poulie du grand étai, ceci est incorrect des palans doivent être crochés sur le fronteau du gaillard avant.



Les colliers des étais du grand mât estropent une poulie à trois réas, et les étais estropent une autre poulie identique, une ride faisant dormant au cul de la poulie de l'étai et passant sur les réas permet le ridage des étais. Par erreur le palan d'étai bâbord a été croché sur le grand étai, celui de tribord a disparu. Entre le cerclage du mât de misaine des roustures servant surtout à assujettir la jumelle placée sur la partie avant du mât. ▶

▲

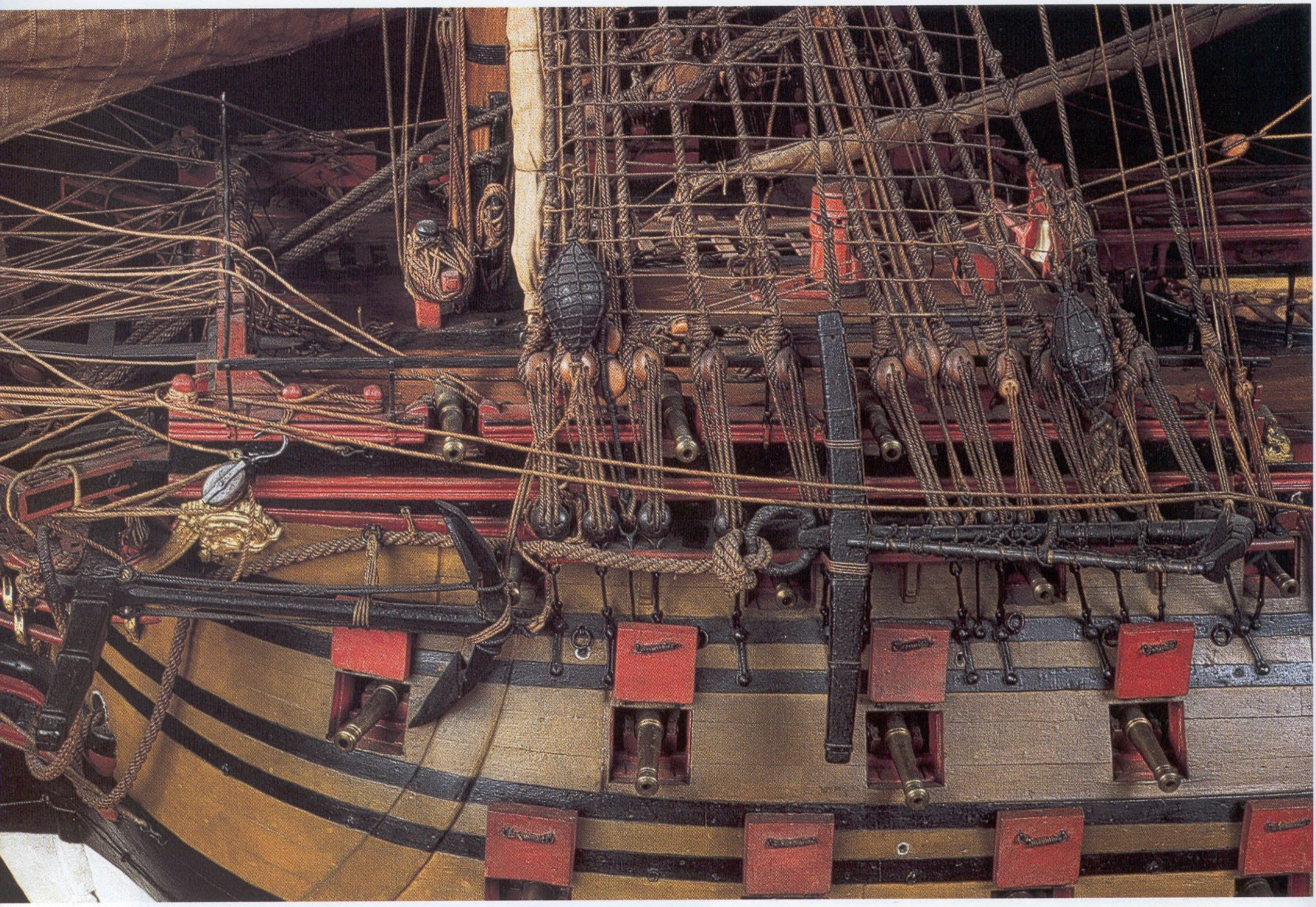
Derrière le mât de misaine, disposée transversalement une forte pièce de bois est destinée à recevoir les retours de huit manœuvres. Sur la face inférieure de cette pièce sont pratiquées des entailles permettant de loger les réas, un essieu doit être commun à quatre réas. Des taquets à cornes sont cloués sur la face supérieure entre les réas. C'est le seul exemple que je connaisse de cette installation destinée à remplacer les poulies crochées sur le pont et en attendant l'adoption de bittons pour le retour des manœuvres.

Entre le petit cabestan et le fronteau du gaillard avant le panneau des cuisines. La caisse ou coffre de celles-ci est visible à l'aplomb du fronteau. La grosse cloche au beffroi joliment contourné, est destinée à sonner les repas, les prières, la messe, etc. Une frise sculptée agrémente le fronteau complété par un garde-corps analogue à celui du fronteau de poulaines.



Le panneau des cuisines ayant été retiré, la plaque de cuivre placée au-dessus de celles-ci est visible, elle est soutenue par des tiges crochetées à des pitons vissés sous des baux. Deux départs de conduits correspondent à des cheminées établies sur le panneau.

Le Sans Pareil



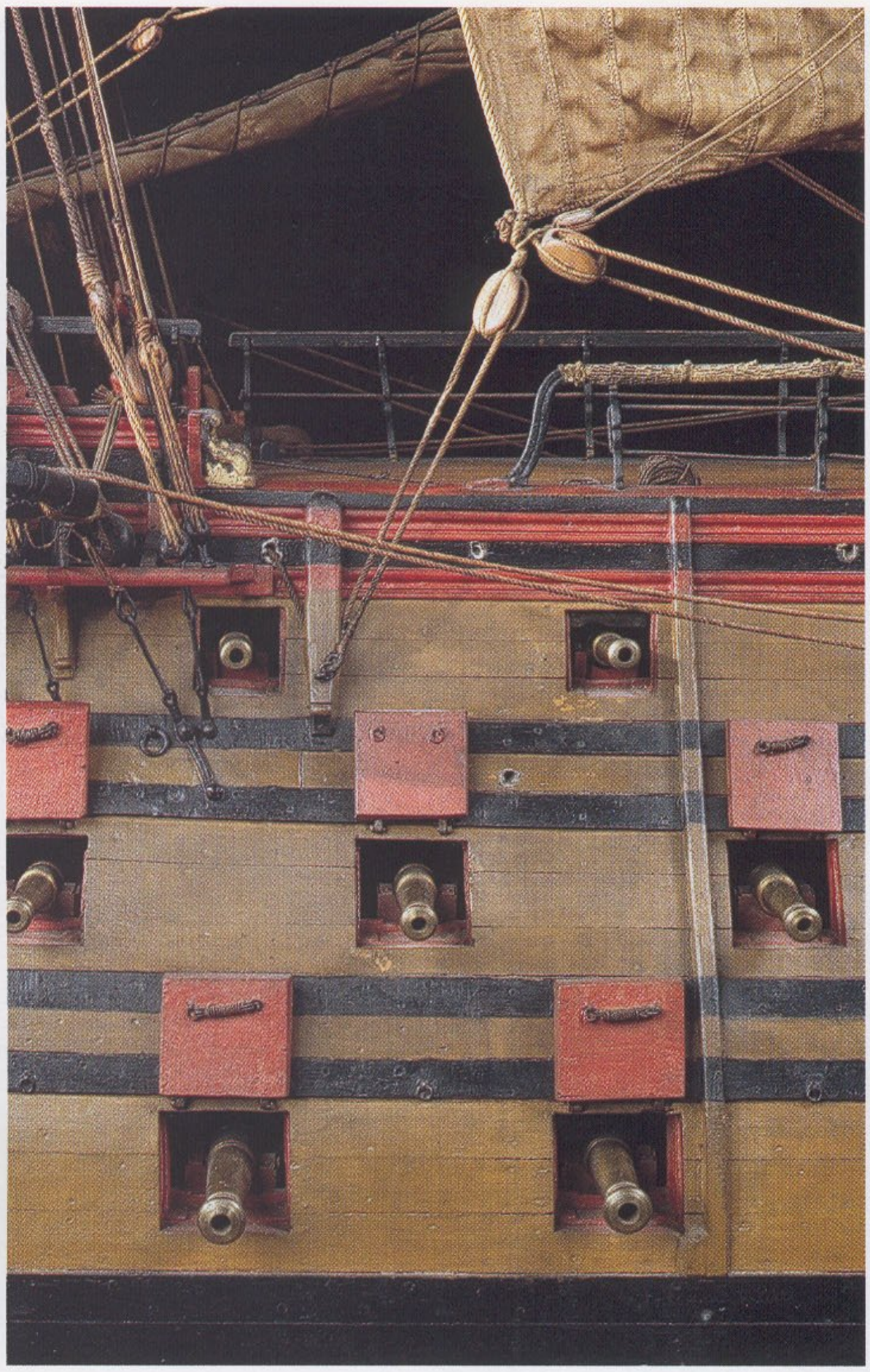
L'ancre de bossoir est "traversée", son relèvement depuis le bossoir lui fait parcourir un arc de cercle, ceci explique le doublage en forme de croissant appliqué sur le franc-bord, afin de le protéger et d'éviter la saillie des préceintes. L'ancre de veille repose sur le porte-hauban. L'on peut remarquer une traverse en bois allant du jas à l'extrémité de la patte, un filet est établi entre la verge et la tringle. Cette plate-forme permet d'être plus à l'aise pour l'utilisation des plombs de sonde. L'ancre de veille est étalinguée, ceci ne s'imposait pas. Les bouées des ancres sont amarrées sur les haubans et l'ancre de bossoir comporte ses traversières (V.74 t III p.209) et son coude.

L'on compte dix haubans pour le bas mât de misaine, s'y ajoutent les galhaubans du petit mât de hune et du mât de petit perroquet. Avec un peu d'attention, l'on distingue entre le deuxième et troisième haubans avant, le palan de candelette reconnaissable à sa poulie violon. Entre le septième et huitième haubans le palan de caliorne avec sa poulie double.

Toute l'artillerie a probablement été reconstituée dans les années 1880, malheureusement la mouluration en est approximative avec notamment une double astragale au-dessous de la tulipe.

Le gaillard avant est armé de chaque bord de quatre canons de 8 livres. Au centre, entre le petit cabestan et le fronteau le panneau des cuisines, à bâbord un petit cadre comportant deux traverses, sur ce cadre s'emboîte une cheminée ou capot en tôle visible à tribord, tourné vers l'arrière et permettant l'évacuation des fumées. A bâbord un coffre pour des armes. L'échelle avant de l'équipage est disposée longitudinalement, ayant une grande largeur, ceci est inhabituel. Les caillebotis ne sont pas à l'échelle, leur maille ne devrait pas dépasser 68 mm. Un des chantiers de la chaloupe est visible. Les passavants ont une largeur importante, côté intérieur une lisse d'appui sur batayoles. Par convention les hiloires sont teintées en noir, les autres virures conservent leur ton naturel. L'on peut mieux juger ici de la position de l'ancre de veille et du dispositif dont elle est munie. A la suite des haubans le palan de drisse de la vergue de petit hunier et au-dessus de la poulie double supérieure, l'on devine le gouvernail de drisse fixé sur l'itague de la drisse et le dernier galhauban du petit mât de hune.





▲

A gauche, l'arrière du porte-haubans de misaine, des courbes placées dessus et dessous sont visibles. Un liston cloué sur l'épaisseur dissimule les encoches de passage des estropes des caps de mouton.

Depuis le début des années 1730, le dogue d'amure, simple ouverture au centre d'un motif décoratif, se présente sous une autre forme. Un montant chevillé sur la muraille comporte un ou deux réas, sur l'un d'eux passe l'amure de la grande voile, elle se dirige vers l'avant, traverse une sorte de dalot et se tourne sur un taquet du gaillard avant. Le dormant de l'amure est frappé sur la boucle du dogue. Le point de la grande voile porte un bouquet constitué par les deux grosses poulies d'écoute et d'amure et la petite poulie de cargue point. Le filet de protection de la rambarde extérieure du passavant est serré sur la main courante. A l'arrière plan, la rambarde intérieure avec une filière en cordage. A droite la défense avant pour la manœuvre des embarcations.

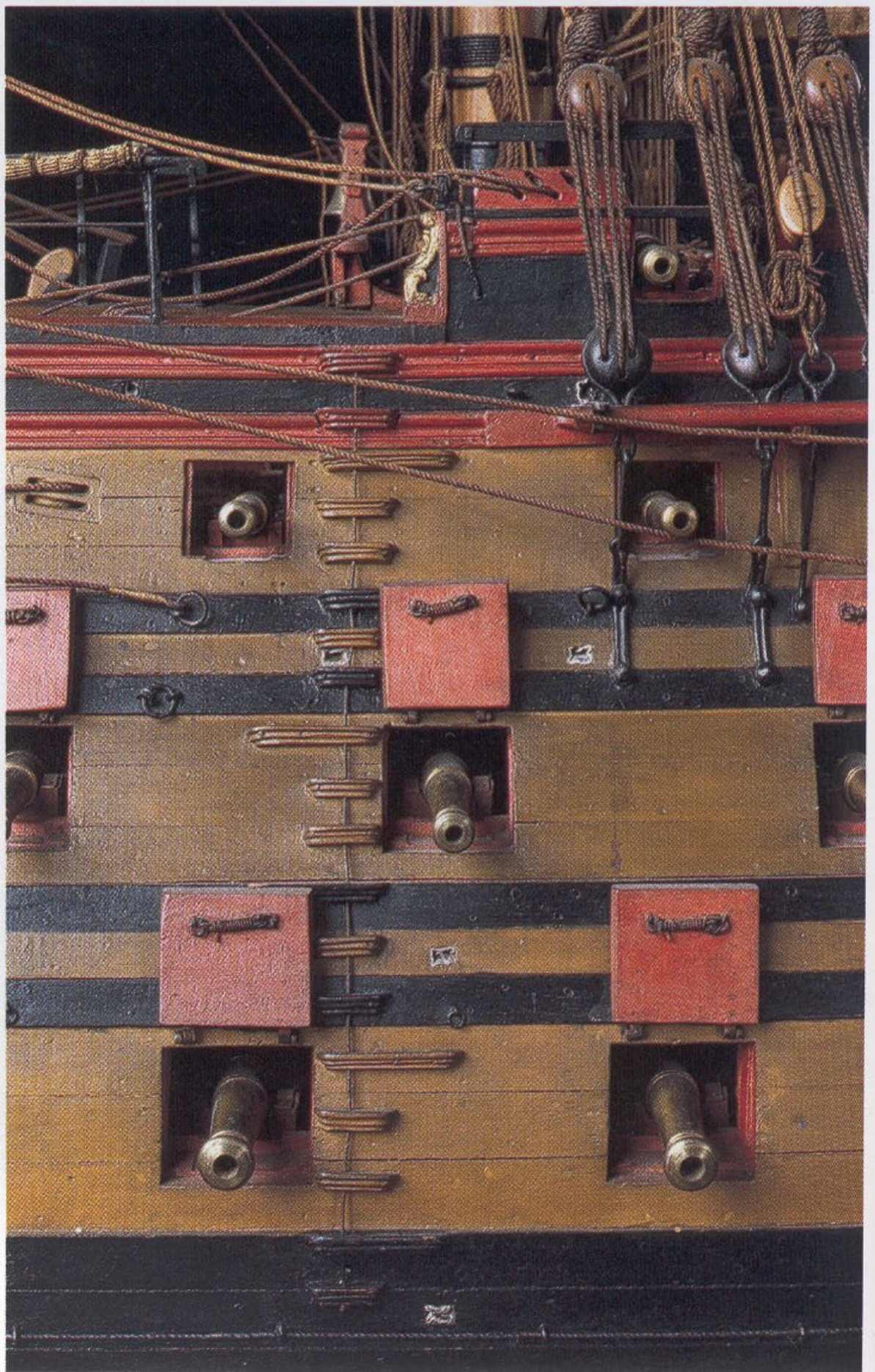
L'on aperçoit sous le passavant les canons de 12 livres armant la troisième batterie, des épontilles soutiennent le longis du passavant. La petite cloche du fronteau de gaillard arrière sert uniquement à tinter les quarts. Le bitton de grand hunier est au niveau du troisième pont, en avant l'échelle arrière de l'équipage, le grand panneau et le chantier de la chaloupe. ▶

A droite, l'extrémité avant du grand porte-haubans bâbord. Le palan de caliorne est croché entre les rides du deuxième et troisième haubans. Sur le plat-bord de la première rabattue de l'arrière est fixé un bloc à trois réas destinés à l'amure de bonnette de petit hunier, à la patte d'oie de bonnette de misaine et au faux bras de misaine. Un autre bloc est enchâssé dans la muraille, il porte deux réas, l'un destiné au retour de l'écoute de misaine dont le dormant est fixé un peu plus bas sur une boucle. L'autre réa est prévu pour la fausse écoute de misaine.

Certains taquets de l'échelle hors le bord présentent une plus grande longueur afin qu'un matelot puisse s'y placer et aider les officiers utilisant l'échelle.

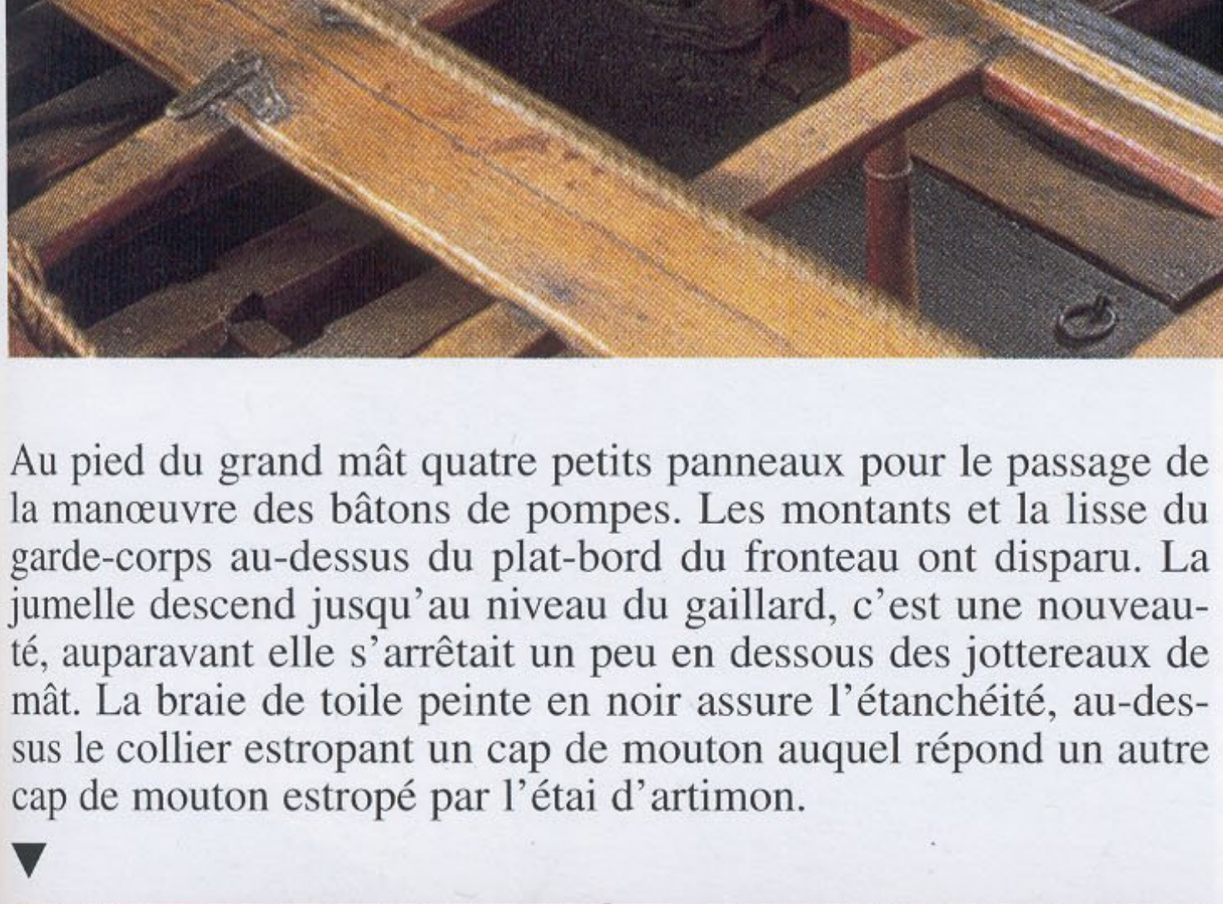
L'on observera les dalots rectangulaires au niveau du troisième pont où dégorgent les pompes. Les boucles de la muraille sont destinées à la mise en place d'échafauds volants utilisés pour l'entretien des extérieurs (calfatage ou peinture). Les préceintes sont soulignées en noir, le remplissage entre deux préceintes est de même épaisseur (pratique récente) mais il est peint en ocre jaune.

▼



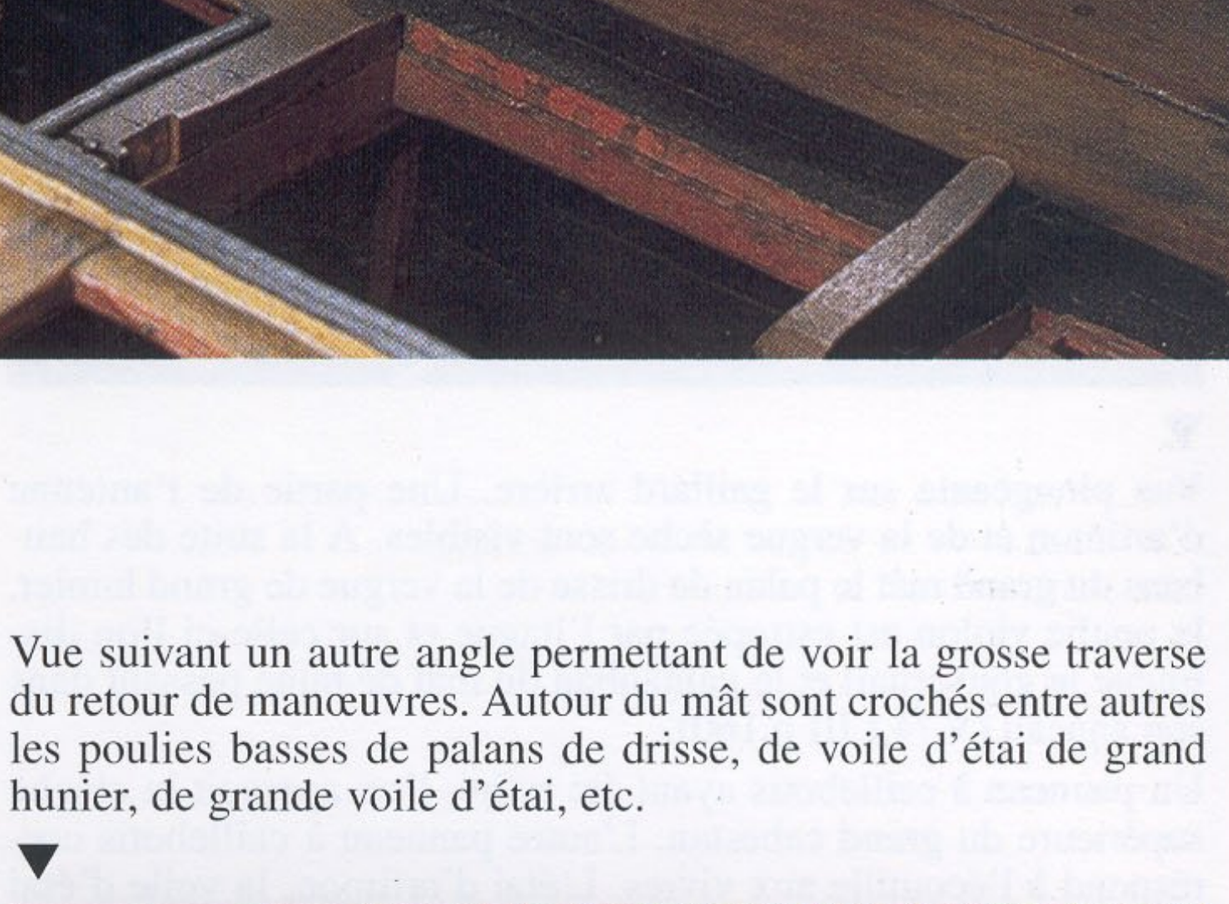
Au pied du grand mât quatre petits panneaux pour le passage de la manœuvre des bâtons de pompes. Les montants et la lisse du garde-corps au-dessus du plat-bord du fronteau ont disparu. La jumelle descend jusqu'au niveau du gaillard, c'est une nouveauté, auparavant elle s'arrêtait un peu en dessous des jottereaux de mât. La braie de toile peinte en noir assure l'étanchéité, au-dessus le collier estropant un cap de mouton auquel répond un autre cap de mouton estropé par l'étai d'artimon.

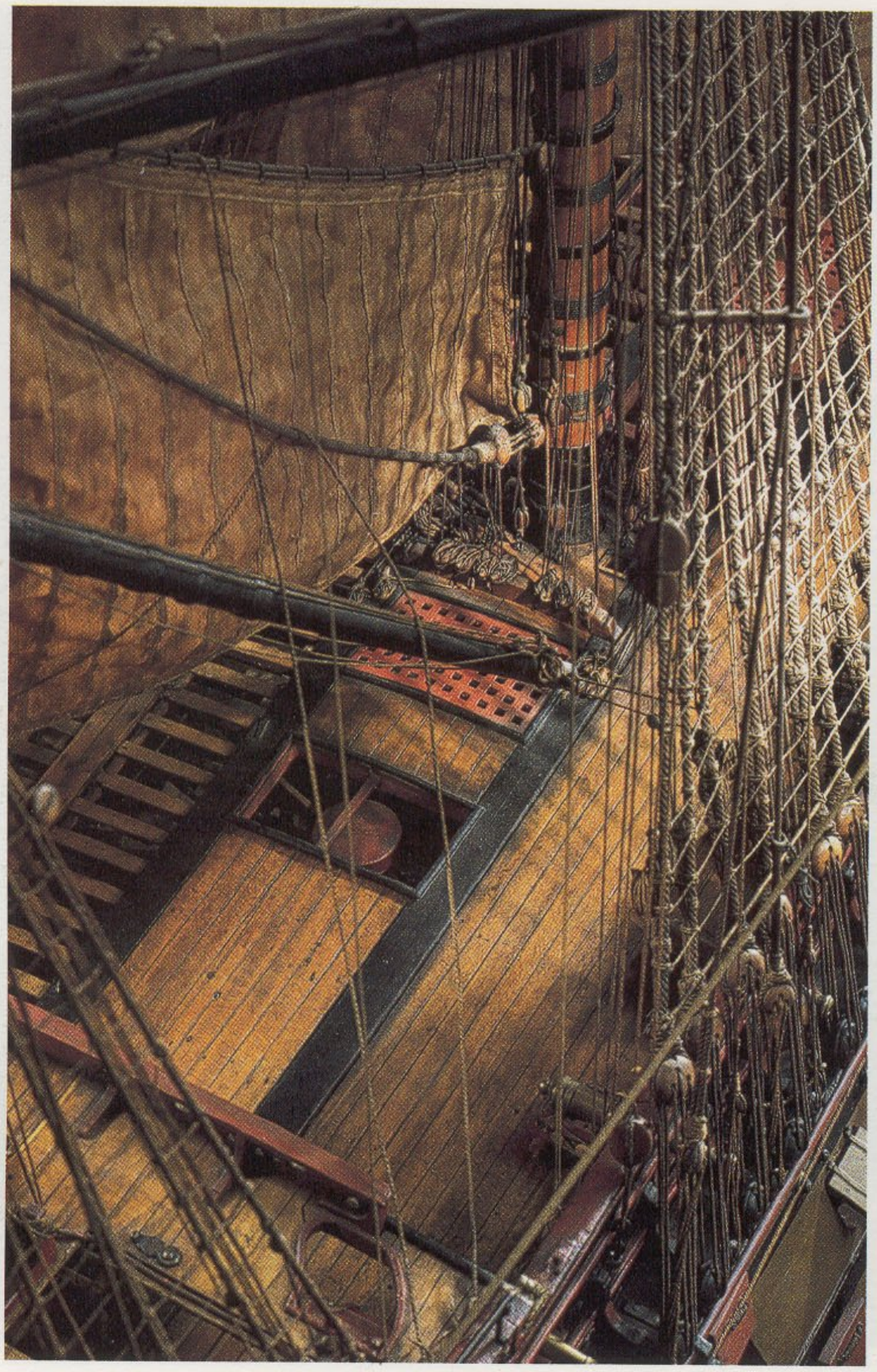
▼



Vue suivant un autre angle permettant de voir la grosse traverse du retour de manœuvres. Autour du mât sont crochés entre autres les poulies basses de palans de drisse, de voile d'étai de grand hunier, de grande voile d'étai, etc.

▼





▼

Vue plongeante sur le gaillard arrière. Une partie de l'antenne d'artimon et de la vergue sèche sont visibles. A la suite des haubans du grand mât le palan de drisse de la vergue de grand hunier, la poulie violon est estropée par l'itague et sur celle-ci l'on distingue le gouvernail et le galhauban du mât de hune passant dans son anneau (V.74 t III p.160).

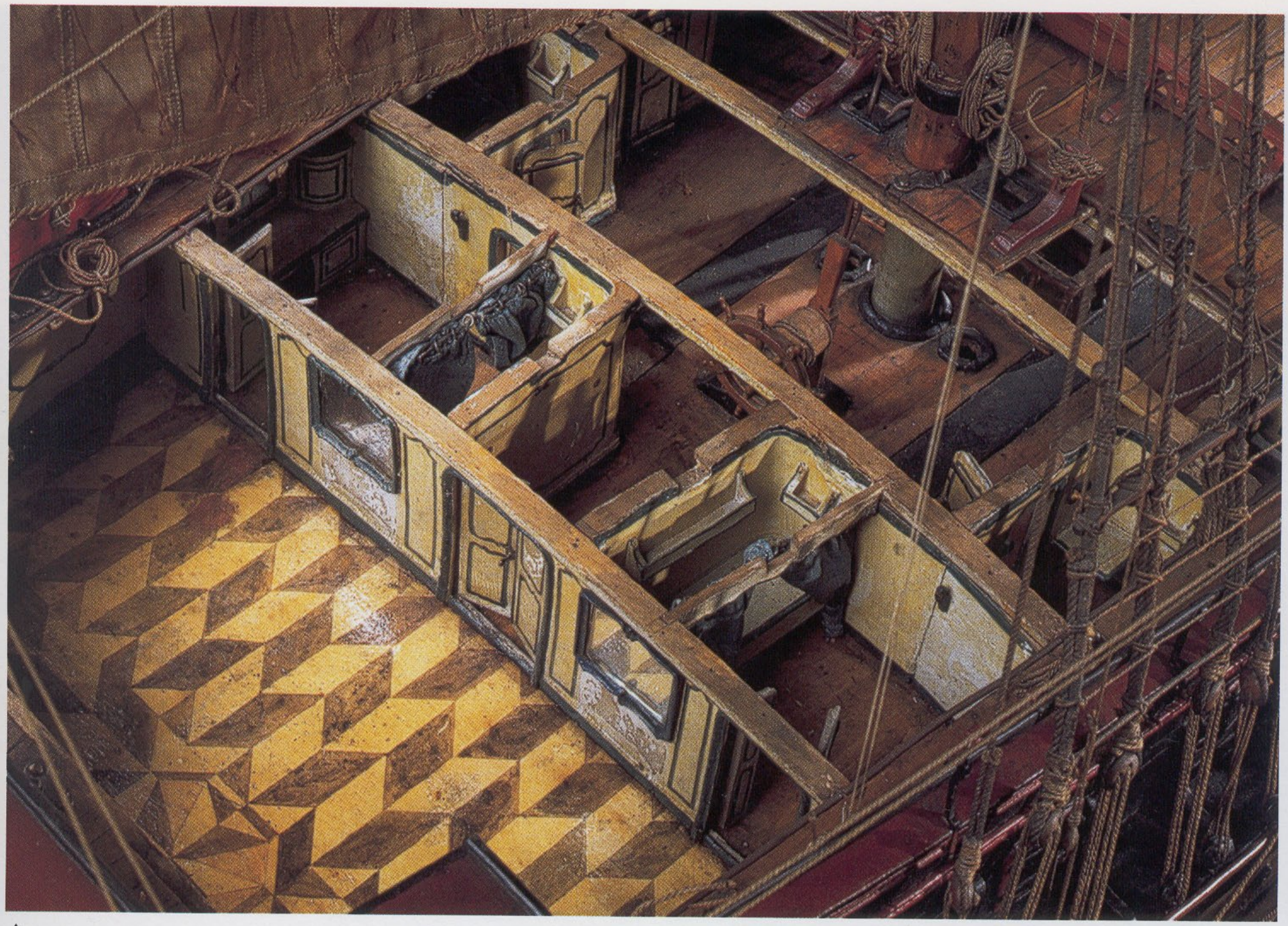
Un panneau à caillebotis ayant été retiré, l'on aperçoit la cloche supérieure du grand cabestan. L'autre panneau à caillebotis correspond à l'écoutille aux vivres. L'étai d'artimon, la voile d'étai d'artimon et au-dessus la bordure du perroquet de fougue occupent la partie supérieure de ce cliché. En partie basse, le fronteau de la dunette et, en avant des haubans d'artimon, remarquez l'ouverture biaise avec cadre pour le passage de l'échelle d'accès sur la dunette.

A gauche, l'on aperçoit l'angle de l'ouverture pour l'accès au-dessus de la dunette et les courbatons du fronteau de dunette. Les cages à volailles de dunette peuvent être détaillées avec leur barreaudage et les mangeoires. La jumelle du mât d'artimon est de peu de longueur, ceci explique son absence sur cette vue. De part et d'autre du mât une petite courbe dont la branche verticale comporte deux réas pour des écoutes et cargues, une tige en fer traverse la tête de cette branche pour le tournage de manœuvres. Un taquet de mât avec deux traverses en fer reçoit le palan de l'itague et de la drisse de la voile d'étai d'artimon dite également foc d'arrière.



Vue particulièrement réaliste du fronteau de dunette et de la timonerie. Au centre, en avant du mât d'artimon, la balustrade de l'escalier de l'état-major (à bâbord du mât deux manœuvres intriguent, ce sont deux fils électriques attestant d'une regrettable initiative d'éclairer l'intérieur du modèle !!). Derrière le mât, un montant recevant l'essieu du tambour de la roue du gouvernail remplaçant le chevalet avant. Latéralement, de chaque bord, trois couchettes. A bâbord, deux portes sont entrouvertes et la porte fermée à l'arrière plan, est celle de la couchette du capitaine en second. La couchette du capitaine commandant placée symétriquement à tribord se dégage sur la salle de conseil n'ayant pas de porte donnant sur la timonerie. Un couroir sépare les couchettes des capitaines et au fond de ce dégagement l'on distingue la porte à deux battants de la salle de conseil.

Le fronteau de dunette est enrichi d'une frise sculptée et ajourée, à gauche l'échelle d'accès sur la dunette. Au premier plan quatre des cinq canons armant de chaque bord le gaillard arrière, à droite le cadre du panneau ouvert au-dessus du grand cabestan.



▲

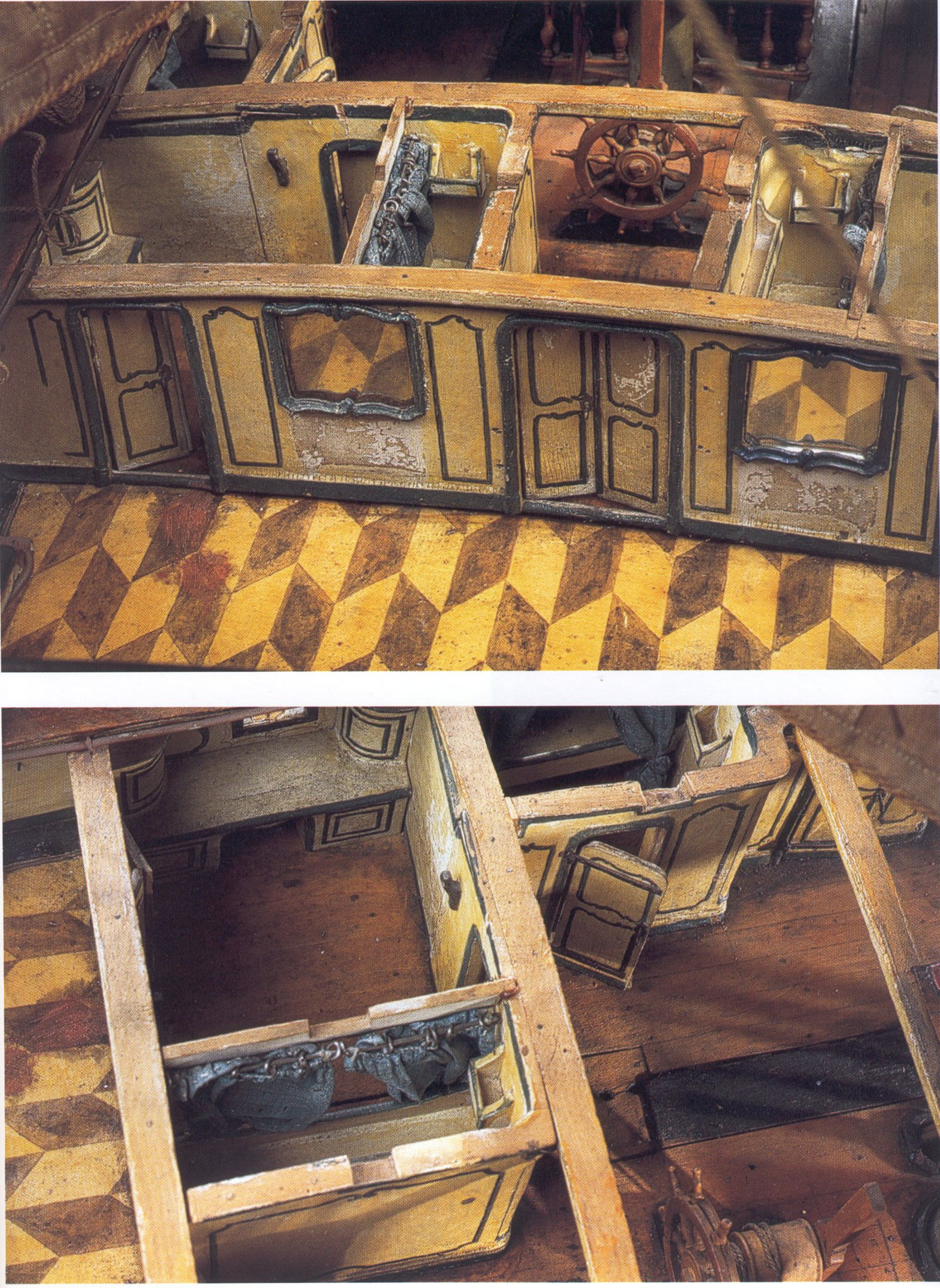
Un panneau amovible permet, étant retiré, de nous montrer les logements de l'état-major. Cette vue prise de bâbord est riche de détails. L'on voit fort bien le mât d'artimon avec les petits panneaux pour le passage de la manœuvre du bâton des pompes d'artimon. Les courbatons de retour des écoutes et cargues est vu sur l'arrière, en dessous l'on aperçoit la balustrade de l'escalier, au niveau du troisième pont un bourlet entoure le mât d'artimon. Le montant formant chevalet avant de la roue du gouvernail, celle-ci et son tambour sont visibles.

Les couchettes dites en clavecin dont la largeur est dégressive, les deux couchettes arrières pour les capitaines, le dégagement ou couroir les séparant, la cloison de la salle de conseil, tout ceci est révélé.

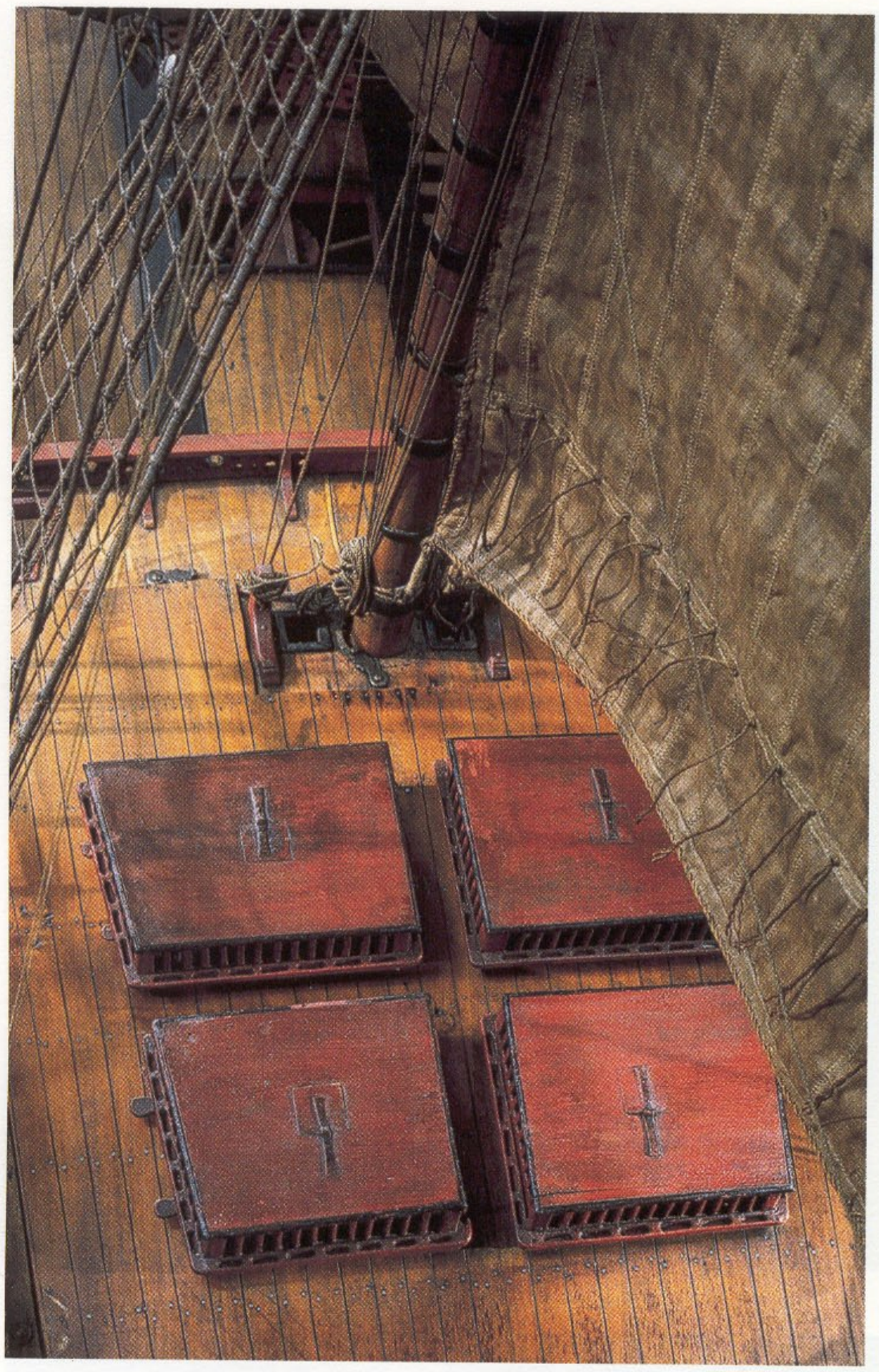
Cette vue complète la précédente. Voyez les éléments déjà cités, la balustrade de l'escalier, le détail de la roue du gouvernail avec son montant et chevalet. A noter à bâbord la porte de la couchette du capitaine en second s'ouvrant sur la timonerie, la cloison de la salle de conseil avec sa porte à deux battants, de part et d'autre un miroir placé au-dessus de commodes disparues de même les encoignures. Le bordage du pont est recouvert d'un parquet décoratif à motifs en chevrons. ▶

Cette vue nous montre plus particulièrement la couchette du capitaine en second. Son alcôve avec équipets et rideaux, porte extérieure, patère, bureau avec encoignure, porte donnant sur la salle de conseil mais habituellement condamnée, tout cela est parfaitement visible et l'on aperçoit le châssis de la couchette. En avant, couchette d'un lieutenant ne bénéficiant pas d'un bureau ni d'un châssis en raison de l'emplacement de l'alcôve. Curieusement, les portes sont ferrées avec des pentures au lieu de fiches. ▶

* Ces trois vues forment un tout et doivent être étudiées en même temps.



Le Sans Pareil



◀ A remarquer sur cette vue plongeante de la dunette, le panneau mobile étant remis en place, les quatre grandes cages à poule dites de dunette. L'on distingue fort bien le barreaudage et les mangeoires sur le pourtour, au centre une trappe d'accès. Le plat-bord du fronteau est appuyé par des courbatons ainsi que la frise. De part et d'autre du mât d'artimon, les panneaux pour les pompes et les courbes à réas pour retours de manœuvres. Le bourlet du mât a disparu.



Contre le tableau est aménagée une demi-dunette, masquée par la troisième rabattue. Cet étage supplémentaire permet de disposer de quatre couchettes et de deux cabanes. L'on peut distinguer le joint du panneau amovible et une des pastilles à pivot l'immobilisant. ▶



Vue d'ensemble du dessus de la dunette, montrant les cages à volailles, les couchettes et cabanes. A l'avant des haubans d'artimon, l'on aperçoit les branches du garan du palan de candelette. En travers des haubans, une tablette avec cabillots pour le tournage du retour d'une dizaine de manœuvres (bras grand perroquet, palanquin de ris, perroquet de fougue, cargue point, cargue fond, etc.), six de ces manœuvres passent dans des pommes conduit fixées sur les haubans. Les roustures et le cerclage du mât sont mis en évidence, indiquant que le mât d'artimon est d'assemblage.



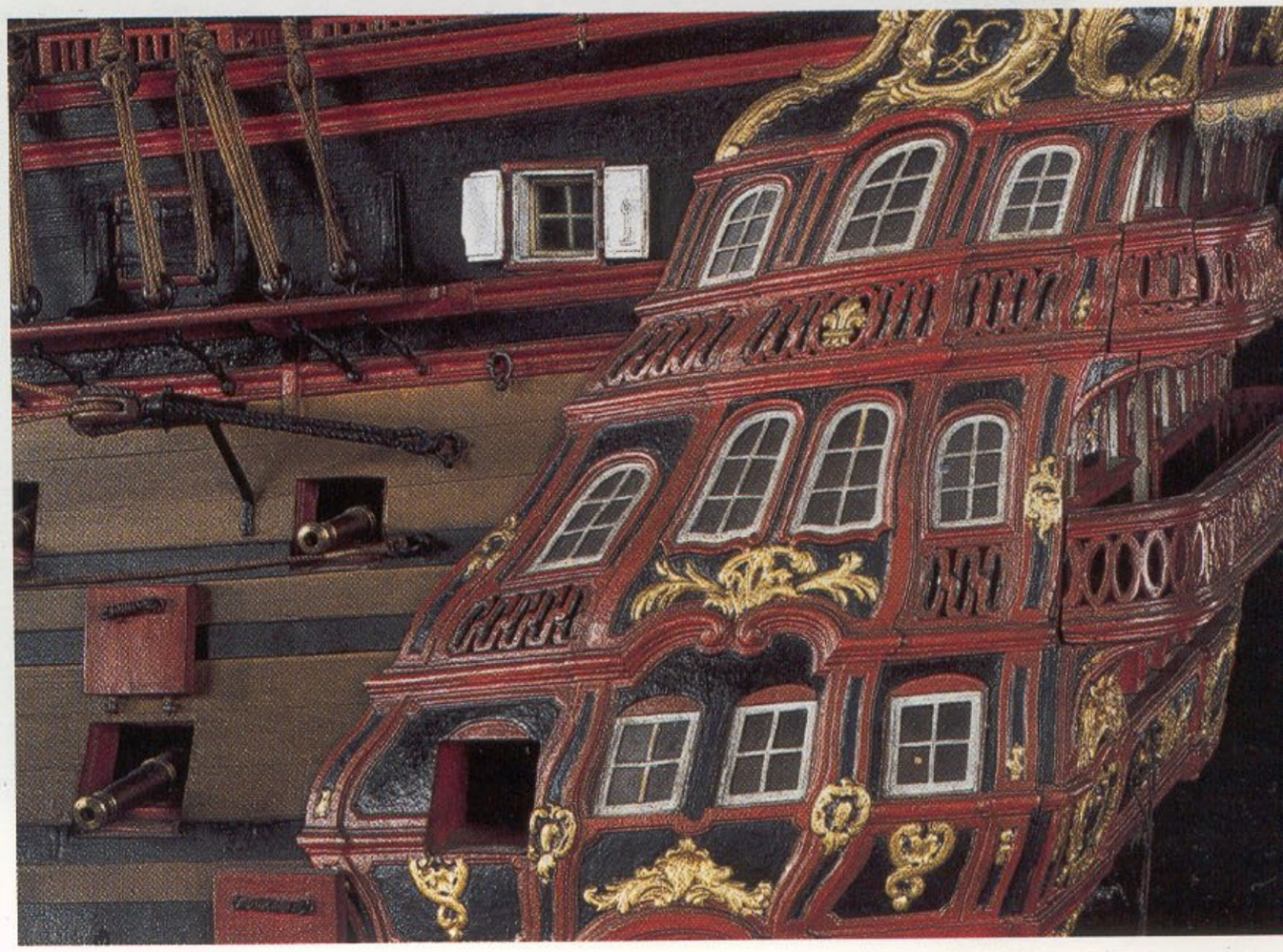
Ensemble de la bouteille. Elle présente une innovation, le dernier niveau est fermé à usage de commodité ou de cabinet de toilette. Auparavant comme nous l'avons vu avec la coque dite de Pic, le dernier niveau n'était pas fermé et un décor plaqué sur la muraille simulait la partie haute de la bouteille.

L'on remarquera le dernier sabord de la deuxième batterie ouvert dans le corps de la bouteille, il ne peut être muni d'un mantelet. Les multiples châssis sont pour la plupart factices. Le niveau supérieur de la bouteille est réservé au capitaine commandant, les deux autres niveaux sont destinés aux commodités de l'état-major, on y accède par les grandes chambres.

L'on remarquera les deux galeries et une légère avancée des allonges de poupe au-dessus de la galerie haute protégée par un tendelet de tissus établi sur des montants en fer et cadres en bois.

La troisième rabattue est destinée à masquer la demi-dunette, ceci explique son peu de longueur. Cloué sur son plat-bord un bloc à trois réas, sur celui de l'avant passe le retour du bras de grande vergue dont le dormant est frappé sur une boucle placée un peu en dessous. Les deux petits réas sont destinés aux amures de bonnettes de perroquet de fougue et grand hunier.





Le châssis dont les volets sont ouverts donne dans la salle de conseil, en avant l'on devine les volets fermés du châssis de la couchette du capitaine en second.

Sous le porte-hauban d'artimon, une console en fer plat avec poulie à longue estrope recevant sur son réa le retour de l'écoute de grande voile, passant ensuite dans un conduit gainé de plomb pratiqué dans le vibord pour se tourner sur un taquet du gaillard arrière. Un peu en dessous à droite du dernier sabord de la troisième batterie le dormant de l'écoute de grande voile. Avec de l'attention, l'on distingue sur la cinquième préceinte, une boucle avec cosse, je suppose qu'elle servait au palan de l'itague de drisse de la vergue de perroquet de fougue.

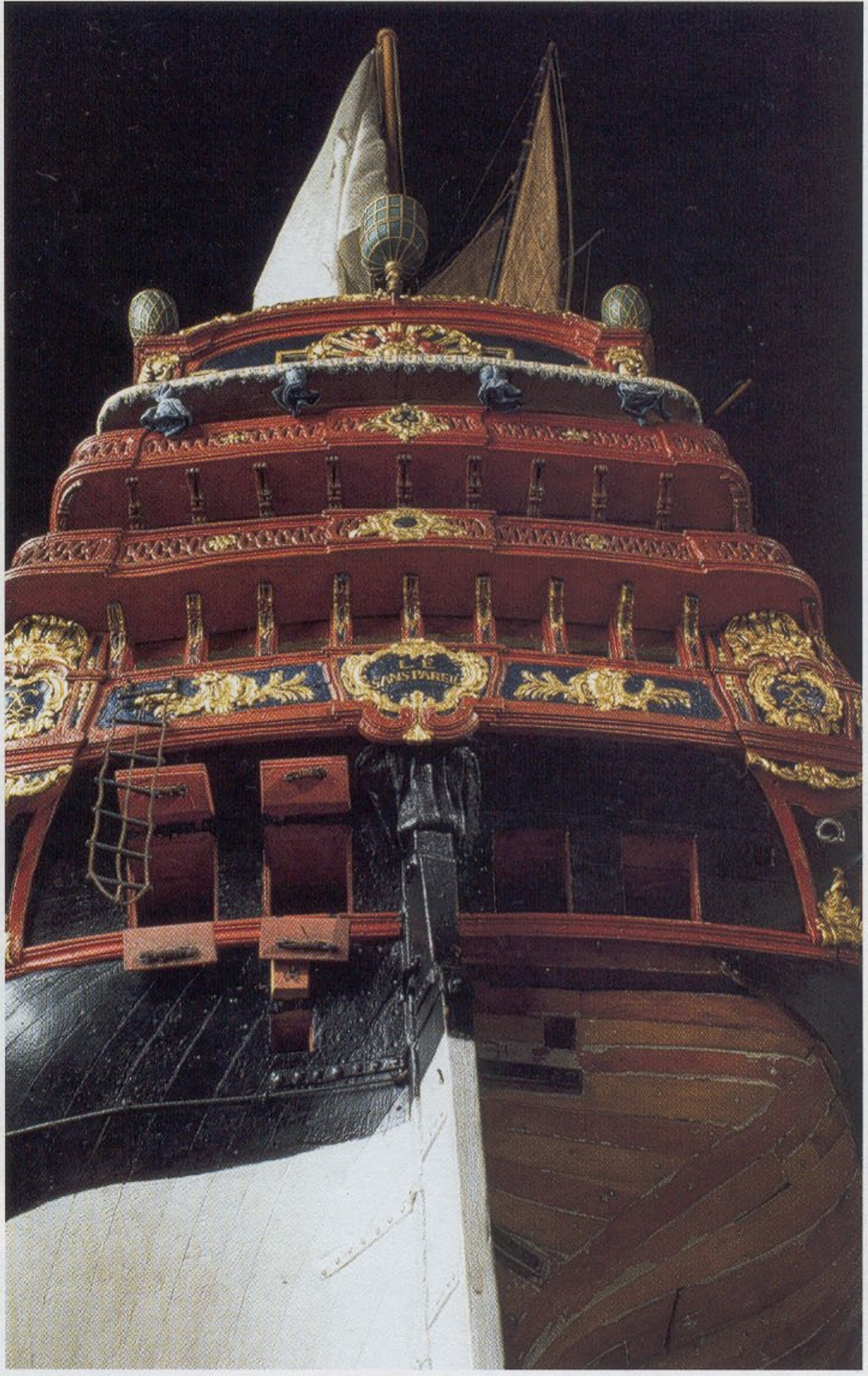

LE
SANS PAREIL



▲

Cette vue met en valeur les six étages de ce trois-ponts. Les petits sabords sous la barre de pont (dernier bau du 1er pont) correspondent au niveau du faux-pont. Au-dessus de la lisse d'hourdi, les quatre sabords de retraite caractéristique propre à cette classe, latéralement prolongeant la voûte d'arcasse le cul de lampe des bouteilles et l'on peut distinguer le conduit en plomb ou chausse des commodités. Avec beaucoup d'attention, l'on devine les hublots carrés des couchettes de la Ste Barbe.

Les châssis de la grande chambre basse sont à trois carreaux, ceux de la grande chambre haute et de la salle de conseil à deux carreaux (sur la largeur), cela est choquant, s'agit-il d'un manque de rigueur dans la restauration ? Les menuiseries des portes d'accès aux bouteilles sont exécutées bien grossièrement. Le tendelet de la galerie de la chambre de conseil a été joliment refait, il comporte ses rideaux et une bordure festonnée. Au-dessus un grand motif au soleil rayonnant dissipant des nuées. L'on remarquera les quatre petits châssis des couchettes de la demi-dunette. Les trois fanaux de poupe ont été refaits, ce n'est pas à mon avis une réussite.



▲

L'on peut apprécier les différents étages de la poupe. La voûte d'arcasse avec ses quatre sabords de retraite, près du cul de lampe des bouteilles un hublot correspondant à bâbord à la couchette de l'écrivain du Roi, à tribord à celle du maître canonnier. Sous la lisse d'hourdi, deux hublots donnant sur la soute des rechanges du maître canonnier.

Au centre de l'allège des châssis de la première grande chambre, le cartouche au nom du vaisseau. Les trumeaux des châssis reçoivent la branche verticale des courbes soutenant la première galerie. Au centre de sa balustrade un motif décoratif, les châssis de la deuxième grande chambre ne sont pas visibles mais l'on voit fort bien les consoles soutenant la deuxième galerie sur laquelle donne la chambre de conseil, au centre de la balustrade les armes de France. Le tendelet protège la galerie et masque partiellement le motif décoratif du tableau ainsi que les petits châssis des couchettes de la demi-dunette. Enfin sur le couronnement du tableau, trois fanaux, distinction propre à un vaisseau "monté" par un officier général.

◀ Brillant ensemble du décor de la poupe. L'on constate qu'il y a continuité entre la façade et son retour avec les bouteilles. Le vermillon, l'or, l'outremer ajoutent à la richesse, même si tout le soin désirable n'a pas été apporté à leur application.



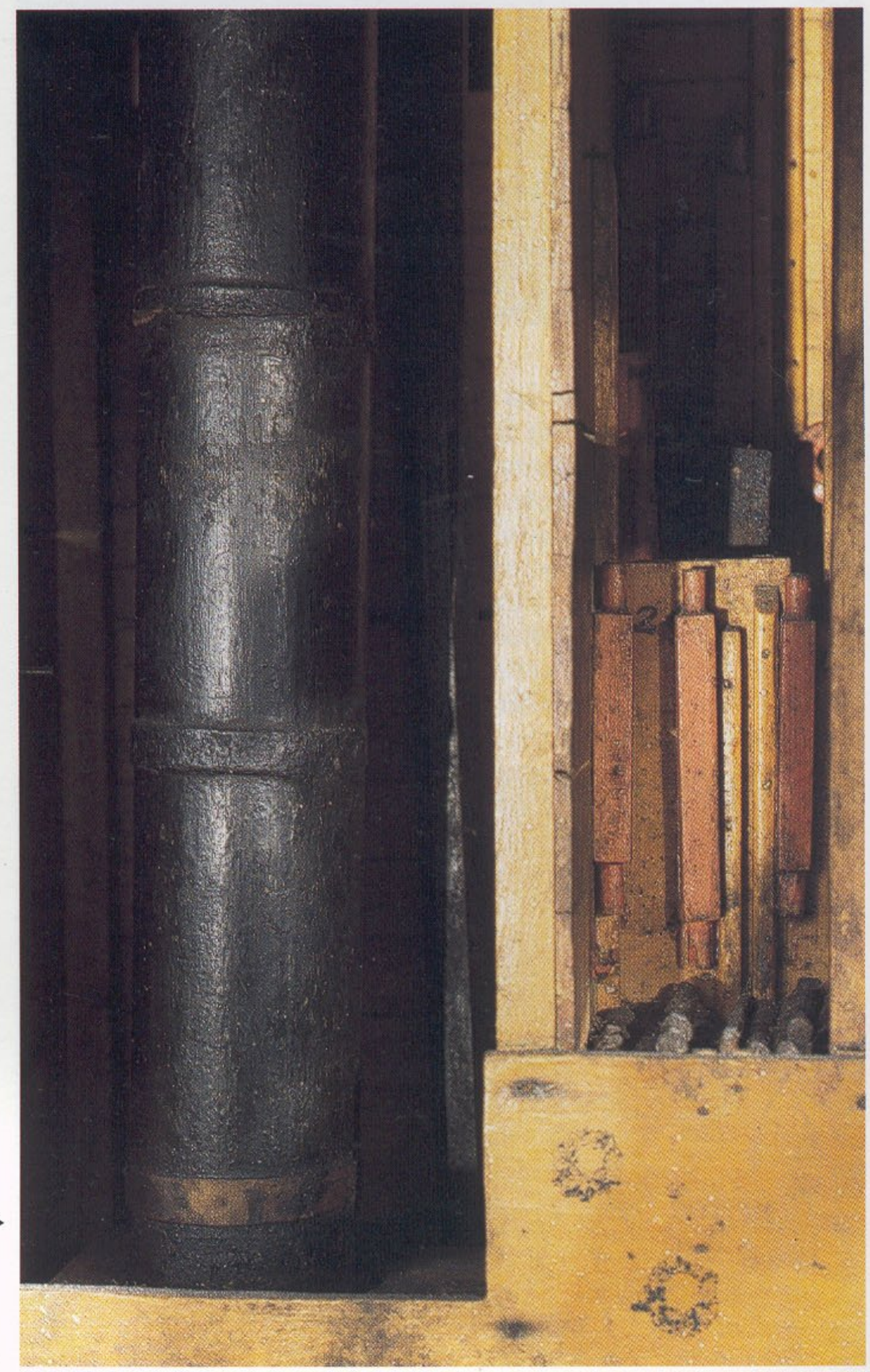
A droite, la fosse aux câbles où par ignorance ont été placées des futailles ! A remarquer l'épontille à bras, celle à marches du panneau aux câbles. La cale à eau fait suite, trois rangs de futailles au lieu de quatre pour un vaisseau de l'importance du *Sans Pareil* dont l'équipage représente 1100 hommes. Les futailles du plan inférieur sont engravées sur le lest en pierre. Celui-ci est hors d'échelle étant composé dans la réalité de cailloux passés à un crible à maille de 27 mm. Entre les futailles, pour éviter qu'elles ne portent sur leur bouge, des pailles dites d'arrimage, ces bûches longues ne sont pas à confondre avec celles du bois à feu pour les cuisines et fours ; l'on en voit entassées sur le plan supérieur. Les faux baux de la cale sont bien visibles ainsi que le montant tribord des grandes bittes.



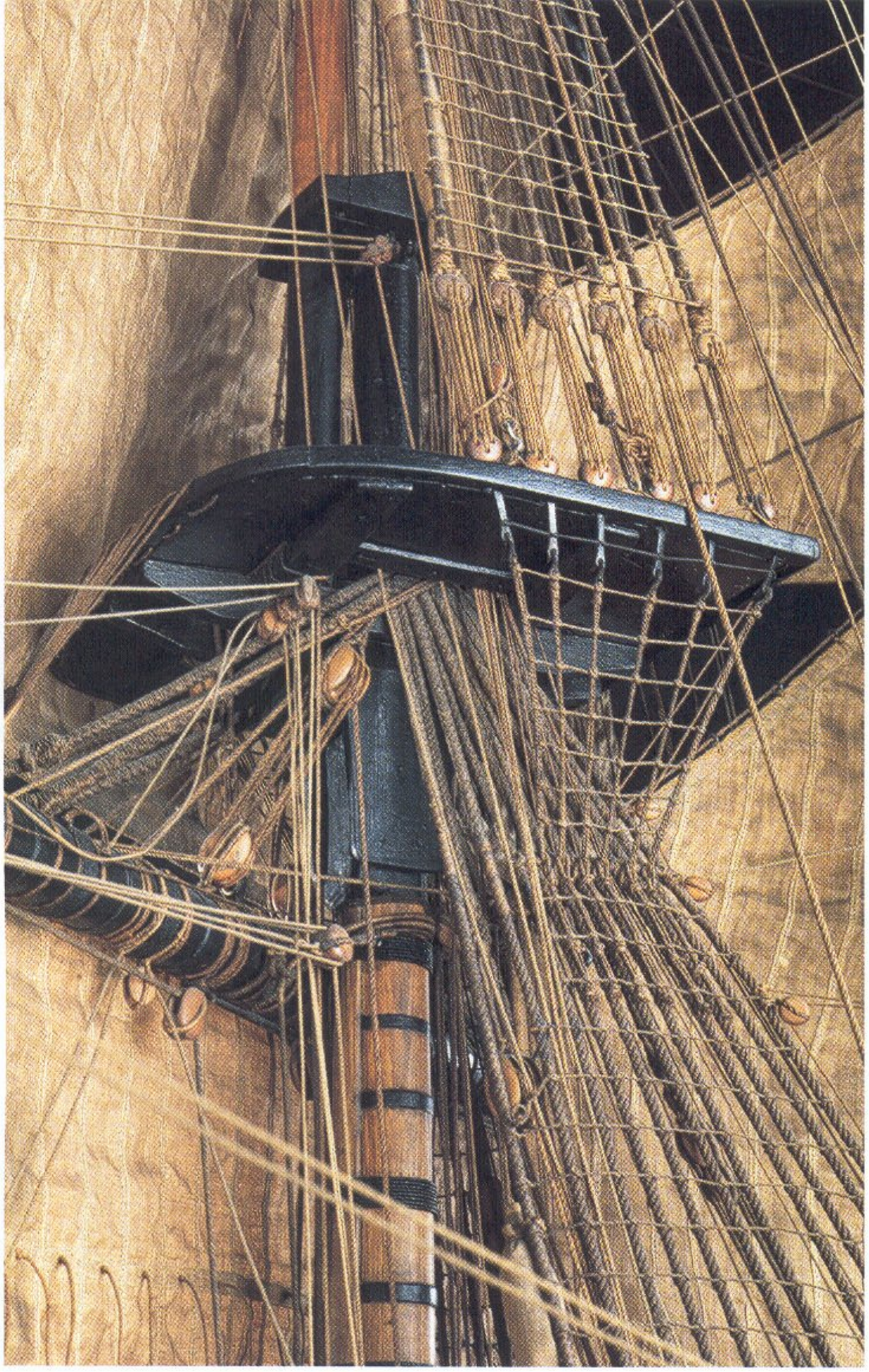
La cale à vin se termine contre la double cloison de la soute aux poudres. Une partie de la plate-forme du maître valet manque et vers la gauche, l'on aperçoit une petite échelle donnant accès au couroir des soutes aux biscuits. A l'arrière du couroir une porte entrouverte pour l'accès au fanal du puits, encaissement renfermant les deux pompes d'artimon et le fanal éclairant la soute aux poudres placée sous les soutes aux biscuits. L'on aperçoit le panneau vitré et grillagé du puits. Les barils de poudre ne sont pas disposés correctement, un espace libre devrait être ménagé devant le fanal du puits, les barils étant gerbés contre la cloison de la cale au vin. Les paquets de mèches encombrent la soute, ils devraient être placés sur les barils de poudre

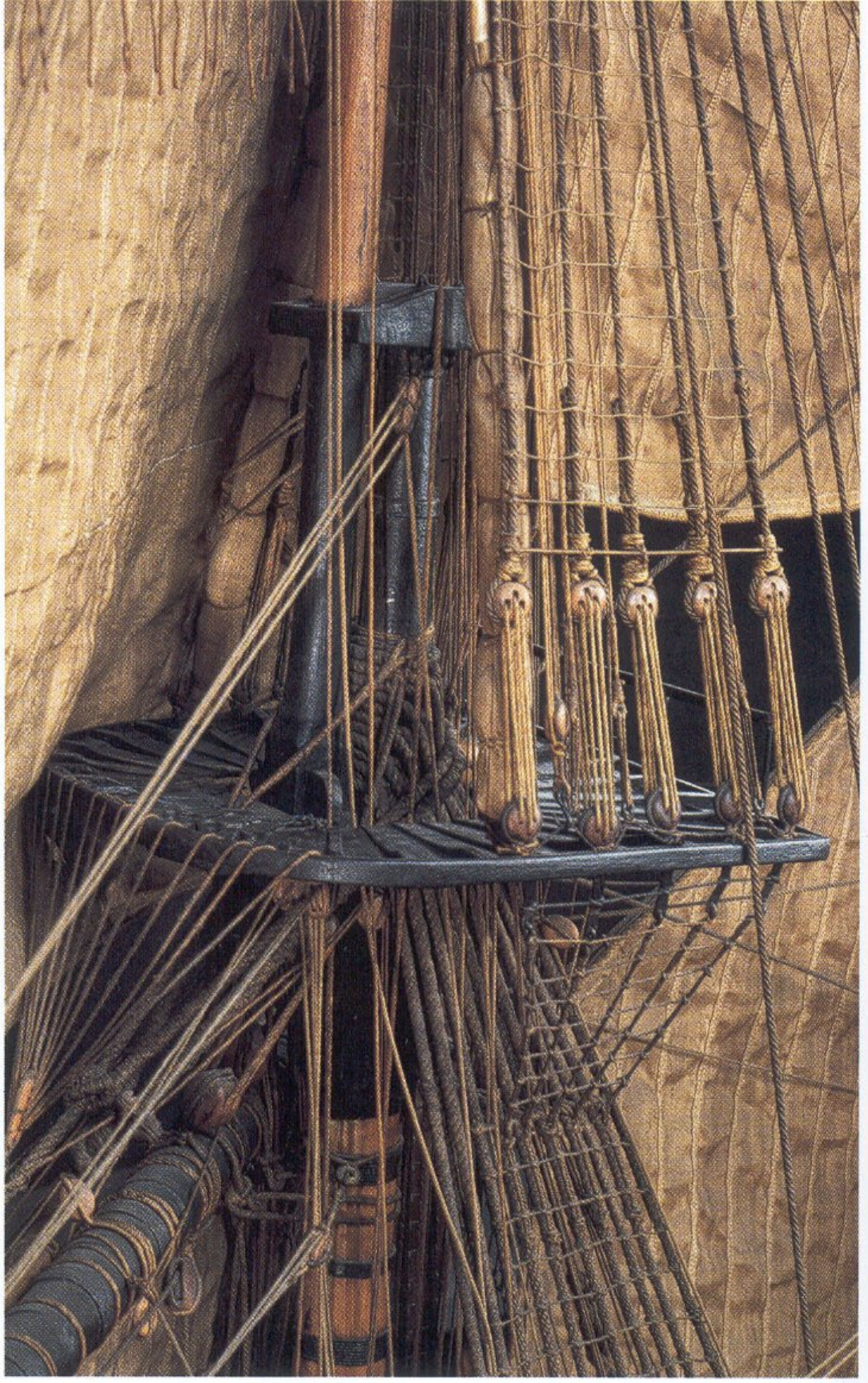
A gauche, le grand panneau reconnaissable à son épontille à marches, des essieux d'affut de rechange sont "oubliés" à son pied.

Au centre, l'archipompe renfermant le grand mât et les quatre pompes, l'on peut apercevoir celle de bâbord avant. En avant de l'archipompe le puits aux boulets. Faisant suite à la cale à eau, à gauche, la cale à vin. Au-dessus de celle-ci, la plate-forme du maître valet où s'effectue la distribution des vivres. L'on devine l'écoutille aux vivres un peu sur l'arrière de l'archipompe.



Détail de l'archipompe et du puits aux boulets. En étant attentif, l'on distingue les tasseaux formant coulisse pour des planches séparant les boulets suivant leur calibre. Au-dessus des essieux de rechange pour des affûts, noter leurs différentes longueurs, et l'on devine une roulette.

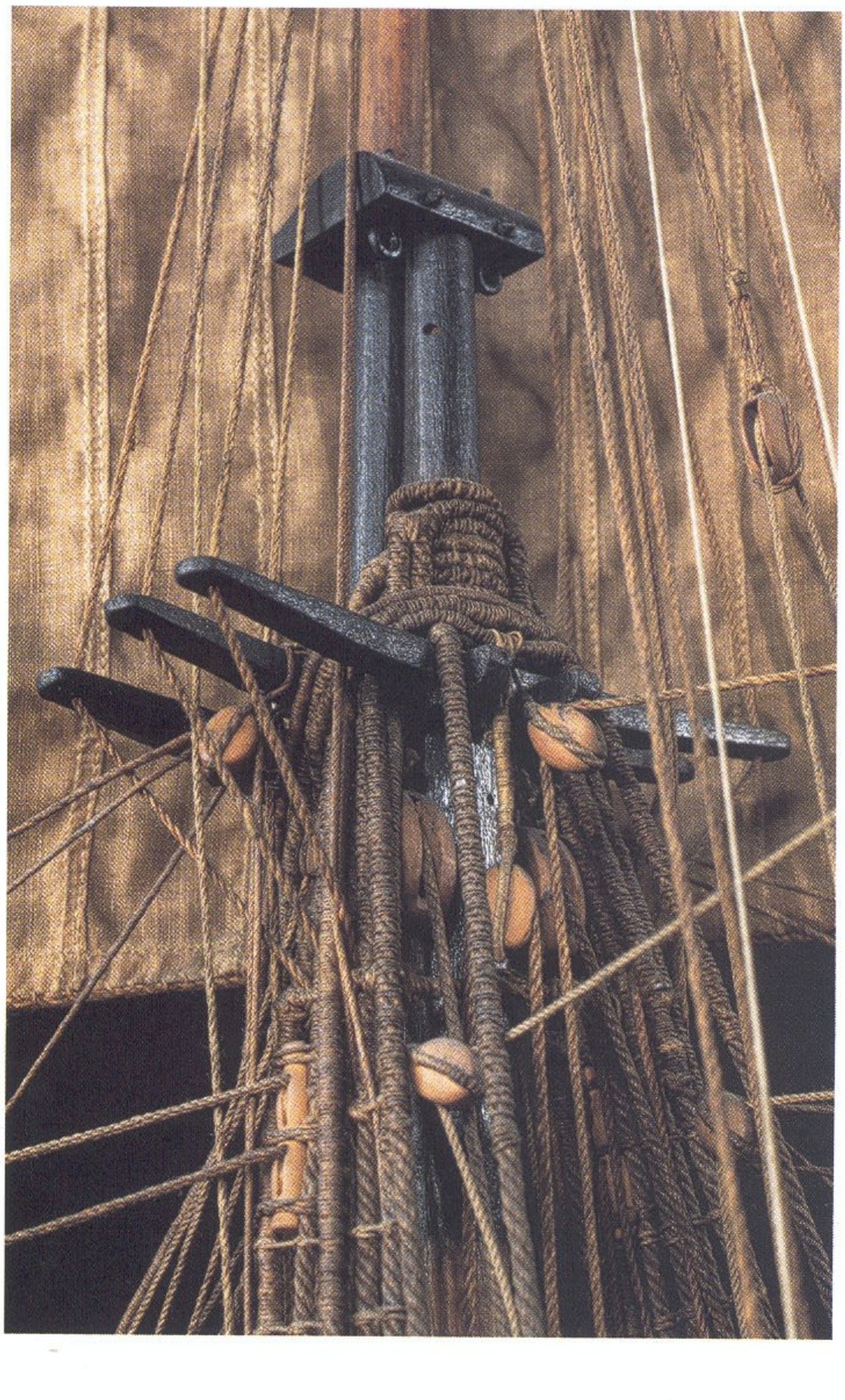




Grande hune, cette vue est particulièrement riche de multiples détails. Je me permets une fois de plus de vous renvoyer au tome III du Vaisseau de 74 canons, figures 240 et 241 pour la structure de la hune et 291 pour toutes les manœuvres. Cependant, je signale le chuquet à la française, aiguilletée à une de ses boucles la poulie violon de la balancine bâbord. Entre les premiers haubans du mât de hune, le palan à candelette servant à les raidir. Le lourd appareil de drisse de la basse vergue est remplacé par des poulies de drisses bien visibles, cette amélioration empruntée à la marine anglaise s'est généralisée dans les années 1750. De même le collier à pommes et bigots des basses vergues abandonné pour une "drosse à l'anglaise" assurant une liaison plus souple de la vergue avec le mât. La poulie supérieure du palan de caliorne est visible derrière le premier hauban. A remarquer le palan de bout de vergue utilisé comme palan de roulis, croché sous le jottereau. Généralement ces palans ne sont pas placés à demeure. Curieusement les marchepieds manquent.

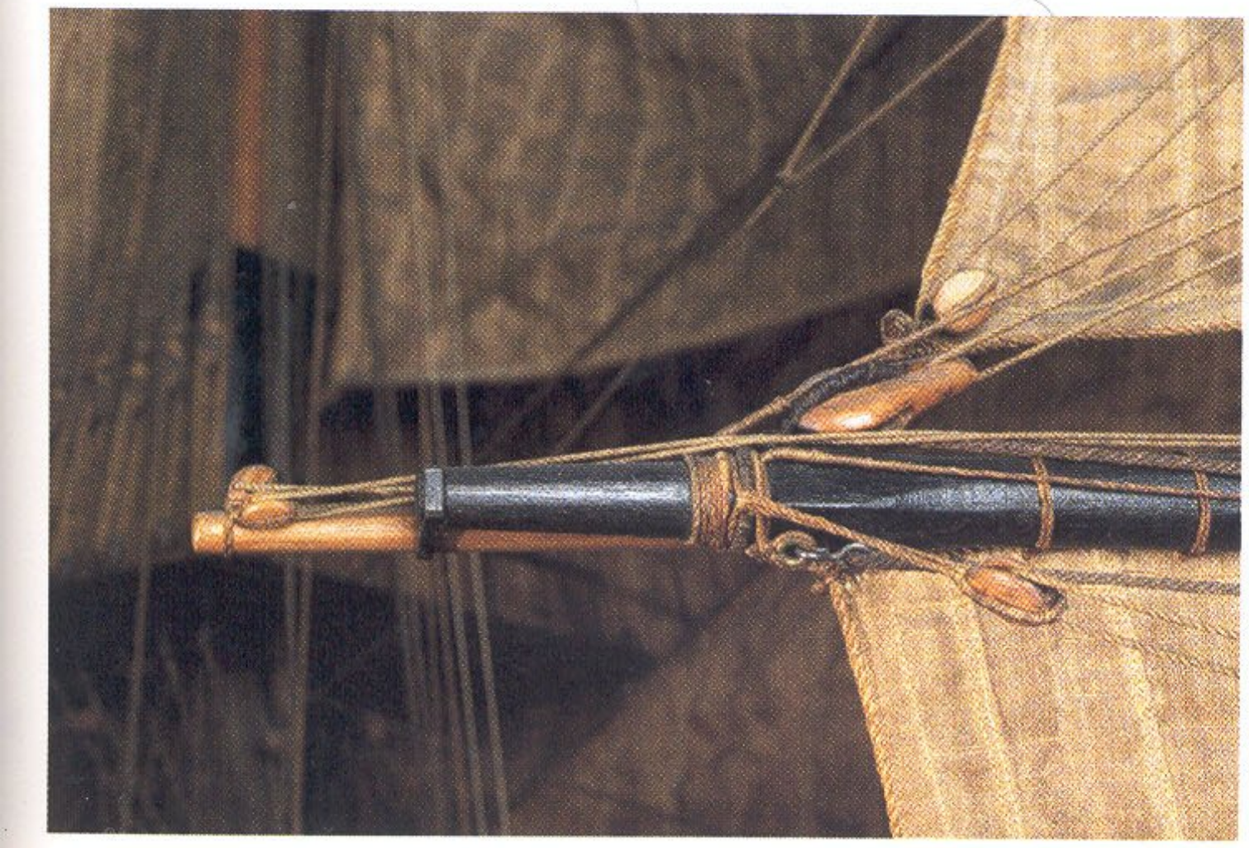
Hune de misaine. A remarquer les bonnettes de hunier serrées et placées le long du premier hauban de hune, la suspente (de trop faible section), l'araignée, l'étai du grand mât de hune et son faux étai servant de draille à la voile d'étai de grand hunier, au-dessus la contre voile d'étai, la tringle solidarisant les étais de hune au-dessus des caps de mouton supérieurs, l'ensemble du capelage. D'autres éléments ont déjà été cités avec la vue précédente.

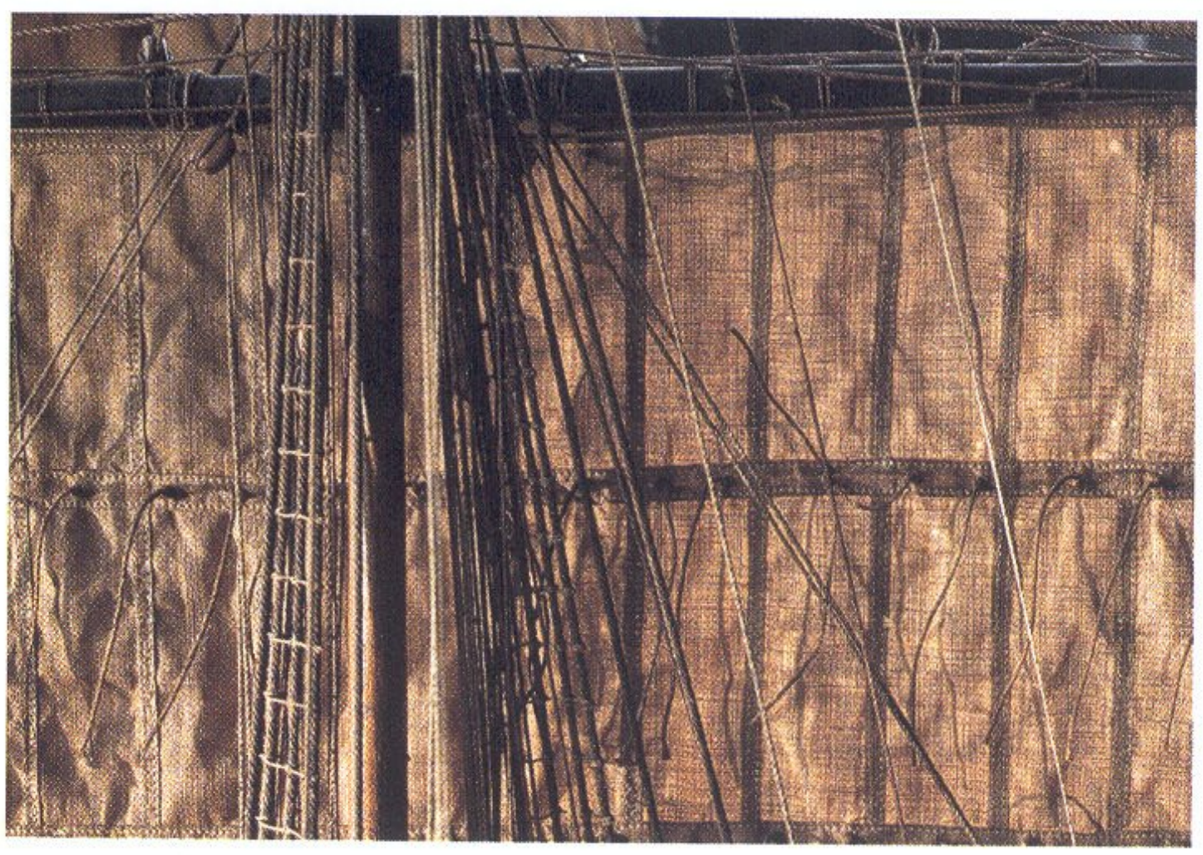
Barres du grand mât de hune. Les galhaubans ont été grossièrement réparés et celui placé à l'arrière ne devrait pas porter sur la barre. Le dormant de la balancine entoure la barre du milieu ! au lieu d'être frappé à l'oeillet du chuquet. L'on distingue les deux grosses poulies d'itague pour l'appareil de drisse de la vergue de hunier. Entre deux haubans, une poulie dite baraquette dont un réa sert au palanquin de ris et l'autre à l'écoute de perroquet. A droite, en blanc, la drisse de la flamme de guerre, entre ses branches l'itague de drisse de la vergue de grand perroquet estrope une poulie, disposition inhabituelle ne permettant d'amener cette vergue que sur les barres.



Extrémité de la grande vergue. Sur le taquet l'oeillet du pendeur de la poulie de bras, au-dessus la poulie dite de bout de vergue dont les réas formes un angle droit, sur le plus grand passe l'écoute du grand hunier et sur l'autre la balancine de la vergue dont on aperçoit au-dessus le dormant aiguilleté sur le taquet. La petite poulie simple est celle de cargue point. Le bout dehors de bonnette dépasse la vergue à son extrémité sont frappées les petites poulies de drisse de bonnette de grande voile et d'amure de bonnette de grand hunier.

Partie haute du grand hunier face arrière, deux bandes de ris sur les trois sont visibles, les garcettes devraient être plates se terminant en pointe, les marchepieds font défaut.







L'ARTESIEN
Vaisseau de 64 canons 1762

Cette classe de deux-ponts est représentée dans la marine royale depuis 1734, l'on en compte 53, les derniers construits à la fin des années 1770. Antérieurement à 1734, les vaisseaux de 64 canons étaient percés à douze sabords à leur batterie basse. Ensuite, percés à treize, toujours pour du canon de 24 livres, ils formeront conjointement avec les vaisseaux de 74 canons, l'essentiel de nos escadres.

Le modèle de l'*Artésien* est parfaitement représentatif des vaisseaux de 64 canons, à cela s'ajoute historiquement un grand intérêt.

En octobre 1761, le duc de Choiseul, grâce à l'appui de Mme de Pompadour, remplace à la marine le ministre Berryer. De 1761 à 1766, il va accomplir le redressement de notre marine, oeuvre qui sera poursuivie de 1766 à 1770 par son cousin Choiseul-Praslin.

Dès sa nomination, Choiseul imagine de proposer aux États du Languedoc, d'offrir un vaisseau au Roi. Le succès de cette démarche fut tel que partout en France, cet exemple fut suivi et ce ne fut pas un mais quinze vaisseaux de ligne qui furent offerts au Roi, compensant une partie des pertes subies au cours de la déplorable Guerre de Sept Ans.

Les noms de ces bâtiments évoquent l'origine de la donation ; ainsi, les dons des États d'Artois ont finalement permis la construction à Brest de l'*Artésien*. Je dis finalement car à l'origine, il n'avait été envisagé que la construction d'une frégate dite l'*Artésienne* de 44 canons. Un effort supplémentaire permit la réalisation d'un vaisseau de 64 canons dont primitivement la construction devait avoir lieu à Dunkerque. L'*Artésien* restera longtemps en chantier de 1762 à 1765, étant lancé le 7 mars de cette année. Il sera refondu à Brest en 1777, radoubé en 1781 et finira sa carrière comme ponton machine à mâter à Rochefort en 1783.

Il serait intéressant de suivre la carrière de ce vaisseau mais cela sortirait du cadre de cet ouvrage. Je me contenterai de citer sa campagne de 37 mois aux Indes avec le bailli de Suffren.

Le constructeur Joseph Ollivier (1729-1777) dont le père était le fameux Blaise Ollivier, va donner les plans de l'*Artésien* (il n'en subsiste que le tracé des couples de levée SHM. Vincennes, manuscrit SH321). Il avait déjà à son actif en 1759 un autre vaisseau de 64 canons le *Sagittaire*. Un devis retour de campagne (archives du Port de Rochefort sous série 2G2 pièce 21) rédigé en 1784 au retour de la fameuse campagne du bailli de Suffren, nous informe sur les qualités de l'*Artésien*. "Il gouvernait fort bien, sous voile il pliait d'abord, puis ensuite présentait une assez forte résistance ; les mouvements de tangage étaient peu fatiguants ; les mouvements de roulis vifs, donc fatiguants ; la marche au plus près assez bonne lorsqu'il vente mais médiocre avec dérive lorsqu'il vente peu ; l'allure largue est très bonne, celle du vent arrière encore meilleure et les allures sous différentes capes ne sont point fatiguantes, mais le vaisseau tombe beaucoup sous le vent ; il est ardent lorsqu'il vente, probablement en raison de la teugue, lâche lorsqu'il est avec peu de différence de tirant d'eau ; il vire très bien vent devant et vent arrière".

Ce devis indique que le doublage de l'*Artésien* comportait cinq virures en bois à la flottaison, le surplus étant en cuivre.

Un témoignage durable des dons effectués, au-delà de la disparition des vaisseau, pouvait être matérialisé par un modèle ; deux exemples sont connus : celui de la *Bretagne* et de l'*Artésien*, ce dernier d'une exécution très supérieure, facilitée il faut le reconnaître par une échelle de 4 lignes par pied (1/36). A qui revient l'initiative de la commande de ce modèle, aux États d'Artois et à la Flandre maritime, au comte d'Artois ? Il semble logique qu'il en ait été ainsi. Le modèle a-t-il été présenté à Louis XV, l'on peut le supposer, des recherches en archives permettraient de savoir si celle-ci a eu lieu.

Le vaisseau ayant été mis à l'eau le 7 mars 1765, son achèvement a ensuite nécessité plusieurs mois. Toutes les particularités que l'on constate sur le modèle doivent avoir été relevées sur le vaisseau complètement armé. Cas exceptionnel nous sommes renseignés sur la réalisation du modèle. Une lettre du duc de Choiseul à l'Intendant du port de Brest, datée du 19 janvier 1766 (AN fonds marine B3 569) nous apprend ceci :

"J'ay besoin icy Monsieur, d'un maître de manoeuvre pour avoir soin du modèle du vaisseau l'*Artésien* et des autres modèles qui pourront y être rassemblés (à Versailles). J'ay choisi pour cela le nommé Cupin, cy devant contre-maître sur les vaisseau du Roy, qui, depuis qu'il a été estropié, travaille au Bureau du Capitaine du port à Brest à gréer des modèles de vaisseaux et qui a travaillé à celui de l'*Artésien*. Vous dirés à cet homme de se rendre icy avec sa famille pour y demeurer et vous lui ferés payer pour les frais de son voyage et de son déplacement 500 livres à titre de conduite. Vous lui dirés que son traitement icy sera de 1200 livres par an". Cette lettre atteste des débuts de la collection ultérieurement dite de Trianon, de la présence du modèle de l'*Artésien* et nous donne le nom d'un de ses exécutants.

Je doute que seul le sieur Cupin ait été capable de réaliser le modèle, la sculpture, les éléments en fer découpé ont probablement nécessité le concours de plusieurs personnes. Joseph Ollivier promu depuis 1765 ingénieur-constructeur en chef a fourni les plans et a logiquement suivi l'exécution du modèle.

Sébastien Cupin va se fixer à Versailles, il réalisera d'autres modèles pour le cabinet de M. de Boynes, ministre de la marine de 1771 à 1774, ayant succédé à Choiseul-Praslin.

Le mémoire de maîtrise de Mlle M. Théron (Sorbonne 1995) nous apprend que Nicolas Ozanne fut chargé de l'entretien du modèle qui, suivant ses dires, exigeait "tout au plus trois ou quatre jours de soins tous les mois", il devait "entretenir, gréer, dégréer et démonter le pont du modèle (...) pour en monter les dedans".

Mlle Théron confirme que N. Ozanne va se servir de ce modèle pour ses leçons de marine au Dauphin (futur Louis XVI) et à ses frères à partir de 1764 et précise qu'à la mort de S. Cupin en 1775, N. Ozanne interviendra pour obtenir une pension à sa veuve et participera au choix de son remplaçant. Enfin, qu'il fit réaliser en 1775 une armoire vitrée pour le modèle.

Toutes ces données à caractère historique, allant des dons faits au Roi, manifestaion patriotique exemplaire, à l'enseignement de futurs rois de France, donnent une valeur symbolique à ce modèle d'exception.

◀ Cette vue trois-quarts arrière bâbord du modèle, subtilement éclairé est à examiner avec la vue en élévation de l'ensemble du modèle.

L'Artésien

Principales caractéristiques du modèle de l'Artésien.

Longueur d'étrave à étambot	50,05 m
Largeur hors membrure au maître couple	13,16 m
Creux du dessus de la quille à la ligne droite du maître-bau	6,50 m
Déplacement armé pour une campagne de six mois	2 100 tx*
Hauteur de batterie au milieu	1,62 m
Tirant d'eau avant	5,85 m
Tirant d'eau arrière	6,17 m
Équipage (État major compris)	585 hommes
Artillerie	26 canons de 24 £ 28 canons de 12 £ 10 canons de 6 £

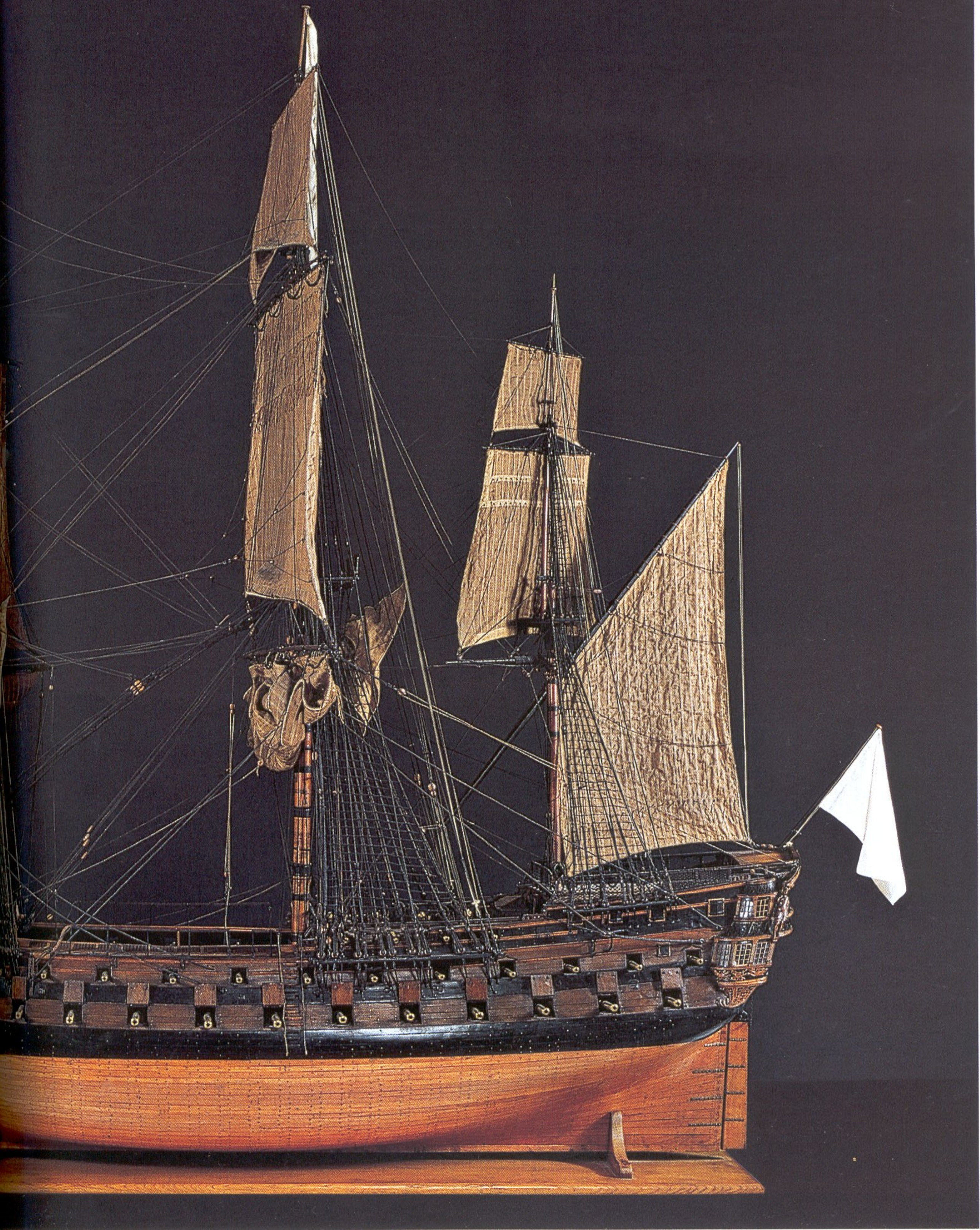
* tonneaux de 2000 livres = 978 kg



Les modèles comportant leur voilure sont peu nombreux. Dans le cas de l'*Artésien*, la disposition de la voilure est conforme à la mise en panne. Dans l'ouvrage de l'amiral Pâris: "la Marine au Musée du Louvre", publié en 1883, figure une photographie de l'*Artésien*, en panne pour embarquer sa chaloupe. Présentation, je suppose voulue par l'amiral Conservateur du Musée de 1871 à 1893. Depuis, la chaloupe a disparu et la voilure n'a pas été rétablie comme il convenait. L'opération de mise à l'eau de la chaloupe s'effectuait en utilisant comme "bras de grue" les basses vergues avec les caliornes, palans d'étais, etc...(voir V. 74 t IV p 108-109). Les palans et manoeuvres sont restés plus ou moins en place et l'on ne s'explique plus leur présence faute de connaître la présentation voulue par l'amiral Pâris. A noter qu'il aurait fallu rentrer les canons dans l'embelle du modèle pour ne pas gêner le passage de la chaloupe.

Le modèle est traité en bois naturel, donc pas de peinture, ni dorure, la ceinture, les préceintes etc., sont teintées en noir. Le style d'exécution est tout autre que celui suivi pour les précédents modèles. Cloutage et chevillage sont en laiton, ce qui évite les effets de l'oxydation. La qualité de la toile employée, si elle a le mérite d'être d'époque, manque de finesse malgré l'importance de l'échelle (1/36). L'artimon est de forme aurique, dans le cours des années 1750, la forme triangulaire est abandonnée. De même pour les voiles d'étais. L'on constate l'absence de la grande voile d'étai et de celle d'artimon. Pas de contre civadière et présence d'une perruche d'artimon.

D'après le devis de 1784, nous savons que lors de cette mémorable campagne, l'*Artésien* portait une voilure plus étendue avec des perroquets volants ou cacatois, une contre civadière, une bonnette d'artimon. Le pavillon de poupe n'est pas le grand pavillon dont le battant devait avoir la grande largeur du vaisseau, la flamme de guerre la grande largeur plus un tiers.

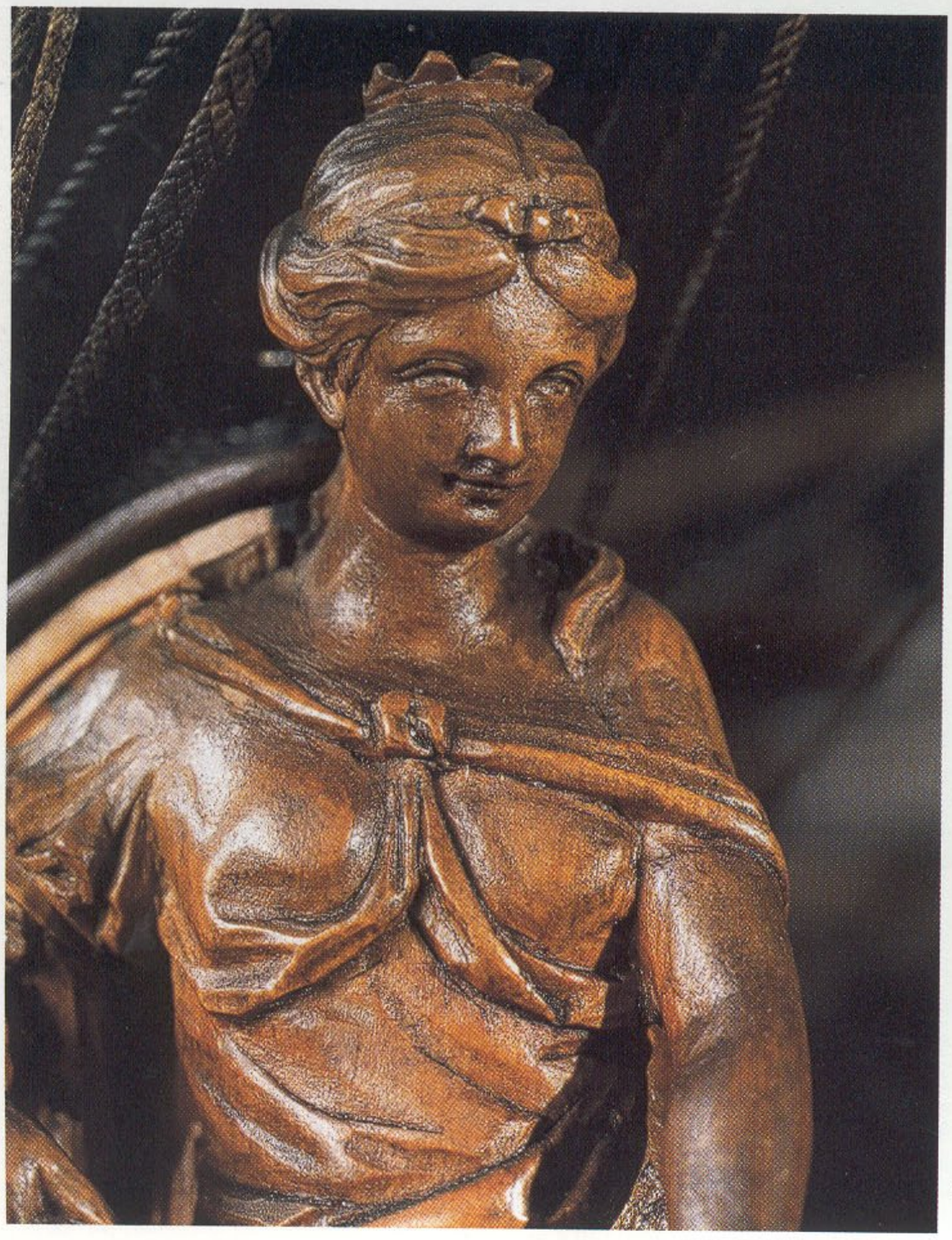


L'Artésien

Cette aimable figure élégamment drapée est-elle supposée représenter les États d'Artois ? La petite couronne qu'elle porte permet de l'imaginer. De la main droite elle tient une feuille à demi déroulée et la main gauche enserre un élément disparu, s'agit-il d'un glaive et ainsi d'une allusion à la liberté des mers ?

Devant la figure, la sous-barbe du beaupré, habituellement il y en a deux, par ailleurs, la fausse sous-barbe au lieu de passer au travers du taille-mer est frappée au cul de la poulie de la sous-barbes, détail aberrant. Les liures du beaupré sont munies de défenses et à gauche l'on devine le porte-lof.





◀ Qui a exécuté les beaux motifs de ce modèle ? C.P. Caffieri ou un figuriste de l'atelier de sculpture de l'arsenal de Brest ?

▲

Vue générale de la proue du modèle, mettant en valeur son éperon terminé par une très belle figure de proue personnifiant les États d'Artois, présence féminine inhabituelle pour un vaisseau et généralement réservée à des frégates. Je regrette la présence gênante de la voile de civadière "saucissonnée" sur sa vergue au lieu d'être correctement ferlée. Divers détails doivent retenir l'attention : le portage sur le mât de misaine des colliers des étais du grand mât, le retour des herpes supérieures derrière le bossoir par un enroulement enrichi de feuillage, l'encoche de la tête du bossoir et le petit taquet pour la bosse de bout, l'ancre de bossoir traversée, le parcours incorrect de la bosse de bout ayant traversé l'organeau de l'ancre (bien des rectifications s'imposeraient), la bouée conique en liège de l'orin de l'ancre dite de bossoir, l'ancre de veille non étalinguée à poste sur le porte-hauban, le porte-lof et ses haubans, les liures de beaupré avec leurs défenses, le râtelier à réas multiples pour les manoeuvres de beaupré, etc...



Malgré l'embarras des manoeuvres, l'on apprécie le détail de la plate-forme des poulaines. Une lisse avec filet forme protection. Le bossoir comporte une galoche, remarquez en avant des réas un grain d'orge pour éviter le raguage de la bosse de bout disposée "n'importe comment", elle devait, après être passé dans l'organeau, remonter sur la cannelure de la tête du bossoir, l'élonger et se tourner sur un fort taquet à cornes du gaillard.

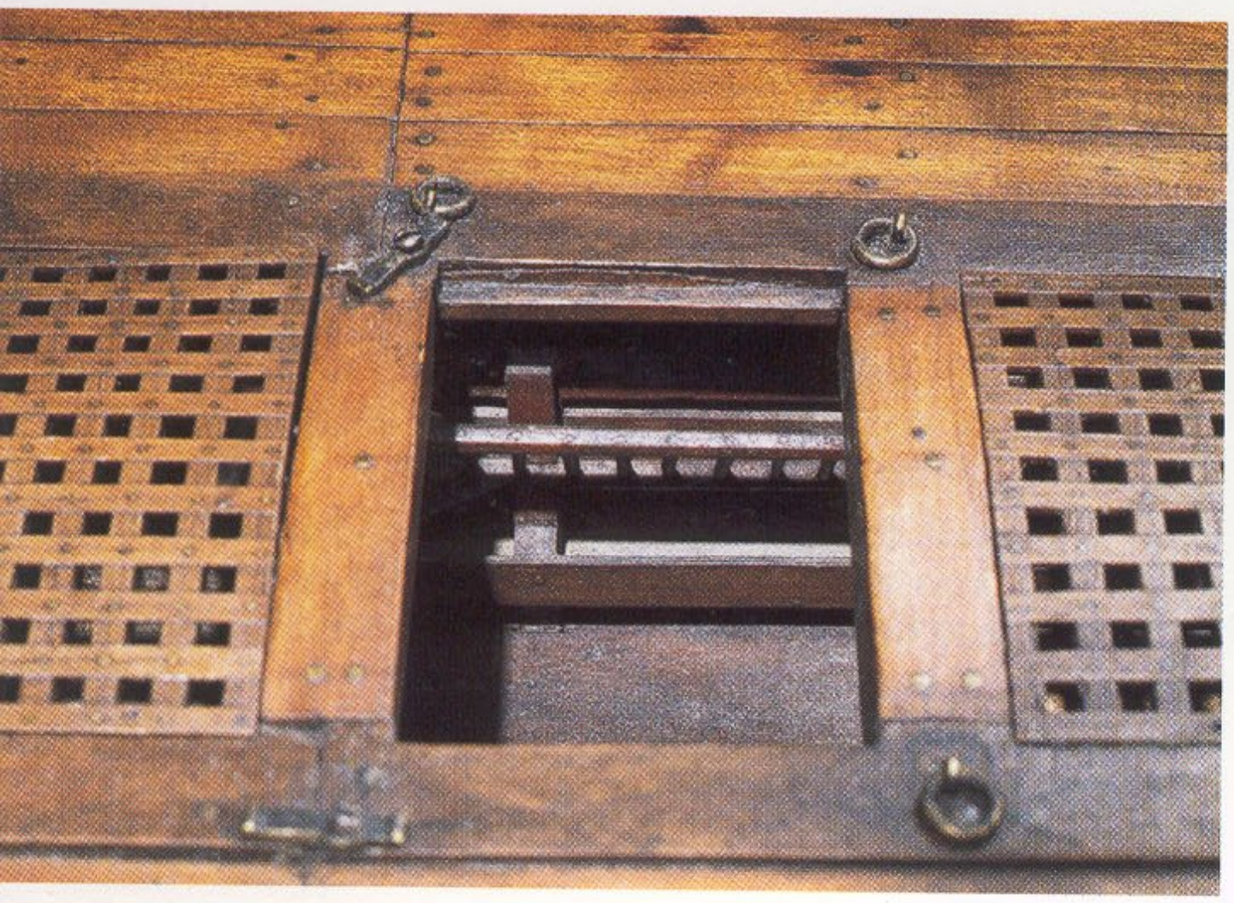
Dans l'angle, un siège de commodité, on accède aux poulaines soit par des taquets visibles à gauche de la courbe du bossoir, soit de l'intérieur par une porte du fronteau. Le plat-bord du vibord fait retour sur le fronteau de poulaine, remarquez la galoche, sorte de poulie coupée, recevant la bouline de grande voile. Un courbaton est placé dans l'angle formé par les plats-bords. Ceux-ci sont surmontés par une lisse supportée par des montants en fourche. Un bordage facilite l'accès au beaupré, contre le fronteau, un caisson renfermant la pompe d'étrave. La plate-forme est bordée pour partie et le caillebotis est traité seulement avec ses barrotins. Voyez le garde-corps de beaupré, chaque branche estrope un cap de mouton auquel en correspond un autre frappé sur le collier du faux étai du grand mât. Sur le collier du grand étai sont fixés de grands taquets à cornes, ces colliers sont entièrement garnis. L'on distingue le chapelet ou râteau tribord, les liures du beaupré, enfin avec de l'attention l'on discerne les apôtres sur lesquels s'appuient les colliers des étais du grand mât.

Au centre du fronteau du gaillard avant, la grosse cloche du bord dont j'ai déjà précisé la fonction. Son beffroi constitue un motif décoratif, le plat-bord est supporté par de petits montants, ceux-ci ne sont plus habillés par une frise. Sur le corps de moulures rapporté sur le bau du fronteau, devraient être crochés les palans d'étais et l'on aperçoit un autre palan dit bredindin. A l'arrière des haubans de misaine la caliorne, nécessaire à la manoeuvre de la chaloupe (voir précédemment) et le retour du garan de cet appareil sur une poulie simple.

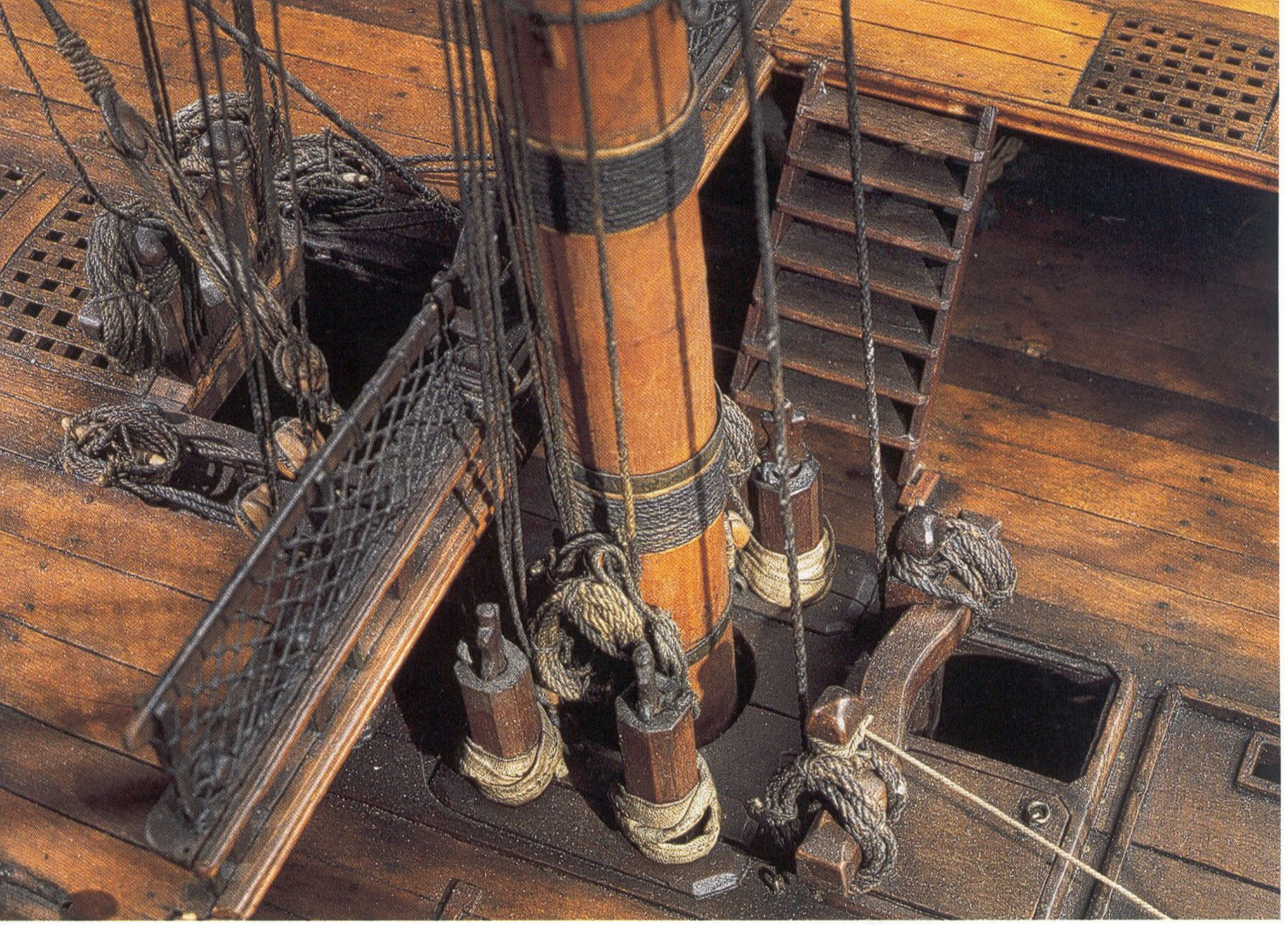
Sous le gaillard, le coffre des cuisines dont le bordage est renforcé par une croix de St André. En se dirigeant vers l'arrière, l'on voit le panneau de l'échelle à deux volées pour l'équipage et une suite de panneaux à caillebotis.

▲

Les gaillards sont réunis par de larges passavants à caillebotis, les longis étaient soutenus par des épontilles, une seule subsiste. Les échelles avant des passavants ont disparu, de même les embarcations, leurs chantier et la mâture de rechange. L'artillerie des batteries basse et haute est mise en valeur. Il n'existe pas de garde-corps côté intérieur des passavants. En allant du gaillard avant au gaillard arrière, l'on remarque : le panneau des cuisines et ses cheminées, le fronteau et la grosse cloche, l'échelle avant de l'équipage, les caillebotis au-dessus du parc des moutons, avec le grand panneau, un panneau avec écoutillon pour l'évacuation des fumées du four placé dans l'entrepont entre le grand panneau et l'échelle arrière de l'équipage, le bitton de grand hunier, le grand mât et les pompes, le fronteau du gaillard arrière est dépourvu de cloche, plus de décor mais une simple rambarde avec filet.



◀ Un panneau a été retiré pour apercevoir le parc des moutons, il comporte une mangeoire pour le foin et s'étend depuis l'avant du grand panneau jusqu'à l'échelle avant de l'équipage.

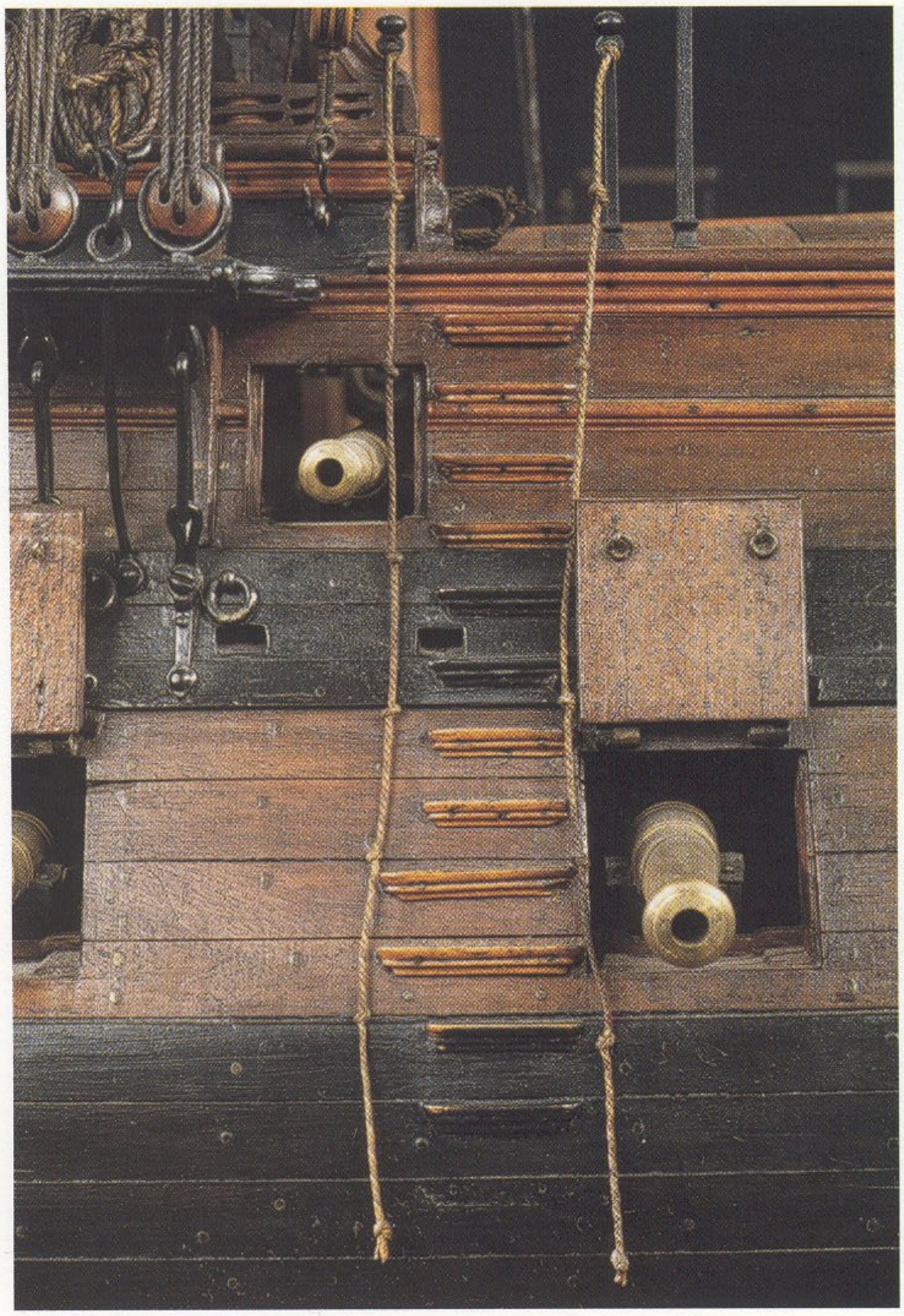


▲

Sur les vaisseaux de 64 canons, le gaillard arrière s'arrête au grand mât. L'on constate qu'embarrassé par les manches en toile des pompes, l'on s'est contenté d'en entourer les pompes ! Le bourlet du mât à disparu et vous pouvez distinguer au-dessus et au-dessous des roustures un cerclage en bois de châtaignier protégeant les tours de cordage. Le traversin du bitton de grand hunier présente une inflexion afin de moins gêner l'accès à l'échelle de l'équipage dont une des volées est recouverte par un panneau. En avant de l'échelle, le panneau avec écoutillon pour le four, ceci a déjà été cité, de même l'absence de décor du fronteau. A la suite d'un panneau manquant, un petit bitton dont les montants comportent trois réas pour le retour de manoeuvres, variante de ce que nous avons examiné sur le modèle du *Sans-Pareil.*

L'étai du mât d'artimon estrope à son extrémité une poulie simple, un cordage fait dormant à bâbord sur une boucle placée sur le gaillard, passe sur le réa de la poulie simple, estrope un cap de mouton auquel correspond un autre cap de mouton dont l'estrope à cosse est croché sur une boucle symétrique de celle du dormant.

L'échelle volante du passavant avec sabot de retenue des limons est bien visible, de même les bâtons de pompe avec leurs taquets pour un erseau où passe le cordage de la bringuebale (V. 74 t II p. 150).



▲

L'échelle hors le bord est formée de taquets moulurés formant degré. Deux chandeliers en fer comportent un cordage dit tire-veille dont les noeuds facilitent l'utilisation.

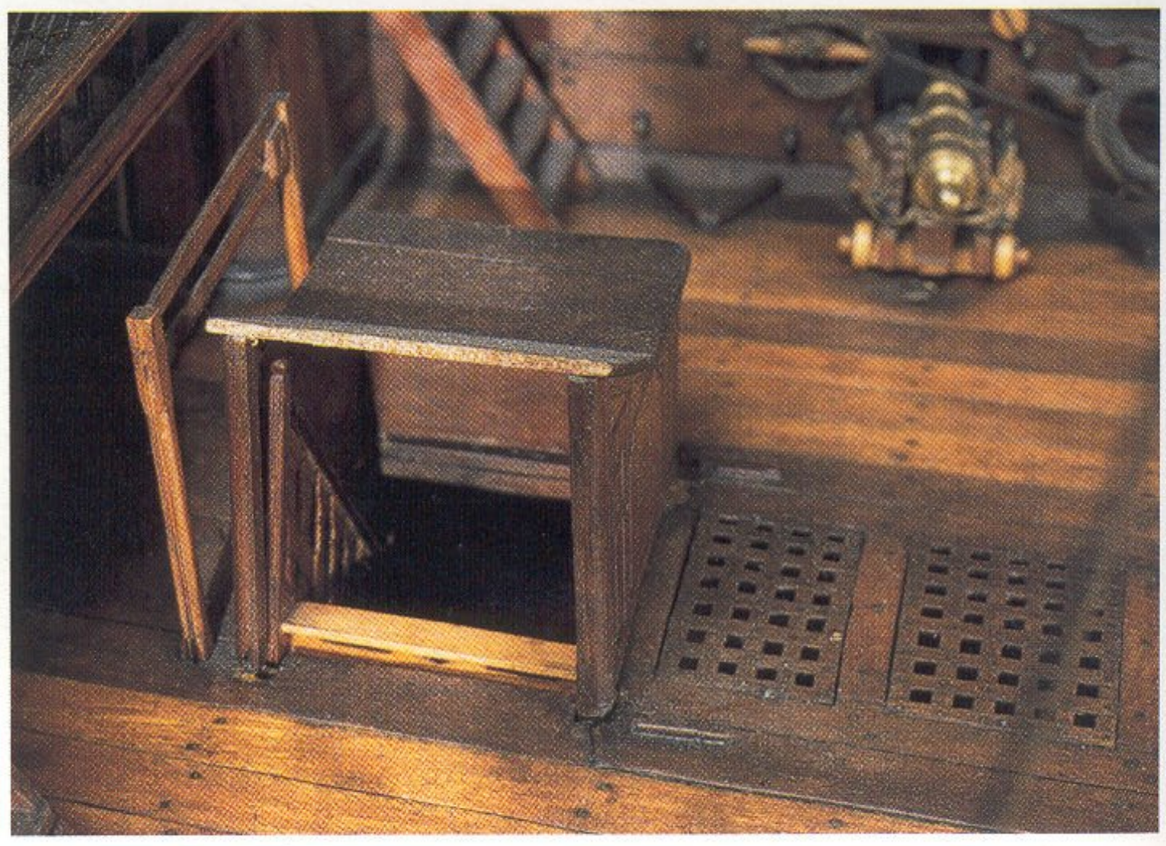
L'artillerie, canons de 24 livres à la batterie basse, de 12 à la batterie haute, n'est pas d'origine, j'ai déjà signalé ceci. Avec de l'attention l'on distingue : le ravalement du seuillet des sabords de la batterie basse, des feuillures pour les mantelets et faux-mantelets, ceux-ci pour la seconde batterie. Le cloutage de la face intérieure des mantelets a été exécuté et les deux boucles sont destinées à sa fermeture en utilisant un anspect placé en travers et des tours de cordage.

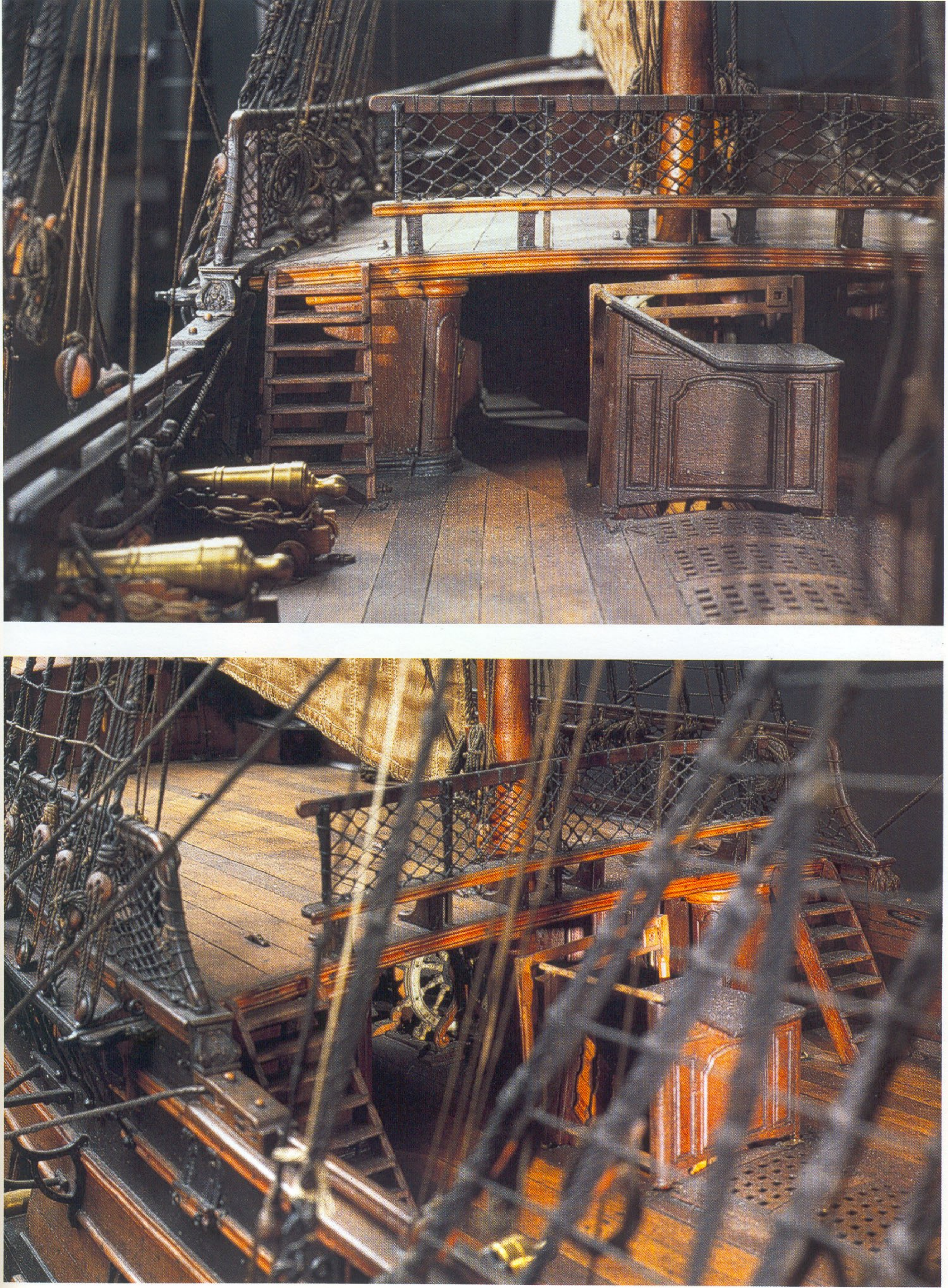
Les pompes dégorgent sur le deuxième pont, voyez leurs dalots rectangulaires. La caliorne a sa poulie basse à deux réas crochée sur la muraille et la candelette a sa poulie simple crochée sur un oeillet du porte-hauban renforcé par une tige chevillée sur la muraille. Normalement, c'est à cette place que devrait être crochée la caliorne entre le premier et deuxième haubans et la candelette sur l'arrière entre les derniers haubans. Le bloc à quatre réas chevillé sur le plat-bord est destiné à l'écoute et au faux bras de misaine, aux amures de bonnettes de misaines et le cas échéant de petit hunier. Autres détails, la lisse de garde-corps soutenue par des chandeliers en fer et l'étrier ou dernier maillon des chaînes de haubans en fer plat et non rond.

Détail du dôme, la main courante de l'escalier est supportée par des balustres. L'axiomètre est bien visible, sur l'avant du dôme était placé le banc de quart, comme en témoignent les taquets d'immobilisation. A l'arrière plan un canon de 6 livres, à sa gauche un parc à boulets et un grand taquet à cornes pour le retour de l'écoute de grande voile.

L'on constate la même sobriété dans l'exécution du fronteau de dunette. En avant de celui-ci le capot ou dôme de l'escalier de l'état-major. Derrière l'axiomètre, à gauche, la première couchette tribord avant et l'échelle d'accès sur la dunette. L'on constate une recherche dans la menuiserie avec effet de cadres moulures et corniches. Des taquets à cornes sont fixés sur les haubans et l'on aperçoit le palan de drisse de la vergue de grand hunier.

Un effet d'éclairage permet de voir la roue du gouvernail, finement exécutée en ivoire, l'essieu de son tambour repose sur deux chevalets. En avant du mât d'artimon, un unique exemple d'axiomètre, entre deux traverses coulisse un curseur, actionné par un filin enroulé sur le prolongement de l'essieu et passant sur de petites poulies, les deux branches de ce filin agissant sur le curseur, celui-ci visualise le déplacement du gouvernail (V. 74 t III p. 216). Un bloc à trois réas est chevillé sur le plat-bord en avant de la console de la rabattue supérieure. Sur un réa passe l'écoute de grande voile pour le mauvais temps, les deux autres réas sont destinées aux amures de bonnettes de grande voile et grand hunier.

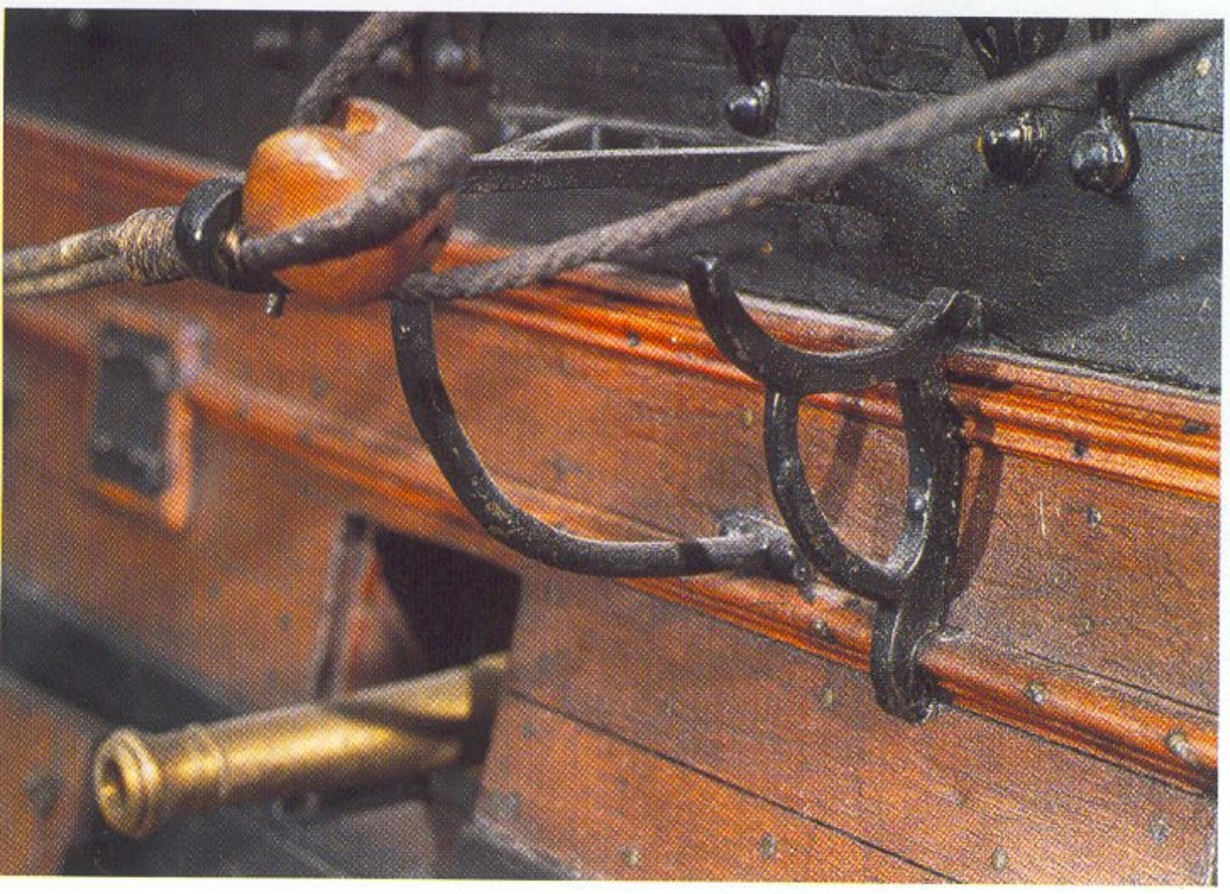




▲

En partie basse entre les deux mantelets, l'on devine un petit hublot percé au-dessus de la bauquière permettant de ventiler l'entrepont, un croissant détourne de cette ouverture les eaux de ruissellement, même remarque pour l'accolade placée au-dessus des sabords des batteries non protégées par les porte-haubans. Une des couchettes de la grande chambre bénéficie d'un châssis. Au niveau de la dunette, en partant de l'arrière, un châssis donnant sur la salle de conseil, un sabord pouvant être armé le cas échéant avec une des pièces du gaillard arrière, le châssis de la couchette du capitaine commandant et ceux des couchettes des lieutenants, tous ces châssis sont munis de volets.

Une grande console en fer reçoit une poulie simple pour l'écoute de grande voile, l'estrope de cette poulie est frappée très en arrière sur une boucle, un peu au-dessus le dormant de l'écoute. Tous les haubans se terminent en estropant une cosse avec croc, reçu dans une autre cosse portée par l'estrope du cap de mouton supérieur. L'on constate sur le modèle la généralisation de cette disposition très inhabituelle. La candelette d'artimon est placée entre les deux premiers haubans, l'on en compte six et trois galhaubans pour les mâts de perroquet de fougue et de perruche. A gauche, le palan de drisse de la vergue de fougue.



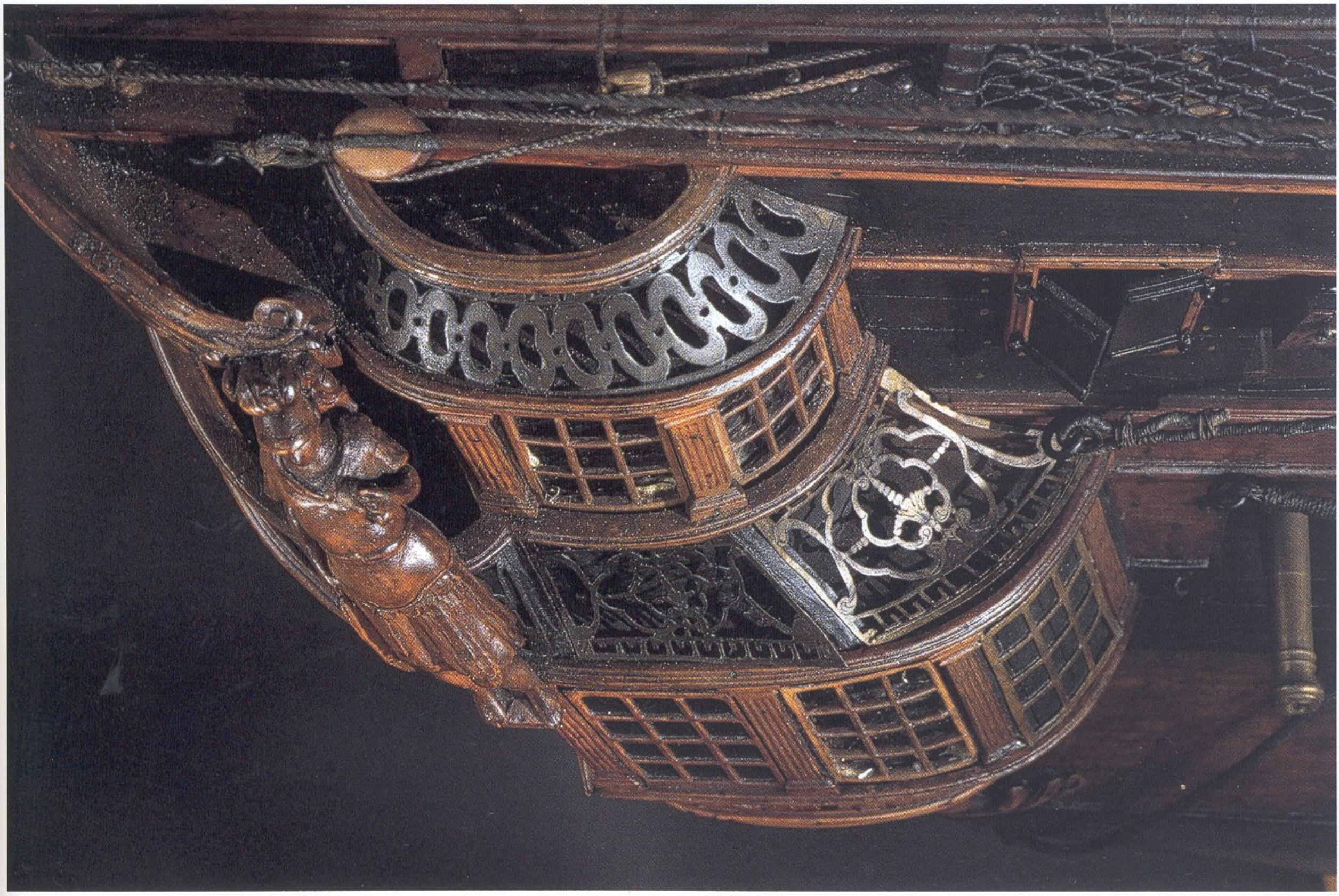
◀ Détail de la console permettant d'ouvrir l'angle de l'écoute de grande voile. En avant le support pour une vergue de hunier de rechange.

Bouteille dite à l'anglaise, disposition nouvelle dans notre marine, consistant à fermer le niveau supérieur de la bouteille. La plupart des châssis sont simulés. Un guerrier à l'antique précairement placé remplace l'ancien arc-boutant (voir coque de Pic). Contre le tableau des couchettes dont on aperçoit la couverture. Voyez le dormant et le retour du grand bras bâbord, au-dessus du jardin de la bouteille, et un bloc ou pouliot à quatre réas pour : l'amure de bonnette de perroquet de fougue, celle de grand hunier (en variante), le retour du grand bras qui se tourne sur la dunette et le faux grand bras.



Vue aussi intéressante qu'exceptionnelle des bouteilles. Le garde-corps de la galerie étant en ferronnerie, se retourne sur la bouteille en présentant une difficile courbure, véritable travail d'orfèvrerie. Le chapeau ou jardin est traité de même mais plus simplement. L'on a négligé de faire passer le retour du grand bras sur un réa du pouliot.

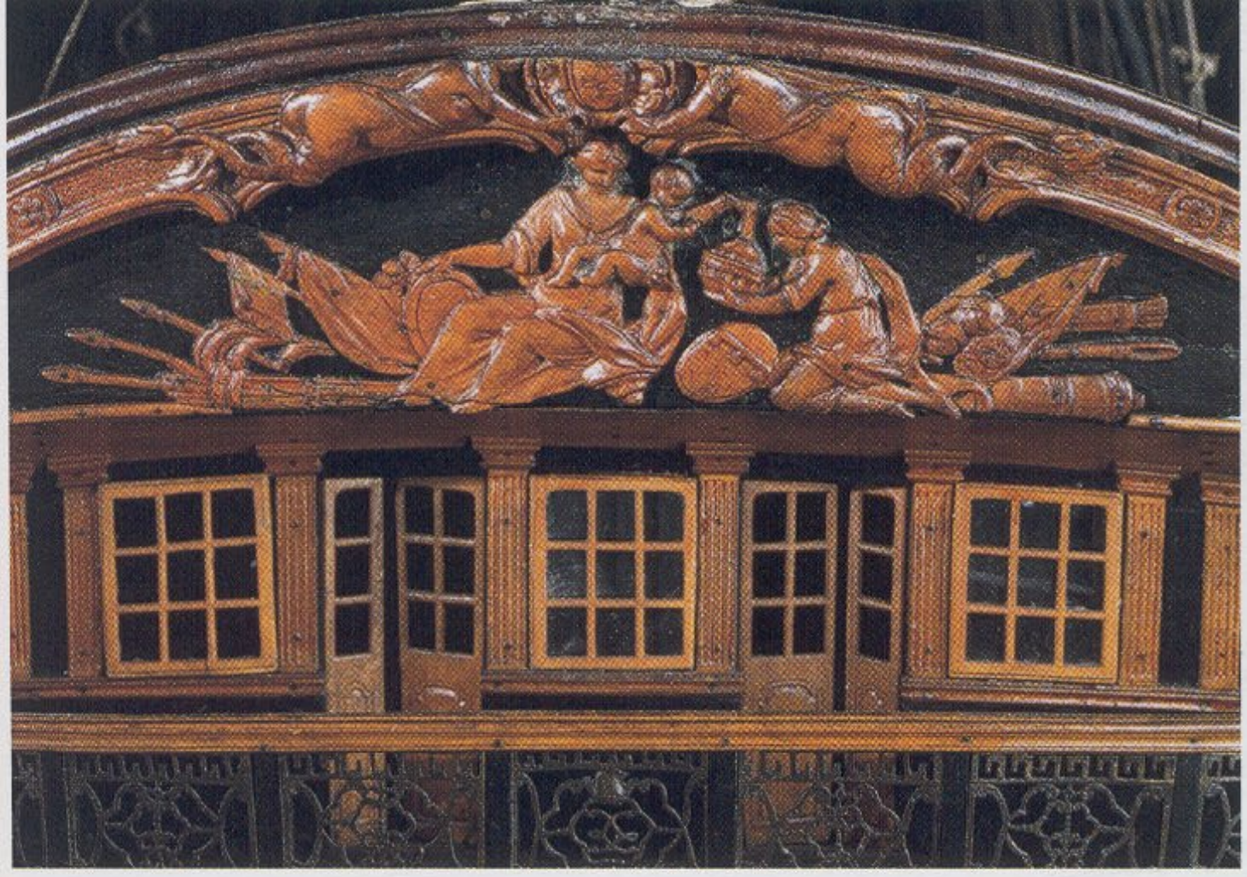
Malgré l'habileté de l'exécution, le passage entre la façade de la poupe et la bouteille est "incertain", le guerrier reçoit l'enroulement terminant le couronnement du tympan et masque le vide entre le corps de la bouteille et la façade de la poupe.



Cette vue permet d'apprécier l'ensemble de l'architecture de la poupe. Au niveau de la grande chambre, neuf châssis mais deux à chaque extrémité sont factices. Des pilastres forment meneaux entre les châssis, la saillie quelque peu réduite de la galerie ne nécessite plus de consoles. L'allège des châssis est décoré de trophées militaires et habituellement au centre était placé le cartouche au nom du vaisseau. Le garde-corps de la galerie est un remarquable travail de découpe métallique, à remarquer la main-courante en bois.

La galerie est protégée par une voûte présentant une faible concavité, le tendelet ne se justifie plus (voir modèle du *Sans-Pareil*). L'abaissement de l'oeuvre morte limite l'importance du tableau, présentant ainsi que son couronnement, une double courbure d'où un ajustement difficile aux angles de raccordement avec les bouteilles.

Deux portes tiercées donnent accès de la salle de conseil à la galerie, aux extrémités l'on distingue la porte d'accès au niveau supérieur de la bouteille, aménagé en commodité ou cabinet de toilette pour le capitaine commandant. L'on constate l'absence de l'écusson aux armes de France normalement placé au centre de la balustrade.



▲

Détail du tympan. Sur fond de trophées guerriers, malgré ce décor, s'agit-il d'une Vierge à l'enfant Jésus. Une femme agenouillée présente à l'enfant un encensoir, au-dessous un médaillon aux armes d'Artois. Quelle est la signification symbolique de cette scène ? Je n'ai pas de réponse crédible à fournir.

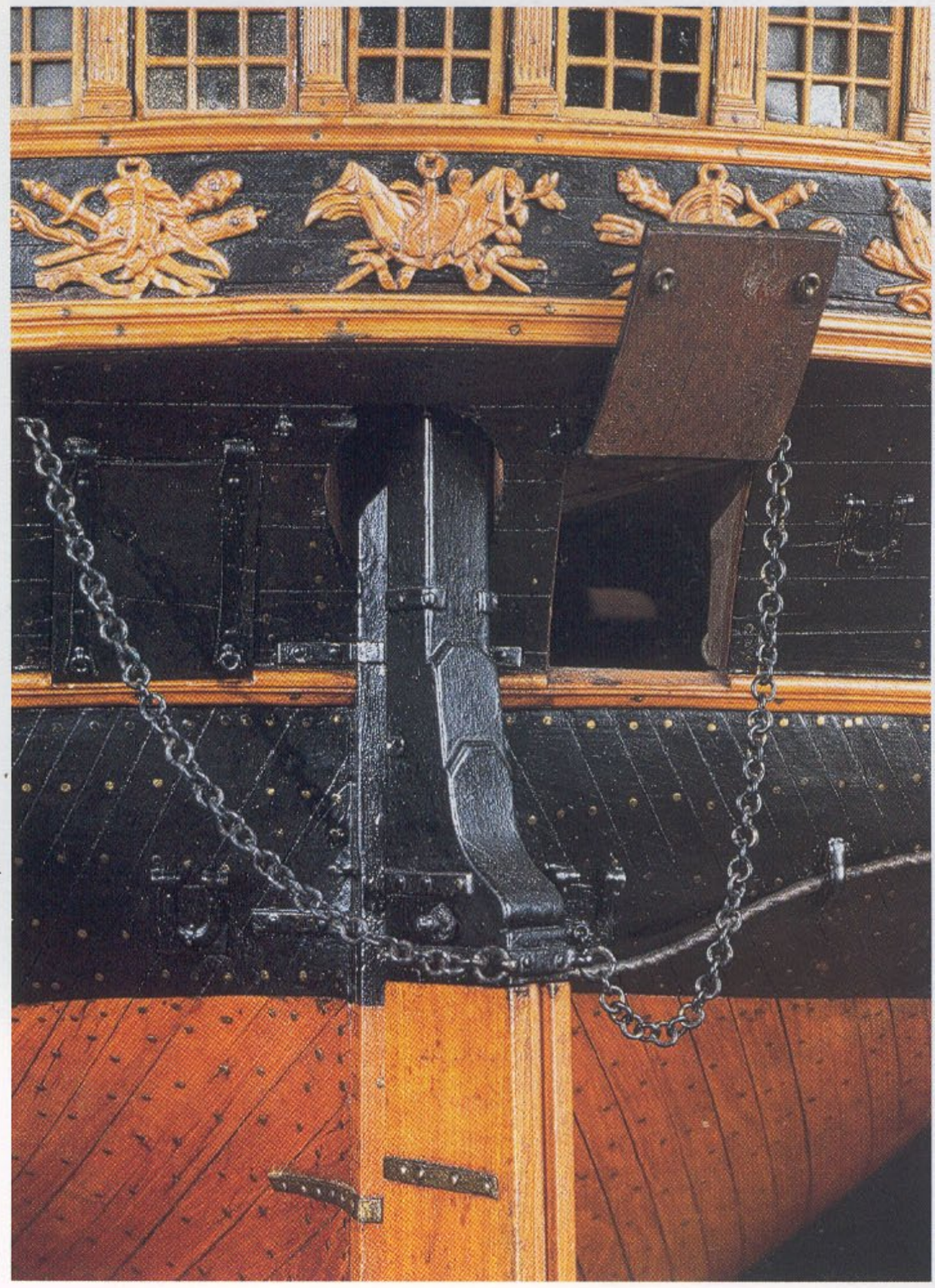
Au-dessus de ce motif, deux sirènes bifides soutiennent un écusson, la partie supérieure a été mutilée, les sirènes étant décapitées. Normalement, était placé sur le couronnement un fanal de poupe, il n'en reste pas trace.

Je me permets de critiquer l'absence d'un cordon mouluré au-dessus de la voûte, cela aurait dégagé le motif dont l'importance est excessive par rapport à la hauteur du tympan.

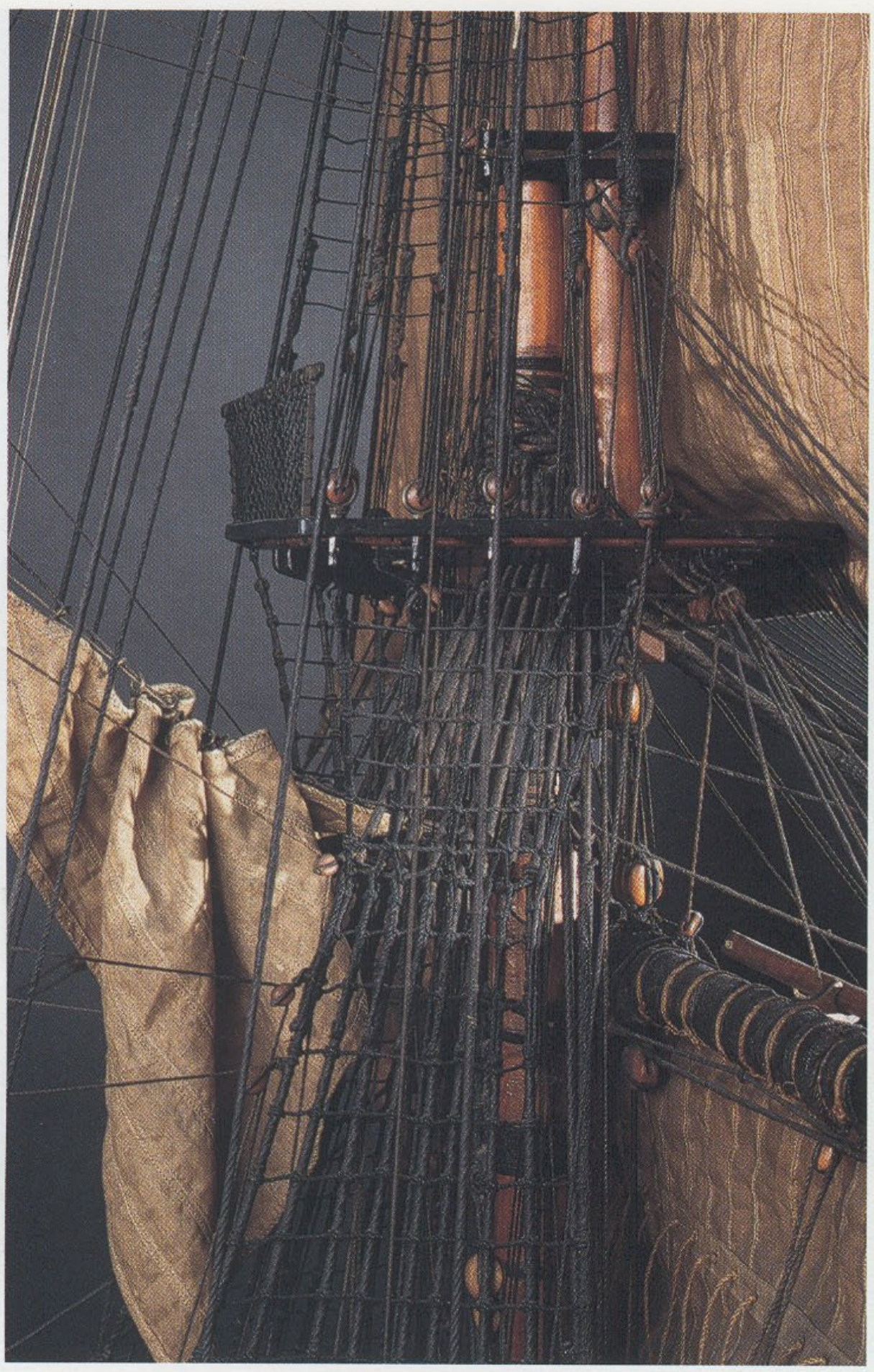


▶

La mouluration formant le couronnement du tableau semble se poursuivre avec cette figure de guerrier d'une très habile exécution, supérieure à celle du motif central. L'on appréciera : le profit de la voûte concave couvrant la galerie, le détail des panneaux en fer ajouré de la balustrade, la porte d'accès au niveau supérieur de la bouteille, les pilastres accompagnant les châssis, ceux-ci sont vitrés en talc ou mica.



La voûte d'arcasse est percée de deux sabords de retraite, à droite l'on distingue un petit sabord ou hublot avec une penture en fer à cheval correspondant à tribord à la couchette du maître canonnier logé dans la Ste Barbe. Le gouvernail comporte une sauvegarde, chaîne destinée à retenir le gouvernail s'il venait à être dégondé, une brague (disparue) complète la sauvegarde, à cela s'ajoute un cordage conservé à tribord, maintenu par des crampes, contournant la bouteille il aboutit sur la dunette, il est destiné en cas de rupture de la barre à immobiliser le gouvernail afin de mettre en place une autre barre. Une cannelure est pratiquée sur l'épaisseur du safran, elle est supposée créer une dépression favorisant l'action des filets d'eau sur le safran.

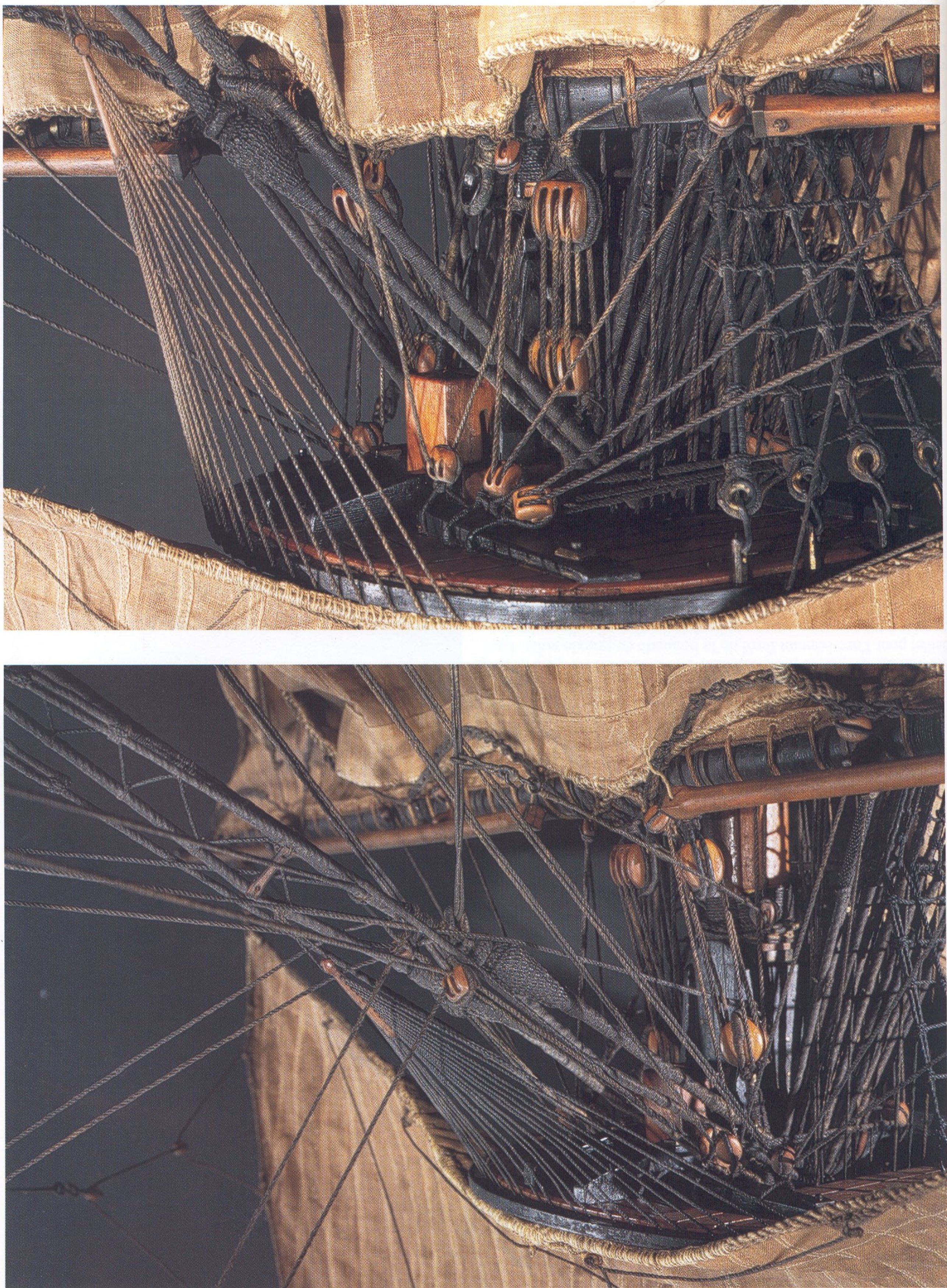


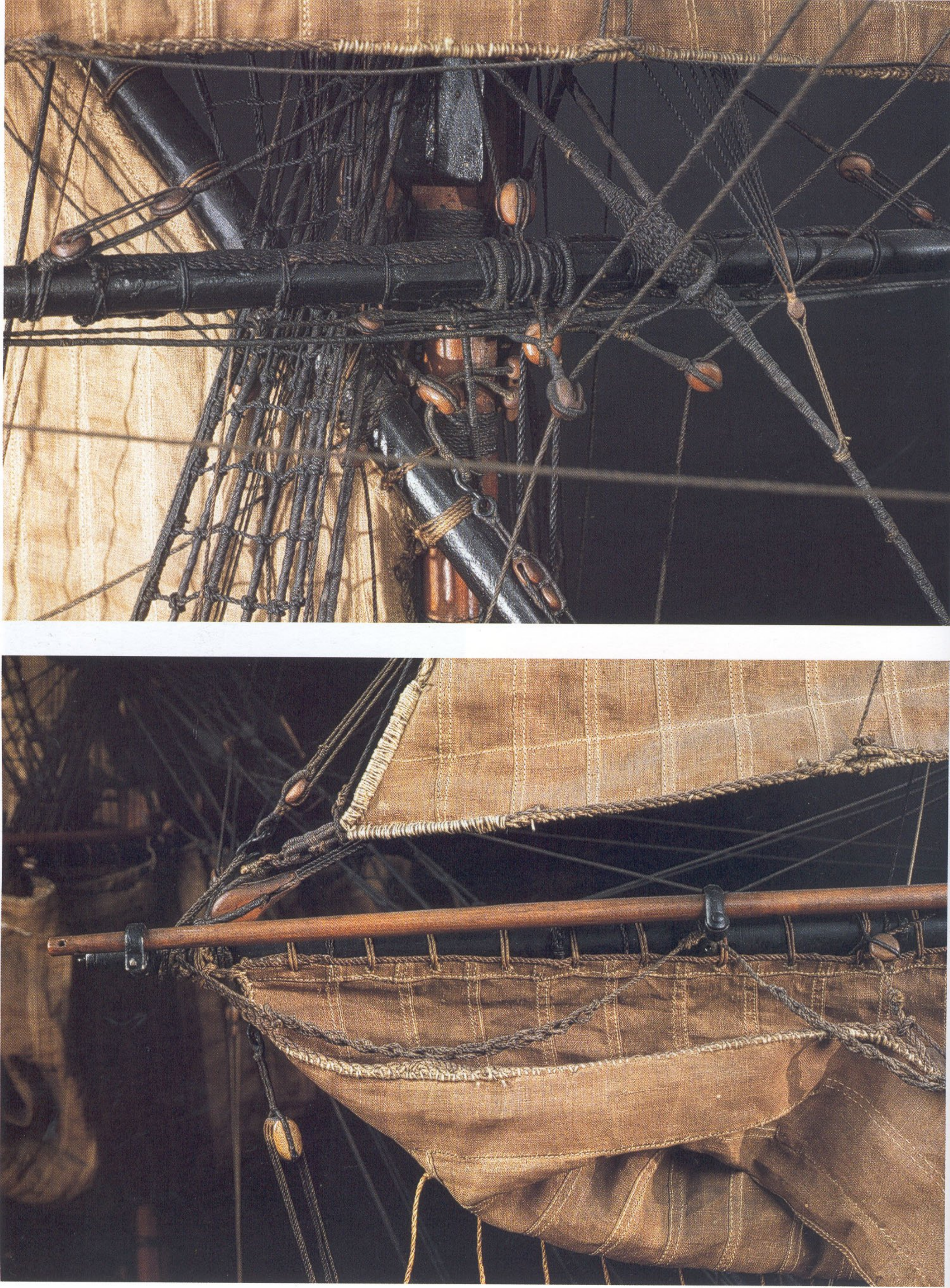
▲

Les éléments de la grande hune ont déjà été cités avec le modèle du *Sans-Pareil*. L'on remarquera la présence d'un chuquet à l'anglaise, novation qui se généralisera dans le cours des années 1760. La voile d'étai de perroquet de fougue figure à gauche.

Bien visible le grand étai avec sa pomme à tribord et au-dessus le faux grand étai, pomme à bâbord. Les deux étais sont solidarisés par un serpenteau destiné à éviter la chute d'un des étais en cas de rupture. Des quenouilletes dites d'étais maintiennent leur écartement. Les poulies doubles frappées sur le grand étai sont destinées aux bras des vergues de misaine et petit hunier. A droite, l'on aperçoit les branches de bouline du grand hunier, voyez également l'araignée avec son bois ou moque.

Cette vue complète la précédente en montrant la caisse du grand mât de hune, la suite de poulies de cargues aiguilletées autour du traversin avant, les poulies de drisse à trois réas et vous remarquerez les gambes de hune ou de revers à crochet engagé dans la queue des estropes en fer des caps de mouton des haubans de hune.





Vergue sèche d'artimon, elle ne comporte pas de drisse, sa suspente consiste en une poulie à double goujure dans laquelle passe un collier entourant le capelage. Des moustaches aident la suspente à soutenir la vergue, un cordage formant une boucle ou oeillet autour du capelage estrope un cap de mouton, à ses extrémités, un autre cap de mouton aiguilleté autour de la vergue et une ride forment les moustaches bien visibles.

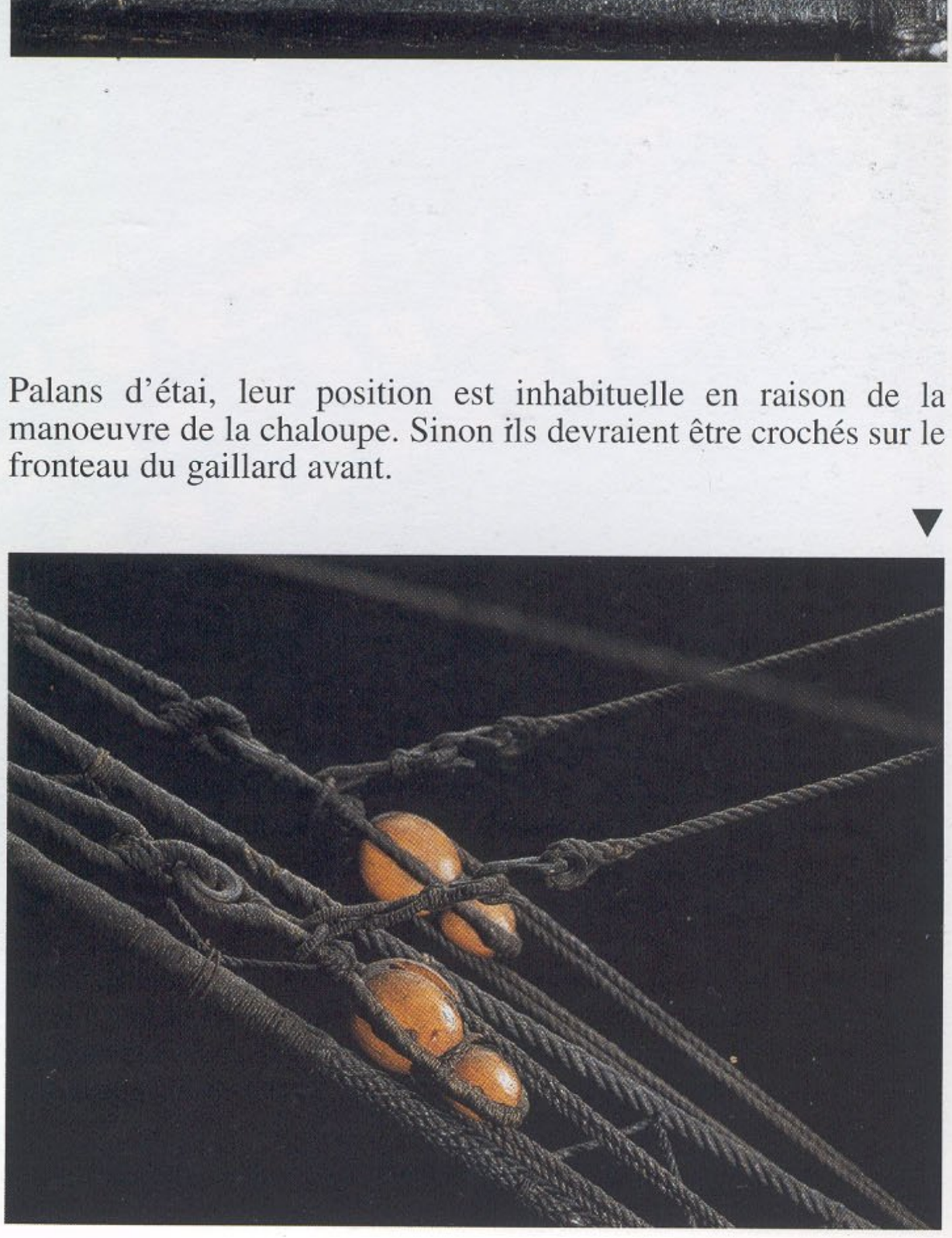
Le mât d'artimon n'a pas de faux étai, la pomme de son étai est à tribord. Sous la poulie de drisse, la poulie double pour écoutes du perroquet de fougue.

L'on aperçoit le jottereau et la jumelle avec ses roustures. L'antenne comporte un racage particulier, le collier est à deux rangs de pommes, les bâtards amarrés ensemble passent sous l'antenne (ce qui n'est pas le cas), remontent sur le dessus de celle-ci et estropent une moque à trous. Les extrémités avant passent dans les deux trous de la moque, s'épissent ensemble et estropent une cosse dans laquelle passe le croc d'un palan permettant le réglage du racage.



Sur l'avant du grand porte-hauban, une bande en fer plat avec oeillet pour l'arc-boutant ferré de la bonnette de grande voile. Le premier hauban estrope une poulie à trois réas afin de raidir ou mollir plus commodément ce hauban pour faciliter le brasseyage de la basse vergue. Entre les haubans le palan de caliorne et à la suite un galhauban à palan.

Palans d'étai, leur position est inhabituelle en raison de la manoeuvre de la chaloupe. Sinon ils devraient être crochés sur le fronteau du gaillard avant.



Les ralingues ont été grossièrement réparées. A l'extrémité de la vergue de misaine la poulie à deux rouets pour l'écoute et la balancine, cela a déjà été examiné. Le palan de bout de vergue est croché sur son pendeur, en attente d'une utilisation expliquée lors de la présentation générale du modèle. Cette manoeuvre, embarquement de la chaloupe, nécessite également l'utilisation d'un autre palan formant fausse balancine visible au-dessus de la poulie de bout de vergue. L'on remarquera les rabans de ferlage, ils ont été raccourcis par des demi-noeuds, leur extrémité inférieure relevée et réunie sur la vergue au raban voisin, d'où cet effet de chaînette et feston.

Les cercles des bouts-dehors sont à rouleau afin de faciliter la sortie ou la rentrée de cet espar.



L'OCÉAN
Vaisseau de 118 canons 1785

A la suite du concours de 1782, pour l'adoption du plan type pour les vaisseaux de 74 canons (voir modèle du *Triomphant*), le chevalier de Borda suit la même démarche pour les plans d'un vaisseau trois-ponts. Inspecteur des constructions navales depuis 1784, le chevalier en a fixé les caractéristiques. Dans le passé et tout récemment lors de la guerre d'Amérique, les trois-ponts sont de médiocres bâtiments, même si la *Ville de Paris* et la *Bretagne* furent moins critiqués. Lancer un concours dans ces conditions était bien risqué ; cependant, l'organisation de la marine royale en neuf escadres imposait, tradition et prestige obligent, qu'à la tête de chacune soit placé un trois-ponts.

Le concours prévoit un armement de 118 canons, la batterie basse étant percée à seize sabords pour des canons de 36 livres, des pièces de 24 doivent armer la deuxième batterie, de 12 à la troisième et de 8 sur les gaillards. La longueur d'étrave à étambot doit être de 196 pieds (63,82 m) dimension nettement supérieure à celles des *Royal Louis* de 1740 et 1759 atteignant déjà 190 pieds (61,75 m), la largeur hors membrure est fixée à 50 pieds (16,25 m), le creux à 25 pieds (8,12 m). La hauteur de batterie ne doit pas être inférieure à 5 pieds (1,62 m) le vaisseau portant 7 mois de vivres, 4 mois d'eau pour un équipage de 1100 hommes.

Dix ingénieurs constructeurs vont concourir et J. N. Sané sera le lauréat. Son plan est inspiré de celui donné en 1782 pour les vaisseaux de 74 canons, le chevalier lui apportera quelques modifications et sans attendre un vaisseau est mis en chantier à Brest. Son financement étant assuré par les *États de Bourgogne*, il en portera le nom. Ce sera le premier 118 canons mis à l'eau. En 1786 et 1790 deux autres seront mis en construction à Toulon. Le *Commerce de Marseille* et le *Dauphin Royal*. Au total entre 1785 et 1813, seize trois-ponts type Sané-Borda seront mis en chantier, la construction de l'un d'eux, le *Roi de Rome* à Brest, sera abandonnée. Quatre seront transformés mixtes, ceci prouvant leur longévité dans notre marine.

Les *Etats de Bourgogne* premier 118 sera lancé en mars 1790. Sous la Révolution, il portera successivement les noms de *Côte d'Or*, *Montagne*, *Peuple*, pour finalement recevoir celui apolitique d'*Océan*, qu'il conservera jusqu'à sa radiation en 1855. A cette date, il ne devait plus comporter d'éléments de charpente d'origine, ayant subi deux forts radoubs en 1797 et 1802, une refonte en 1806.09 au 16/24e, une deuxième en 1818 au 18/24e et une troisième au 13/24e en 1836.

Au cours d'une si longue carrière, son artillerie subira des modifications. En 1795, la dunette est armée de 6 obusiers de 36 et en 1812 les canons de 12 de la troisième batterie sont remplacés par du 18. En 1806, l'artillerie des gaillards est modifiée, elle comporte 12 canons de 8 et 18 caronades en fer de 36. Au total 130 bouches à feu et même 136 avant que l'on abandonne les obusiers dits également caronades en bronze. Sous la Restauration, l'on en reviendra à un armement de 120 bouches à feu en limitant l'artillerie des gaillards à 16 caronades de 36 et 4 canons de 18. Sous la monarchie de Juillet, l'adoption du calibre de 30 remplace ceux de 36 et 24, et à la deuxième batterie aux 30 canons de 30 s'ajoutent 4 canons-obusiers de 80, nouveau type de bouche à feu. La troisième batterie est armée de 34 canons-obusiers de 30, enfin les gaillards portent 16 caronades de 30 et 4 canons obusiers de 30, au total 116 pièces. En 1848 et 1849 autre modification, avec l'augmentation du nombre de canons-obusiers de 80 (au total 16).

Un devis retour de campagne daté de 1795 nous renseigne sur le comportement à la mer de l'*Océan*. "Le vaisseau gouverne avec facilité, même avec très peu de marche. Il porte bien la voile, incline très peu d'un gros frais au plus près du vent. Ses mouvements de tangage ne sont pas considérables, assez doux. Ses mouvements de roulis sont doux et de peu de durée, le vaisseau se rappelant avec facilité sur chaque bord, sans prendre beaucoup d'inclinaison. Sa marche au plus près est bonne et s'élève bien au vent. D'un grand frais sa marche largue est supérieure, il n'a pas autant d'avantages d'un petit frais. Vent arrière sa marche est ordinaire, d'un petit temps et belle mer il marche très bien. A la cape à la misaine le vaisseau fait de grandes arrivées ; il fatigue de l'avant et accule beaucoup. La cape la plus avantageuse est celle du petit foc, la grande voile d'étai et le foc de derrière, le vaisseau se trouve bien appuyé et dérive peu. Il n'est pas ardent et a toujours obéi à son gouvernail même dans des temps forcés. Il est lâche d'un petit frais au plus près et il faut donner plus d'activité au gouvernail.

Le vaisseau vire de bord vent devant supérieurement et vent arrière avec célérité.

Il peut se comparer avec les bons marcheurs surtout lorsque le vent est frais".

L'ingénieur Tupinier écrivait en 1822 "Je ne proposerai certainement jamais de toucher au vaisseau de 118 canons de M. le baron Sané, de l'aveu de tous les marins c'est le chef-d'oeuvre de l'architecture navale".

Réussir un vaisseau trois-ponts était une véritable gageure. Il faut reconnaître la valeur du programme du chevalier de Borda, et son heureuse application par J. N. Sané.

Principales caractéristiques de l'Océan

Longueur d'étrave à étambot	63,82 m
Largeur hors membrure au maître couple	16,25 m
Creux du dessus de la quille à la ligne droite du maître-bau	8,12 m
Déplacement armé pour une campagne de sept mois	5.098 tx
Hauteur de batterie	1,62 m
Tirant d'eau avant	7,60 m
Tirant d'eau arrière	8,14 m
Équipage (État major compris)	1100 hommes
Artillerie*	
Première batterie	32 canons de 36 £
Deuxième batterie	34 canons de 24 £
Troisième batterie	34 canons de 12 £
Gaillards	18 canons de 8 £
Total	118 canons.

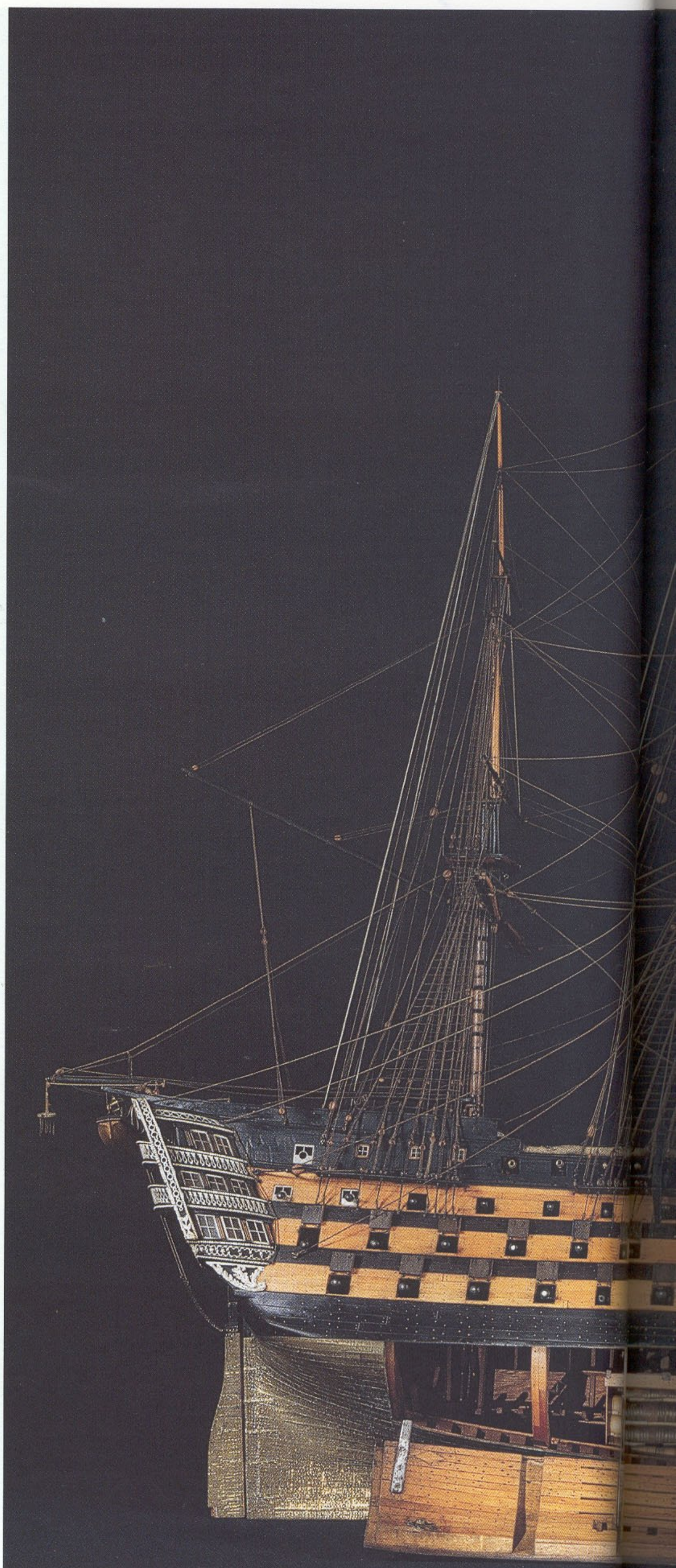
*Artillerie d'origine

L'Océan

Le modèle de l'*Océan* est à l'échelle de 3 lignes par pied (1/48e), il a été réalisé dans les dernières années de la Monarchie, l'on ignore en quel lieu et par qui. Il a été présenté à la Convention nationale en 1795, faisant partie des collections de la salle de marine (dont les scellé mis en 1793 sont levés en 1795) et du Musée naval du ministère de la Marine. En 1810, l'Empereur ordonne l'installation dans le palais de Trianon "des modèles de tous les vaisseaux et bâtiments de guerre de tous calibres...". L'*Océan* va faire partie de la collection Trianon.

L'inspecteur général du génie maritime J. N. Sané est chargé de la constitution et de l'entretien de la collection. Dans son rapport de août 1810, il indique "On s'occupe en ce moment des fortes réparations du modèle de l'*Océan* de 118 canons... ". à ces réparations devait s'ajouter "l'actualisation" du modèle afin de le mettre en conformité avec le règlement de mars 1807, c'est ce que nous constaterons en examinant diverses vues.

Le style d'exécution est très différent des pratiques antérieures, avec l'utilisation de l'ébène et surtout de l'ivoire abusivement prodiguée, ce n'est pas mon goût. Je précise s'il est besoin que mon goût n'est pas la définition du goût. Je referme cette parenthèse, indiquant qu'une des premières attestations de l'emploi de l'ivoire sur les modèles d'arsenaux est fournie par la coque gréée du vaisseau dit de Choiseul, conservé dans les réserves du Musée de la marine. Ce style d'exécution sera suivi pour tous les modèles réalisés pour la collection Trianon, ceci dans un évident souci d'unité, à partir de l'exemple donné avec l'*Océan*.



Le modèle exécuté vers 1787-90 a été modifié en 1810-11. Les transformations ont portées sur l'artillerie haute. A l'origine le gaillard d'avant était armé de chaque bord de trois canons de 8 livres, à l'un d'eux sera substituée une caronade de 36. Le gaillard arrière portait six canons de 8, il sera supprimé deux canons de 8 et ajouté quatre caronades dont une dans la chambre de conseil. L'emplacement des caronades a été conditionné par l'encombrement des haubans. A noter l'absence de sabord de chasse.

Autres modifications, remplacement de l'artimon par une brigantine, installation d'une yole à la poupe.

Le modèle à l'échelle du 1/48e se présente avec son doublage cuivre à tribord, avec panneaux ouvrants et bordé sans être doublé à bâbord.



L'Océan



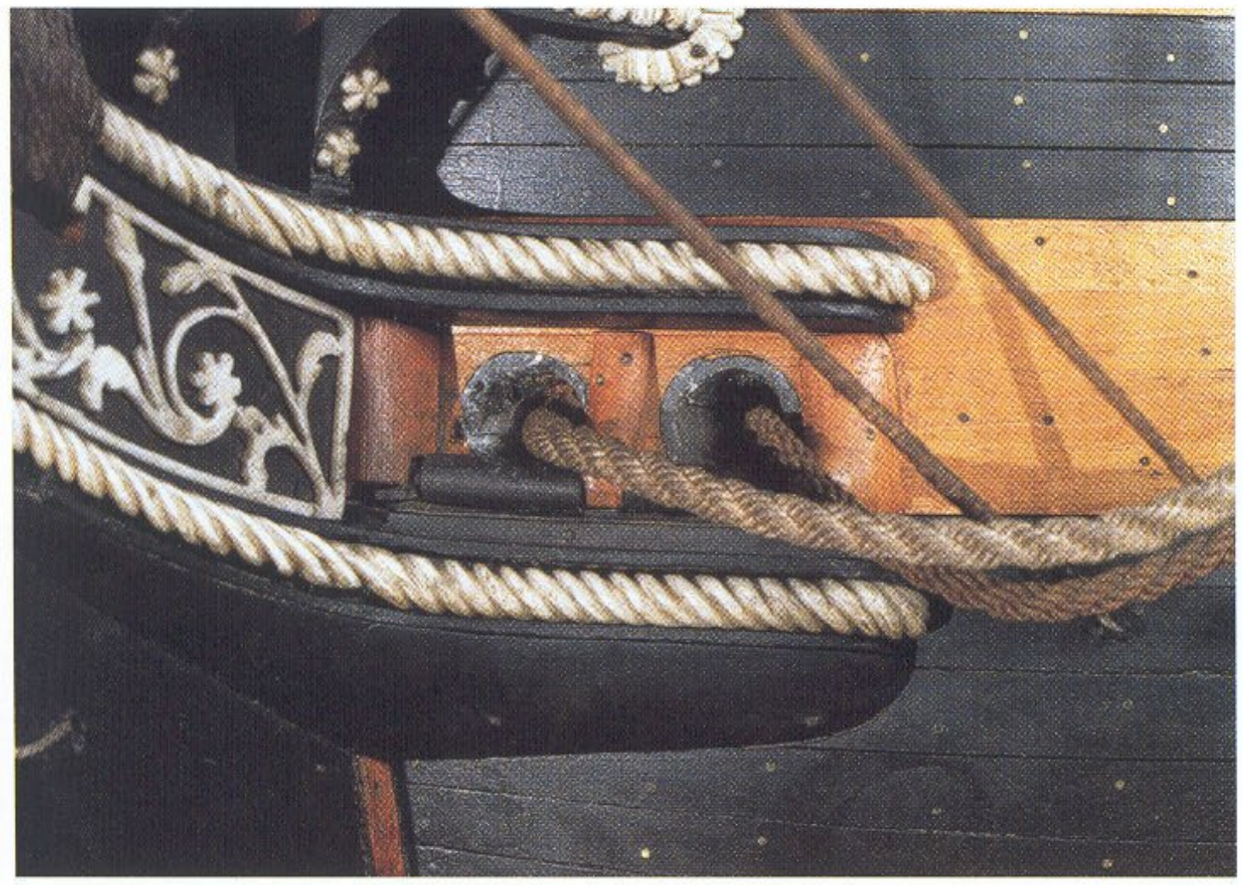
Les armes de France, conformément à la décision de 1786 devaient terminer l'éperon. Sous la Révolution, le bonnet phrygien remplace sur l'écusson les trois fleurs de lys. Enfin, une figure de proue personnifiant l'*Océan* est placée sur le modèle. Très médiocre motif que ce personnage hydrocéphale à la limite du ridicule.

Le beaupré comporte deux sous-barbes gréés avec moques et un hauban de chaque bord.

Le porte lof est gréé comme à l'habitude (voir modèle de l'*Artésien*). Le filet de protection de la plate-forme des poulaines est remplacé par un panneau aveugle. Des garnitures en ivoire décorent les jottereaux, leur frise et les jambettes. A remarquer la garniture en plomb du can du taille-mer et l'échelle de tirant d'eau à bâbord.



Sous un autre angle, l'on retrouve les mêmes éléments. A l'arrière plan, le mât de misaine dont la jumelle se détache en noir.

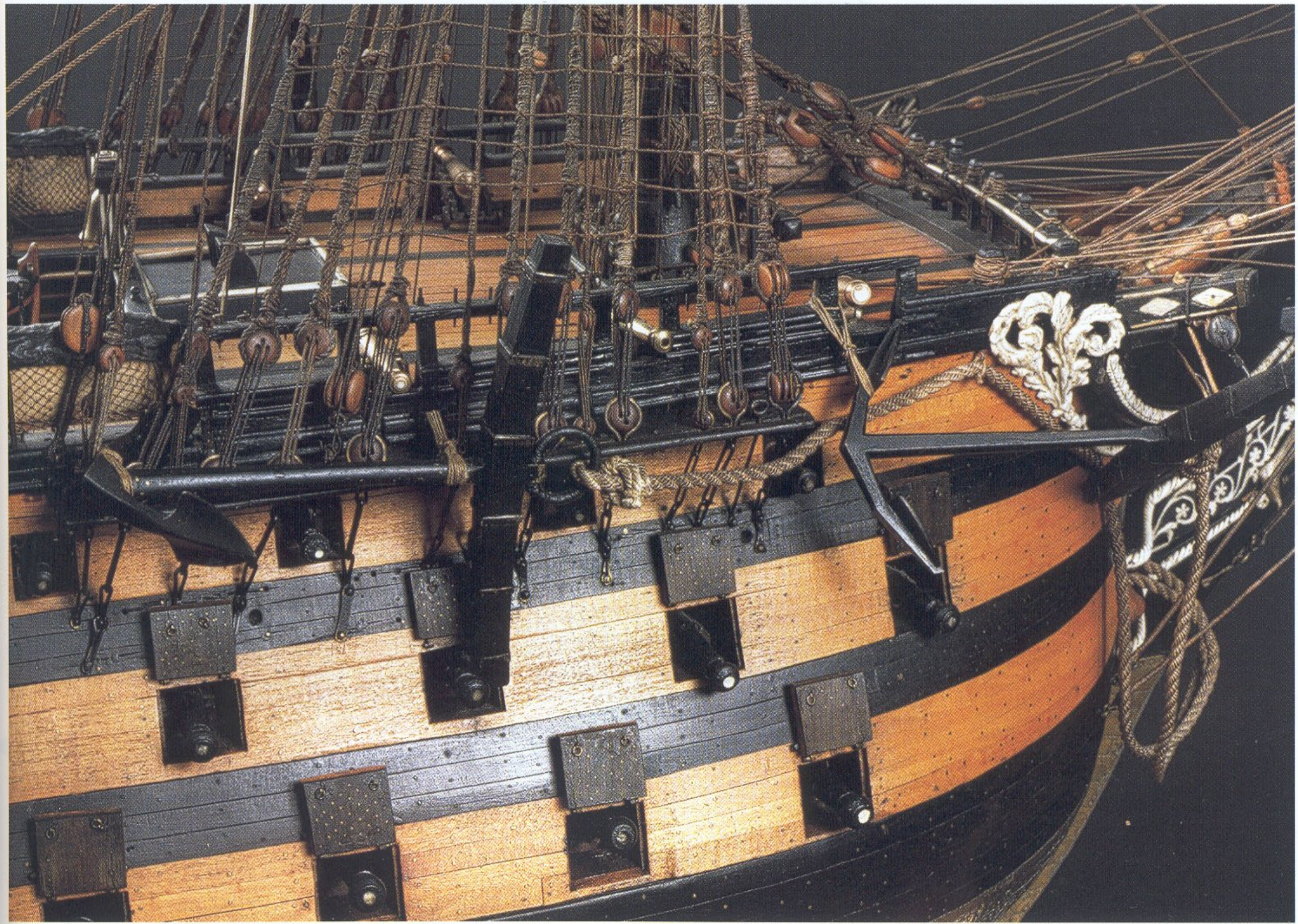


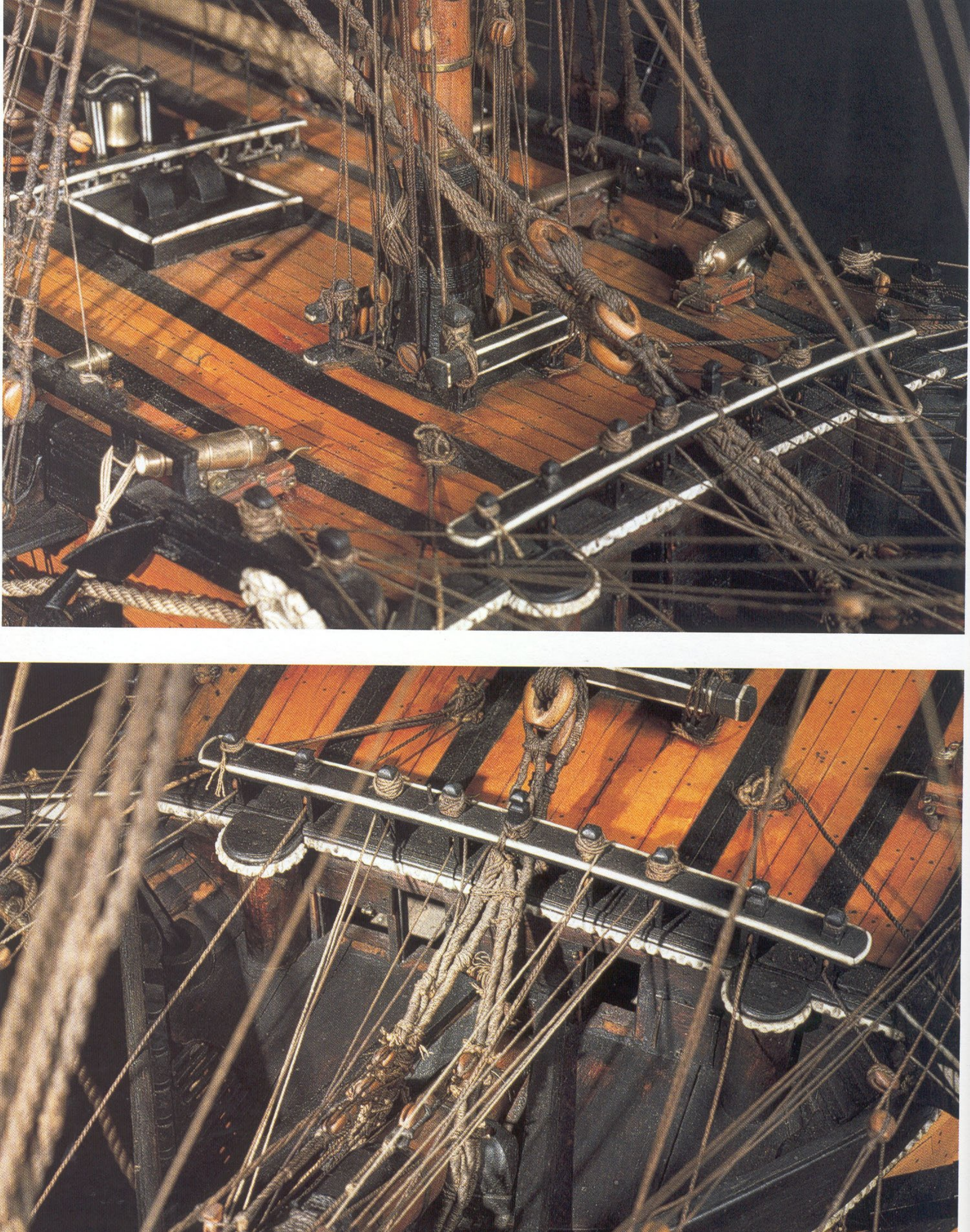
◀ Détail particulier des écubiers à rouleaux, remplaçant l'habituel coussin. Sortent des écubiers deux câbles, avec un peu d'attention l'on constate que le plus foncé de moindre section est commis en aussière, ce qui n'est jamais le cas pour un câble d'ancre ; l'autre câble est commis en grelin.

L'on se rend bien compte du volume de la garniture placée sous le jottereau. A retenir le percement des écubiers entre les jottereaux, ceci à l'époque ne se rencontre que sur les trois-ponts.

Disposition propre aux trois-ponts, les sabords de leur deuxième batterie sont munis de mantelets. La muraille n'est pas protégée par un doublage en sapin rapporté sur le franc-bord, suivant le déplacement des ancres. Sur le porte-hauban de misaine: l'ancre de veille, elle n'est pas à sa place (voir plus loin), l'ancre de bossoir ou grande ancre est traversée. Les câbles sont sur ce bord correctement commis en grelin.

L'armement du gaillard avant consiste en quatre canons de 8 livres et deux caronades de 36.





Vue d'ensemble du gaillard avant. Le fronteau de poulaines ou coltis se termine par de petits montants avec réa dont la tête est façonnée en "tête de maure" comme celle des patins, montants de bittons, etc. Ces montants sont croisés par une large tablette destinée en général à recevoir des cabillots. Les étais du grand mât portent à tribord sur une garniture clouée sur le mât de misaine, ils estropent une moque à laquelle correspond la moque du collier, ceci est bien visible. L'on comprend qu'au prix d'une asymétrie l'on limite considérablement l'importance des colliers (voir modèle de l'*Artésien*) c'est une disposition empruntée à la marine anglaise.

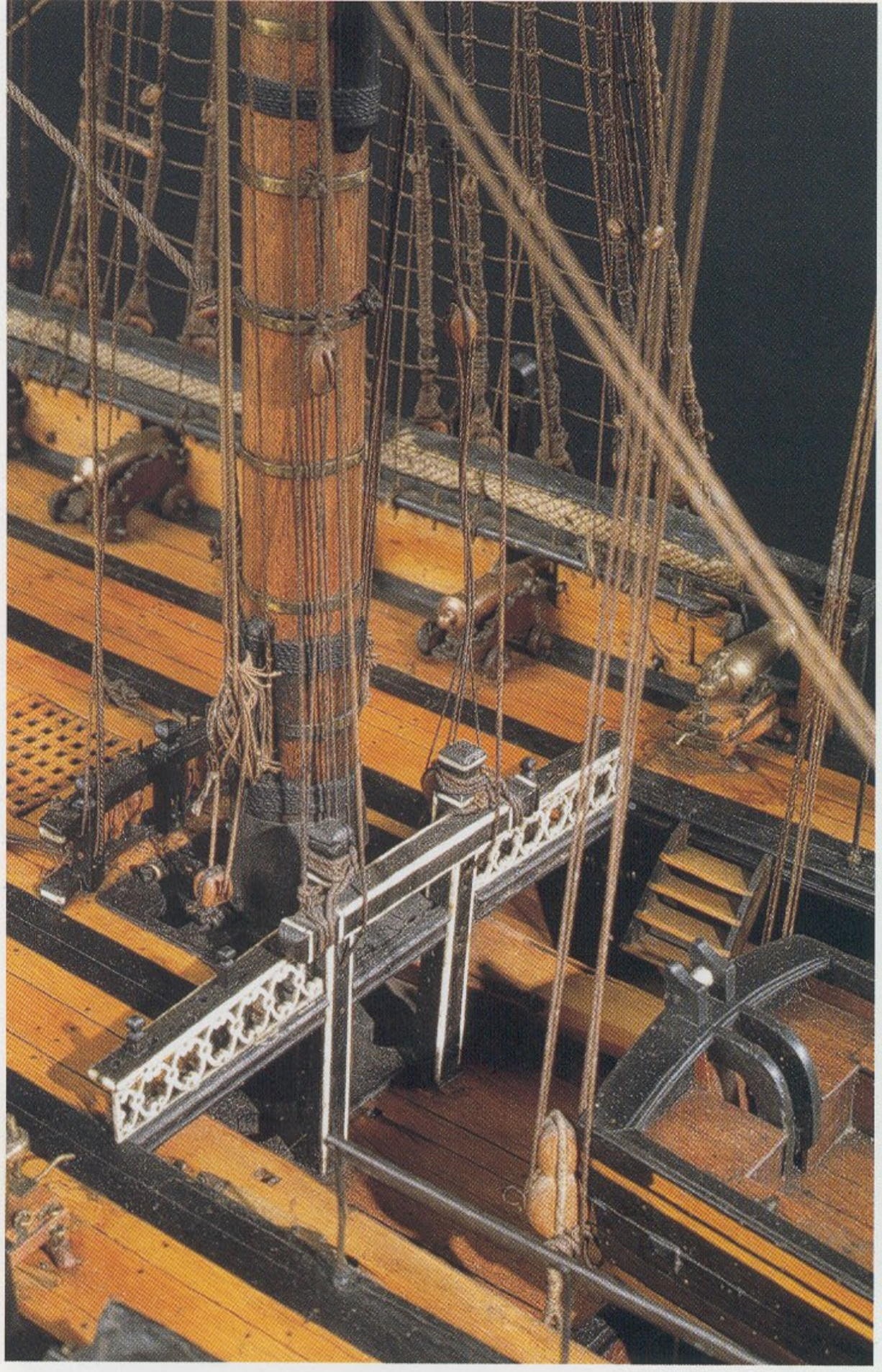
En avant du mât, le bitton de petit hunier, en arrière un autre bitton muni de poulies tournantes dites marionnettes. Le petit cabestan a disparu, l'on aperçoit le passage de sa mèche. A la suite le panneau des cuisines avec deux cheminées, le fronteau et la grosse cloche. Les deux caronades sont bien visibles, elles sont montées sur un affût à semelle et brague fixe, adopté en janvier 1811 (ceci est un indice pour connaître la date des travaux de modification du modèle).

◀ Cette vue plongeante montre bien les colliers des grands étais et l'ensemble du fronteau de coltis, les portes d'accès ont disparues, un des sabord de chasse a son mantelet abaissé, l'autre relevé. Une couche noirâtre recouvre la plate-forme, dans les angles l'on distingue les taquets d'accès ou à tribord leur emplacement. Installation peu courante dans notre marine de l'époque, deux latrines fermées accessibles de l'intérieur, elles sont réservées à la maistrance.

▲ Cette vue montre le bitton avec poulies tournantes pour le retour au pied du mât de misaine de manoeuvres qui se tournent sur les cabillots placés entre les poulies passant dans la traverse haute, chaque montant comporte deux réas, au total douze manoeuvres aboutissent à ce bitton. Le fronteau est mis en évidence avec sa frise ajourée. L'on constate que la mâture de rechange reposait sur le troisième pont, l'on aperçoit la caisse d'un mât de hune en avant du coffre des cuisines.

Remarquez les grands bastingages correspondant aux passavants. Des chandeliers à deux branches reçoivent une lisse en bois soutenant un filet, au fond de cet encaissement un bordage, une toile double le filet. Les hamacs convenablement pliés sont rangés dans cette enveloppe et protégés à la partie supérieure par une toile peinte en noir.

A retenir la disposition de l'amure de grande voile, le dogue est remplacé par une poulie fixée sur la serre-bauquière du passavant (le courant de l'amure est incorrect).



▲

Le fronteau du gaillard arrière ne comporte plus de cloche pour la timonerie. Les montants de bitton de grand hunier font partie du fronteau, le traversin est placé sur l'avant. Une chaloupe repose sur le troisième pont, je ne suis pas assuré qu'elle soit celle du modèle, normalement elle devrait être débanquée afin de recevoir le grand canot, dans lequel est placé le petit canot, ces embarcations sont absentes. Les palans d'étais ont leur poulie violon crochée semble-t-il sur le troisième pont ! L'on distingue les caisses des mâts de hune de rechange.

Le vibord est surmonté par de petits bastingages analogues aux grands et pour le même utilisation. Une tablette avec cabillots s'étend sur toute la longueur occupée par les haubans. A remarquer la caronade installée sur le passavant. A la partie supérieure du cliché, l'extrémité de la jumelle peinte en noir, en dessous une estrope entoure le grand mât, elle porte une moque à laquelle devrait correspondre une autre moque estropée par l'étai d'artimon, la ride faisant dormant sur la moque de l'étai. Ceci n'est pas respecté sur le modèle, l'étai passant au travers de la moque !

Ensemble de la muraille au droit du grand porte-hauban. Il n'y a pas trace des taquets de l'échelle hors le bord ? mais les tire-veilles sont en place ! Une grande ancre est placée sur le porte-hauban, il devrait s'agir de l'ancre de veille, réglementaire placée sur le grand porte hauban afin de soulager l'avant du vaisseau. Le premier hauban est disposé en palan permettant de le raidir ou mollir plus commodément afin de mieux brasser la basse vergue. Un bloc à quatre réas est placé au-dessus du sabord de la première caronade armant le gaillard avant. Les réas sont destinés à l'amure de bonnette de grand hunier, la patte d'oie de bonnette de misaine, au faux bras de misaine, un réa reste disponible.

Le palan de caliorne est croché entre les deux premiers haubans et celui de candelette sur le vibord à la suite du porte-hauban. L'on compte dix haubans et six galhaubans, une petite traverse guidant de menues manoeuvres est placée entre les deux derniers haubans.

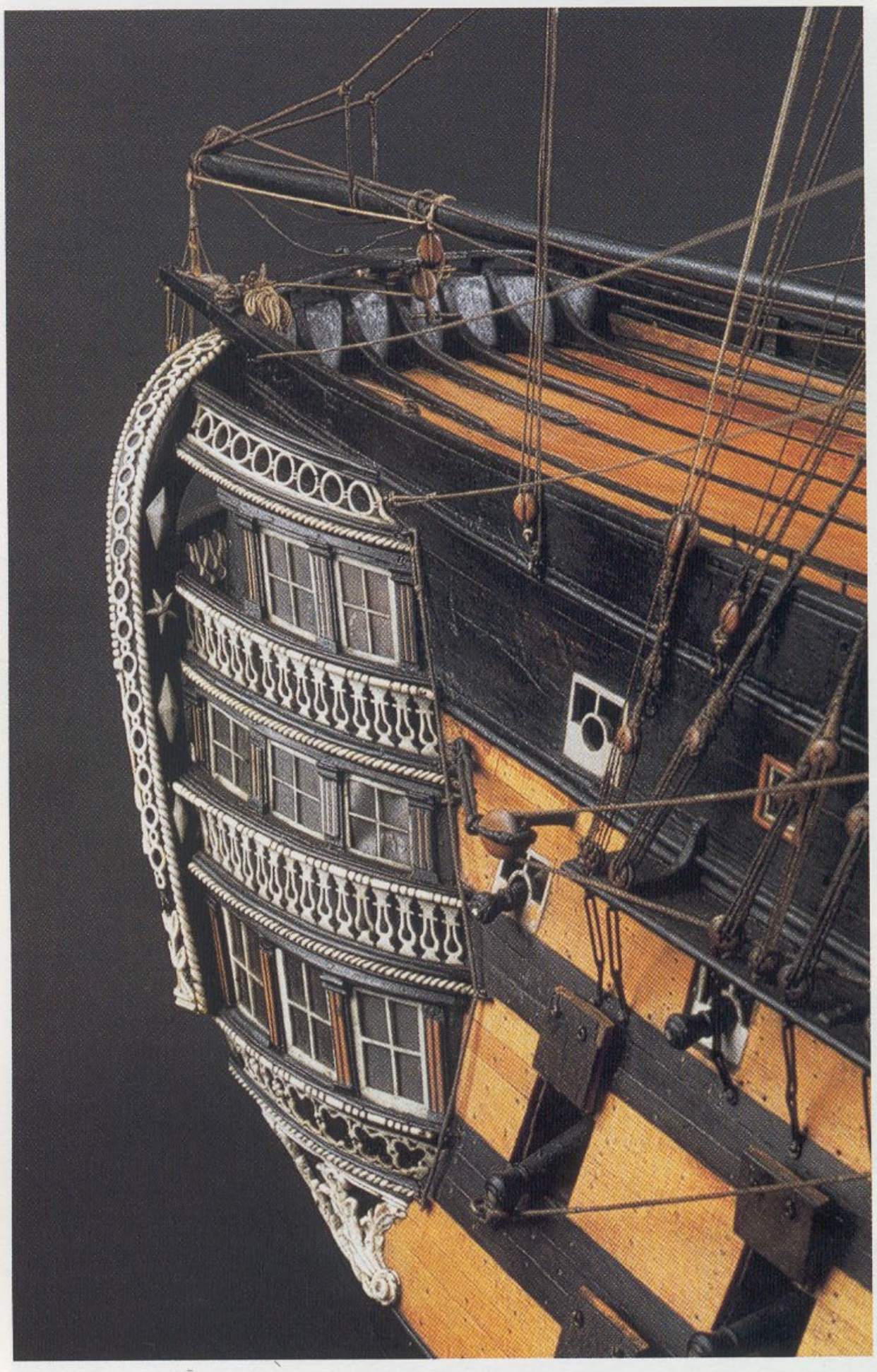
L'armement du gaillard arrière comporte trois caronades de 36, quatre canons de 8. Le doublage en cuivre, ici en laiton, n'est pas finement réalisé et par convention le nombre de clous a été réduit. L'on distingue un des carrés pour la clef permettant l'ouverture des panneaux tribord.

Dôme de l'escalier de l'état-major, combiné avec l'accès au-dessus de la dunette. Contre le dôme le banc de quart. Avec de l'attention il est possible de distinguer à l'aplomb du fronteau de dunette, le support de l'essieu du tambour de la roue du gouvernail.

Seul subsiste ce support, peut-on en déduire que la roue était placée en avant du mât d'artimon ? (si la position de ce support est fiable, car l'on n'aperçoit pas le passage de la drosse au travers du bordage).

Les deux caronades à l'arrière plan n'ont pas été grées, leur brague est absente et il n'existe pas de parc à boulets.





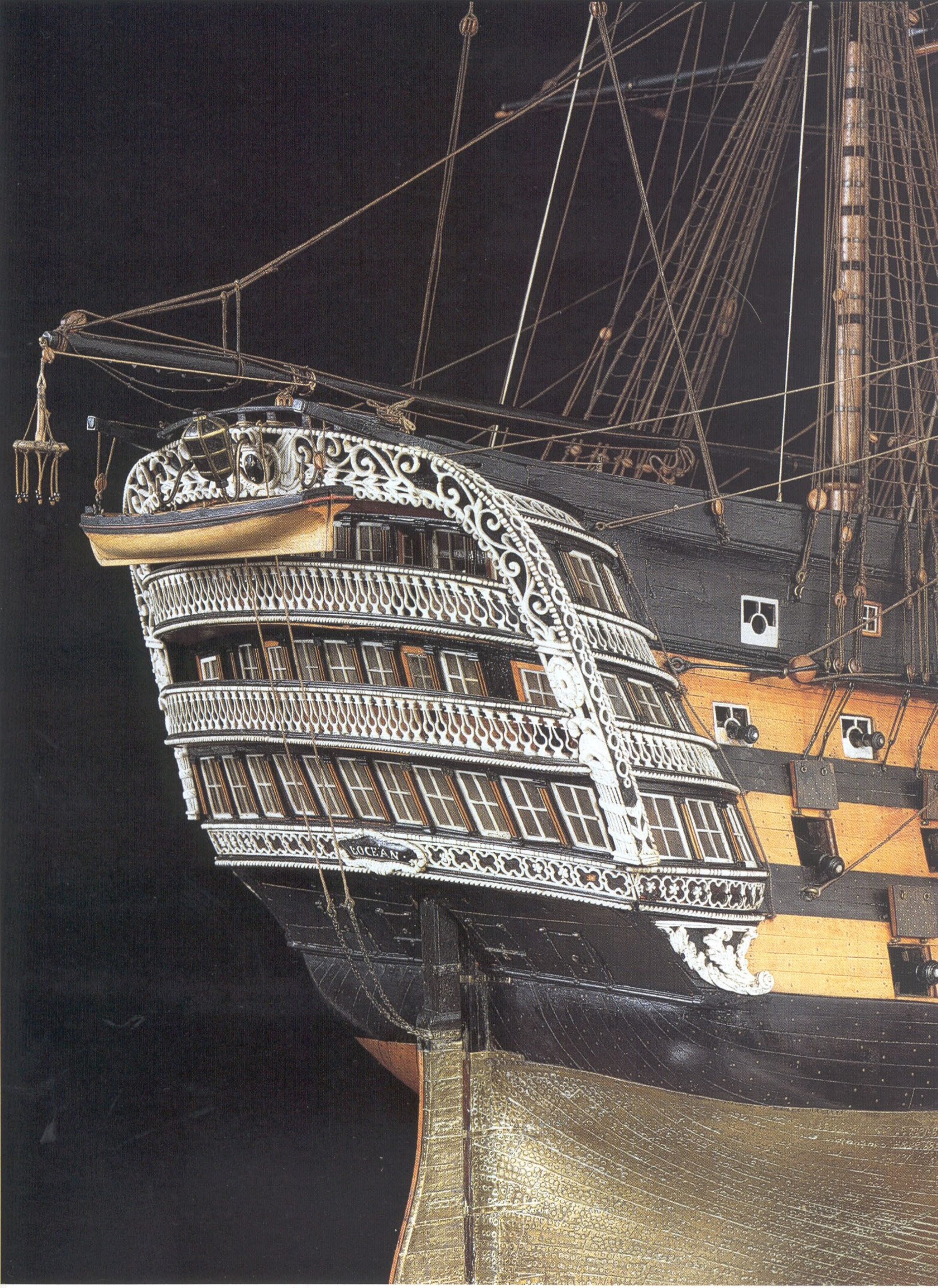
Le cintre ou fer à cheval inspiré de la marine anglaise permet de créer un angle rentrant, où se place le corps de la bouteille, c'est la solution a un problème mal résolu comme il a été constaté avec le modèle de l'*Artésien*. Au niveau de la grande chambre supérieure, deux faux mantelets vitrés permettent de concilier l'éclairage et la présence des canons, de même pour la caronade disparue de la salle de conseil. Au niveau de celle-ci, un châssis mobile à l'extrémité de la galerie permettait au commandant d'apprécier l'établissement de la voilure sans avoir à se montrer. La plupart des châssis sont factices. Sur la dunette, des pistolets, dont la grande branche est chevillée sur les baux de la dunette, servent d'ossature au plafond de la galerie, la petite branche reçoit le bordage du tableau et son couronnement.

En comparant cette vue trois-quarts arrière avec celle prise sous un angle analogue pour le modèle du *Sans Pareil*, l'on se rend compte de l'évolution des volumes et du décor en une trentaine d'année. Simplification des volumes avec l'adoption d'un cintre "enfermant" les différents niveaux et limitant l'effet de saillie des galeries, disparition des consoles, du tendelet et si le tableau subsiste il est réduit à bien peu. Conséquence de ceci, le décor faute de support, se limite à quelques ornements et une austérité se voulant antique s'impose.

Le gouvernail a un safran dont la forme est empruntée à la marine anglaise. La voûte d'arcasse est percée de quatre sabords de retraite, caractéristique propre aux vaisseaux trois-ponts ; ces sabords sont armés en cas de besoin par les dernières pièces de la batterie basse. Au centre du décor de l'allège des châssis de la première grande chambre, le cartouche portant le nom du vaisseau.

Autre caractéristique, à l'époque, des trois-ponts la présence de deux galeries, la galerie haute étant celle de la salle de conseil. Les garde-corps sont traité en balustres ; des faisceaux de licteurs figurent en partie basse du cintre, une rosace, de maigres rinceaux poursuivent ce décor et au centre sur un discret fond de trophées existaient les armes de France, la couronne subsiste, les fleurs de lys ont été grattées. Suivant le règlement de 1807, une yole sur potence est établie à la poupe, le modèle a donc été modifié et l'embarcation masque fâcheusement la galerie supérieure. Autre transformation apportée au modèle, le remplacement de l'artimon par une brigantine. La baume supprime le bâton de pavillon, dorénavant porté à la corne ou pic, et le fanal de poupe a été abaissé et sera ultérieurement abandonné, il a été déplacé légèrement sur tribord afin de ne pas masquer l'écusson. Les fanaux latéraux ont disparus de même le fanal de grande hune, distinctions propres aux vaisseaux ayant à bord un chef d'escadre ou officier général.

A l'extrémité de la baume, une bouée de sauvetage d'un nouveau modèle. Le règlement de 1807 prévoyait au droit des haubans d'artimon et de chaque bord la mise en place d'un canot sur portemanteau, ceci n'a pas été réalisé sur le modèle. Je ne reviens pas sur certains détails déjà examinés sur le modèle de l'*Artésien*. Cependant voyez les bras ou gardes de corne d'artimon, les balancines de gui ou baume, la drisse de la bouée de sauvetage, le marchepied de la baume.


LOCEAN

LE TRIOMPHANT
Vaisseau de 74 canons 1804

Les premiers bâtiments de ce rang apparaissent dans le cours de la dernière décennie du 17e siècle, l'on en compte huit. Au 18e siècle, ce type de vaisseau s'affirme, jusqu'en 1735, l'on en recense dix-neuf. A partir de cette date, le percement de la batterie basse, jusqu'alors "percée à treize" passe à quatorze sabords toujours armés de canons de 36 livres. Ceci permet d'abandonner les quatre canons de petit calibre placés sur la dunette. Sur cette nouvelle disposition soixante-six vaisseaux sont construits entre 1735 et 1782.

A cette dernière date se produit un très important événement dans l'histoire de notre architecture navale : l'adoption d'un plan type pour cette classe de vaisseau. Projet remontant au 17e siècle, Colbert puis son fils Seignelay au cours des décennies 1670-1680, s'étaient appliqués à vouloir "rationaliser" la construction navale, désirant obtenir l'uniformisation pour chacun des cinq rangs de vaisseaux de la marine royale.

L'ambition au-delà de l'adoption des mêmes caractéristiques allait jusqu'à pouvoir imposer une carène identique aux vaisseaux d'un même rang. Grand projet voué à l'échec car irréaliste compte tenu des connaissances de l'époque.

Un siècle plus tard, les progrès accomplis en architecture navale rendent possible le projet colbertien. Un scientifique éminent, le chevalier de Borda, capitaine de vaisseau et le chevalier de Fleurieu, Directeur Général des Ports et Arsenaux, seront chargés par le ministre de la marine de Castries en 1781, d'établir les caractéristiques d'un vaisseau de 74 canons dont le plan serait demandé à divers ingénieurs constructeurs. Le plan retenu serait ensuite le seul suivi dans nos arsenaux pour la construction de tous les vaisseaux de 74 canons. Les trois grandes dimensions étaient fixées, la hauteur de batterie, l'armement et il devait être prévu sept mois de vivres, quatre mois d'eau pour un équipage d'environ 700 hommes. Le concours a-t-il vraiment eu lieu ? (voir "Historique des Vaisseaux de 74 à 120 canons" dans la même collection). L'on peut en douter. Toujours est-il que sur les données du chevalier de Borda, le plan de l'ingénieur Jacques-Noël Sané sera choisi. Il avait adapté aux caractéristiques imposées les plans de l'*Annibal* et du *Northumberland* dont les excellentes qualités avaient été reconnues lors du conflit en cours.

A partir de 1782 et jusqu'en 1814, le plan de J. N. Sané sera suivi pour la réalisation des vaisseaux de 74 canons, je ne dis pas le seul car J. N. Sané fournira une variante en 1803 (voir modèle du *Rivoli*). Sur le plan général adopté en 1782 seront construits 88 vaisseaux auxquels peuvent s'en ajouter huit inachevés en raison de la chute de l'Empire.

Le modèle du *Triomphant* mis en chantier à Rochefort en 1804 est représentatif de cette impressionnante série de vaisseaux de 74 canons. J'ajoute que l'on va cesser de construire des vaisseaux de 64 canons à partir de 1780. Dorénavant trois classes de vaisseaux doivent constituer la ligne de bataille, ils seront armés respectivement de 74, 80 et 118 canons, nous avons déjà étudié cette dernière catégorie avec le modèle de l'*Océan*.

Le *Triomphant*, mis en chantier en 1804, ne sera achevé qu'en 1809 et sera radié en 1821. A défaut de disposer d'un devis de retour de campagne le concernant, l'on possède de nombreux devis de 74 type Sané-Borda, vaisseaux qui furent considérés comme possédant les meilleures qualités. Certes, l'on constate des appréciations différentes, alors qu'il s'agit de vaisseaux absolument identiques. Différences pouvant être dues à l'arrimage, à l'assiette, à la coupe ou l'établissement de la voilure, à l'état du doublage en cuivre, à l'âge du bâtiment.

Voir à titre d'exemple le devis du *Magnanime* construit à Rochefort en 1802-1803.

"Il gouverne parfaitement bien quand il n'est pas en dessous de 22 pouces (0,594 m) de différence (de tirant d'eau). Port de la voile, s'incline facilement de deux virures (largeur de bordage) et est ensuite fort stable.

Les mouvements de tangage sont très doux, ceux de roulis également très doux et sans secousses.

La marche au plus près est bien (6 à 7 noeuds).

Marche largue supérieurement (8 à 9 noeuds). Vent arrière très bien (7 à 8 noeuds).

Il fatigue un peu à la cape sous le grand hunier et se comporte bien sous toutes les autres.

Il est un peu ardent quand il est au-dessus de 28 pouces de différence et lâche au-dessous de 28 pouces.

Il vire de bord parfaitement bien des deux manières. Sur le largue il a l'avantage sur toute l'escadre, au plus près l'avantage sur le *Suffren*, le *Jemappes* (autres 74 Sané-Borda).

Principales caractéristiques des vaisseaux de 74 canons type Borda Sané 1782.

Longueur de l'extérieur de l'étrave à l'extérieur de l'étambot	55,90 m
Plus grande largeur hors membrure	14,46 m
Creux du dessus de la quille à la ligne droite du maître-bau	7,15 m
Hauteur de batterie	1,73 m
Déplacement	3,069 tx**
Tirant d'eau avant	6,44 m
Tirant d'eau arrière	7,15 m
Équipage (État major compris)	750 hommes
Artillerie***	
1ère batterie	28 canons de 36 £
2ème batterie	30 canons de 18 £
gaillards	16 canons de 8 £

* tonneaux de 2000 livres = 978 kg.

** Caractéristiques conformes au programme du chevalier de Borda qui n'avait cependant pas fixé le déplacement mais l'importance des approvisionnements.

*** Le règlement de 1806 va modifier l'armement avec l'introduction de caronades en fer, portant à 82 le nombre de bouches à feu.



▲

La carrière des 74 construits sur les plans généraux de 1782 se poursuivra jusqu'à la fin des années 1840 et cinq ne seront radiés qu'en 1858.

Le modèle du *Triomphant* a été réalisé à Rochefort où fut construit ce vaisseau. En août 1810, d'après le rapport de J.N. Sané, seulement quatre modèles peuvent être placés dans la galerie de Trianon, le modèle de l'*Océan* en fait partie, mais pas celui du *Triomphant*. Dans son rapport de janvier 1818, le nouvel Inspecteur général du Génie Maritime Rolland, cite un vaisseau de 74 parmi les douze modèles de Trianon, il doit s'agir du *Triomphant*. Cependant, le rapport précise que cinq modèles dont le 74 canons ont été construits et gréés à l'atelier de Paris créé en 1811. Ceci en contradiction avec le rapport de Sané de 1810 "On fera faire des modèles dans les ports de Rochefort et Anvers. J'ai indiqué l'espèce de modèle dont chaque port devra s'occuper". Soucieux d'avoir une représentation des vaisseaux conçus par lui, Sané disposait déjà du 118 canons avec l'*Océan*, Rochefort exécutera le 74 canons avec le *Triomphant* et Anvers le 80 canons avec le *Friedland*.

Le modèle a été réalisé dans le style innové avec l'*Océan* caractérisé, je le rappelle, par l'emploi de l'ébène et surtout de l'ivoire pour tout le décor, formule de convention qui sera suivie par souci d'uniformité pour tous les modèles destinés à la galerie de Trianon. La plupart des modèles sont réalisés sans leur voilure mais avec le gréement de celle-ci (à l'exception des boulines). L'échelle commune est celle de 3 lignes par pied soit 1/48 conforme à celle adoptée pour l'*Océan*. Je suppose que J. N. Sané avait suivi la réalisation de ce modèle dont le style l'avait satisfait puisqu'il l'imposera aux autres modèles exécutés à Rochefort, Anvers et Paris.

Sur cette vue générale, je n'attire votre attention que sur la présence d'un sabord de chasse, disposition abandonnée depuis le début des années 1690 et à laquelle l'on reviendra en 1786 ; une lettre ministérielle le prescrivant, cependant son adoption ne sera pas généralisée. Le règlement de 1807 imposera le sabord de chasse, mesure qui sera respectée (par erreur ce sabord a été armé).





Vue trois-quarts avant. La longueur du bout dehors de beaupré, grâce à sa flèche permet de porter un quatrième foc, dit clinfoc. Cela nécessite un meilleur appui obtenu en utilisant la vergue de civadière, sur ses taquets passent les haubans frappés à l'extrémité de la flèche ou du bâton de clinfoc. La voile de civadière n'est plus enverguée elle ne sert que de rechange. Une barbe-jean supplémentaire est établie à l'aide d'un arc-boutant fixé sur le chuquet de beaupré. Sur le modèle cet accessoire est à deux branches permettant son réglage ; suivant que l'on se trouve au vent ou sous le vent, l'on raidit ou mollit une des deux branches de la barbe-jean.

Les vergues des huniers et perroquets sont "sur le ton", la longueur des flèches permet l'installation de perroquets volants ou cacatois.

◀ Cette vue plongeante de l'ensemble de la coque permet de constater une nouvelle disposition consistant à placer des barrots entre les longis des passavants. Sur ces éléments transversaux vont reposer les embarcations et la mâture de rechange (ne subsistent que les mâts de hune) ; ceci permet de dégager la seconde batterie, certes quelque peu au détriment de la stabilité et en exposant au feu de l'adversaire les embarcations. Cette disposition était adoptée depuis longtemps dans la marine anglaise.

Le règlement de 1807 prévoyait deux canots supplémentaires sur portemanteaux placés au droit des porte-haubans d'artimon. Les barrots entre longis permettent de placer ces canots de part et d'autre de la chaloupe à l'intérieur de laquelle sont placés comme à l'habitude le grand et le petit canot. Le vaisseau avec la yole de poupe dispose de six embarcations, l'on est loin des deux embarcations en usage au 17e siècle.

Le Triomphant



La voile d'artimon avec son antenne est à l'époque presque toujours abandonnée pour une brigantine. Cependant le règlement pour la mâture de 1803, admettait l'une et l'autre des formules.

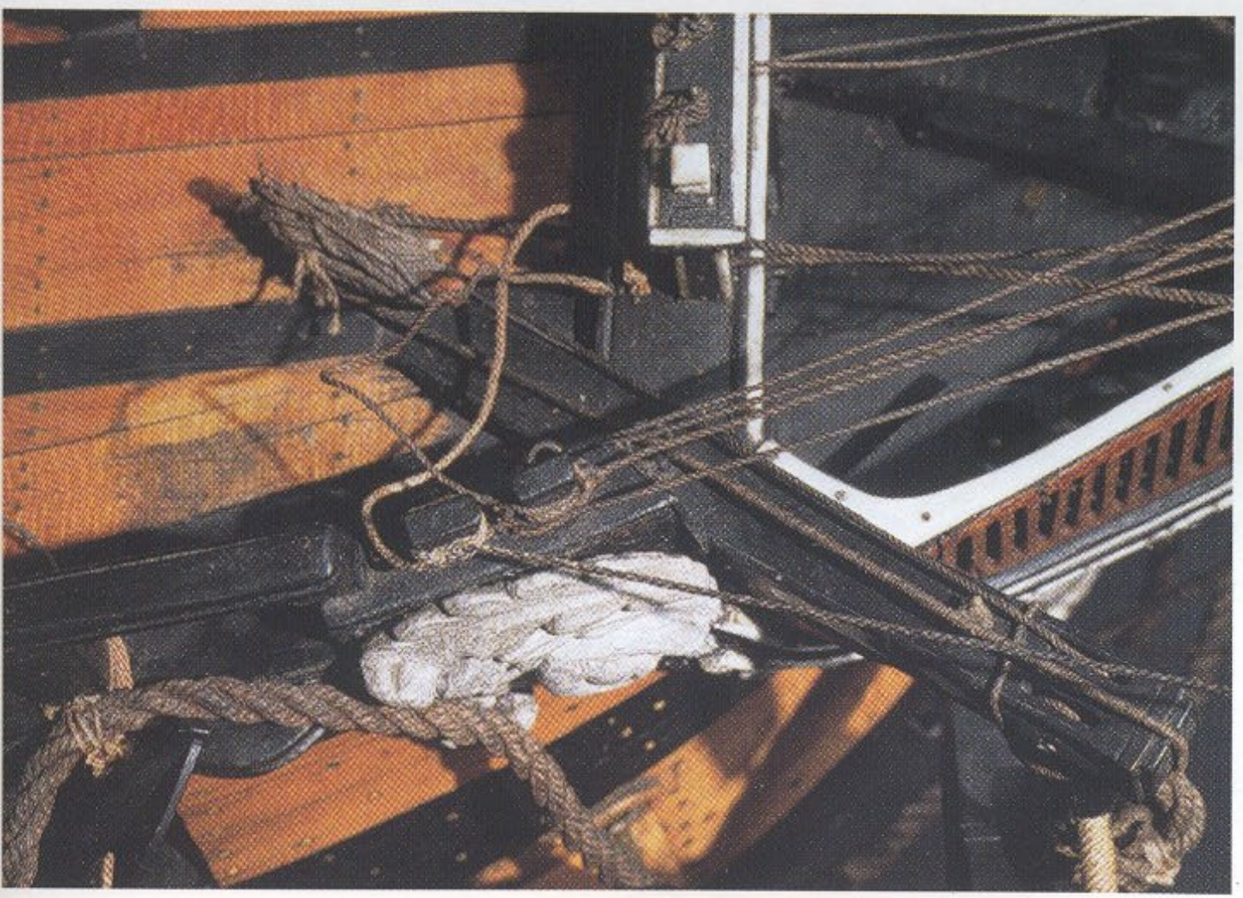
L'augmentation de la voilure du beaupré justifiait, si ce n'est nécessitait, le développement de la voilure de l'artimon avec l'adoption de la brigantine, que nous avions été à même d'apprécier lors de la Guerre d'Amérique. J'ajoute que l'on pouvait augmenter la surface de la brigantine avec une bonnette établie sur des espars prolongeant sa baume et son pic ou corne. A l'inverse par mauvais temps l'on serrait sur le mât d'artimon la brigantine pour utiliser une petite brigantine, qui n'est que l'ancien artimon.

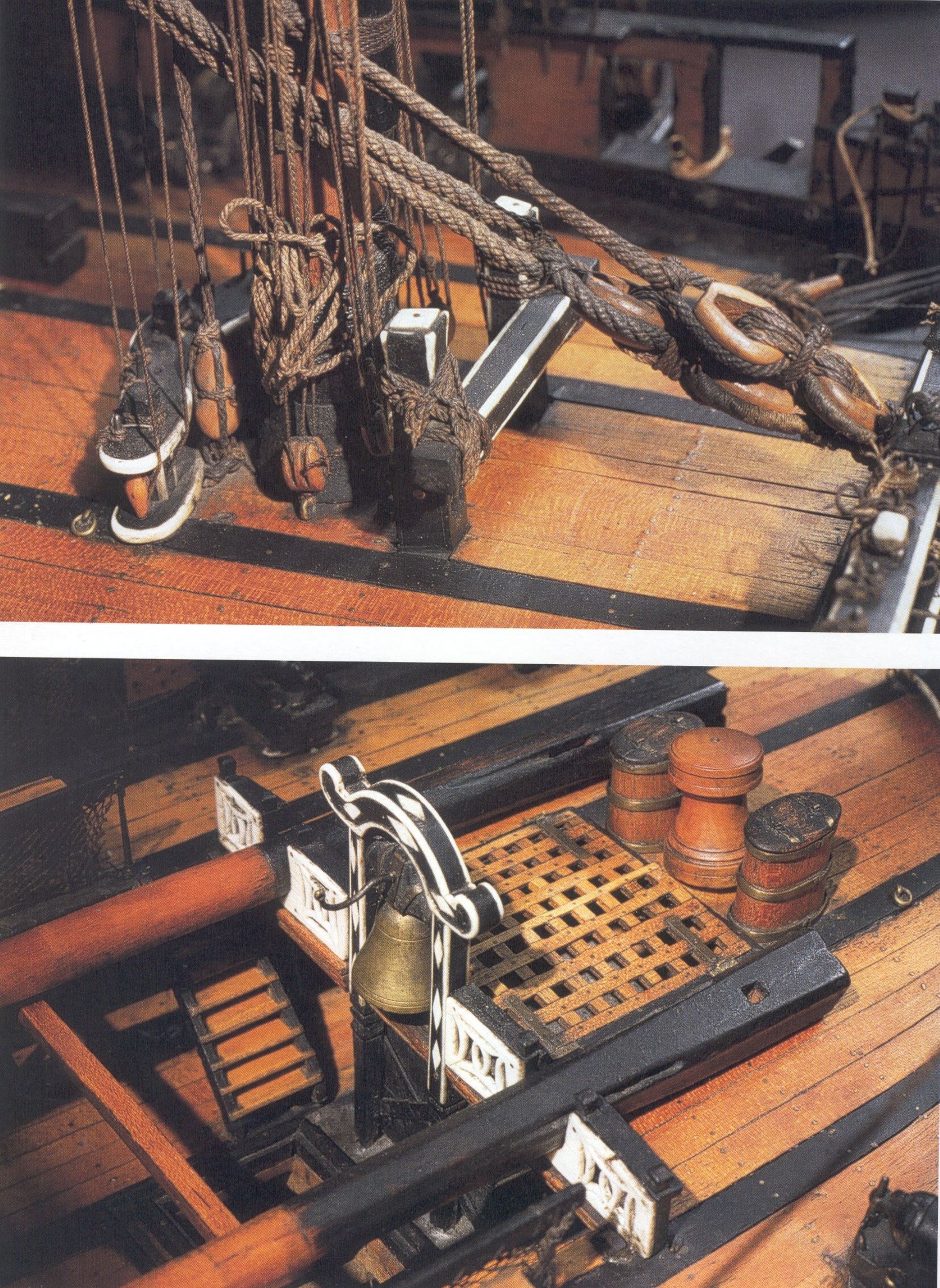


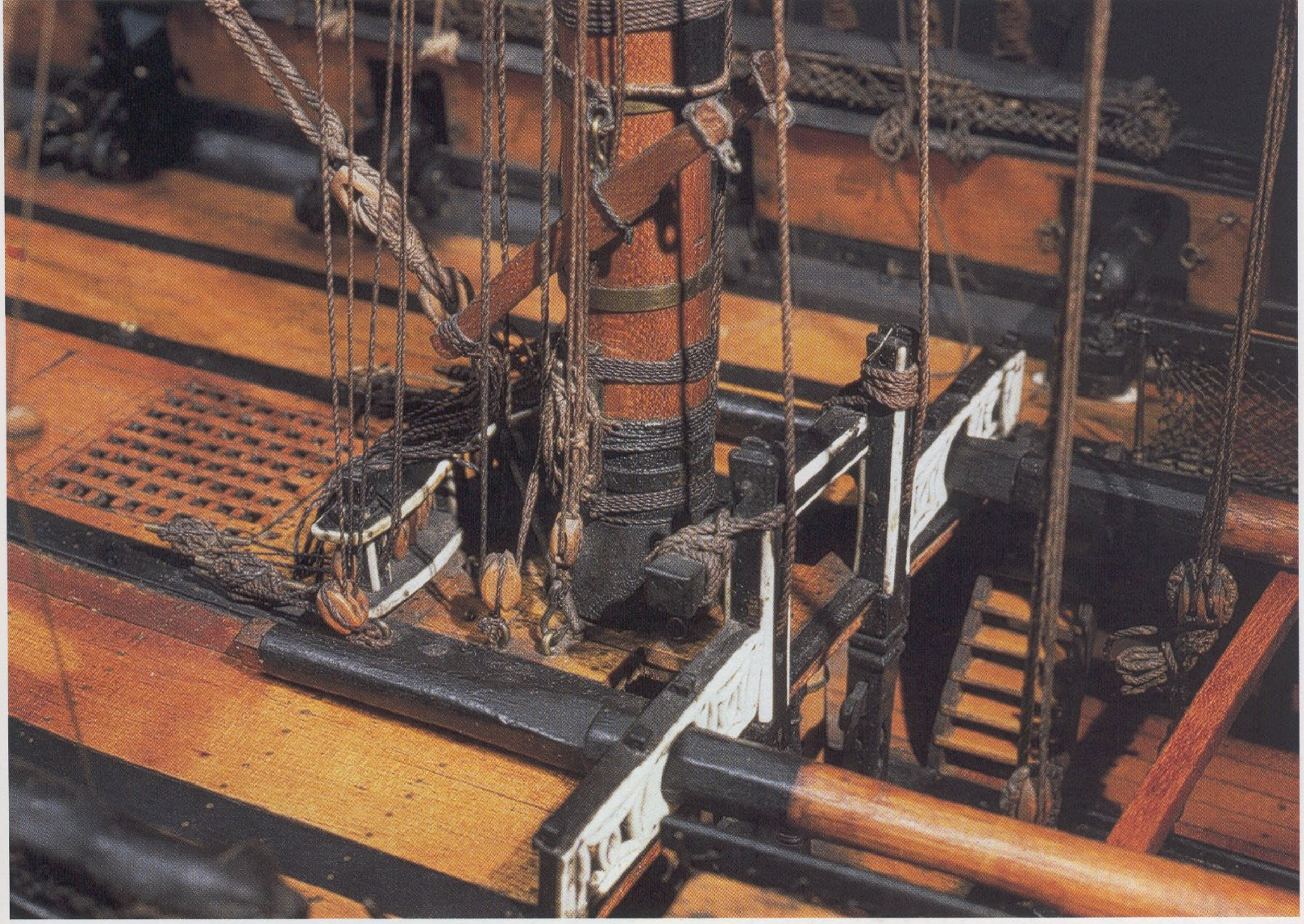
◀ Une lourde passerelle à caillebotis remplace le bordage d'accès au beaupré, le garde-corps est détérioré, son chandelier n'a pas été remis en place étant au travers de la passerelle. Formant support de celle-ci un montant avec réas forme râteau de beaupré. Les colliers des étais du grand mât s'appuient sur les apôtres reliés par une traverse.

Sur le taille-mer, sont visibles les deux barbes-jean du beaupré, les deux branches de la barbe-jean de la flèche de beaupré, la fausse barbe-jean. Peu courants au 18e siècle, les haubans de beaupré sont fréquents au 19e siècle. Je ne reviens pas sur le porte-lof et son gréement. Une figure de proue bien quelconque personnifie le vaisseau. Remarquez le barreaudage de protection des poulaines, le sabord de chasse et la protection de son mantelet par une sorte de gouttière, le dalot de la gatte, le plomb recouvrant le can du taille-mer pour éviter le raguage des câbles sur du cuivre.

Détail du bossoir tribord, dans le désordre des manoeuvres, l'on distingue la bosse de bout et le garan de la poulie de caliorne. Le grand taquet à cornes est destiné à la bosse de bout.







◀ A l'arrière plan, deux sabords destinés uniquement à la manoeuvre des ancres. A gauche, l'on distingue la première caronade du gaillard avant, elle est suivie de deux canons de 8 et d'une autre caronade de 36 (le règlement ne prévoyait que le remplacement d'un des trois canons de 8 armant primitivement le gaillard avant par une caronade de 36). Devant le bitton des retours de manoeuvres la poulie violon du palan de l'étai du grand mât de hune, et la poulie double du palan du grand étai à tribord. Remarquez le grand étai commis en grelin et le faux grand étai commis en aussière et placé au-dessus.

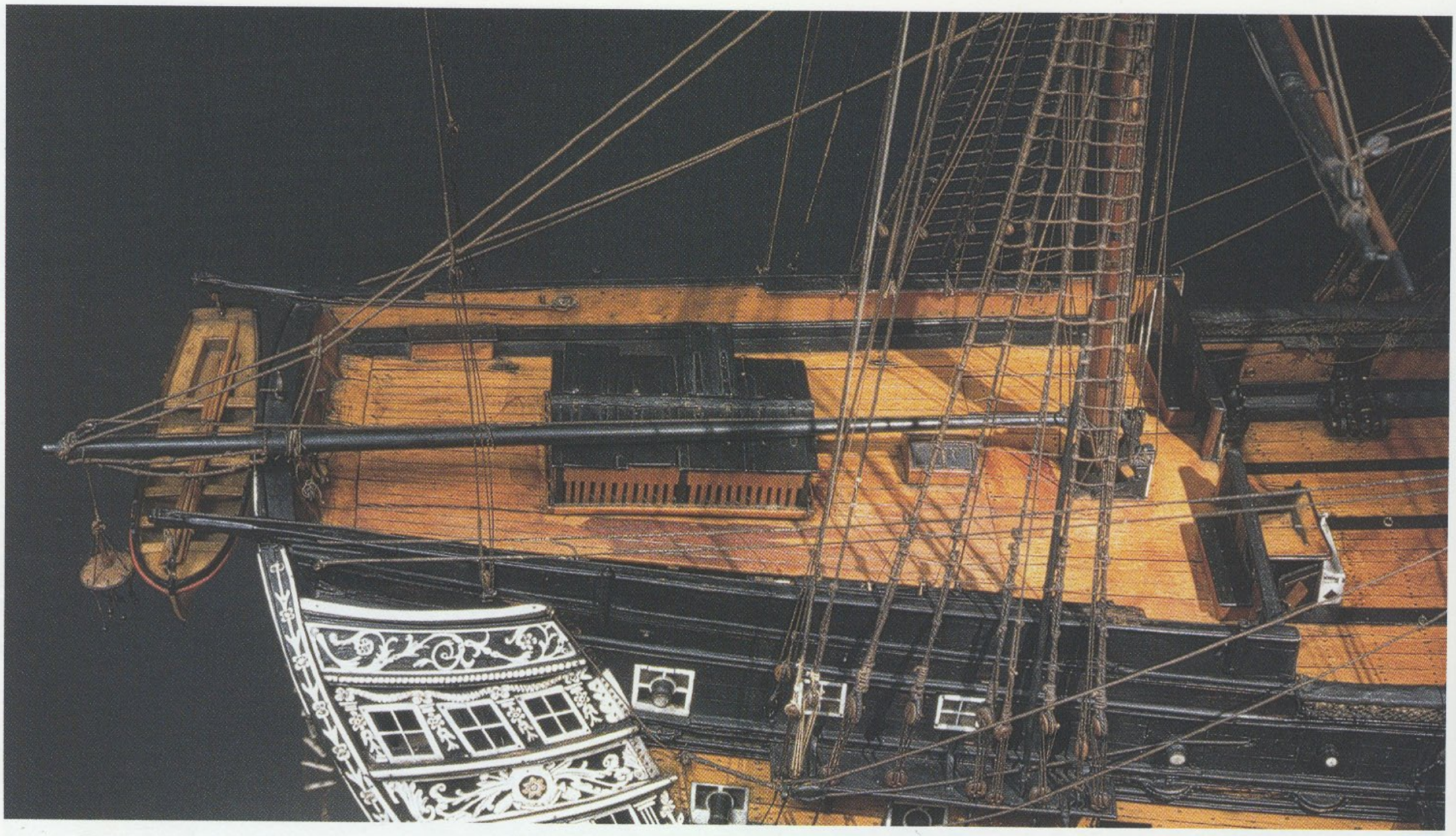
◀ Le gaillard d'avant a son fronteau recoupé pour le passage des mâts de hune de rechange dont la caisse est tournée vers l'avant. L'on aperçoit un des barrots destiné comme je l'ai indiqué à supporter les embarcations et la mâture de rechange. Habituellement les barrots sont reçus par des galoches clouées sur les longis. Les mâts de hune dont les extrémités reposent sur les gaillards reçoivent une partie de la charge.

Les cuisines sont encore en maçonnerie, leur caisse est visible. L'habituel panneau est remplacé par un autre type de panneau à caillebotis en deux éléments facilement ouvrants grâce à des pentures. Curieusement le petit cabestan ne comporte pas de mortaises pour les barres et d'encoches pour les linguets il est inachevé ? De part et d'autre un charnier et l'on aperçoit la caronade placée à la suite des haubans de misaine, visible également le panneau de l'échelle avant de l'équipage.

▲

Les montants du bitton de grand hunier font partie du fronteau du gaillard arrière. Avec beaucoup d'attention l'on distingue une petite traverse sur le montant bâbord pour le tournage de manoeuvres, et la partie haute d'un des corps de pompe, autour du grand mât il existe quatre petits panneaux pour le passage du cordage du bâton de pompe, à tribord un de ces panneaux est ouvert l'autre fermé. Autour du grand mât une erse avec cosse permet de crocher la brinquebale, à gauche de celle-ci, toujours avec de l'attention, l'on distingue le martinet à quatorze branches, destiné à faire agir autant d'hommes sur ce balancier. A remarquer l'étai d'artimon, le bitton des poulies tournantes, les palans d'étai. A l'arrière plan, une caronade, suivie de trois canons, l'armement du gaillard arrière est constitué de quatre caronades dont une dans la salle de conseil et trois canons, au lieu de cinq auparavant. Au total l'on compte sur les gaillards douze canons et autant de caronades, le vaisseau de 74 canons porte donc 82 bouches à feu, mais par convention on continuera à le dénommer 74 canons.

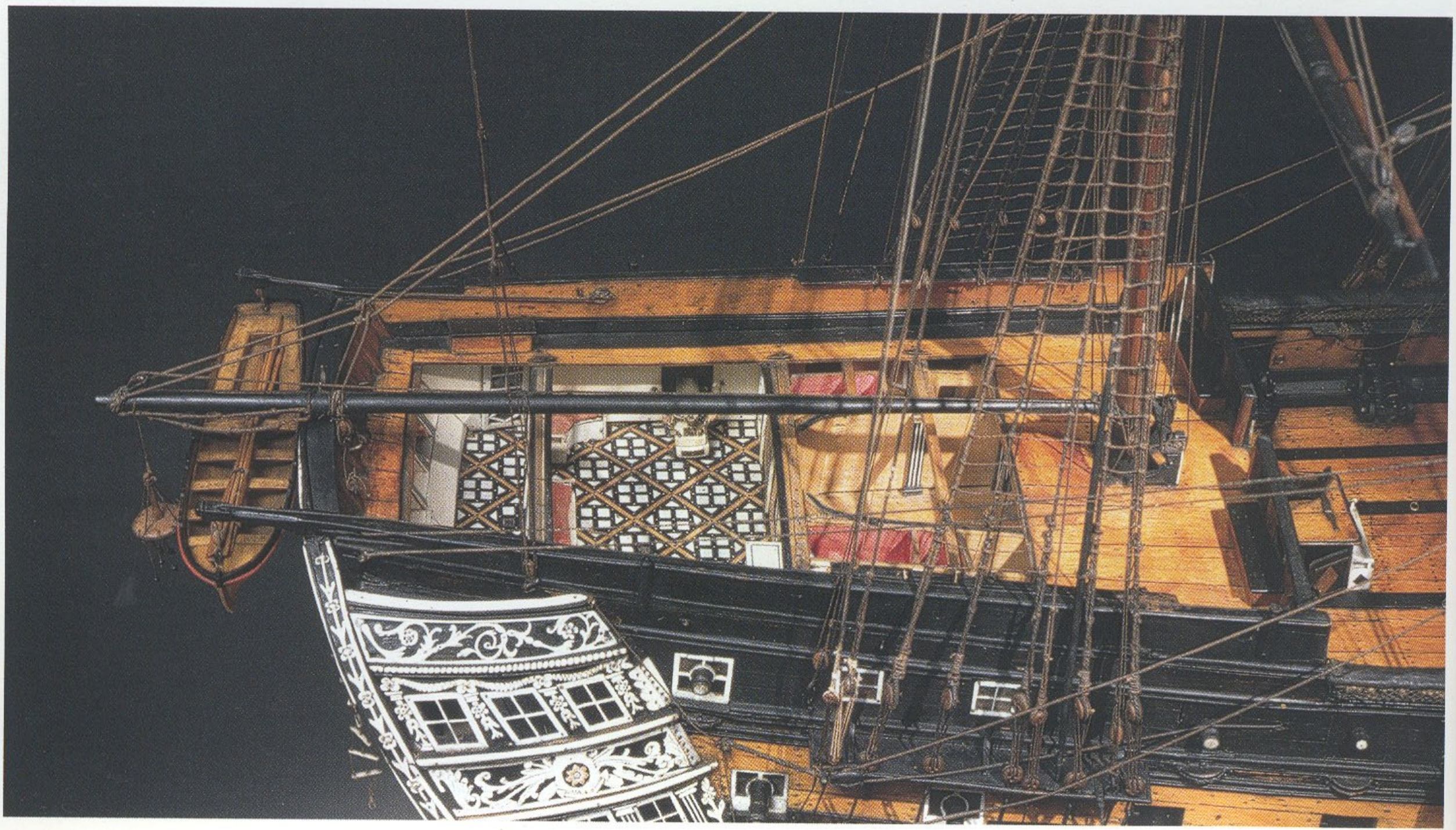
Le Triomphant

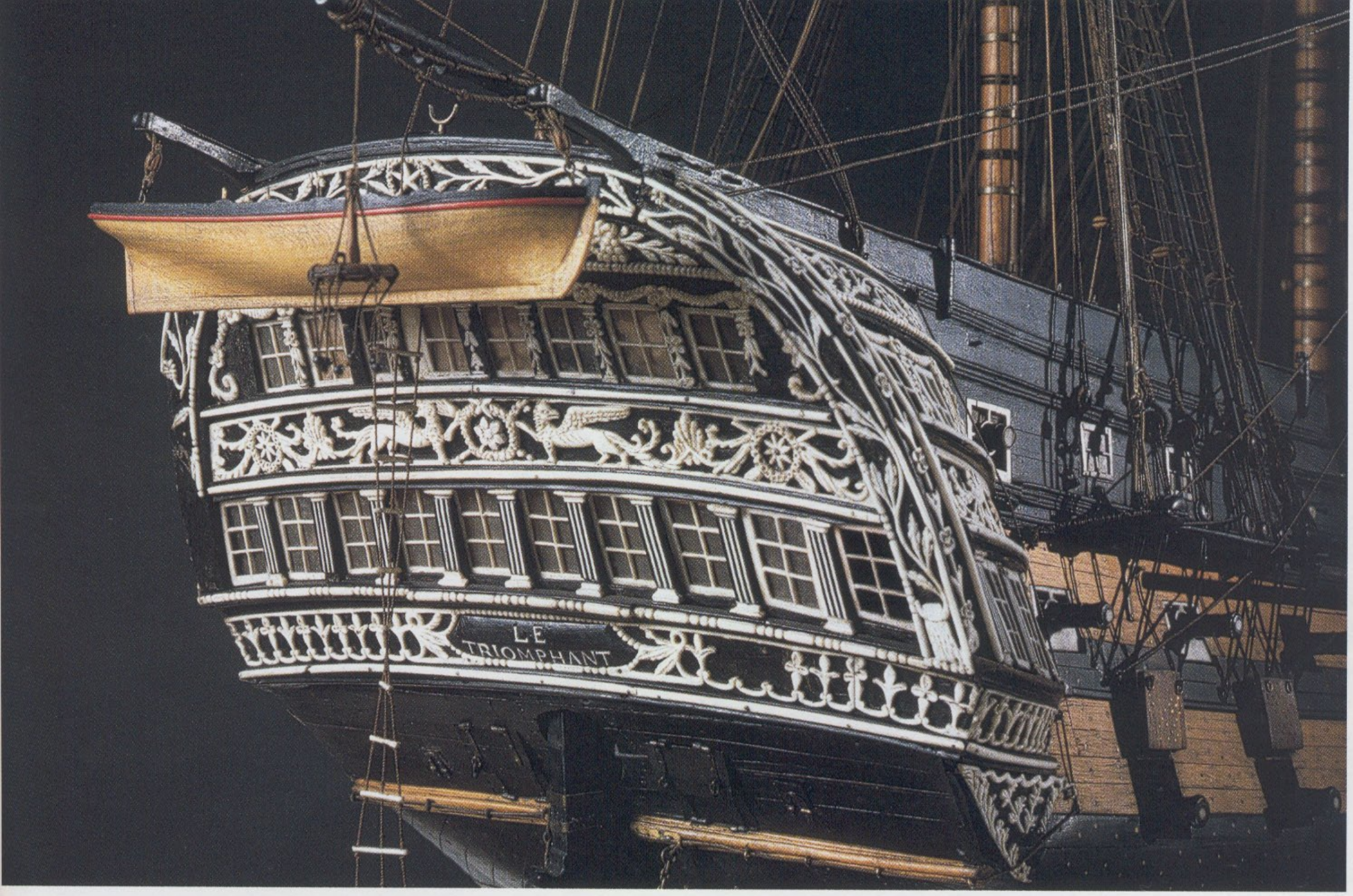


À droite de cette vue de la dunette, le dôme de l'escalier de l'état-major, le banc de quart. Une grande cage à volailles occupe le centre de la dunette, en avant une claire-voie pour la salle à manger du capitaine commandant. L'on aperçoit à bâbord un coffre pour pavillons de signaux et fanaux. La volée de la caronade placée dans la salle de conseil passe au centre d'un faux mantelet à vitrage, le châssis faisant suite est celui de la couchette du capitaine commandant, l'autre celui de la couchette du premier lieutenant, la tape de bouche des caronades se distingue en blanc.

Le panneau mobile de la dunette a été retiré. L'on voit fort bien à droite la salle à manger du commandant éclairée par la claire-voie. Mitoyennes de la salle à manger, à bâbord la couchette du capitaine en second, à tribord celle du commandant. La salle de conseil est commandée par la salle à manger, elle est éclairée en second jour par la galerie, cette dernière est maintenant fermée par des châssis vitrés, à l'extrémité bâbord, la porte d'accès au niveau supérieur de la bouteille.

▼







Les galeries ouvertes sont abandonnées, elles deviennent fermées par une suite de châssis. La façade de poupe est devenue plate, à la réserve de son bouge. Le décor se limite à quelques enjolivures sur le centre un feston de petits motifs de part et d'autre du cartouche (avec des manques en deux endroits). L'allège des châssis de la galerie est traitée plus richement avec couronnes et étoiles, le motif central étant flanqué par deux chimères. Des pilastres séparent les châssis de la grande chambre, vaste pièces où l'état-major, je le rappelle, prend ses repas, le règlement de 1807 avait prévu une autre cheminée à l'anglaise pour la grande chambre. Je ne reviens pas sur l'installation de la yole, l'on remarquera le croissant de support de la baume et à tribord chevillé contre la muraille un chandelier pour pierrier.

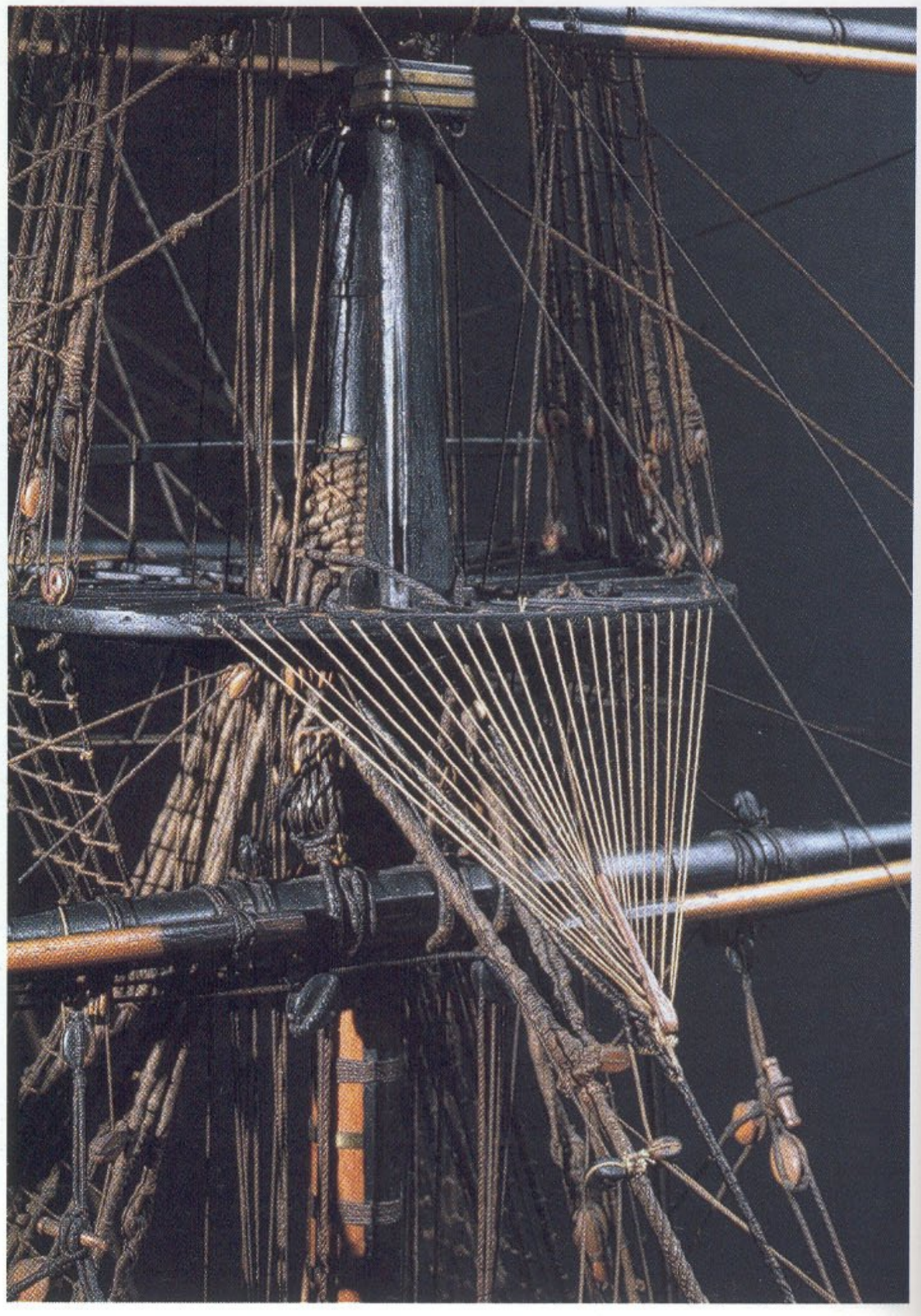
◀ Cette vue complète la précédente, les alcôves des couchettes des capitaines sont tendues en écarlate ayant viré au rose, l'on accède à ces couchettes par un couloir longeant les couchettes des lieutenants, dont la largeur est réduite en conséquence. La salle à manger présente des angles arrondis, un buffet est adossé à la cloison avant. Le règlement de 1807 prévoyait deux tables de huit couverts pouvant être réunies (ceci me paraît beaucoup). La cloison avant de la salle à manger est placée derrière le mât d'artimon et une porte de chaque côté donne accès à cette pièce. Une porte vitrée à deux ouvrants dégage la salle à manger sur la salle de conseil, de part et d'autre une commode (il en manque une) et une porte simple vitrée d'accès aux couchettes des capitaines. Le règlement prévoyait une cheminée à l'anglaise, en tôle brûlant du charbon de terre placée à bâbord ou tribord elle ne figure pas sur le modèle. L'on distingue la caronade avec affût en ivoire, le bordage est recouvert d'un parquet à compartiment dit à la Versailles, constitués de panneaux. Tout ceci finement réalisé en ébène et ivoire, à cette recherche s'ajoute un décor de pilastres à cannelures. Enfin, des caissons capitonnés placés contre la cloison vitrée de la galerie forment sièges. Adossé au fronteau de la dunette deux coffres pour des armes.

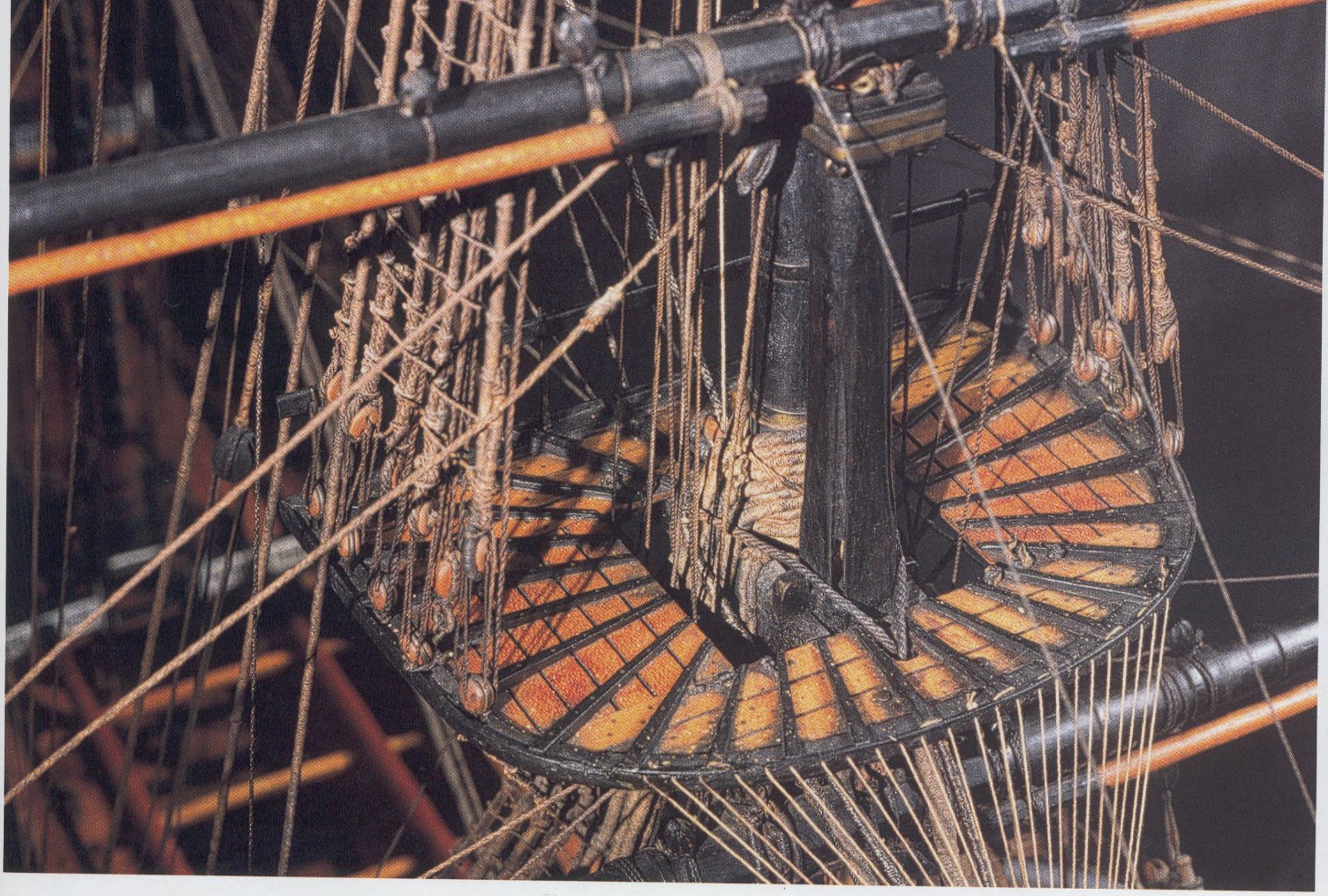


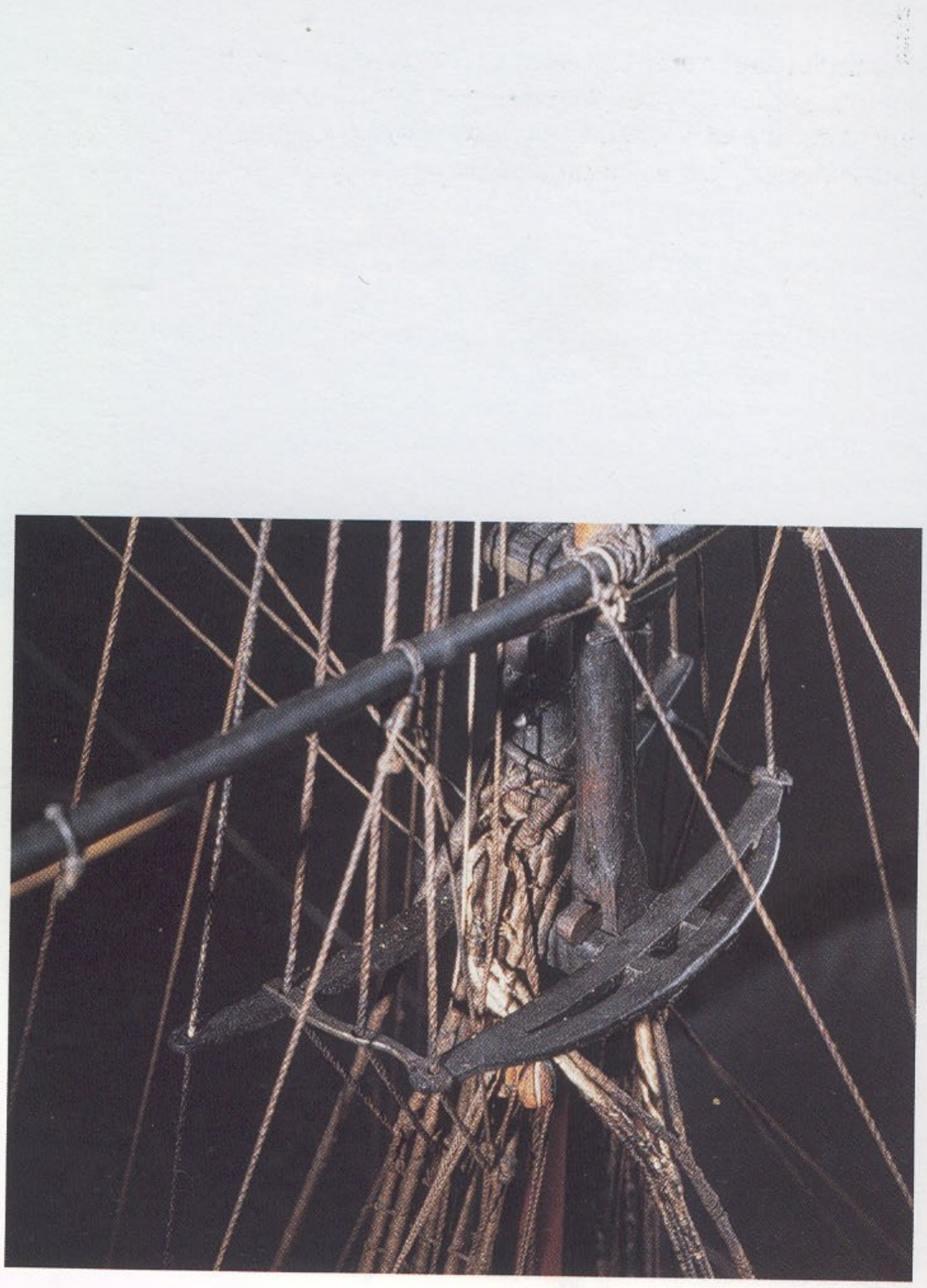
▲

Grande hune, nous en avons déjà examiné les éléments, notez vers la droite le bouquet de la grande voile, avec les grosses poulies d'écoute et d'amure et un quinçonneau (V. 74 t III p 183) la petite poulie de cargue point est masquée.

Hune de misaine, je me contente de vous signaler entourant le capelage, la suspente de basse vergue passant au travers du plancher de la hune et devant le traversin avant. Voyez également la clef du petit mât de hune dont la caisse est à l'anglaise, de même le chuquet. ▶







Barres de petit perroquet. La noix du mât de hune supporte deux barres en long croisées par trois barres plates transversales, celle placée à l'avant présente une courbure afin de ménager la voile de perroquet. Une barre en fer plat relie les extrémités et sert à établir les haubans du mât de perroquet, haubans nécessairement accompagnés de galhaubans. La clef du mât de perroquet est en bois. Autour du capelage les boucles épissées des étais de petit hunier et la draille du grand foc.

LE FRIEDLAND
Vaisseau de 80 canons 1807

Au 17e siècle, les vaisseaux de 80 canons étaient à trois-ponts. Les derniers furent construits dans les années 1690, leur force avec la petite artillerie de dunette pouvant atteindre 88 canons.

En 1740, la formule trois-ponts n'étant plus représentée dans notre marine, il est nécessaire de disposer de grands vaisseaux deux-ponts supérieurs au 74 canons.

L'on met en chantier à Toulon le *Tonnant*, premier de cette nouvelle formule. La supériorité par rapport au 74 canons percé à 14 sabords n'est pas très sensible, le percement étant à quinze sabords armés également de pièces de 36. La seconde batterie pour le 74 et le 80 étant montée avec des canons de 18. Et ce n'est qu'en 1762 que l'on adopta le calibre de 24, obtenant ainsi une réelle supériorité sur le 74 canons. Je précise qu'il y avait un précédent avec le *Soleil Royal* de 1748, à l'époque premier vaisseau de notre marine. L'on construira peu de 80 canons, entre 1740 et 1782, au total douze.

Nous avons vu que le chevalier de Borda avait fait adopter en 1782, un plan type dont J. N. Sané était l'auteur, pour la construction de tous les vaisseaux de 74 canons. De même en 1786, pour le trois-ponts de 118 canons dont le plan sera également de J. N. Sané.

La nouvelle organisation en 1786 de notre marine prévoyait comme bâtiments de ligne 9 vaisseaux de 118 canons, 60 de 74 canons, 12 de 80 canons.

J'ai signalé que la conception du 118 canons était inspirée de celle du 74 canons, comment pouvait-il en être autrement pour le 80 canons ? En 1787, après un concours de pure forme, c'est encore le plan de J. N. Sané qui sera retenu.

Situation unique dans l'histoire de l'architecture navale, un seul homme sera le concepteur de tous nos vaisseaux de haut-bord. Ses plans seront les seuls suivis pendant un tiers de siècle, durée anormale due aux vingt années de conflits que nous connaîtrons, consacrant la prééminence des forces terrestres.

L'évolution du vaisseau de ligne voulait que le vaisseau de 80 canons se substitue à celui de 74., la relation entre eux étant homothétique, le volume de la carène étant augmenté en conservant les mêmes proportions. Ceci améliore la stabilité donc le port de la voile. La hauteur des oeuvres mortes augmente fort peu, ceci concourt à diminuer la dérive, à augmenter la stabilité et faciliter la marche au plus près.

Le poids de la bordée du 74 canons est de 838 livres et 1030 livres pour le 80 (armement d'origine). Au total 34 vaisseaux de 80 seront mis en chantier dont 6 seront inachevés en raison de la chute de l'Empire. Ces vaisseaux présenteront comme le 118 et le 74 d'excellentes qualités. Voici l'appréciation portée en 1822 par l'ingénieur Tupinier, Directeur des Constructions Navales : "Nos meilleurs vaisseaux à deux batteries tant pour la marche que sous tout autre rapport sont ceux de quatre-vingt canons de M. le baron Sané" mais il ne faut pas oublier que le chevalier de Borda en avait fixé les caractéristiques (voir plus loin).

A titre d'exemple, voici le devis du *Foudroyant* construit à Rochefort en 1793-1799, radié en 1834.

"Il gouverne parfaitement bien. Il est très fort sur le côté, il faut veiller pour la mâture et non l'inclinaison du bâtiment. Les mouvements de tangage et de roulis sont assez doux.

A l'allure largue, très bien, a plus d'avantage 2 et 3/4 largue que sur grand largue ; lorsqu'il vente à filer 7 à 8 noeuds, il a comparativement plus de vélocité qu'avec un vent plus fort.

Il gouverne très bien est plutôt ardent que lâche".

Principales caractéristiques des vaisseaux de 80 canons type Borda Sané 1787.

Longueur de l'extérieur de l'étrave à l'extérieur de l'étambot	59,26 m
Plus grande largeur hors membrure	15,27 m
Creux du dessus de la quille à la ligne droite du maître-bau	7,64 m
Hauteur de batterie	1,78 m
Déplacement	3,868 tx*
Tirant d'eau avant Tirant d'eau arrière	6,82 m 7,64 m
Équipage (État major compris)	900 hommes
Artillerie** 1ère batterie 2ème batterie gaillards	 30 canons de 36 £ 32 canons de 24 £ 18 canons de 12 £

* Tonneaux de 2000 livres (978 kg). Les approvisionnements pour 900 hommes sont de 6 mois de vivres et 3 mois d'eau. L'ordonnance de 1786 prévoit 856 hommes état-major compris

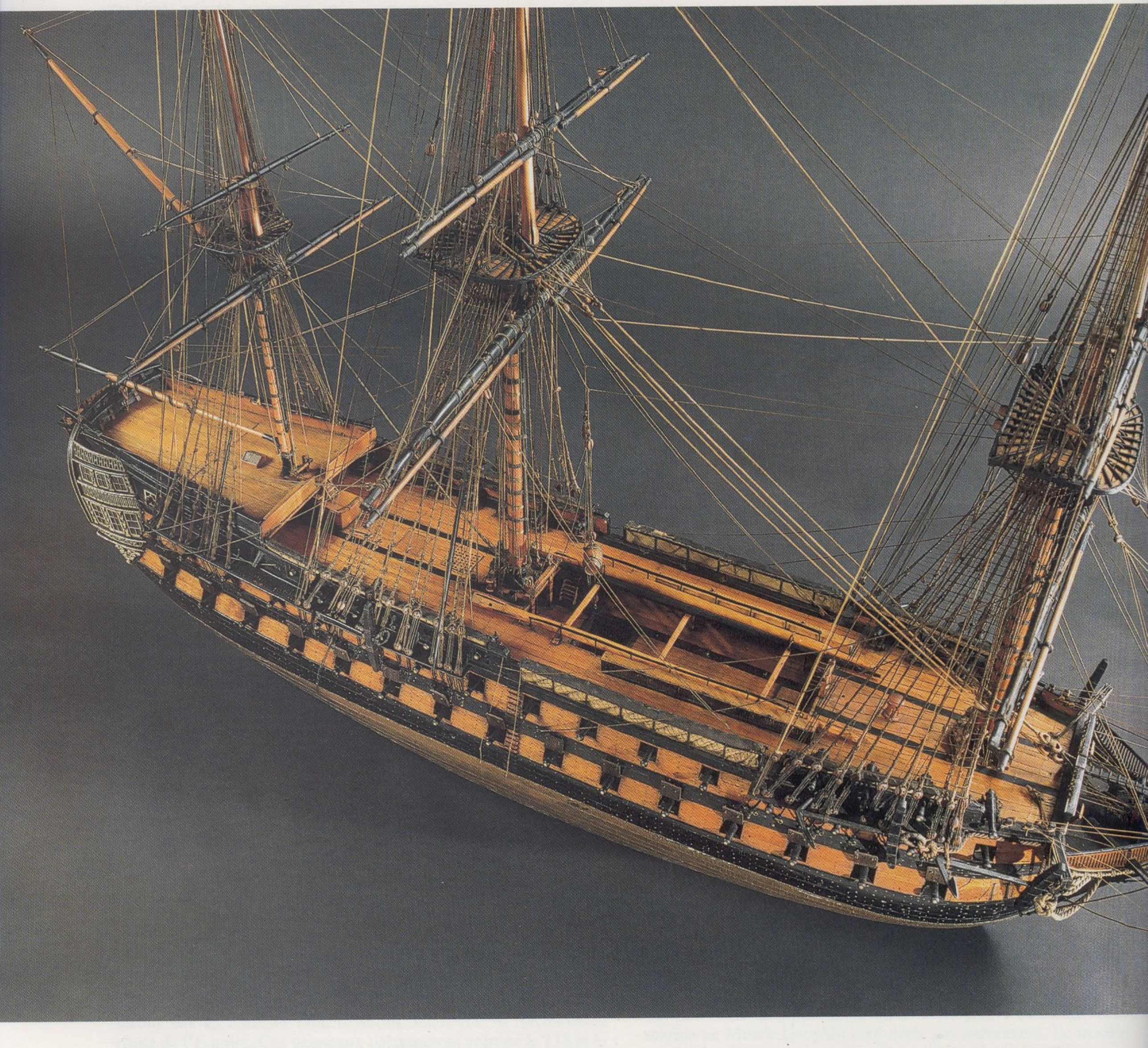
** S'ajouteront en 1790, 6 obusiers sur la dunette. Le règlement de 1806 modifie l'armement des gaillards, prévoyant 10 caronades de 36 et 14 canons de 12. Ceci porte le nombre total des bouches à feu en 86 (les obusiers ayant été abandonnés).

Le modèle du *Friedland* est à l'échelle du 1/48, nous savons d'après le rapport de J. N. Sané, daté du 23 août 1810, que le modèle dont la membrure est faite doit être continué à Anvers et que la mâture et le gréement doivent être exécutés à Paris, où existe depuis peu un atelier de modélistes, logé au dépôt des cartes et plans (recherches de M. A. Niderlinder). En 1818, d'après le rapport de l'Inspecteur général du Génie Maritime Rolland, "On construit en ce moment pour elle (la collection Trianon) un vaisseau de 80 canons et une prame". La liste du 13 avril 1819, si elle mentionne le *Triomphant* ne cite pas le *Friedland*, l'on peut en déduire qu'à cette date il n'est pas terminé. Enfin, en 1829, le modèle est remis par le ministère de la marine au Musée Dauphin créé deux ans auparavant. Le modèle a-t-il été achevé au cours des années 1820, c'est plausible.

Le choix de J. N. Sané de confier en 1810 la réalisation du modèle du *Friedland* à l'arsenal d'Anvers était justifié, ce vaisseau y ayant été mis en chantier en 1807 et achevé en 1810. Il sera remis aux alliés en 1814.

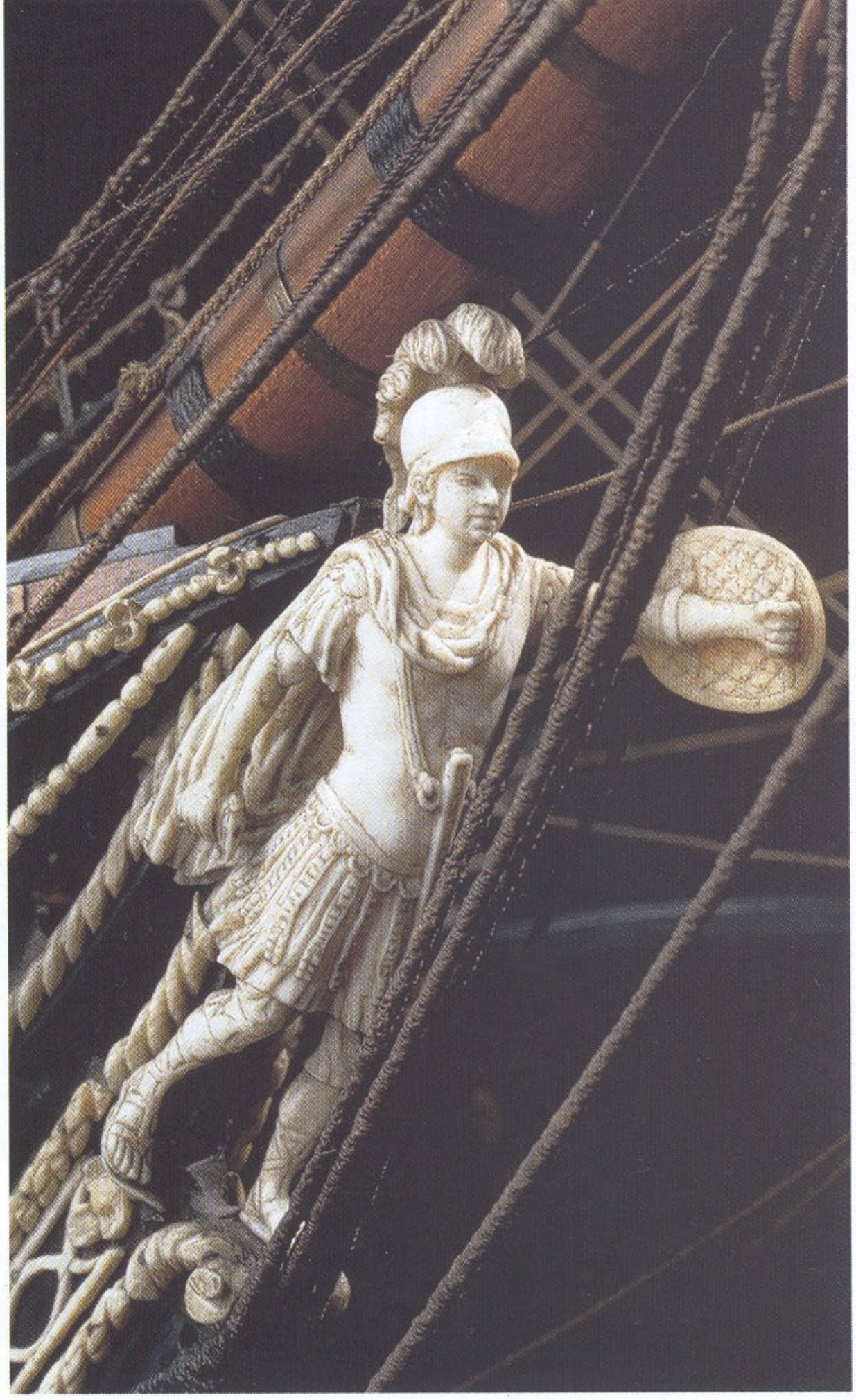
Cette vue d'ensemble du *Friedland* ne se distingue guère de celle du *Triomphant*, mais il importe de compter le nombre de sabords armés de la batterie basse afin de distinguer les deux vaisseaux.

Le Friedland



Sous un angle de vue analogue à celui du modèle du *Triomphant* la similitude du *Friedland* est évidente. Bien des observations faites sont communes aux deux bâtiments.

Le détail de la partie supérieure de la figure confirme la qualité de celle-ci.



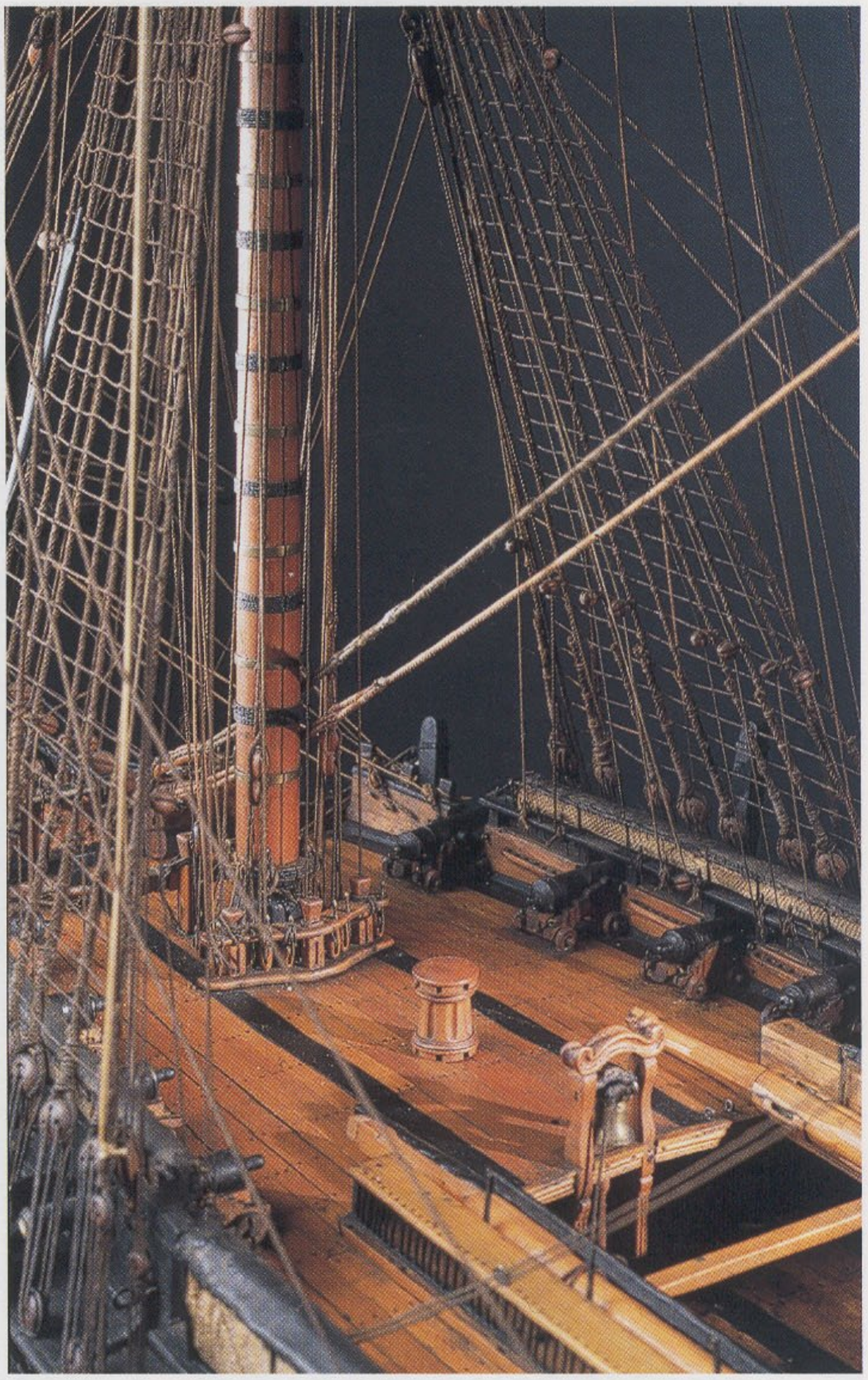
Ce guerrier à la romaine, personnifie la victoire de Friedland. Il porte de sa main gauche un bouclier, de son glaive tenu de la main droite, il ne garde que la poignée. Cette figure est d'une facture très honorable et l'on regrette d'autant la médiocrité de celle du *Triomphant* et surtout de l'*Océan*.



Le Friedland



◀ La plupart des éléments figurant sur cette vue plongeante de la plate-forme des poulaines ont déjà été examinés. L'on notera le bordage d'accès au beaupré dont le garde-corps est curieusement arrêté sur le plat-bord du fronteau. Ce dernier est aveugle, des découpes dégagent le réa des montants sur lesquels est cloué le panneau. Le bordage d'accès est garni de taquets, il est supporté par le chapeau reliant deux montants dont la largeur permet d'y pratiquer deux rangées de quatre réas, nouvelle disposition remplaçant le rateau ou ratelier de beaupré.



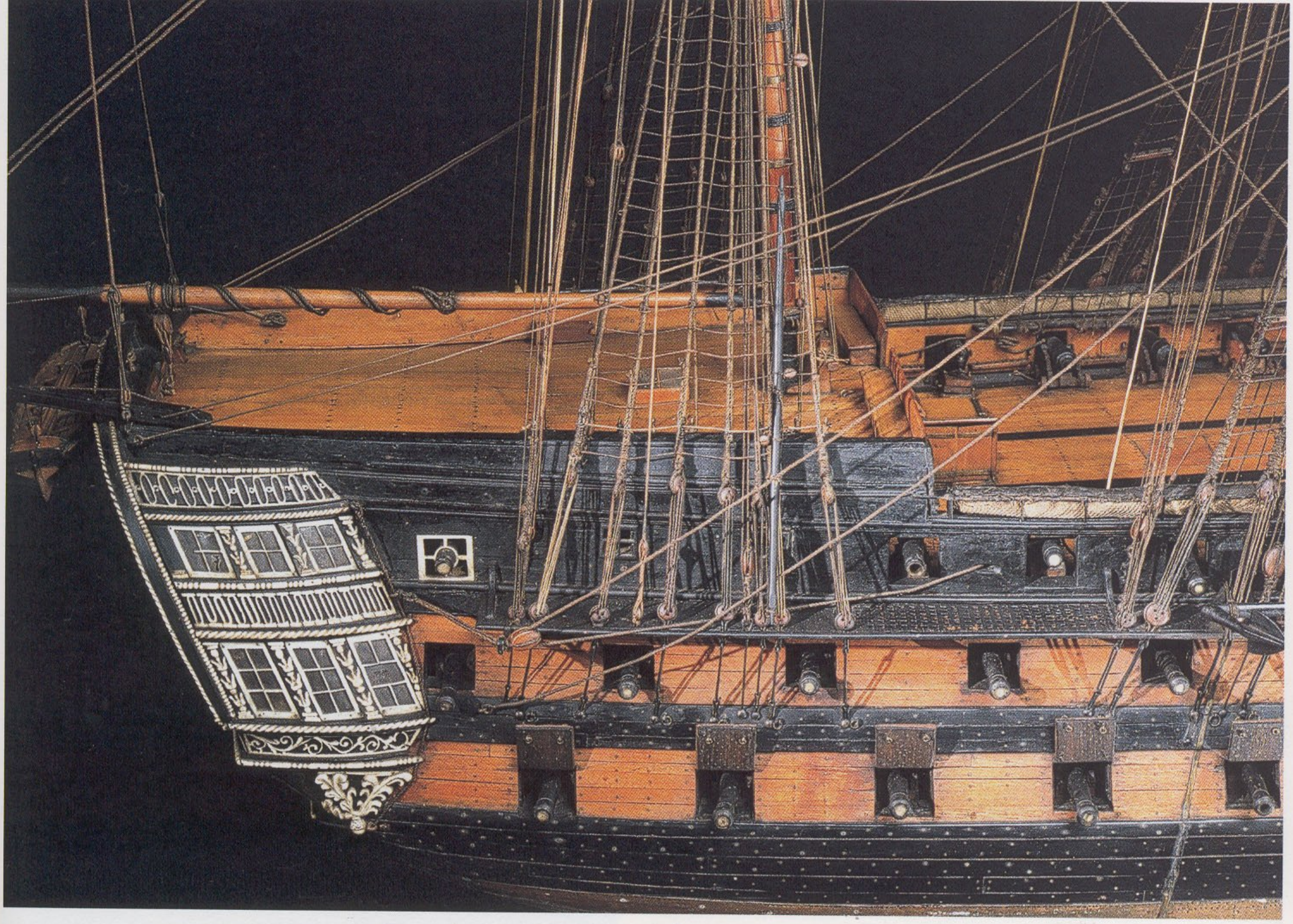
▲

Cette autre vue du gaillard avant montre bien le bitton de retour des manoeuvres. Le petit cabestan est en place mais dépourvu de ses linguets et de leur traversin, et pas de panneau ou cheminée pour les cuisines ?

Le fronteau du gaillard avant est réduit au beffroi de la grosse cloche. La mâture de rechange est disposée de même que sur le *Triomphant* et comme sur ce modèle, les embarcations n'ont pas été conservées. Le long de la rambarde intérieure des passavants sont rangées des cages à volailles. A gauche sur bâbord le long du deuxième hauban est placée une vergue de rechange de petit perroquet.

◀ Le gaillard avant est armé de chaque bord de quatre canons de 12 livres. D'après le règlement de 1806, le premier canon de l'avant devrait être remplacé par une caronade de 36, ce n'est pas le cas ? Les gros taquets à cornes pour bosses de bout sont bien visibles, de même les multiples cabillots du plat-bord du fronteau. Une braie garnit le pied de mât et avec de l'attention vous remarquerez la couronne en bois avec cabillots ceinturant le mât, disposition récente, de même les petits blocs à deux réas fixés sur le bordage, de part et d'autre du mât.





◀ Du fronteau du gaillard arrière ne subsiste que le bitton de grand hunier. En contrebas l'on aperçoit le grand panneau, un des palans d'étai à sa poulie basse crochée sur l'élingue d'une futaille. A la suite de la coupure du grand bastingage tribord, pour l'accès à l'échelle hors le bord, une caronade. L'encombrement des haubans commande l'emplacement des caronades, leur volée est trop courte pour se dégager des rides des caps de moutons. Derrière le grand mât, l'écoutille aux vivres avec un panneau à caillebotis.

▲

L'on voit fort bien la continuité entre le grand porte-hauban et le porte-hauban d'artimon assurée par un caillebotis. L'ancre de veille est placée sur le grand porte-hauban, l'on aperçoit ses pattes. Une vergue de rechange pour la perruche d'artimon est placée le long du deuxième hauban. De même la vergue de rechange du grand perroquet était disposée à tribord le long du troisième hauban du grand mât. Derrière le fronteau de dunette deux coffres pour des armes. Le croissant du gui ou baume repose sur la couronne ceinturant le mât, elle reçoit sur l'avant des cabillots. L'on aperçoit les balancines de gui et sur celui-ci est entourée une manoeuvre, s'agit-il de l'écoute de brigantine ? L'effet n'est pas heureux.

La bouteille est parfaitement caractéristique de l'époque avec son contour avant parallèle à la quête de la poupe. A remarquer l'absence de dalot pour pompes d'artimon, celles-ci sont abandonnées depuis l'application du règlement de 1807.

◀ Toute intention de décor est absente pour le fronteau de dunette. Le dôme de l'escalier de l'état-major est muni d'une porte à deux battants. La roue du gouvernail est placée devant le mât d'artimon, et non derrière suivant les pratiques du début du 19e siècle. La roue est double (l'élément arrière est brisé). Il existe un bitton d'artimon, et le mât est muni d'une couronne pour cabillots au-dessus l'on remarquera un cercle, car le mât d'artimon est d'assemblage ceci est inhabituel. L'on distingue la claire-voie de la salle à manger du capitaine commandant. Les deux caronades placées à la suite du grand porte-hauban son bien visibles avec leur tape blanche.



La poupe est bien chargée de motifs en ivoire et le décor en dents de peigne de la galerie très quelconque. La yole certes nécessaire, est gênante esthétiquement, l'on distingue une échelle de corde avec barreaux de bois. Au centre de l'allège des châssis de la grande chambre le cartouche au nom du vaisseau. Sous le Premier Empire comme sous la Révolution, faute de victoire sur mer, l'on donne à nos vaisseaux le nom victoires terrestres ; ceci est tout à la fois paradoxal et significatif.

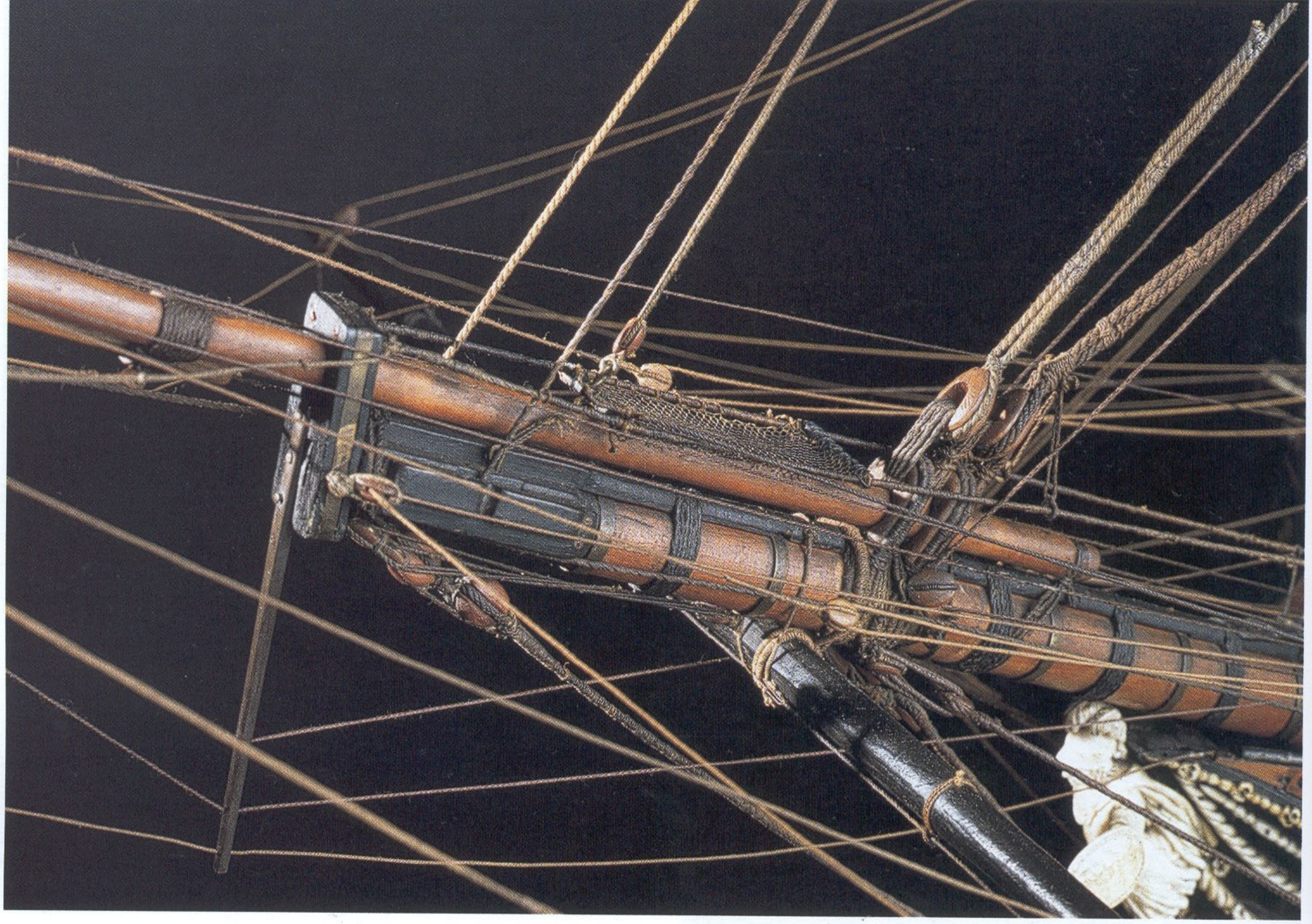
Le doublage en cuivre n'est pas finement exécuté, le cloutage est limité au pourtour des feuilles. Une bande formée en hauteur par une demi-feuille termine le doublage, sur celle-ci viennent se terminer en coupe biaise six rangs de feuilles.

Le gouvernail porte sa sauvegarde de retenue et sa sauvegarde de manoeuvre (voir modèle de l'*Artésien*) sa bragues n'est pas visible et de la braie ne subsiste que le cloutage. Les mantelets des sabords de retraite sont brisés c'est-à-dire en deux parties, les hublots des couchettes de la Ste Barbe comportent une ferrure en fer à cheval.



L'intérêt de ce détail de la poupe est de montrer la partie supérieure des allonges. Avec l'adoption des galeries fermées les allonges s'élèvent sans discontinuité jusqu'au couronnement. Le plafond de la galerie est formé par le prolongement du bordage de la dunette. Formule bien plus simple que celle suivie auparavant (voir modèle de l'*Océan*). Une pièce transversale croise les allonges. Sont visibles le palan de bras tribord de la corne, le palan d'écoute de gui, le bras de la grande vergue et son retour sur le réa d'un des clans pratiqués dans la potence de la yole.



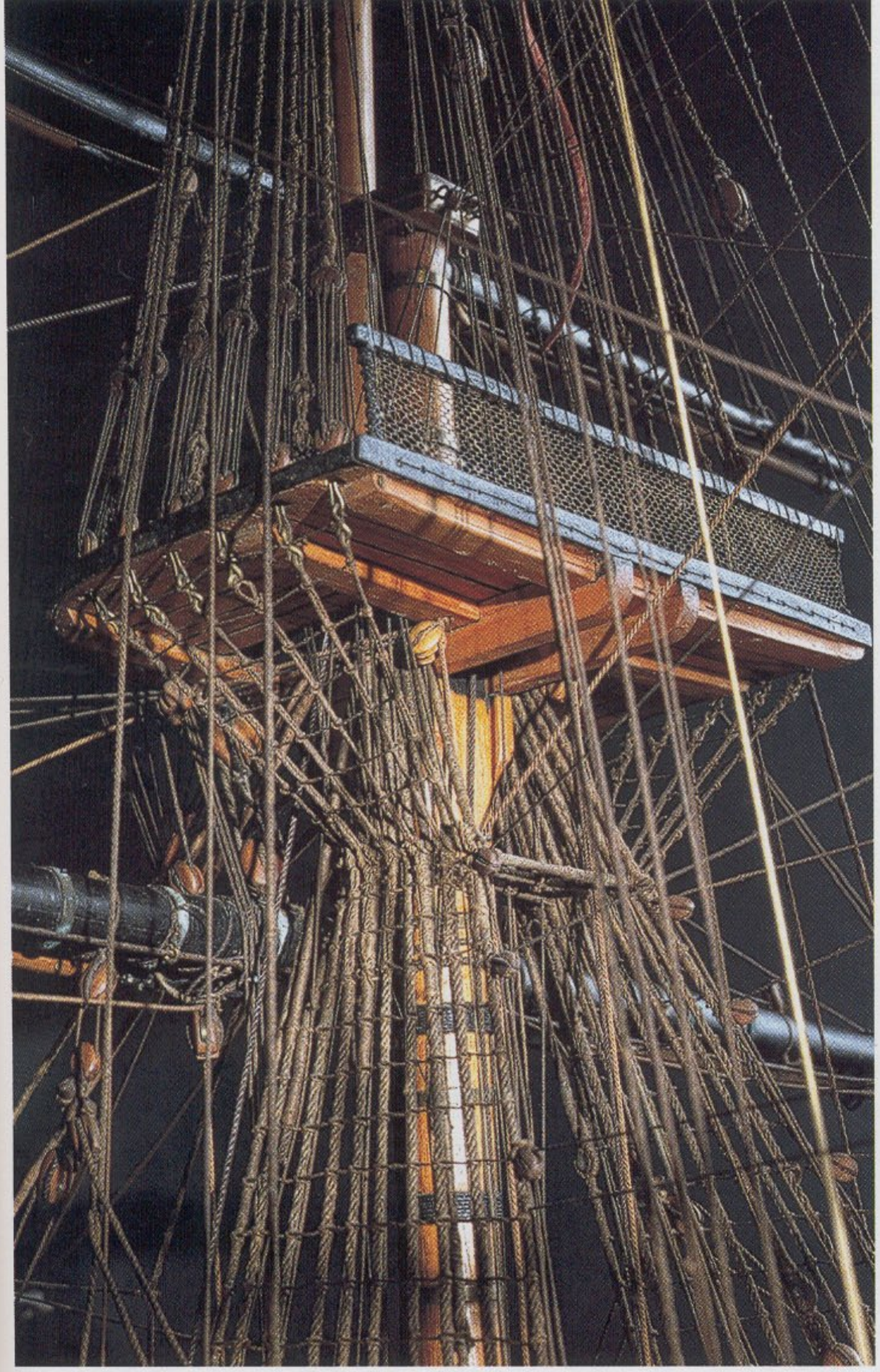


Très intéressant détail du beaupré dont le gréement me fait douter qu'il ait été exécuté sous le Premier Empire, mais plutôt dans les années 1820, la réalisation du modèle s'étant prolongée bien au-delà de la fin de l'Empire.

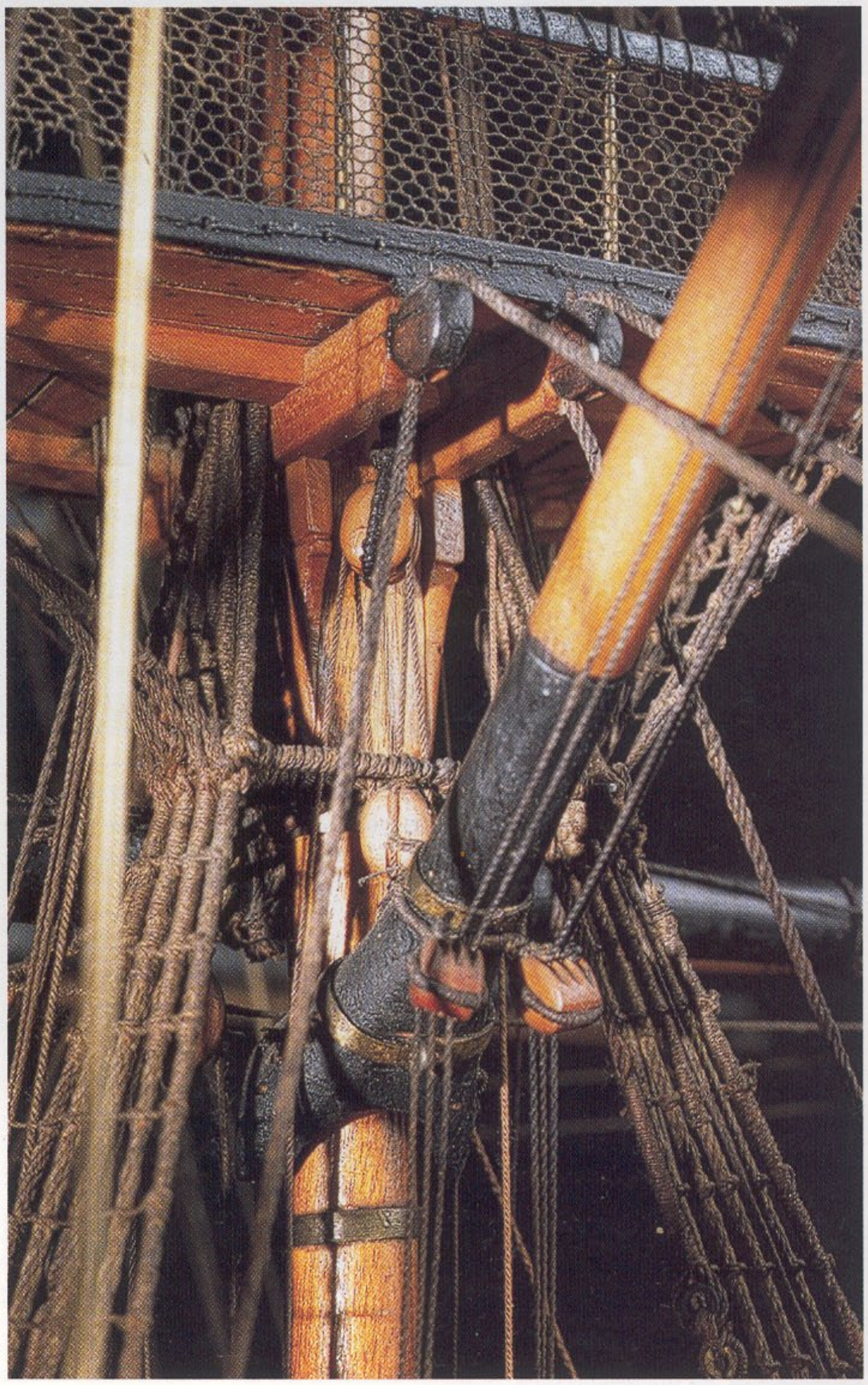
Le bout-dehors est placé dans l'axe du beaupré, ceci entraîne la disparition de la courbe de beaupré, le chuquet n'est plus déporté sur tribord il comporte un arc-boutant en fer. La jumelle se termine contre le chuquet, avec latéralement une face plate, sur la longueur des violons, ceux-ci ont perdu leur forme primitive, ils sont devenus carrés et présentent deux surépaisseurs pour y loger des réas dont l'un reçoit à bâbord le faux étai de hune, l'autre à tribord l'étai de hune.

L'étai et le faux étai de misaine estropent une moque et, accessoire tout nouveau dans notre marine, les colliers estropent une moque en fourche, permettant le passage entre ses branches du bout-dehors. Ces moques à croissant ou en fourche sont à double goujure.

A la tête du beaupré le palan de la fausse barbe-jean entre les étais de hune et misaine, le filet pour le petit foc. Au droit des colliers d'étais l'on aperçoit le hauban bâbord du beaupré, la vergue de civadière devenue vergue sèche. Voici l'essentiel de ce que l'on peut examiner sur cette vue.



Vue par dessous de la grande hune, analogue à ce qui a déjà été examiné. A remarquer ici le trélingage, les gambes de revers, les caps de moutons de hune et leur ridage et un traversin supplémentaire !



Intéressant détail d'une partie de la hune d'artimon. Les longis présentent la particularité de recevoir les branches de balancine de gui, passant dans un canal pratiqué sur le prolongement des longis. Entre ceux-ci frappée sur la hune une poulie double pour le palan de drisse du pic dont la poulie simple frappée sur le croissant reçoit le dormant du garan. Une estrope entoure le pic entre les cerclages de son croissant, elle reçoit les poulies triples sur lesquelles passent de chaque bord, la cargue point et les deux cargues de chute de la brigantine.

LE RIVOLI
Vaisseau de 74 canons. 1807

Il existe une variante peu connue du vaisseau de 74 dont le plan type avait été adopté en 1782. Il s'agit d'un vaisseau disposant du même armement mais de dimensions et déplacement moindres.

A qui revient l'initiative de l'adoption d'un "petit 74", les archives ne m'ont pas apporté de réponse. Décision prise par le ministre Decrès, souhait impérial, influence de marins tel que Burgues - Missiesy, inspiration anglaise ? Bref, je ne sais.

Toujours est-il qu'en 1803, J.N. Sané dresse le plan de ce nouveau 74, revenant à ses conceptions premières de 1777-80 (voir "Historique des Vaisseaux de 74 à 120 canons", dans la même collection). Le déplacement du 74 "grand modèle" illustré avec le *Triomphant* est de 3069 tx, celui du 74 "petit modèle" de 2781 tx. L'armement identique pour l'un et l'autre nécessite un équipage de même importance de l'ordre de 800 hommes. C'est donc sur les approvisionnements que l'essentiel de la différence de tonnage doit porter.

Les deux premiers vaisseaux de 74 canons, nouvelle version, sont mis en chantier à Toulon dès 1803 ; la même année un autre est mis sur cale à Gènes.

Au total 27 vaisseaux 74 petit modèle seront entrepris, 5 resteront inachevés. Toutes ces constructions, mis à part les deux cas toulonnais, seront effectuées dans des arsenaux étrangers sous l'autorité française. L'on en compte huit à Anvers et dix à Venise.

Sous l'Empire, les événements ne permettront pas de juger comme il convient des qualités des 74 petit modèle. Des devis tardifs datant de la Restauration laissent penser que leurs qualités étaient comparables à celles du grand modèle.

Le *Rivoli* est parfaitement représentatif de cette variante de 74 canons, à ceci s'ajoute l'intérêt du procédé utilisé pour sa sortie de la lagune de Venise en 1811.

Principales caractéristiques des vaisseaux de 74 canons "petit modèle" 1802.

Longueur de tête d'étrave à tête d'étambot	54,65 m
Plus grande largeur hors membrure	14,33 m
Creux du dessus de la quille à la ligne droite du maître-bau	6,90 m
Hauteur de batterie	1,70 m
Déplacement	2,781 tx
Tirant d'eau avant	6,17 m
Tirant d'eau arrière	6,72 m
Équipage (État major compris)	800 hommes
Artillerie 1ère batterie 2ème batterie gaillards dunette	 28 canons de 36 £ 30 canons de 18 £ 16 canons de 8 £ 4 obusiers de 36 £

* Armement primitif, ensuite modifié comme pour le grand modèle, à savoir: gaillard d'avant deux caronades de 36, quatre canons de 8 - gaillard d'arrière. Huit caronades de 36, dix canons de 8.

Le moindre tirant d'eau présente un avantage, surtout pour Venise et la Hollande, mais c'est un aspect secondaire dans l'adoption du petit modèle de 74 (la diminution du tirant d'eau était à l'étambot de 0,43 m).

Sous le Premier Empire, l'Italie devient royaume vassal de la France. En 1806, Venise sous la domination de l'Autriche est rattachée au royaume d'Italie dont Napoléon est roi et le prince Eugène vice-roi. Les moyens de l'arsenal de Venise permettent d'envisager l'existence d'une escadre dans l'Adriatique. En 1807, par décision impériale, le royaume d'Italie doit fournir à la France, trois vaisseaux de 74 canons, devant être construits à Venise. Ils portèrent les noms de *Rivoli*, *St Bernard*, *Castiglione*. Ce sont des bâtiments conformes au nouveau plan adopté en 1803 (petit modèle). Deux ans seront nécessaires pour la construction du premier d'entre eux, le *Rivoli*. L'utilisation des importants moyens de l'arsenal était subordonnée à la sortie des bâtiments de la lagune, avec ses bancs et la barre de la passe de communication avec la mer, les fonds ne dépassant pas 4,33 m.

Les vénitiens ne construisaient pas des bâtiments de l'importance de nos 74 canons et leur faisaient franchir bancs et passe en étant entièrement lèges. C'est-à-dire sans armement en ne portant que leurs bas mâts, ceci représentant environ la moitié du déplacement du bâtiment entièrement armé.

La situation était tout autre, avec la présence anglaise en Adriatique ; il n'était pas possible de sortir désarmé pour ensuite procéder à l'armement à Pola. Nos vaisseaux devaient franchir la passe entièrement armés, prêts à combattre. Pour réussir une telle entreprise, il fallait soulager le bâtiment avec des chameaux, énormes caissons flottants permettant de soulever le vaisseau et réduire son tirant d'eau.

Le lancement du *Rivoli* s'effectua en deux temps le 3 et 6 septembre 1810, ceci en raison de l'état de l'avant-cale. Étant achevé, le 7 mars 1811, il sort de l'arsenal et mouille en face du palais des Doges. La construction des deux chameaux avait été menée de pair avec celle du vaisseau. Devant le palais l'on procède à des essais, les chameaux sont placés de part et d'autre de la coque, leur forme épousant le volume de la carène. Au préalable, de l'eau avait été introduite dans ces grands caissons, les rendant à peine flottants. Dans cet état, solidarisés avec le vaisseau, ils sont vidés de leur eau et émergeant, soulèvent le vaisseau. Les chameaux ont été imaginés en Hollande à la fin du 17e siècle.

C'est le jeune ingénieur de 2ème classe Jean Tupinier qui fut responsable de l'ensemble des opérations. Une répétition générale ayant été satisfaisante, le *Rivoli* et ses chameaux seront remorqués jusqu'à proximité de la passe début novembre 1811. Il faudra ensuite attendre les longues nuits de février pour franchir la passe le 20 février 1812. Le vaisseau avait été soulevé de 2,39 m et il n'y avait que 0,136 m de hauteur entre les grelins passant sous la quille et la barre de la passe.

Le 22 février au matin intervient un vaisseau anglais le *Victorious*, s'engage un violent combat qui ne cessera qu'à 9 heures du soir, le *Rivoli* complètement démâté est obligé de se rendre, 650 hommes sur les 800 de l'équipage étant morts ou blessés, la plupart sont de malheureux dalmates. Le *Rivoli* sera ultérieurement incorporé dans la Royal Navy.

La démonstration faite avec le *Rivoli* malgré sa fin malheureuse, va permettre de considérer Venise comme un établissement maritime important. La même opération fut effectuée pour les deux autres 74 et en 1814, cinq vaisseaux également de 74 petit modèle étaient en chantier.

Le modèle du *Rivoli* et de ses chameaux forme un ensemble exceptionnel, d'une parfaite qualité d'exécution, bien supérieure à mon avis à celle des autres modèles (*Océan, Triomphant,*



▲
Accompagné de ses chameaux, le *Rivoli* est représenté étant émergé d'environ deux mètres ; un plateau peint simulant le niveau de l'eau met en évidence l'opération.

Friedland). Le style en est différent avec l'abandon de l'ébène et surtout de l'ivoire. Le modèle, cas rare, n'a pas été dépouillé de ses embarcations, mâture de rechange, etc. Bref, il est dans son pur état d'origine.

Peut on supposer que cet ensemble a été exécuté sur l'initiative de Jean Tupinier lors des six années qu'il passera à Venise de 1807 à 1813 ?

J'en doute et après la chute de l'Empire, s'il avait réussi à faire passer en France ses papiers, il n'était guère envisageable de faire de même pour un modèle de cette importance.

Devenu Sous-directeur, puis Directeur des Ports et Arsenaux de France, sous la Restauration, il était possible à J. Tupinier de faire réaliser le modèle sur ses données. Cependant ses mémoires* ne font aucune allusion à ceci.

Par ailleurs, un médaillon au profil de l'Empereur et de nombreux monogrammes avec le N figurent sur le modèle. Motif quasiment séditieux sous la Restauration. En 1834, ayant opté pour la politique, après une très brillante carrière d'ingénieur, J. Tupinier devient député. Quid du modèle ? A-t-il été réalisé dans les années 1830 et à Cherbourg ? La question reste posée.

*Les mémoires du baron Tupinier 1784-1850, inédites jusqu'alors ont été publiées en 1995 présentation par Mr B. Lutun (Éditions Desjonquères).

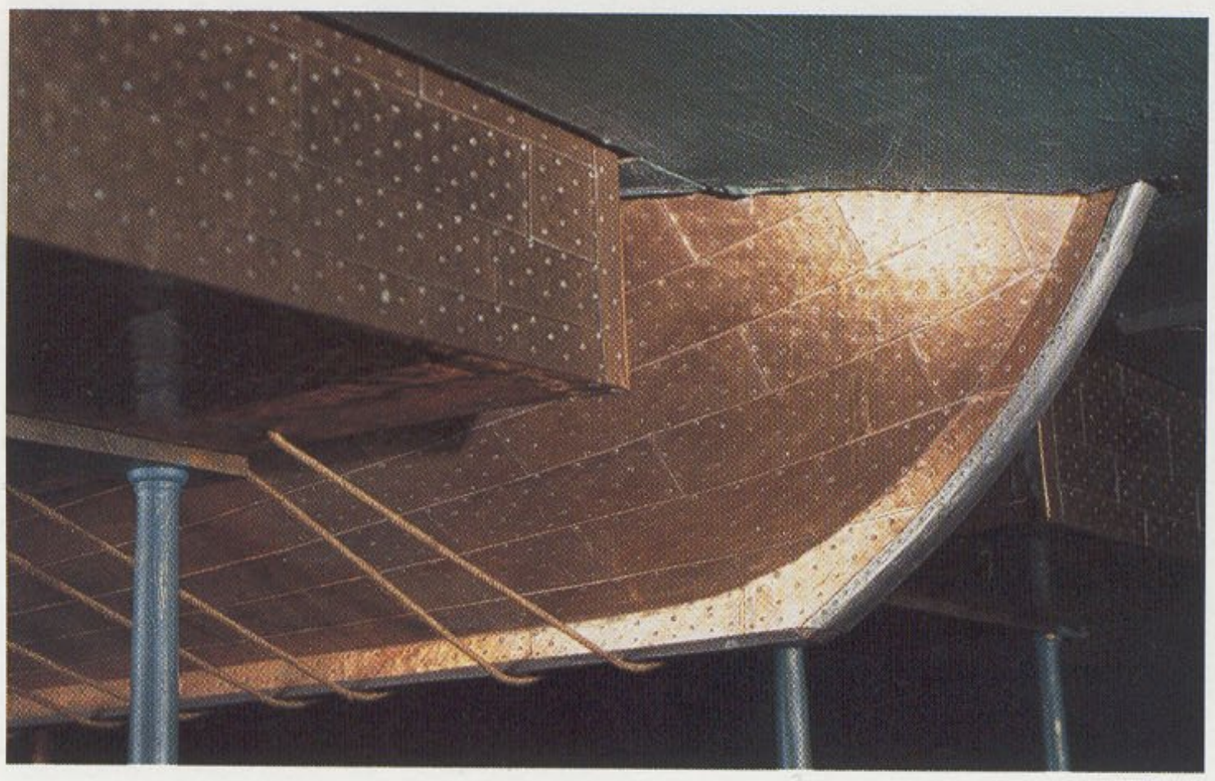
▲
Lors du mouillage, il fallait immobiliser les chameaux, ceci explique la présence de deux ancres sur leur avant. Le vaisseau devait également utiliser ses ancres de bossoir.

▲
Vue de l'avant montrant bien comment la partie supérieure des chameaux doit épouser la ceinture et une partie de la carène du vaisseau.

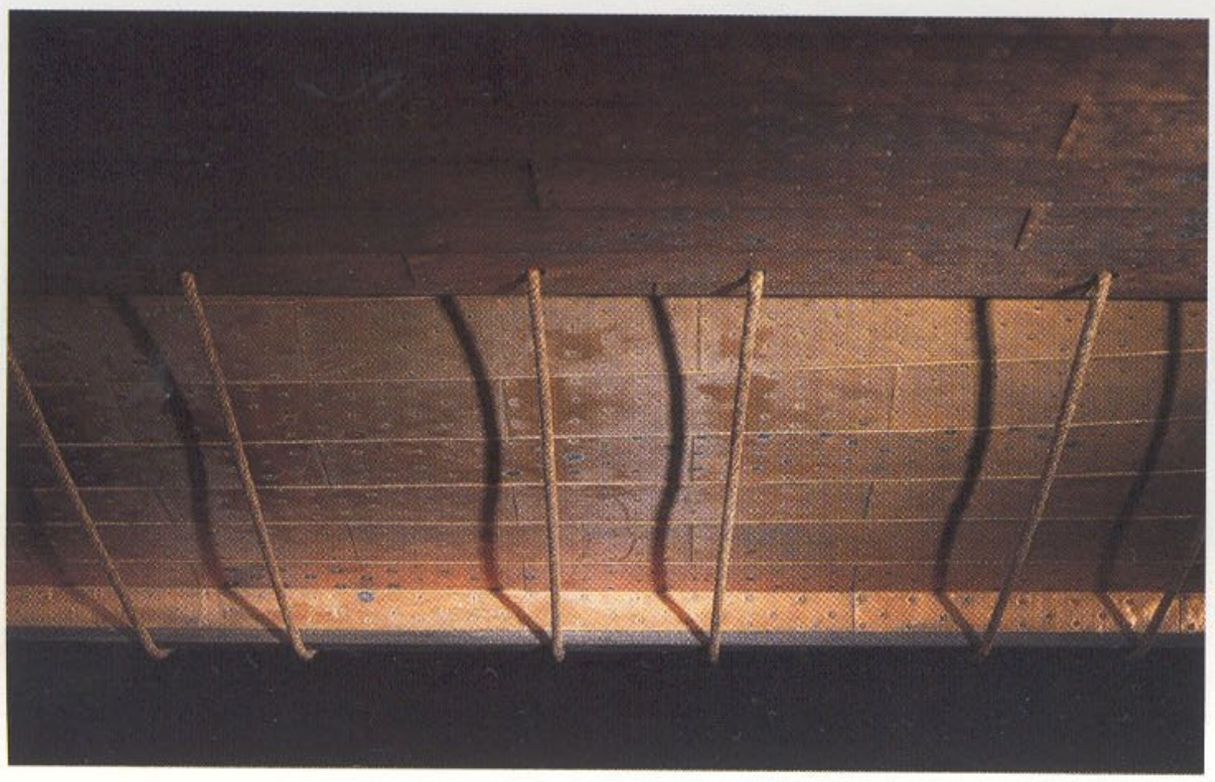


Vue sous un autre angle de l'ensemble de ce grand modèle.

▲
Cette vue de l'arrière complète la vue prise de l'avant.



Les grelins passent sous la fausse quille protégeant le doublage, remontent à l'intérieur des chameaux, en passant à l'intérieur de canaux en bois analogues à des corps de pompe. L'on remarquera le "volume carré" du chameau en partie inférieure, à noter l'habillage en plomb du taille-mer du vaisseau.



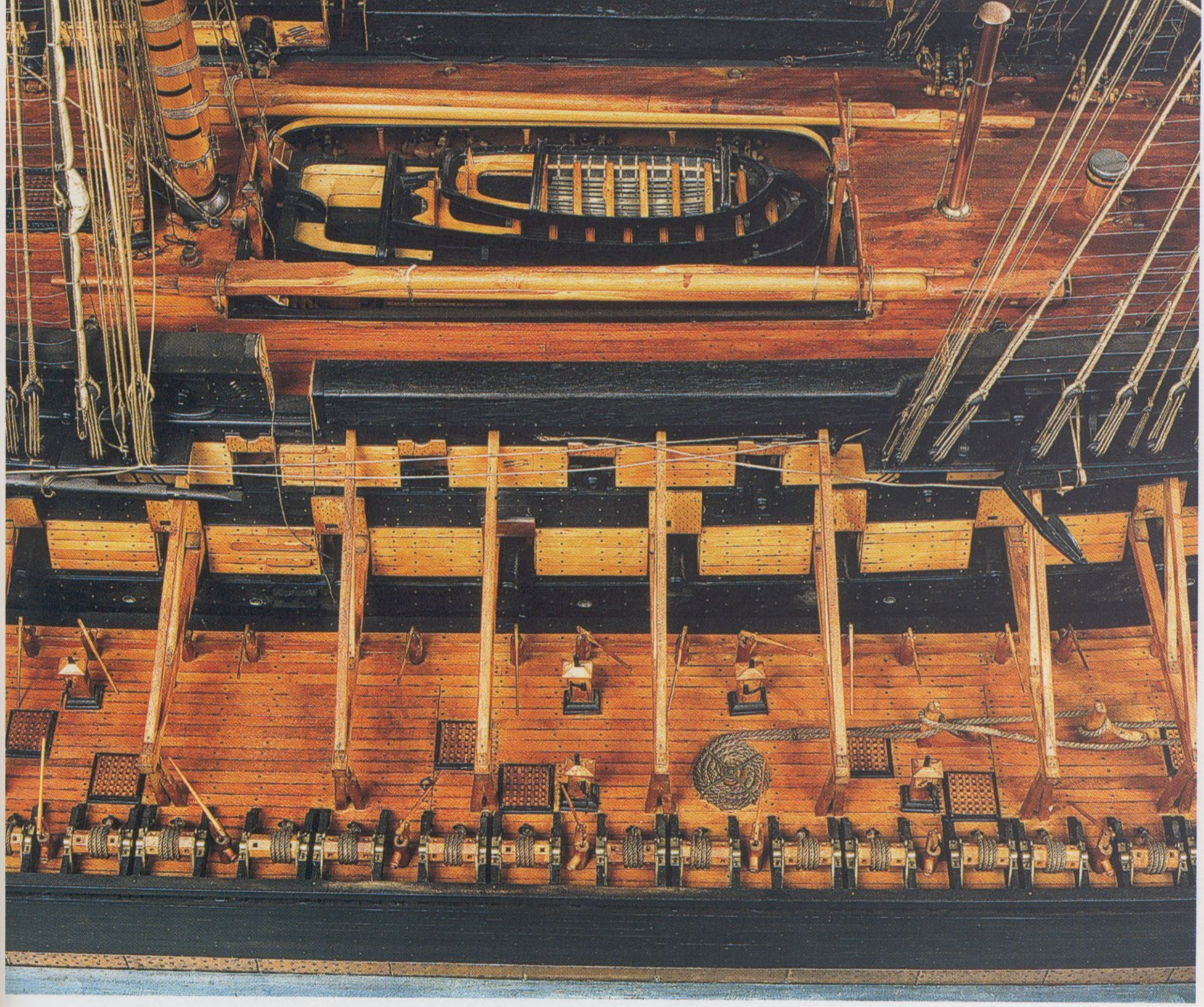
Les chameaux sont constitués intérieurement de caissons indépendants, des soupapes manoeuvrées par des vannes permettent le remplissage. Sur le modèle l'on distingue les coffres avec crémaillère et manivelle pour l'ouverture ou la fermeture des soupapes, des panneaux à caillebotis donnent accès aux différents caissons. Une série de pompes est disposée suivant les deux grands côtés du chameau ; leur bras a une longueur suffisante pour être actionné par trois hommes. Ces pompes vont permettre d'évacuer l'eau.des caissons.

Sur le grand côté extérieur du chameau, une suite de petits guindeaux ou treuils sur lesquels s'enroulent les grelins, allant d'un bord à l'autre, passant sous la fausse quille et traversant les chameaux dans un canal en bois placé obliquement. Chaque grelin doit être convenablement raidi sur ses guindeaux bâbord et tribord, à l'aide de barres engagées dans les mortaises du tambour du guindeau. Tout ceci est minutieusement représenté.

Le vaisseau ne peut être seulement soutenu par les grelins. Dans chaque sabord de la batterie basse, est disposée une longue pièce de bois soutenant par l'intermédiaire d'une cale le sommier du sabord. L'extrémité des longues pièces ou tirants repose sur deux sortes d'épontilles formant un V renversé, leur pied reposant sur une semelle au fond du chameau, un arbalétrier et un faux arbalétrier s'appuyant sur la muraille s'assemblent sur le tirant.

Le *Rivoli* était dans son assiette, tirant 6,72 m d'eau à l'étambot, les chameaux ont leurs caissons remplis d'eau, en restant flottants, ils sont appliqués contre le *Rivoli*, qu'ils doivent alléger de 1380 tonneaux en ramenant son tirant d'eau arrière à 4,33 m. La capacité des caissons représente au total l'équivalent de 1584 tonneaux d'où une marge de sécurité. Les chameaux "accolés" contre la partie supérieure de la carène et la ceinture du vaisseau, les grelins sont mis en place, raidis sur leurs guindeaux. Le petit appareil de charpente installé. L'ensemble étant bien assuré, les pompes entrent en action, les chameaux émergent en soulevant le *Rivoli* et ceci sur 2,39 m.

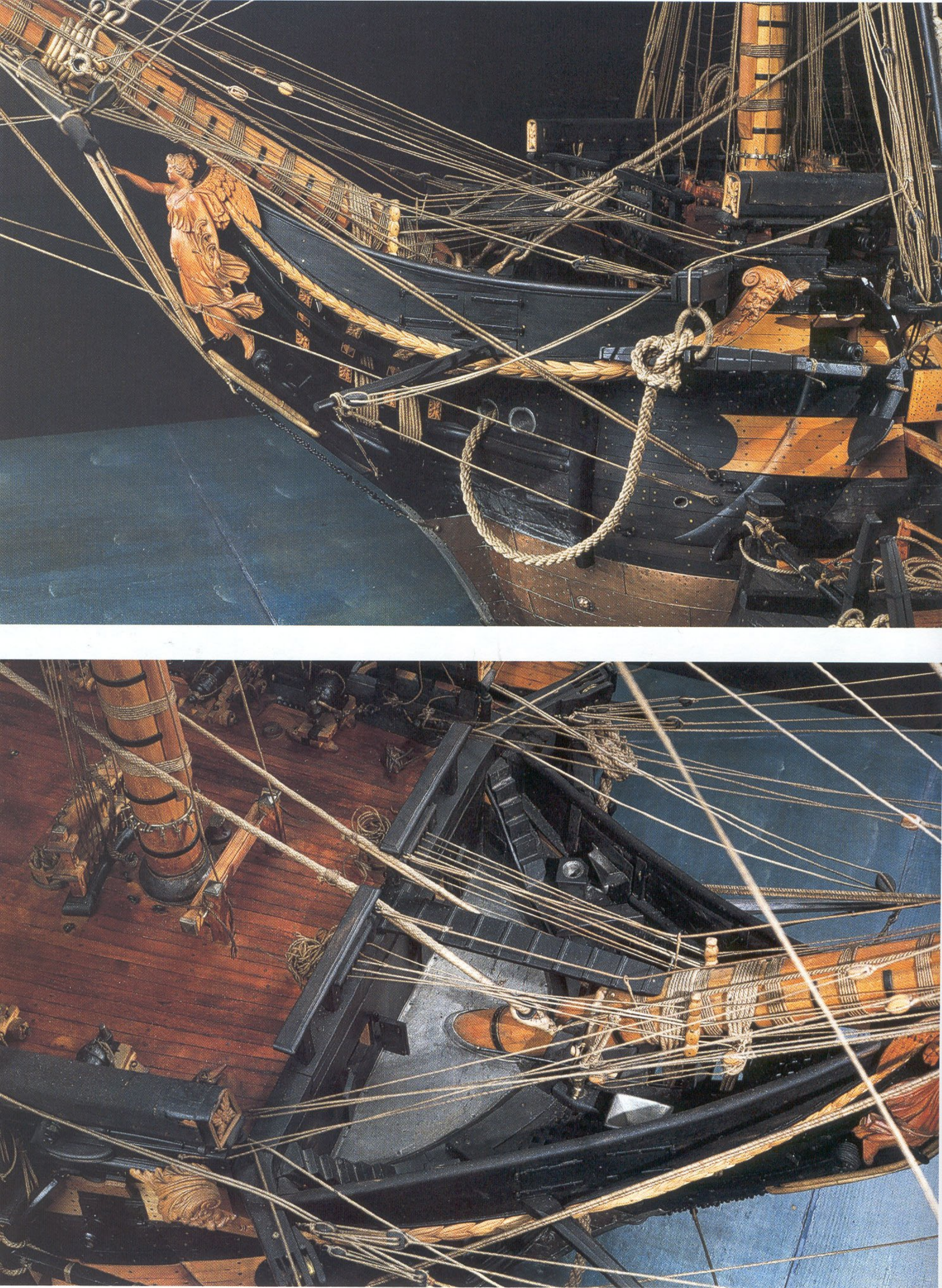
Après la sortie de l'arsenal, devant le Palais des Doges, le 7 mars 1811, l'on procéda à des essais, d'après les mémoires du baron Tupinier, voici comment se déroulèrent les opérations. "Il n'y avait à bord du vaisseau que la quantité de lest qu'il devait conserver à son armement définitif, sa mâture et ses futailles à eau et à vin complètement vides.



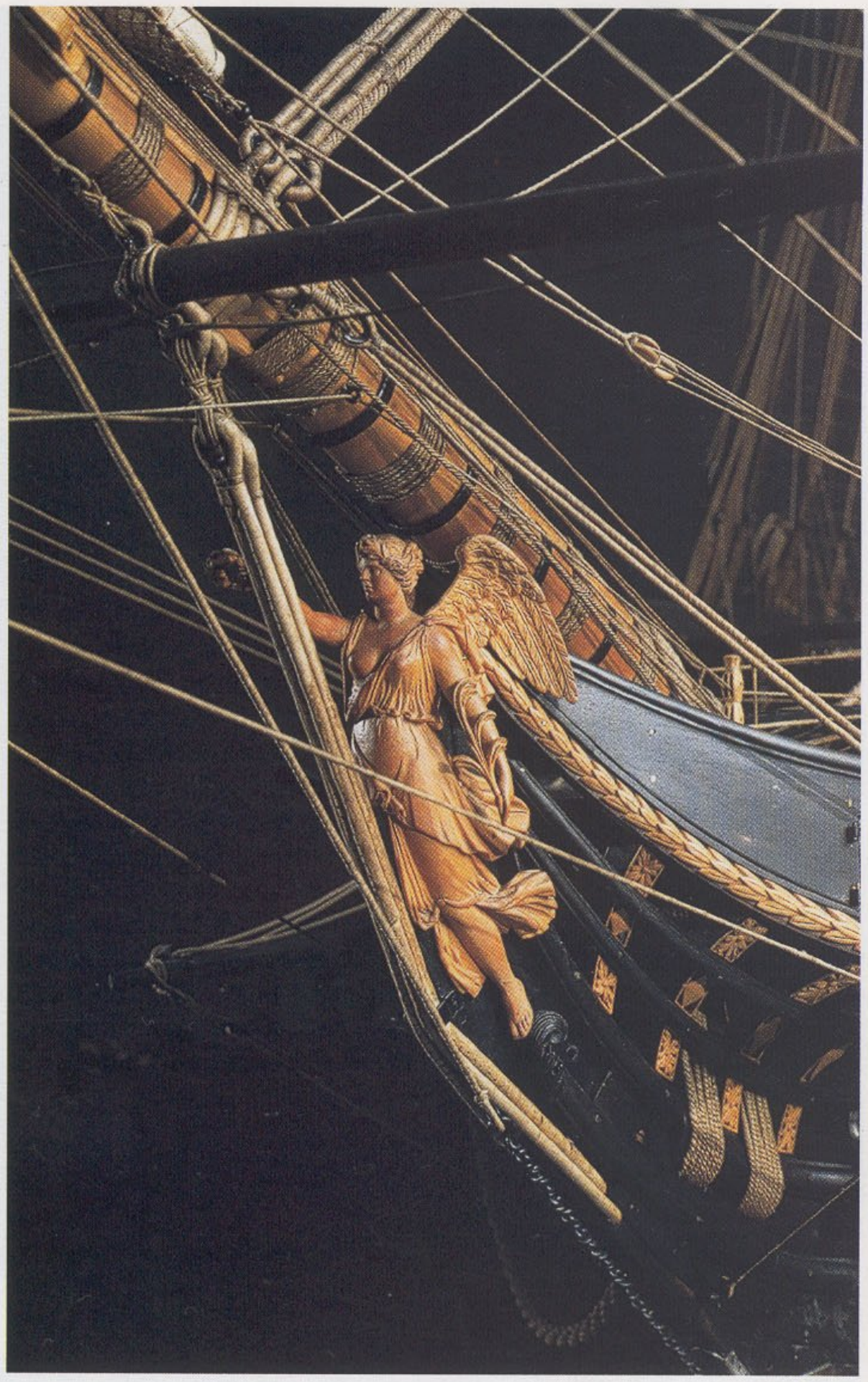
Dans cet état de chargement son tirant d'eau était de 5,14 m. les chameaux y furent appliqués avec l'appareil de charpente au moyen duquel il devait le ramener et maintenir au tirant d'eau de 4,50 m quand il serait entièrement chargé des objets destinés à composer son armement. Pour le moment, ces objets furent représentés par des masses de lest d'un poids équivalent que je fis mettre à bord successivement ; et chaque jour les pompes faisaient sortir des chameaux une pareille quantité d'eau. Chaque jour aussi on vérifiait l'état dans lequel se trouvaient les différentes parties de la charpente du vaisseau et celui de l'appareil entier.

Quinze à dix-huit jours furent employés à ces diverses opérations. Quand le *Rivoli* eut à bord une masse de lest égale en poids à la totalité de la charge qu'il devait recevoir plus tard en rade de Malamocco, son tirant d'eau était réduit à 4,30 m. Pas la plus légère altération ne s'était manifestée dans sa charpente ; ses deux extrémités étaient parfaitement soutenues ; il aurait eu plutôt de la tendance à contracter une plus grande tonture qu'à prendre de l'arc. Les chameaux contenaient encore alors une quantité d'eau assez considérable pour qu'en la faisant pomper on eût pu faire émerger l'appareil de 40 centimètres de plus".

J'ajoute que le modèle représente tous les canons à leur sabord, cela ne semble pas avoir été le cas dans la réalité ; l'enlèvement de l'appareil et la mise en place de tous les éléments ayant nécessité plus de cinq heures. Par la suite, J. Tupinier poursuit ses recherches sur les chameaux et leur emploi et d'après ses mémoires, il estime possible que le vaisseau "eut tous ses canons aux sabords, même ceux de la première batterie et fut en mesure de combattre un ennemi assez audacieux pour venir l'attaquer pendant l'opération de sortie des lagunes". Ceci est conforme à ce que représente le modèle, mais probablement pas à la situation en novembre 1811.



Très habile figure de proue, représentant une victoire ailée, comme il se doit, portant palme et couronne de laurier. Le détail des barbes-jean est mis en évidence, l'on remarquera la bridure modifiant l'angle qu'elles forment avec le beaupré.



◀ La fausse barbe-jean comporte à sa partie inférieure une chaîne frappée sur un étrier traversant le taille-mer, les barbes-jean sont gréées à l'anglaise. Le panneau de protection de la plate-forme des poulaines comporte une ouverture en deux parties et un passage pour un grelin ou autre manoeuvre.

Le fronteau comporte de part et d'autre une suite de clans avec réa, enserré entre deux traverses dont la supérieure reçoit des cabillots, ceci équivaut au râteau de beaupré. Seuls les modèles peuvent nous révéler dans leurs diversités ces détails d'accastillage. Un motif décoratif est placé à l'extrémité des petits bastingages. Un doublage en croissant est appliqué sur le bordage, nous avons déjà constaté cela. La poulie de capon est absente et par ignorance le garan est disposé en bosse de bout ! Sur la joue est croché le hauban de beaupré et celui affermissant l'arc-boutant du chuquet, à ne pas confondre avec les haubans du porte-lof. L'on distingue le dalot de la gatte et en bas du cliché la crapaudine du différenciomètre servant à l'appréciation du tirant d'eau avant. Le conduit vertical longeant la muraille correspond aux commodités.

Détail du retour de la grande herpe, derrière le bossoir et l'on retrouve le garan de la poulie de capon (absente) utilisé comme bosse de bout !!



◀ La plate-forme des poulaines est supposée entièrement recouverte de plomb. Dans les angles il faut remarquer l'habituel siège d'aisance auquel s'ajoute nouvel élément un urinoir ainsi qu'une auge pour le linge.

A tribord du mât de misaine le grand étai et à bâbord le faux grand étai, ces manoeuvres dormantes se replient sur elles-mêmes à leur extrémité, après être passées dans une forte cosse estropée par un collier reçu par le croc de la courbe de capucine. Il en est de même pour le faux étai. Cette nouvelle disposition, plus légère, rend plus délicat le réglage de la tension des étais. Avec de l'attention l'on distingue le pompe d'étrave. Détails à relever le cerclage métallique du mât et ses cabillots, le bitton de retour des manoeuvres à deux niveaux, la caronade placée en avant des haubans de misaine, la coupure du fronteau pour le passage des étais.

▲

Sous un angle analogue, nous avons déjà examiné cette vue de l'embelle du vaisseau, en ce qui concerne le chameau.

Les mantelets des sabords de la première batterie sont percés d'un petit hublot destiné à la ventilation de l'entrepont. Les mantelets à la deuxième batterie sont brisés et comportent une échancrure permettant le passage de la volée des canons, cette disposition est récente.

Les embarcations conservent leur ancien emplacement sur le deuxième pont, seule la mâture de rechange est disposée au niveau des gaillards. Normalement le grand canot devrait être débanqué pour recevoir le petit canot.

Le fronteau du gaillard arrière est réduit au bitton de grand hunier. A droite l'on aperçoit reposant sur le porte-hauban de misaine, l'ancre de veille. D'après le règlement de 1807, elle devrait être placée sur le grand porte-hauban. L'ancre de bossoir était à poste sur l'arrière du porte-hauban de misaine.

Le long du deuxième hauban de grand mât, la vergue du grand

Ensemble du gaillard avant. Devant le bitton à étage des retour de manoeuvres, deux cages à drisses. La tête du petit cabestan est recouverte par une feuille de cuivre jaune, les cuisines doivent être du nouveau modèle avec caisse en fer et foyer brûlant du charbon de terre, ceci d'après la grande cheminée en cuivre rouge et son raidisseur en laiton. Le gaillard est armé d'une caronade de 36 suivie de trois canons de 8, entre les pièces des reposoirs pour gargoussiers.

Les embarcations ont leurs chantier sur le deuxième pont, l'on distingue une traverse destinée aux risses les immobilisant, la mâture de rechange repose sur les gaillards. Le grand mât de hune a sa caisse tournée vers l'avant et le petit mât de hune à bâbord a sa caisse vers l'arrière. Une jumelle et un mâtereau également en rechange sont placés sur les mâts, on distingue leur chantier sur le fronteau du gaillard. Ce fronteau ne comporte que le beffroi de la grosse cloche, des montants et une lisse d'appui. L'angle des passavants est traité suivant une courbure en portion de cercle.

L'amure de grande voile passe sur un réa logé dans la fourrure de gouttière et se tourne sur un taquet à cornes cloué sur cette fourrure ; il faut de l'attention pour distinguer ces détails.

L'accès aux enfléchures s'effectue par des échelles en corde et barreaux en fer, une tige avec un petit arc-boutant permet d'éloigner de la muraille et d'immobiliser les montants en corde, ces éléments sont en fer.

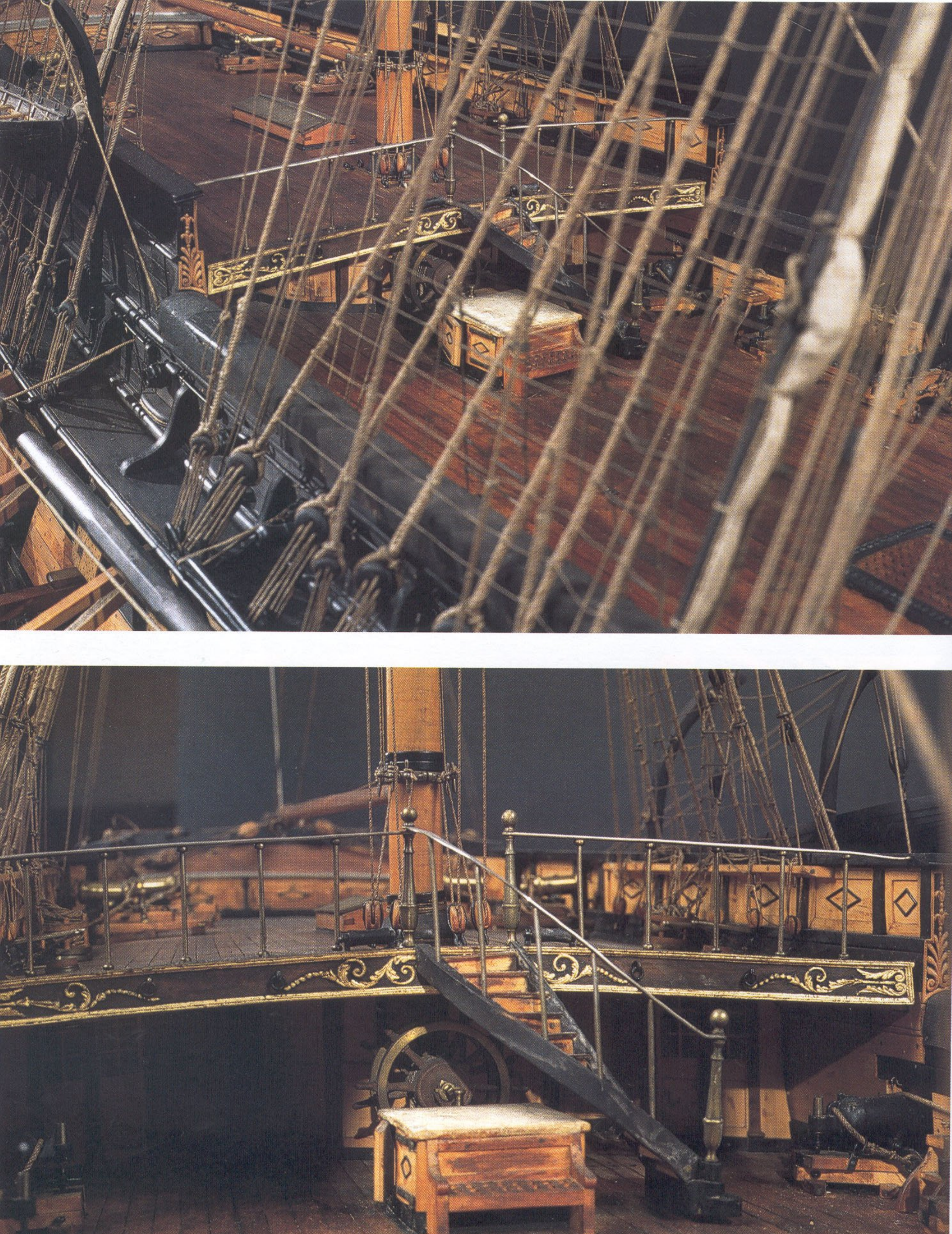
Le gaillard arrière est armé de chaque bord, d'une caronade de 36 proche du passavant, ensuite trois canons de 8 et trois caronades dont une placée dans la salle de conseil. Entre les pièces, des madriers un peu au-dessus du bordage, sont évidés pour recevoir sept boulets. Le panneau à caillebotis de l'écoutille aux vivres a son encadrement façonné pour recevoir des boulets. A la suite l'on devine une découpe dans le bordage, au-dessus de la cloche supérieure du grand cabestan, afin de pouvoir le mettre en place ou le retirer. L'on voit fort bien le bitton à deux niveaux pour poulies tournantes, l'on en compte seize auxquelles s'ajoutent six réas dans les montants.

A bâbord, remarquez une jumelle de rechange pour bas mât de misaine, placée sur le petit mât de hune.

Sur cette vue comme sur d'autres, vous constaterez la présence de tâches brunâtres plus ou moins foncées. C'est le très fâcheux et irrémédiable résultat de l'emploi, il y a quelques décennies, d'un produit décapant. Déplorable exemple de l'incompétence des personnes responsables de l'entretien de ces modèles. Le mal est définitif, le liquide ayant pénétré en profondeur les bois et nombre de modèles ont été ainsi détériorés.

cacatois avec sa voile serrée. Le petit cacatois est disposé de même à bâbord.

L'on remarquera l'absence de petits panneaux autour du grand mât, destinés au passage de la manoeuvre du bâton de pompe. L'on peut en déduire que sur le *Rivoli* étaient installées les nouvelles pompes à double action, (voir "Historique de la frégate", dans la même collection). Sont visibles les traverses pour les risses immobilisant les embarcations.



◀ Au premier plan fixée sur un hauban la vergue et la voile serrée du grand cacatois. A gauche notez la continuité entre le grand porte-hauban et celui d'artimon, élongeant ceux-ci soutenue par des mains de fer, la vergue de rechange du grand hunier.

◀ Intéressante vue du fronteau de dunette, orné d'un bandeau avec rinceaux, des montants et une main courante en bronze forment une balustrade. L'on accède à la dunette par un escalier à marches dansantes dont la rampe est agrémentée de balustres en bronze. Le dôme de l'escalier de l'état-major est indépendant de l'escalier de la dunette, devant le dôme le banc de quart.

La double roue du gouvernail est placée devant le mât d'artimon. A l'arrière plan l'on distingue de chaque bord, la porte vitrée de la couchette avant destinée à un lieutenant et la porte du couloir dégageant la salle à manger et la couchette du capitaine (à tribord du capitaine commandant). Des caronades armant le gaillard sur l'arrière sont visibles, et à babord l'escabeau pour l'officier de quart.

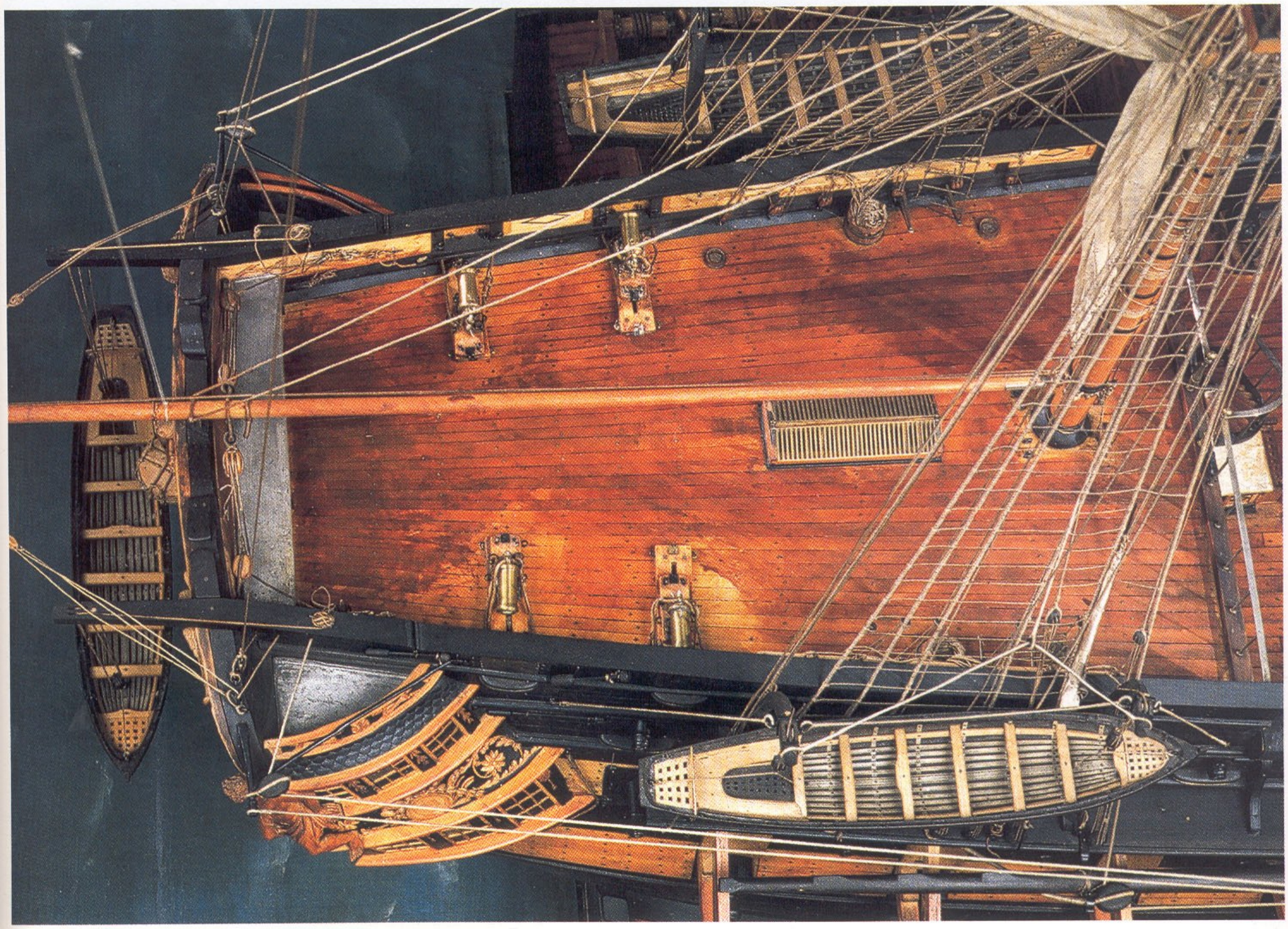
Cette vue plongeant de la dunette permet de constater qu'elle est armée de quatre obusiers de 36, exemple unique de représentation sur un modèle de ce type de bouche à feu, en principe abandonné depuis 1804, lors de l'adoption des premières caronades en fer. La présence de ces obusiers est un archaïsme, même si leur affût ne comporte plus une brague courante mais une brague fixe. Le *Rivoli* dispose ainsi de 86 bouches à feu.

Au centre une grande claire-voie éclairant la salle à manger du commandant. Avec de l'attention vous devinerez au mât d'artimon, un collier recevant des cabillots et portant un oeillet dans lequel s'engage une ferrure avec pivot fixée sur la baume. Ceci remplace le croissant.

Suivant le règlement de 1807, deux canots sur porte-manteaux sont installée par le travers des haubans d'artimon. Le canot de bâbord comporte sept bancs, celui de tribord six. La console en fer pour les grands bras, gênée par les canots est maintenant placée sur le couronnement des bouteilles, le jardin de celles-ci est recouvert de plomb, ainsi que des compartiments à signaux adossés au tableau.

La baume ou gui comporte des balancines, deux palans d'écoute au couronnement et deux autres palans dits de retenue, destinés à agir sous le vent, pour s'opposer à l'effort de l'écoute. Ces manœuvres sont visibles sur cette vue.

▼



LA CRÉOLE
Corvette 1827

Au 17e siècle, la formule primitive de la corvette est la barque longue, modeste bâtiment classé à la suite des frégates légères. Dans le dernier quart du 17e siècle, la barque longue est armée de 6 à 8 canons de 3 ou 4 livres sur un pont entièrement découvert la longueur est d'une vingtaine de mètres, ne justifiant pas d'un gréement à trois mâts. Ceci les distingue des frégates légères dont la longueur peut atteindre 30 mètres et l'armement 18 canons de 4 et même 6 livres sur un pont unique pouvant être couvert à ses extrémités par de très petits gaillards non armés.

Dans l'état annuel de la marine royale pour 1696, l'on constate la reconnaissance du terme corvette associé à celui de barque longue, ce second terme est abandonné en 1746. Dorénavant, seule l'appellation de corvette est utilisée. Ceci se justifie car dans les années 1730-1740, les corvettes peuvent porter 10 à 12 canons de 4 livres ayant une longueur de 25 à 27 mètres et un gréement à trois mâts.

Dans les années 1760, le calibre de 6 livres remplace celui de 4, l'armement peut être porté à 18 canons pour une longueur dépassant 30 mètres.

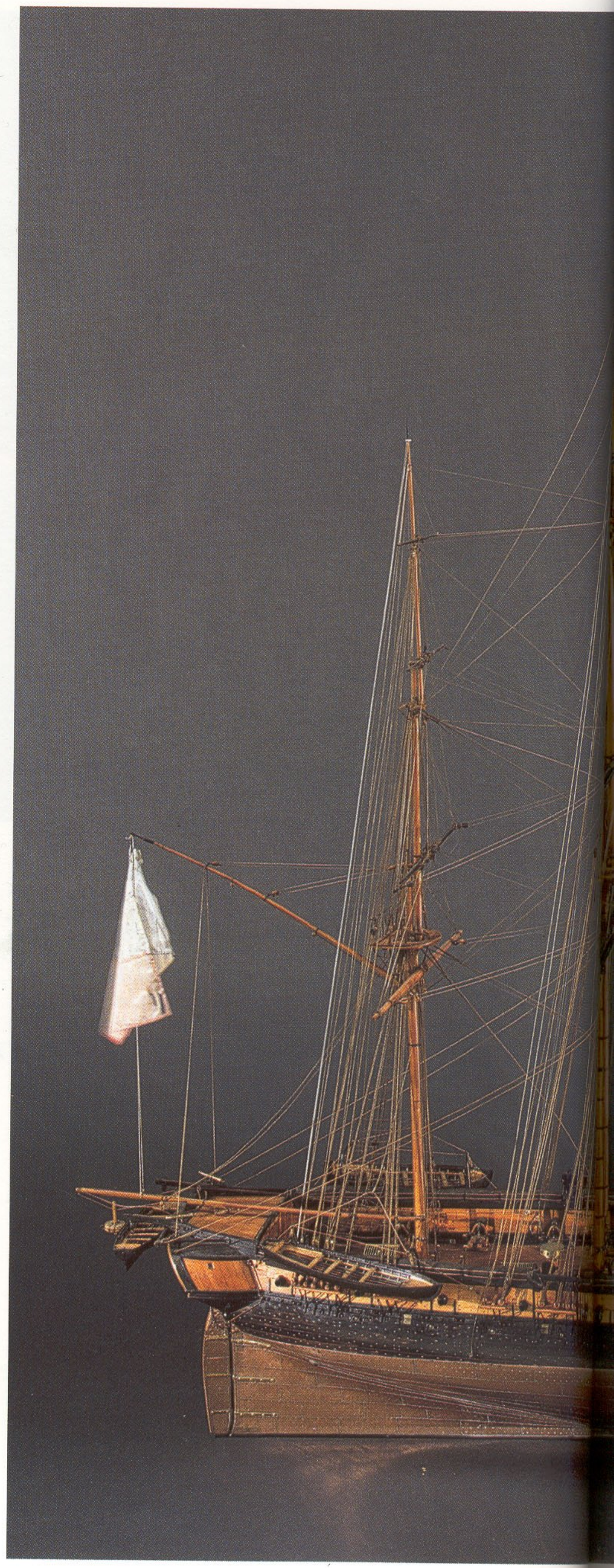
A la fin des années 1770, apparaît le calibre de 8 livres délaissé pour les frégates et pouvant passer à des corvettes dont l'armement est porté à 20 canons et la longueur à près de 40 mètres. Ceci est officialisé par le texte de 1786 prévoyant pour notre nouvelle marine 20 corvettes de 24 canons de 8 livres et 20 corvettes de 20 canons de 6 livres. Sous l'Empire seront construites quelques corvettes de ces modèles, auxquels l'on préférera la formule brick. Cependant, en 1810, est adopté un plan type de corvette de 24 bouches à feu (2 canons de 12 livres et 22 caronades de 24). Ces corvettes qu'elles soient de 20 ou 24 comportaient des gaillards non armés.

Dans ses observations publiées en 1822, le Directeur des Constructions Navales le baron Tupinier, condamne ces corvettes déjà peu appréciées sous l'Empire, la présence de gaillards est pour lui la principale cause de leurs médiocres qualités. Il propose que dorénavant l'on ne construise que des corvettes sans gaillard. Son rapport sera suivi par la mise en chantier de corvettes de 24 bouches à feu et de corvettes aviso de 18 bouches à feu. Cependant l'on adoptera également un troisième type de corvette mais avec gaillards, de 32 bouches à feu dont les gaillards sont armés: retour à la formule des frégates de 8 ou 12 du siècle précédent. Les corvettes de 24 et 18 sont à mon avis seules représentatives de la formule, pour la période 1820-1850.

Après ce "raccourci" historique de la corvette, nous pouvons passer à l'examen de la *Créole*. Ses plans ont été dressés en avril 1827 par l'ingénieur P. M. Leroux, construite à Cherbourg, la *Créole* sera mise à l'eau le 5 mai 1829.

La *Créole* va participer à l'expédition du Mexique en 1838 et à la prise du fort de San Juan de Ulua. Elle était placée sous le commandement du jeune Prince de Joinville promu depuis peu (il est âgé de 20 ans) capitaine de frégate.

Le modèle de la *Créole* a été réalisé à l'échelle du 1/36e et probablement à Cherbourg, lieu de construction de la corvette. La présence de l'artillerie d'origine permet d'affirmer que le modèle est antérieur à 1837, peut-être remonte-t-il aux années 1828-1830. Il marque l'abandon de l'ébène et de l'ivoire, matériaux précieux largement employés comme nous l'avons constaté sur les modèles précédents. Le modèle de la *Créole* aurait figuré dans le cabinet de travail du Prince de Joinville.





Principales caractéristiques de la Créole.

Longueur de tête d'étrave à tête d'étambot	38,85 m
Largeur hors membrure au maître-bau.	9,70 m
Creux du dessus de la quille à la ligne droite du maître-bau.	5,15 m
Déplacement à 1.80 m de batterie	750 tx*
Tirant d'eau avant	4,13 m
Tirant d'eau arrière	4,53 m
Équipage (État major compris)	150 hommes
Artillerie**	20 caronades de 30 4 canons de 18 £

** Tonneaux métriques.

** Artillerie d'origine comportant des caronades de 30 livres, nouveau calibre adopté en 1820.
En 1837, les 4 canons de 18 type 1786 seront remplacés par autant de canons-obusiers du calibre de 30 du système Paixhans.

A défaut de devis retour de campagne de la *Créole*, voici l'essentiel des devis concernant sa soeur jumelle la *Blonde*.

Sur le largue et le vent arrière la corvette gouverne très bien et très facilement. Au plus près lorsque la brise est molle il faut avoir toujours un peu de barre dessous.

Elle porte très bien la voile et elle n'incline un peu que lorsque ses vivres sont à leur terme.

Les mouvements de tangage sont assez forts et surtout assez secs pour faire craindre pour la mâture, si on voulait tenir la voilure que le temps comporte.

Les mouvements de roulis dès qu'elle prend un peu de largue sont sensibles mais assez réguliers et assez doux pour ne point fatiguer ni la mâture ni le bâtiment.

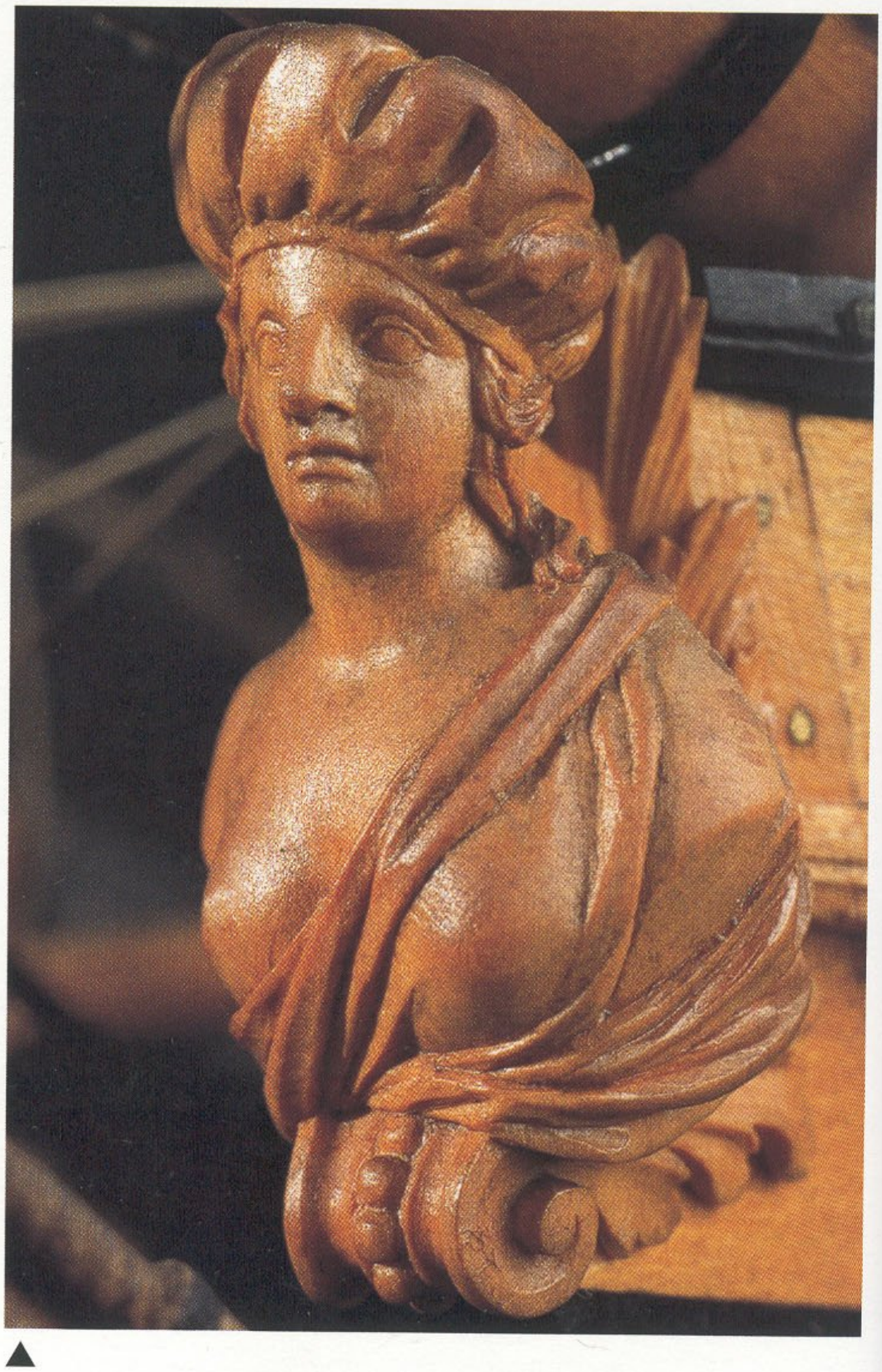
Marche au plus près, le plus atteint a été de 9 ½ noeuds ayant deux ris dans les huniers, belle et forte brise très régulière la mer dure. En temps ordinaire avec toutes ses voiles au plus près elle a été facilement à 8 noeuds avec belle brise à porter les perroquets et la mer passablement belle. Avec de petits temps elle n'a pas autant d'avantages et sa marche est ordinaire. Vent largue, toutes voiles portantes, c'est la plus avantageuse 11 ½ noeuds permettant de tenir les perroquets et la mer très belle. Vent arrière, de temps ordinaire et petits temps c'est l'allure sous laquelle elle a toujours eu la moins belle marche.

Virement de bord vent devant et vent arrière, très bien dans le premier des cas s'il y a une petite brise permettant de filer au moins 4 noeuds. Facilement dans le second cas sans trop perdre en raison de la longueur de la corvette.

Un autre devis confirme ces observations et précise que sur l'allure vent arrière, la marche est fort ordinaire quand il vente peu, dès qu'il fraîchit, elle devient avantageuse 10 noeuds sous la misaine le ris pris, le grand hunier au bas-ris.

La saillie de l'éperon est réduite, la figure de proue est devenue un simple buste, un bordage protège la plate-forme des poulaines, complété par une lisse en fer rond supportée par de petits chandeliers à oeillet. Tout cela est bien austère, plus de herpe et seules trois jambettes témoignent de l'ancienne structure.

La fausse sous-barbe se termine par une chaîne portant un étrier traversant le taille-mer, habillé par une garniture en plomb. A droite le conduit ou carneau du siège d'aisance bâbord; le bossoir comporte deux réas. Remarquez les deux sous-barbes, la position des liures de beaupré, le porte-lof avec ses haubans et la poulie d'amure, le hauban de beaupré.



▲

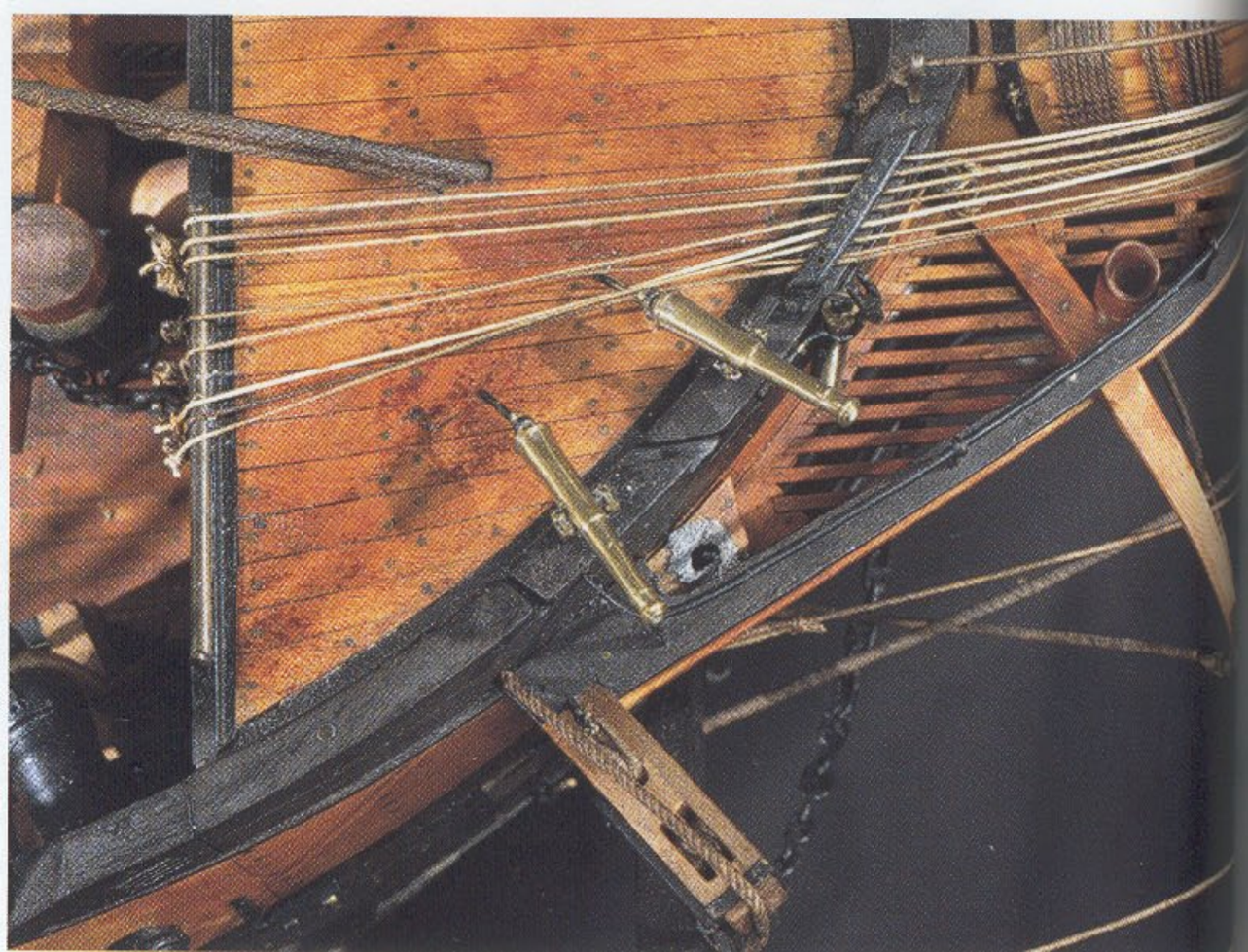
Tout le décor de la corvette se borne à cette figure en buste, très correctement exécutée. Un ample bonnet est censé évoquer le lieu de naissance de cette jeune femme.

Détail montrant la garniture des sous-barbes, la cosse estropée par la fausse sous-barbe, recevant l'anneau de la chaîne.



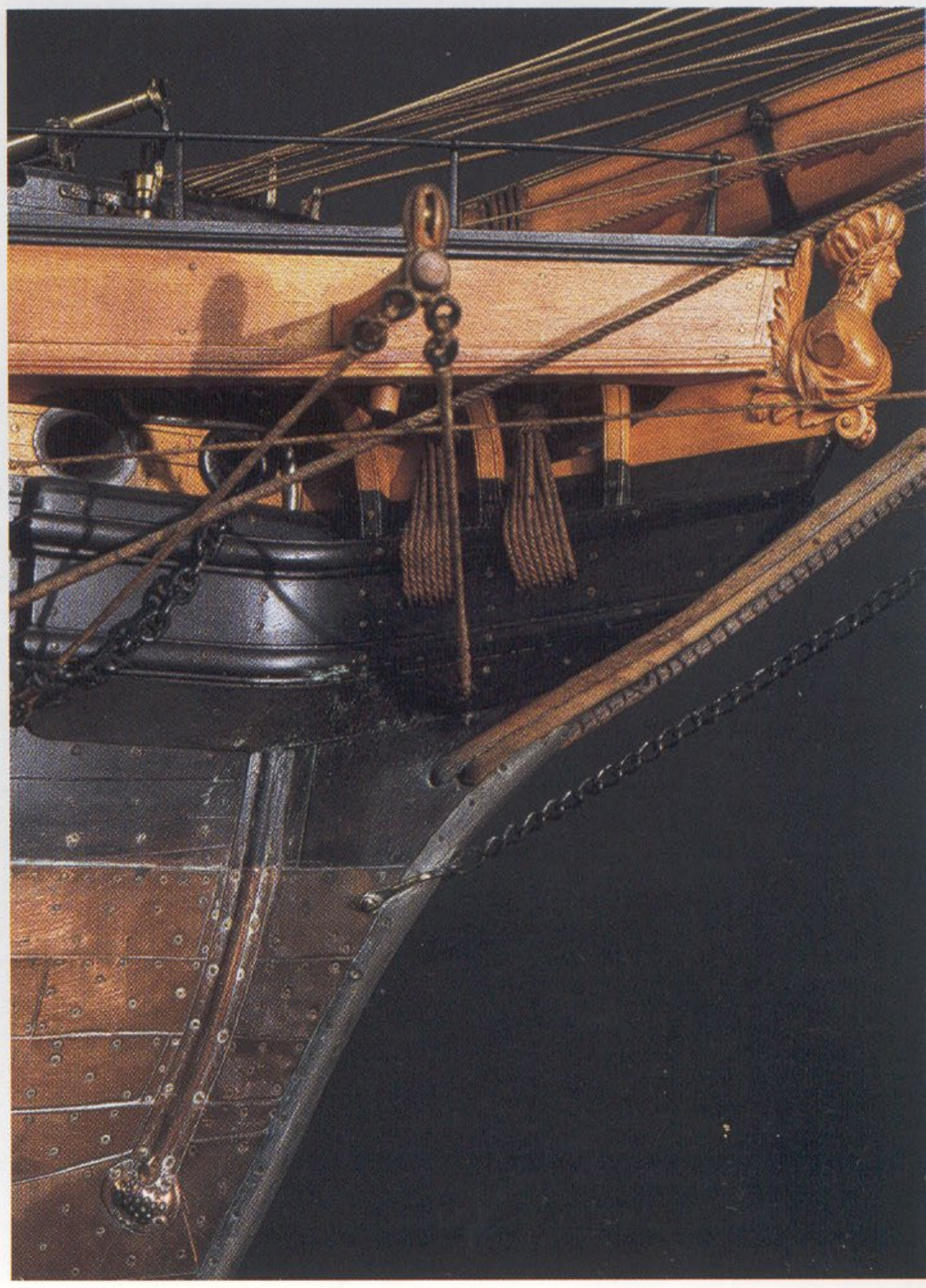
▲

Un minuscule gaillard facilite les manoeuvres et donne un abri aux hommes. Remarquez les grands étais traversant le gaillard pour se frapper sur de fortes crampes boulonnées à l'extérieur, les étais font simplement retour sur eux-mêmes, immobilisés par des amarrages à plat. L'avant fermé réduit à bien peu la plate-forme des poulaines, dans l'angle formé par le pavois de défense et la muraille: l'habituel siège de commodité et en avant du porte-lof une cuvette pour les eaux de lavage, le caillebotis n'est formé que de lattes non entrecroisées. Quatre pierriers ont leur montant à fourche fiché sur le plat-bord. Au centre deux montants reçoivent le garde-corps du beaupré. Cloué sur ce plat-bord, une sorte de râtelier horizontal reçoit une demi-douzaine de manoeuvres rejoignant une tablette de tournage avec cabillots, notez la présence d'une tringle-rouleau facilitant l'utilisation des cabillots. Avec de l'attention vous pouvez distinguer la pompe d'étrave à tribord, et un cerclage à charnière à l'extrémité de la jumelle de beaupré.



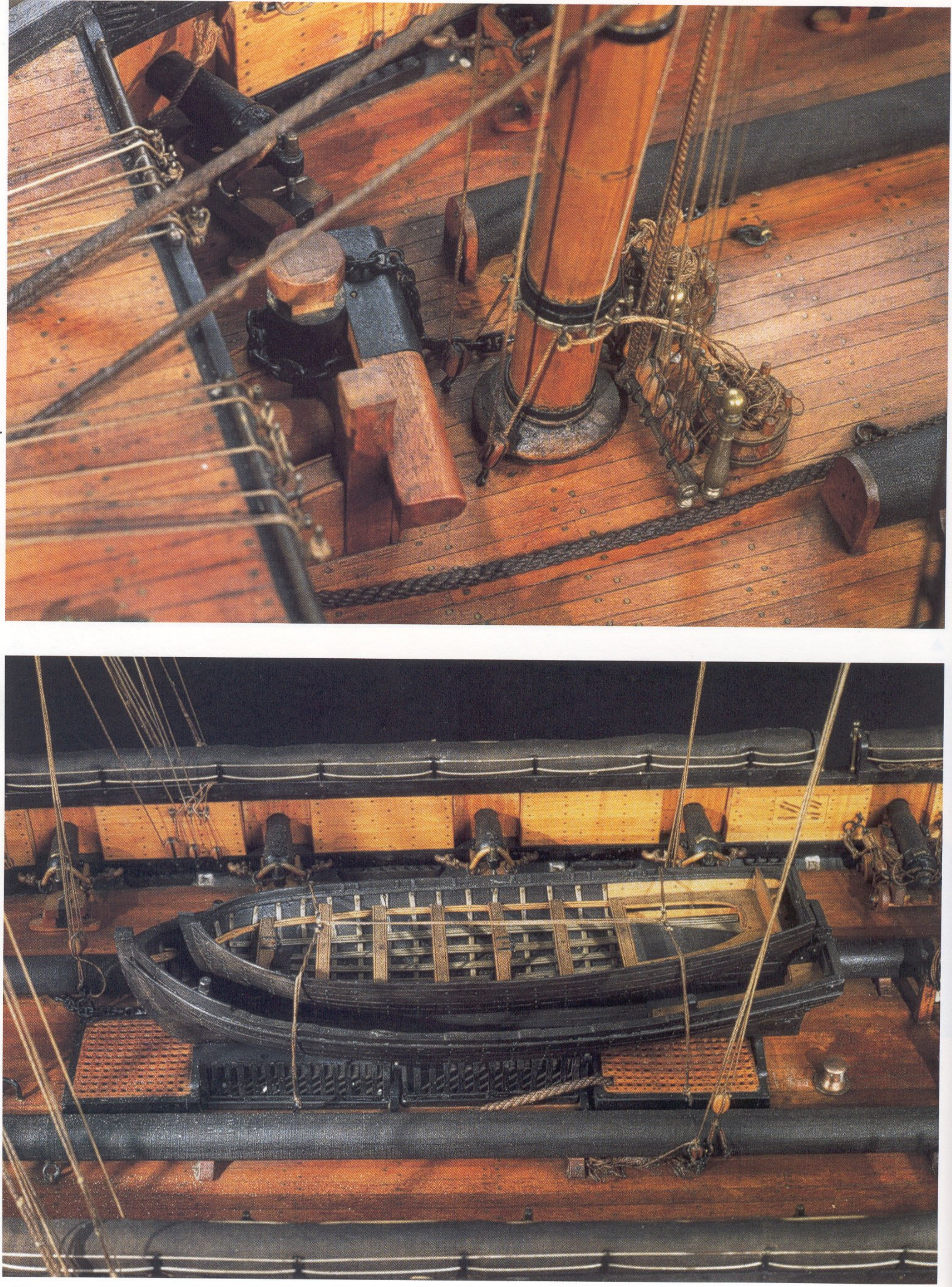
▲

Sous un autre angle l'on retrouve des éléments figurant sur l'illustration précédente. A noter la tige en fer prolongeant le bossoir, cet arc-boutant reçoit le hauban tribord du bâton de clinfoc, le hauban de bout-dehors, la sous-barbe de clinfoc.



◀ Le bossoir est plus visible que sur la précédente vue, le cul de porc de la bosse de bout est remplacé par un oeillet reçu par un croc en fer. La *Créole* dispose d'un câble-chaîne correspondant à l'écubier intérieur tribord dont le plomb est remplacé par un manchon en fonte. Deux galoches ou poulies coupées sont rapportées sur le plat-bord, la pompe d'étrave est visible en avant d'un des pierriers.

Cette vue tribord montre le câble chaîne, dont l'écubier comporte un manchon en fonte. L'écubier extérieur pour câble en chanvre est garni en plomb comme à l'ordinaire. Remarquez également la pompe d'étrave, l'évacuation de la cuvette. ▶



Les grandes bittes sont modifiées pour l'utilisation d'un câble-chaîne. Le montant tribord comporte un manchon garni de tôle forte ainsi que la moitié tribord du traversin, celui-ci tangente la garniture en fer du manchon dont la surépaisseur déporte vers l'arrière le traversin et son coussin. La tête du montant comporte une sorte de chapeau de même diamètre que le manchon. L'on peut distinguer la manière dont est pris le "tour de chaîne". A bâbord le câble en chanvre de l'ancre d'affourche.

Les poulies de retour du petit hunier, la braie du mât, le collier porte-chevillots (un des cercles du mât a glissé sur celui-ci) tout ceci est bien visible ainsi que le râtelier avec ses poulies de retour, en arrière les cages à drisses de petit perroquet et petit cacatois. Au milieu du râtelier une forte manoeuvre, il s'agit de l'étai du grand mât de hune passant sur une boucle du pont et faisant retour sur lui-même.

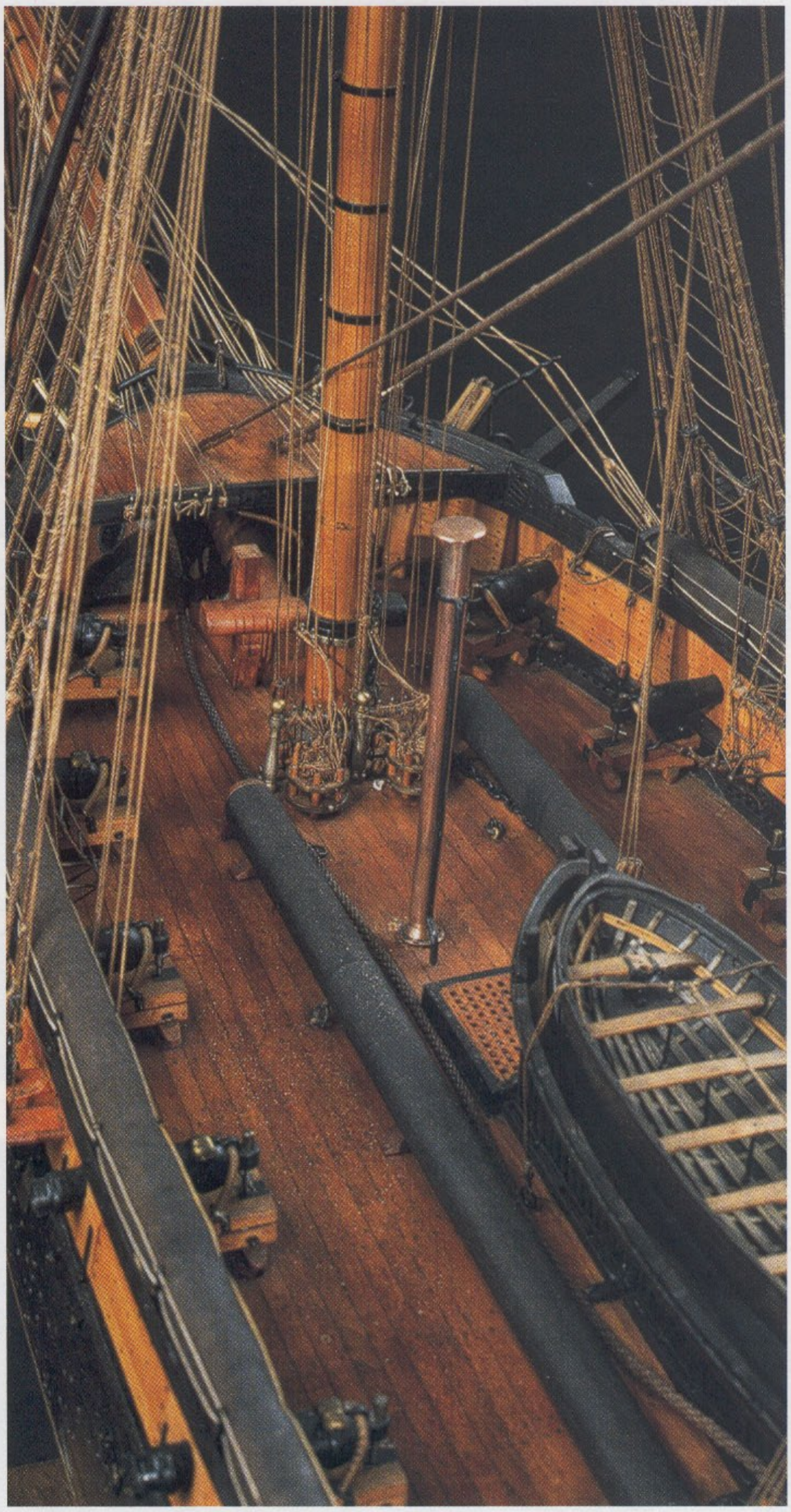
La chaloupe débanquée reçoit le grand canot. Ces embarcations sont immobilisées par des cordages dont on voit l'agencement. Voyez le passage du câble bâbord dans l'angle du caillebotis de la grande écoutille. Les câbles sont roués dans la cale sur une plate-forme volante au-dessus des caisses à eau ayant remplacé les futailles. Le câble-chaîne descend dans un puits pratiqué à côté de celui aux boulets sur l'avant de l'archipompe. Au début des années 1830, seuls les câbles-chaînes seront employés. Une ventouse me semble correspondre à la présence sur le faux pont d'un four à pain, ceci sera bientôt abandonné avec l'adoption d'une cuisine et d'un four réunis dans une même caisse en fer.

Des cages à volailles sont placées sous la chaloupe, elles sont réalisées de façon à épouser le volume de la carène de celle-ci.

Les affûts des caronades sont équipés de bragues passant dans des crampes placées de part et d'autre du sabord, disposition adoptée en 1823 évitent le passage à l'extérieur sur un croissant de la brague. A remarquer à droite un des deux canons de 18 court.

Les hamacs protégés par une toile peinte sont disposés sur le plat-bord, des équerres en fer plat avec oeillets pour des filières maintiennent l'ensemble. A droite et à tribord un palan d'étai, à gauche également à tribord et mal placé l'autre palan d'étai, enfin à bâbord et à droite un palan que je suppose être celui dit de bredindin.

Les dalots pratiqués dans la fourrure de gouttière sont bien visibles par l'oxydation de leur plomb. A droite encastré dans la muraille un bloc à sept réas : écoute et fausse écoute de misaine, amure bonnette de petit hunier, patte d'oie bonnette de misaine, faux bras de misaine et deux réas libres.

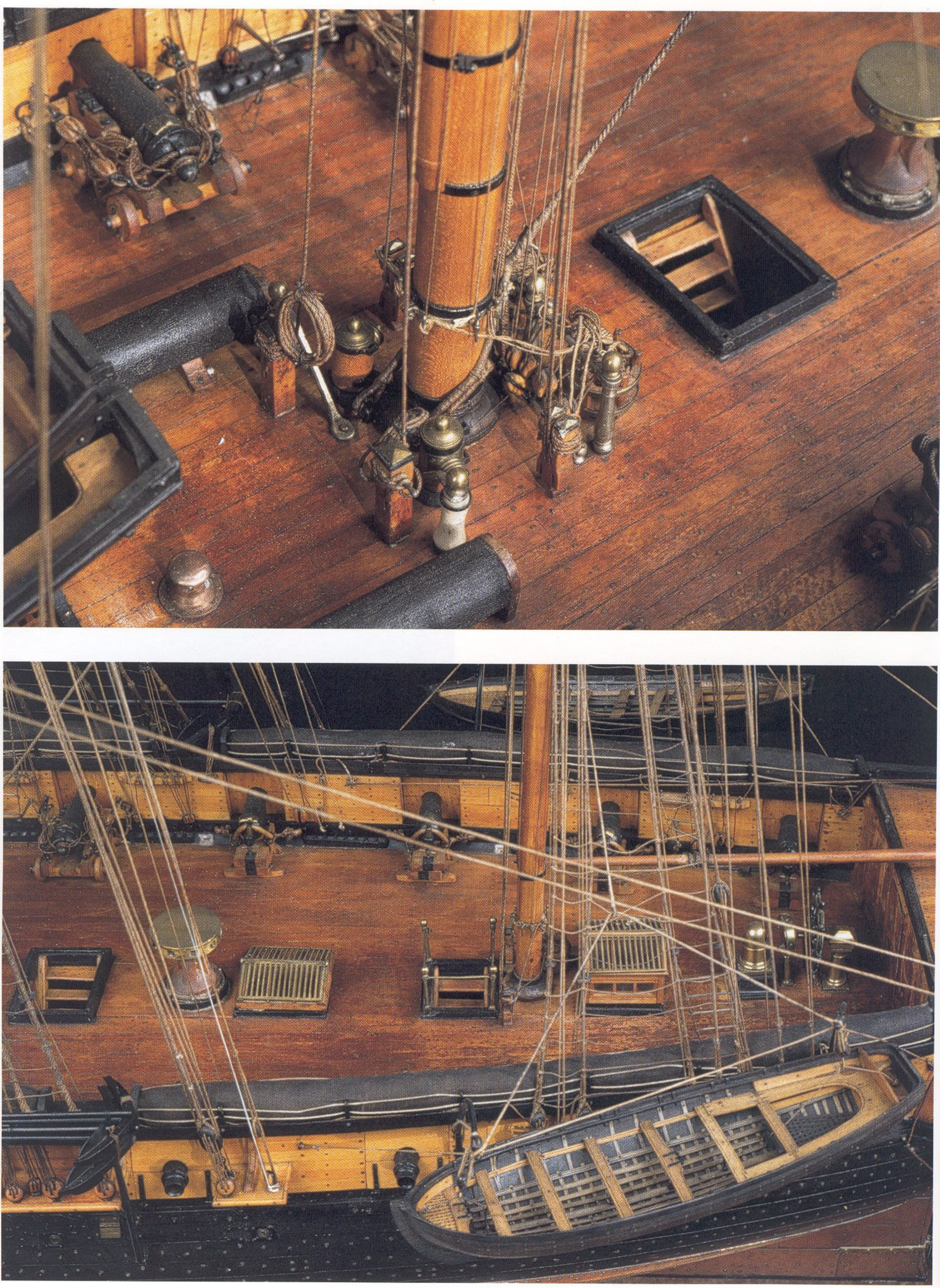


▲

Vue d'ensemble de la moitié avant du pont. A l'arrière plan le petit gaillard, les grandes bittes, le mât de misaine, le râtelier en bronze avec balustres, les cages à drisse, la cheminée en cuivre avec son raidisseur en fer, pour les cuisines réalisées en fer.

La mâture de rechange repose sur de petits chantiers la dégageant du bordage du pont. Une sorte d'enveloppe en planches minces habillées de toile peinte protège cette mâture (à tribord le mât et la vergue de grand hunier).

Le long du premier hauban bâbord de misaine l'arc-boutant de la bonnette basse et la bouée de l'ancre d'affourche. Le porte-hauban de misaine en raison de l'emplacement des caronades est divisé en trois parties.



◀ Les canons de 18 livres sont placés au centre de la batterie, l'un est bien visible et l'on aperçoit une partie de l'affût de l'autre. Les gaines de protection de la mâture de rechange sont fermées à leurs extrémités par un petit panneau en bois.

Au-dessus du bourlet du grand mât, l'étai d'artimon formant une fourche entourant le mât, chaque branche passant sur une boucle du pont fait retour sur elle-même. La jumelle n'est plus immobilisée par des roustures, le cercle du mât comporte deux oreilles auxquelles correspondent deux autres oreilles soudées sur une portion de cercle enserrant la jumelle, des boulons avec écrous traversent les oreilles.

Un collier porte-chevillot ceinture le mât, recevant de petites manoeuvres (hale bas et cargue de foc d'artimon, hale bas de diablotin, cargues fonds et boulines de grand hunier et de grand'voile). Le bitton de grand hunier ne comporte que des montants avec un réa et une courte traverse en bronze ; ils reçoivent les écoutes de hunier. A quelque distance vers l'arrière deux autres montants ou seps, à 4 réas pour les bras de misaine, petit hunier, vergue sèche, petit perroquet. Le râtelier entièrement en bronze reçoit dix manoeuvres (drisses, palanquins de ris, bras, boulines etc.). La partie supérieure des deux pompes est visible, voyez leur couvercle, la lumière de dégorgement et des boucles carrées pour mettre en place une fourche recevant un grand levier agissant sur le bâton de pompe (le couvercle ayant été retiré) ces accessoires ne sont pas représentés. Se distinguant en blanc les tourniquets pour la tournevire (V. 74 t IV p 74 à 77) celui de tribord est appuyé par un arc-boutant, probablement en raison de l'utilisation du câble-chaîne, produisant un plus grand effort sur la tournevire.

Le cabestan est caractérisé par des ergots pivotants placés à sa base et pouvant s'engager dans des logements pratiqués dans une sorte de couronne, ces éléments sont en fer et fonte et remplacent les linguets. Je précise que la couronne Barbotin sera imaginées ultérieurement.



▲

L'appareil de gouverne est d'un type particulier, innovation due à M. Sochet officier du Génie maritime. L'essieu en fer de la roue porte à son extrémité arrière un pignon en fer agissant sur une roue placée horizontalement à larges dents en bois ayant 4 à 5 fois le diamètre du pignon. Cette roue porte l'arbre en fer d'un rouet en bois de 0,60 à 0,80 m de diamètre placé horizontalement entre deux baux et comportant deux gorges permettant l'enroulement de drosses l'une à bâbord l'autre à tribord (V. 74 t II p 135) agissant sur la barre comme à l'habitude, mais avec un double renvoi en raison de la longueur réduite de celle-ci. La barre et sa tamisaille sont en fer.

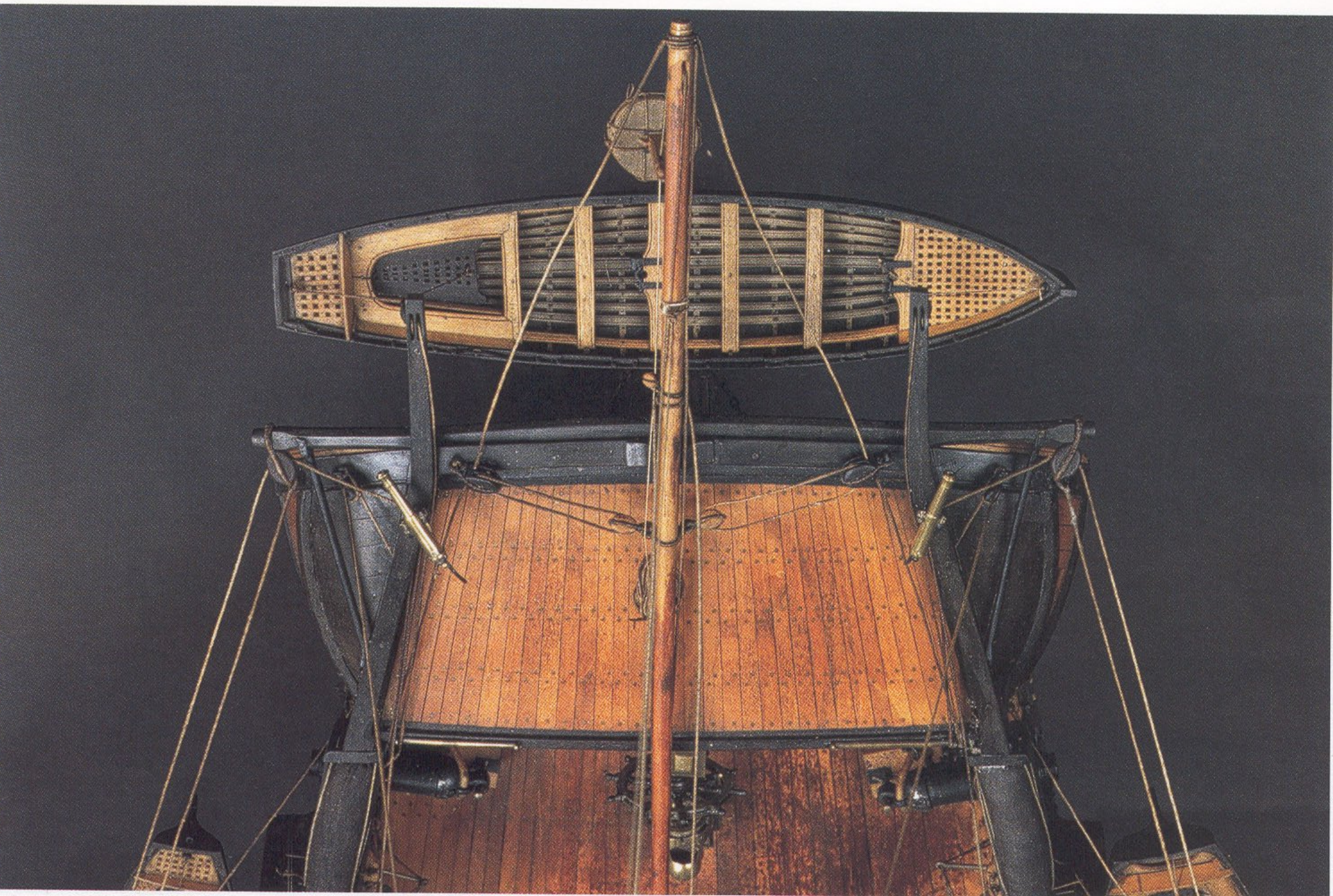
En avant l'habitacle du compas, le support avant de l'essieu de la roue (il s'est séparé de son support) la roue, le coffre sur colonne renfermant la roue horizontale et l'arbre.

▼



◀ En partant de la gauche, l'échelle de l'équipage reliant le faux pont au pont, le cabestan, la claire voie du carré de l'état-major, l'escalier de l'état-major, la claire voie du salon du commandant, le compas, l'appareil de gouverne. Il existe une très petite dunette comportant au centre une pièce attribuée au commandant, latéralement un couloir permet d'accéder aux bouteilles. De chaque bord par le travers des haubans d'artimon, un canot sur portemanteaux.



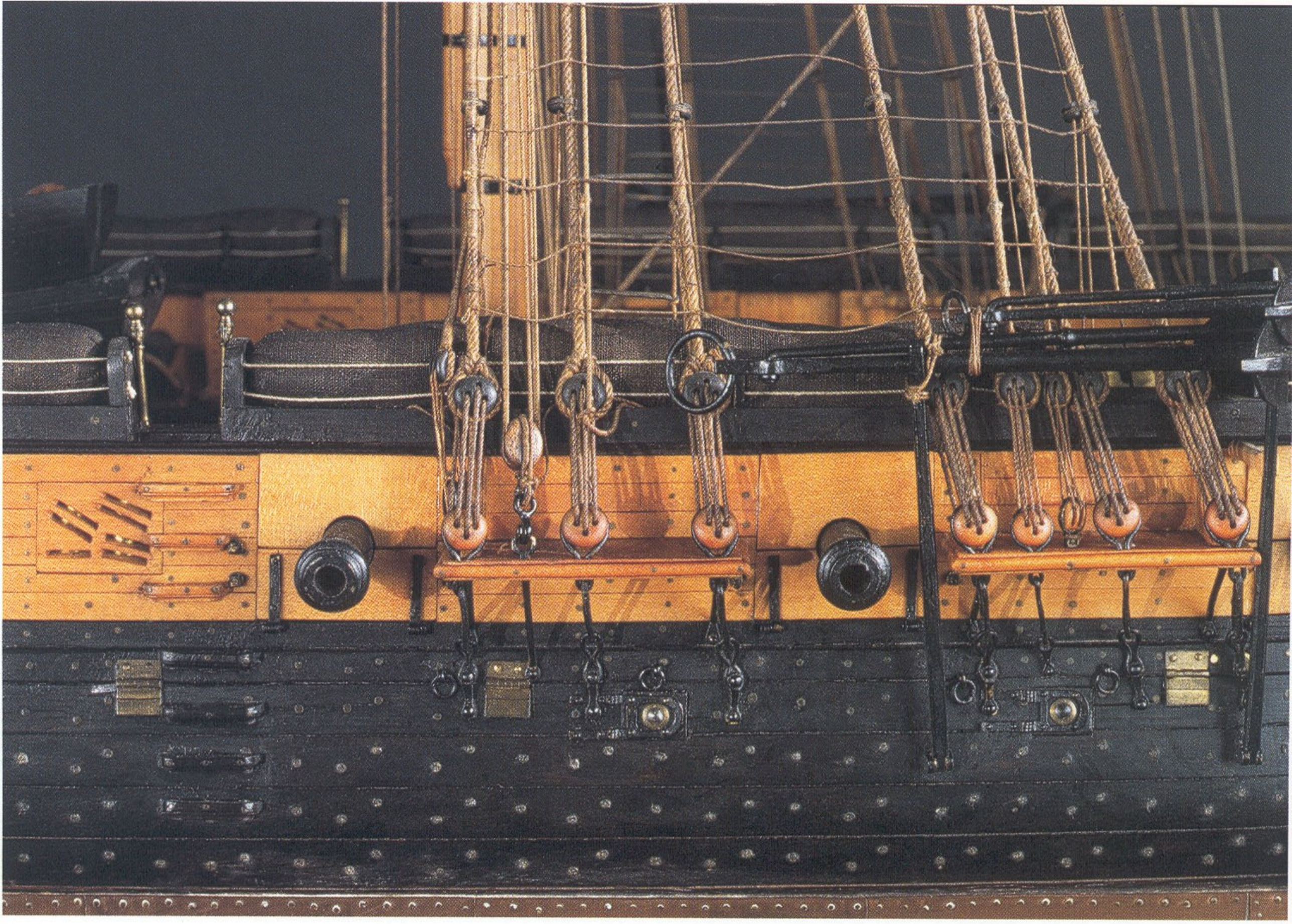


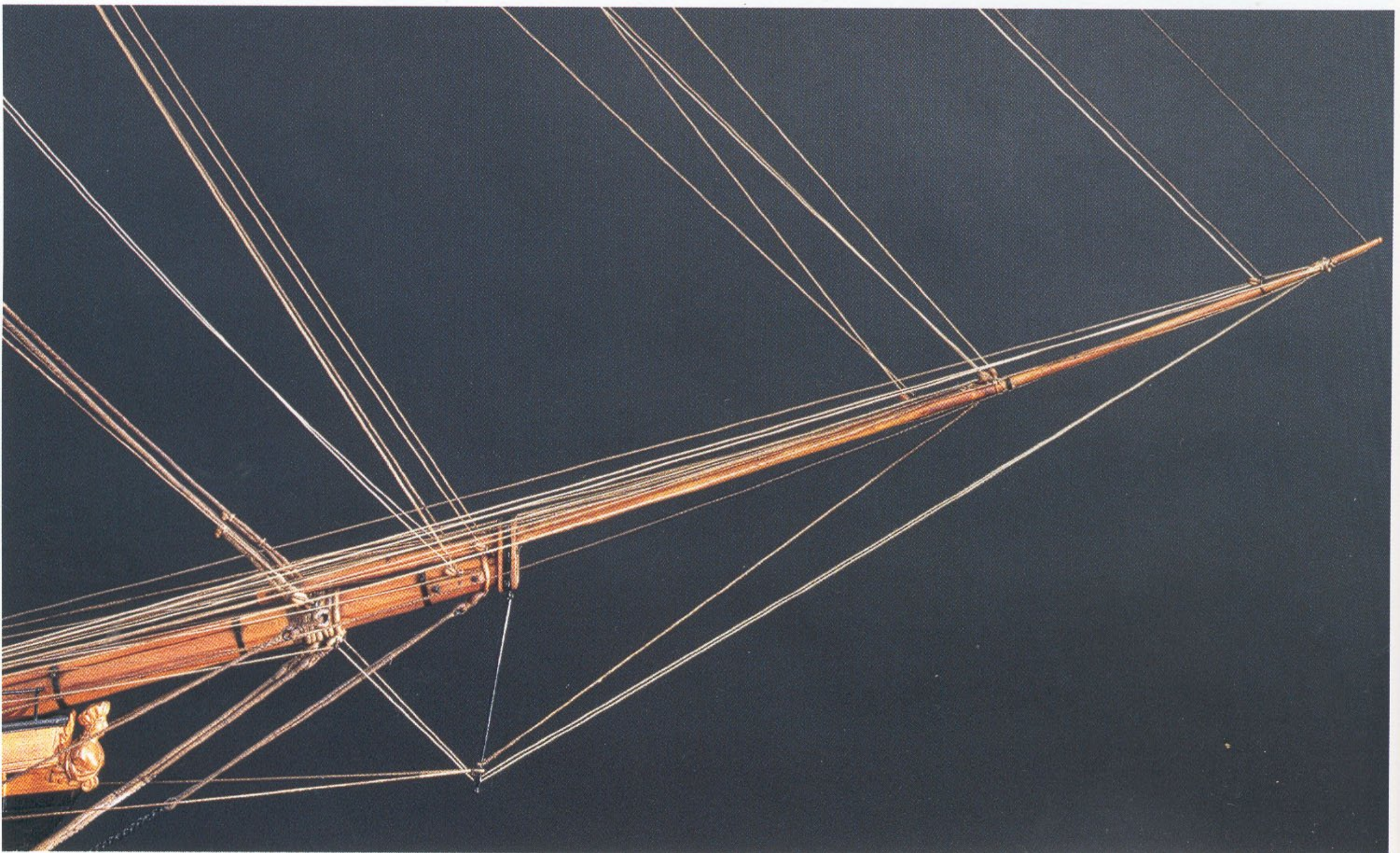
◀ Cette vue met en évidence le peu d'importance de la dunette. J'attire votre attention sur les détails suivants : des tringles à rouleau, deux pierriers, les écoutes du gui, les potences, le tangon placé sous celles-ci recevant les grands bras, ce tangon est appuyé par une grande tige en fer au-dessus des bouteilles, la yole du commandant, la bouée de sauvetage.

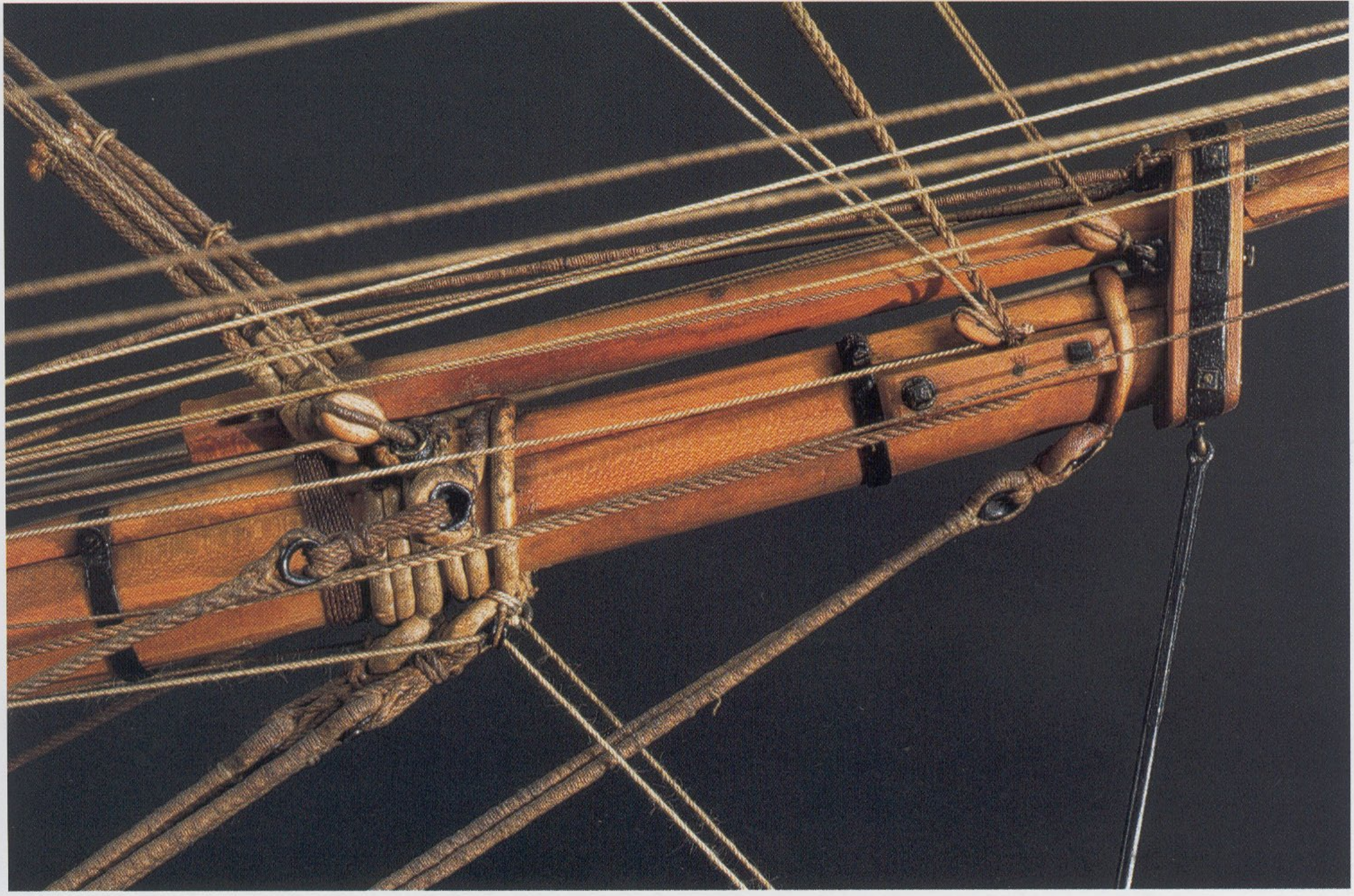
▲ Porte hauban de misaine, à gauche l'on distingue le doublage en bois pour la manoeuvre des ancres. De petits hublots avec verre lenticulaire éclairent et ventilent le faux pont, remarquez les dalots à clapet en laiton, les plaques portant l'écrou des boulons de la boucle de brague de caronade. A l'arrière plan la cheminée en cuivre des cuisines.

◀ Sauf quelques cordons moulurés, la poupe ne comporte pas de décor. Peu visibles sont ouverts dans le tableau deux sabords de retraite, entre eux une plaque d'argent portant le nom de la corvette. Le gouvernail ne comporte qu'une sauvegarde servant à la fois à le retenir s'il était dégondé et le maintenir en cas de rupture de la barre, l'on suit fort bien le parcours de cette manoeuvre partie en chaîne, partie en cordage.

L'on distingue le porte-manteau arrière du canot, un montant pour pierrier, la petite ouverture de la bouteille. Le canot est bordé à clin, cela ne semble pas être le cas de la yole. Les mantelets des sabords sont en deux parties, l'élément inférieur est muni de pentures, l'élément supérieur simplement fixé intérieurement, étant maintenu sur des tasseaux par pitons et crochets.



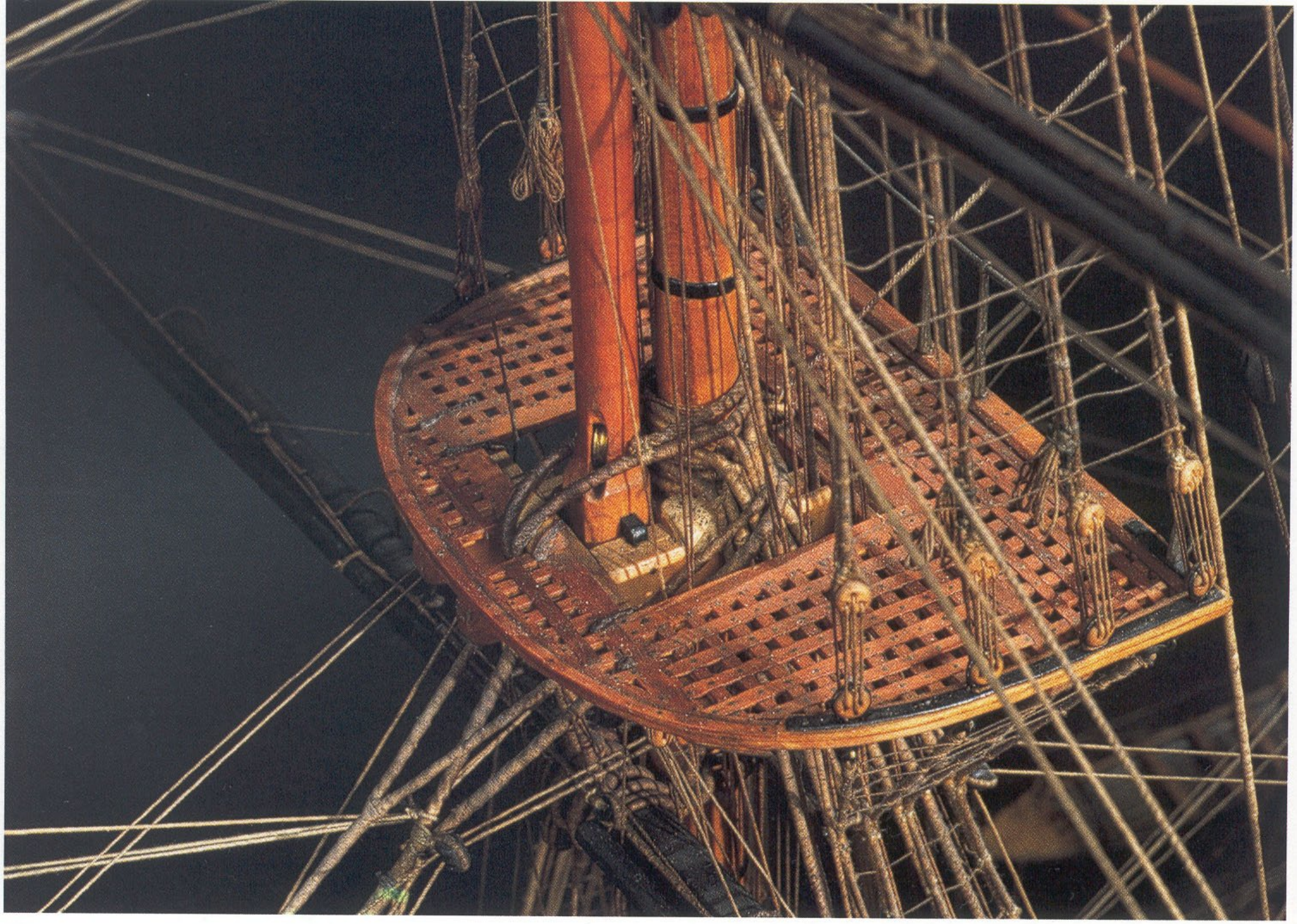




◀ Porte-hauban de grand mât. Deux ancres (jet et veille) à jas en fer élongé sur la verge sont soutenues par deux arcs-boutants en fer et une de leur patte repose sur le plat-bord. Un vide a été ménagé à cet effet dans l'encaissement des hamacs, de même pour l'échelle hors le bord, à gauche de celle-ci un bloc à réas multiples déjà examiné. La position et la nature des ancres sont identiques à tribord.

▲ Ce détail du beaupré nous montre bien des manoeuvres. Le chuquet est placé verticalement et dans l'axe du beaupré, l'arc-boutant, forte tige en fer, est articulé. Les violons sont remplacés par une galoche recevant à tribord sur son réa l'étai du petit mât de hune à bâbord il en est de même pour son faux étai. Bloqué contre la galoche la fausse barbe-jean à deux branches. Le capelage comprend les étais de misaine, les deux barbes-jean, les deux haubans de beaupré. Les boulines de petit hunier passent sur les poulies aiguilletées sur le chuquet, celles de misaine sur les poulies aiguilletées au 2e et 3e colliers qui portent à cet effet une cosse. Enfin sur la galoche bâbord est frappée une poulie pour le hale bas du petit foc. Remarquez les garnitures en basane des estropes de cosses.

◀ Ensemble du beaupré prolongé par son bout-dehors dont la flèche est elle-même prolongée par un bâton de clin-foc. L'on distingue la sous-barbe du bout-dehors et en dessous la sous-barbe double du bâton de clin-foc. A l'extrémité de celui-ci l'étai de flèche du mât de petit perroquet, les bras de petit perroquet.



Cette vue par dessus de la grande hune complète la vue voisine. La hune, pour plus de légèreté, est à caillebotis. Remarquez la caisse du mât de hune avec son réa en bronze, la clé en fer. Le capelage est bien visible, le coussin cloué sur les longis évite que les boucles portent sur celui-ci.

Chaque basse-vergue est soutenue par deux suspentes. Celles-ci à une extrémité se replient et s'épissent sur elles-mêmes pour former un oeillet. Les suspentes entourent la vergue passent travers de leur oeillet, remontent sur le capelage en formant une demi-boucle, leurs branches sont croisées et solidarisées par des amarrages à plat, formant ainsi une boucle complète elles reposent sur un coussin cloué sur le traversin avant.

Les poulies d'écoute du hunier se distinguent par leur double goujure, les estropes entourent la vergue de chaque côté des suspentes. les boucles des grands étais sont épissées (plus d'araignée), et frappé sur le grand étai le dormant et la poulie de retour des bras du petit hunier. Sous le traversin la poulie double pour cargues-fond, la poulie simple pour cargue-bouline; l'estrope de ces poulies entoure le traversin.

A droite le palan de drisse de grand hunier et son gouvernail, la vergue de grand hunier est sur le ton, l'on distingue sa poulie d'itague, et de part et d'autre la poulie de cargue-fond ; et à quelque distance une poulie double pour le cargue-point de hunier et l'écoute de perroquet.

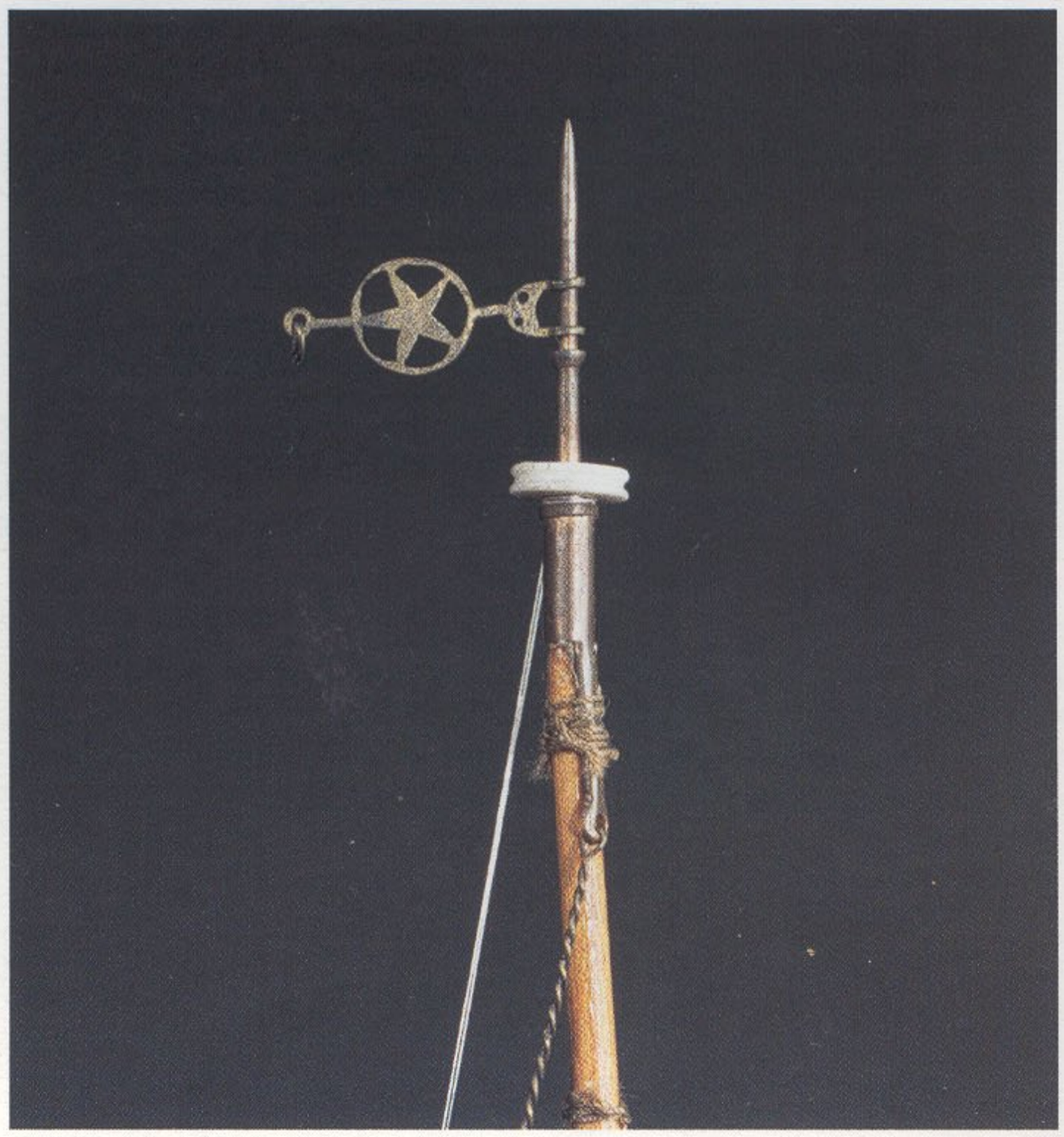
Remarquez les petits taquets à cornes sur les haubans de hunier.





Le capelage du grand mat de hune, comporte les boucles des quatre haubans et deux galhaubans de chaque bord, une boucle est formée par deux de ces manoeuvres. L'on distingue le pendeur de la poulie d'itague à double estrope pour la drisse de la vergue de hunier. En blanc une poulie baraquette pour la balancine de la vergue de hunier, et le palanquin de ris avec poulie double frappée sur le trélinguage reçoit les bras du petit perroquet et cacatois. Par dessus le capelage sont passées les boucles de l'étai et du faux étai du mât de hune; la poulie frappée sur le grand étai de hune doit correspondre à la cargue fond de hunier.

La vergue de perroquet est sur le ton, l'on aperçoit sa drisse estropant la cosse d'un croc passant dans une cosse à double estrope entourant la vergue.



La flèche du mât de grand perroquet se termine avec un paratonnerre portant une girouette décorative. La pomme plate traitée en ivoire comporte deux petits réas pour la drisse de pavillon. Le conduit du paratonnerre est constitué par une torsade de laiton en deux brins.

Dans la même collection Archéologie navale française, a été publiée une monographie détaillée de la corvette la Créole, *précédée de l'historique de la corvette dans notre marine, figure également dans cet ouvrage le récit de la campagne de la* Créole *au Mexique en 1838.*

L'ESPÉRANCE
Brick 1810

La formule du brick est issue du brigantin, navire au commerce. Bâtiment portant deux mâts, dont celui placé sur l'arrière grée une voile caractéristique : la brigantine. Le brick est introduit dans la marine royale tardivement dans les années 1780. Conçu comme un bâtiment de guerre construit pour bien marcher alors que le brigantin a les formes lourdes des navires de charge. Le gréement est analogue mais bien plus développé, avec huniers toujours surmontés de perroquets, les focs sont multipliés et toutes les voiles ont plus d'étendue.

Leur batterie porte rarement plus de seize canons de petit calibre. L'usage est de donner de la largeur à la poupe fréquemment ornée de sculpture, de bouteilles. L'avant est souvent orné d'un éperon, d'une poulaine et d'une figure ; de sorte que les bricks sont des bâtiments très agréables au coup d'oeil.

Le grand mât est parfois sensiblement incliné sur l'arrière la pente ou quête pouvant atteindre 84 degrés. Les bas mâts sont surmontés de mâts de hune dont la flèche permet de gréer des perroquets. Le mât de misaine est vertical et la grande hune est à la hauteur de son chuquet. Le grand hunier se borde sur une vergue sèche. La vue d'ensemble du modèle permettra d'examiner mâture et gréement.

Les premiers bricks de la marine royale dans les années 1780, n'étaient que des cotres dont les dimensions exagérées avaient obligé à abandonner le mât unique pour un gréement en brick. Entre 1786 et 1788, une série de bricks dits avisos est réalisée, leur armement consiste en 6 à 12 canons de 4 livres pour une longueur maximum de 27 mètres. A la veille de la Révolution notre marine comporte une vingtaine de bricks.

Dans les premières années de la Révolution, l'on poursuit la construction de bricks et avisos sur divers plans, le calibre de l'artillerie est généralement de 4 livres, parfois 6 livres.

Au début du siècle, l'on constate un souci d'uniformisation avec l'adoption de deux plans pour des bricks armés de 16 canons de 6 livres, le calibre de 4 étant abandonné. Les plans avaient été établis par J. N. Sané et F. Pestel. Une soixantaine de bricks seront réalisés sur ces plans types. En 1804, leur artillerie est modifiée, 14 canons de 6 sont remplacés par autant de nouvelles caronades en fer de 24 auxquelles s'ajoutent deux canons de 8 longs. Les derniers de ces bricks seront mis en chantier en 1813.

Sous la Restauration, l'on adopte un nouveau type de brick armé de 18 bouches à feu par l'augmentation de deux caronades.

En 1824, abandon des bricks de 18 pour un nouveau type armé de 20 bouches à feu, avec une nouvelle augmentation de deux caronades.

Et la belle période de nos grands bricks commencée avec le début du siècle, s'achèvera en 1850 avec l'adoption en 1840-1846 de deux nouveaux plans pour des bricks de 18 et 14 bouches à feu dits de 1ère classe, leur longueur atteint 33 et 34 mètres, leur artillerie comporte des caronades de 30 livres et pour le brick de 18, 2 canons-obusiers de 30, 2 canons de 18 pour celui de 14.

La formule brick sera également suivie pour de moindres bâtiments : avisos-mouches, bricks avisos, canonnières bricks.

Le modèle de l'*Espérance* est parfaitement représentatif du brick de la marine impériale, cependant à l'époque aucun d'eux n'a porté ce nom. Ce modèle a-t-il été réalisé sur le plan type de J. N. Sané ou celui de F. Pestel ? Il est bien difficile de le savoir, leurs caractéristiques étant identiques. L'analyse des carènes, leur comparaison avec les plans types permettrait d'apporter une réponse, je n'ai pas eu loisir d'effectuer ce travail.

Ces bricks avaient été conçus en 1801-1803 armés de 16 canons de 6 livres, l'adoption à partir de 1804 de caronades en fer pour leur armement ne présentait pas de difficulté, le poids d'un canon de 6 livres avec son affût étant de 975 kg et celui de la caronade de 24 avec son affût de 1155 kg, la surcharge de l'ordre de 180 kg par pièce ne pose pas de problème. J'ajoute que le service d'une caronade ne réclame que quatre hommes et un canon de 6, cinq.

Principales caractéristiques du brick de 16

Longueur de tête d'étrave à tête d'étambot	26,68 m
Largeur hors membrure au maître couple	8,74.m
Creux du dessus de la quille à la ligne droite du maître-bau	4,35 m
Déplacement à 1.54 m de batterie. Tirant d'eau avant	350 tx 3,28 m
Tirant d'eau arrière	4,04 m
Équipage (État major compris)	102 hommes
Artillerie	14 caronades de 24 £ 2 canons de 8 £

L'on dispose de nombreux devis retour de campagne de ces bricks. Leurs qualités se résument ainsi : gouvernent fort bien, portent très bien la voile, les mouvements de tangage sont doux, les mouvements de roulis sont en général considérés comme vifs durs et fatiguants, la marche au plus près atteint 9 noeuds par bon frais de vent, ceci dans les meilleures conditions, la marche largue ordinaire, passable, un devis indique 11 noeuds par bon frais de vent, la marche vent arrière est la moins avantageuse estimée comme ordinaire et même très ordinaire, se comporte le mieux à la cape sous la brigantine, n'est pas trop ardent, n'est pas lâche, vire de bord vent devant et vent arrière très facilement. Ainsi, le comportement à la mer, au roulis près est satisfaisant. Le point faible pour un bâtiment de cette classe est la marche au plus près qui dans le meilleur des cas est celle d'un bon vaisseau de 74 canons.

Ainsi que je l'ai indiqué, aucun brick n'a porté sous l'Empire le nom d'*Espérance**, qui n'est pas innocent si l'on fait le rapprochement avec l'aigle figure de proue. Nostalgie de l'Empire disparu ? Dans la liste des modèles établie en avril 1819 par le ministère de la marine, figure sous le numéro 8 : un brick de 16 caronades de 24, s'agit-il de l'*Espérance*, son appellation et décor séditieux pour l'époque n'ayant pas été remarqué ? Le style d'exécution est celui propre aux modèles de la collection dite Trianon. L'échelle étant la même le 1/48e.

L'état de juillet 1828, donne la liste des modèles existants à Trianon, parmi ceux-ci : un brick le *Requin* de 18 caronades, type de brick adopté je le rappelle en 1821, mais aucun n'a porté ce nom et il n'est pas fait référence dans cet état du brick de 16 caronades ? L'origine du modèle reste donc posée.

* En 1800, deux bricks portèrent ce nom. L'ingénieur Bretocq dressera en 1812 les plans d'une corvette dénommée *Espérance* portant 18 caronades de 24 et 2 canons de 12, elle ne sera construite qu'en 1817 à Dunkerque.



Il existe plusieurs modèles de bricks conservés au Musée. Ce modèle a été choisi car il faisait partie de la collection de Trianon et également comme étant représentatif du brick de la marine impériale. Ce type de bâtiment entre le tout début du 19e siècle et 1813 a été construit à une soixantaine d'exemplaires en suivant deux plans types. Ces bricks sont dits de 16 bouches à feu ou encore de 24. Cette dernière appellation pouvant se justifier par son artillerie comportant à partir de 1804, quatorze caronades en fer du calibre de 24 livres, auxquelles s'ajoutaient deux canons longs de 8 livres. Aucun brick n'a porté le nom d'*Espérance* mais cela n'enlève rien à l'authenticité du modèle. Éventuellement un rapprochement peut être fait avec le modèle du *Cygne*, autre brick de 16.

Comme les autres modèles de la collection Trianon, il a été choisi de ne pas traiter la voilure, à une exception près avec la prame la *Foudroyante* (voir plus loin). Il y a un véritable style Trianon, s'affirmant avec le modèle de l'*Océan* et se maintenant jusqu'à la fin de la décennie 1820.

Ces vues trois-quarts avant et arrière, mieux qu'une vue en élévation, mettent en valeur l'ensemble du modèle.

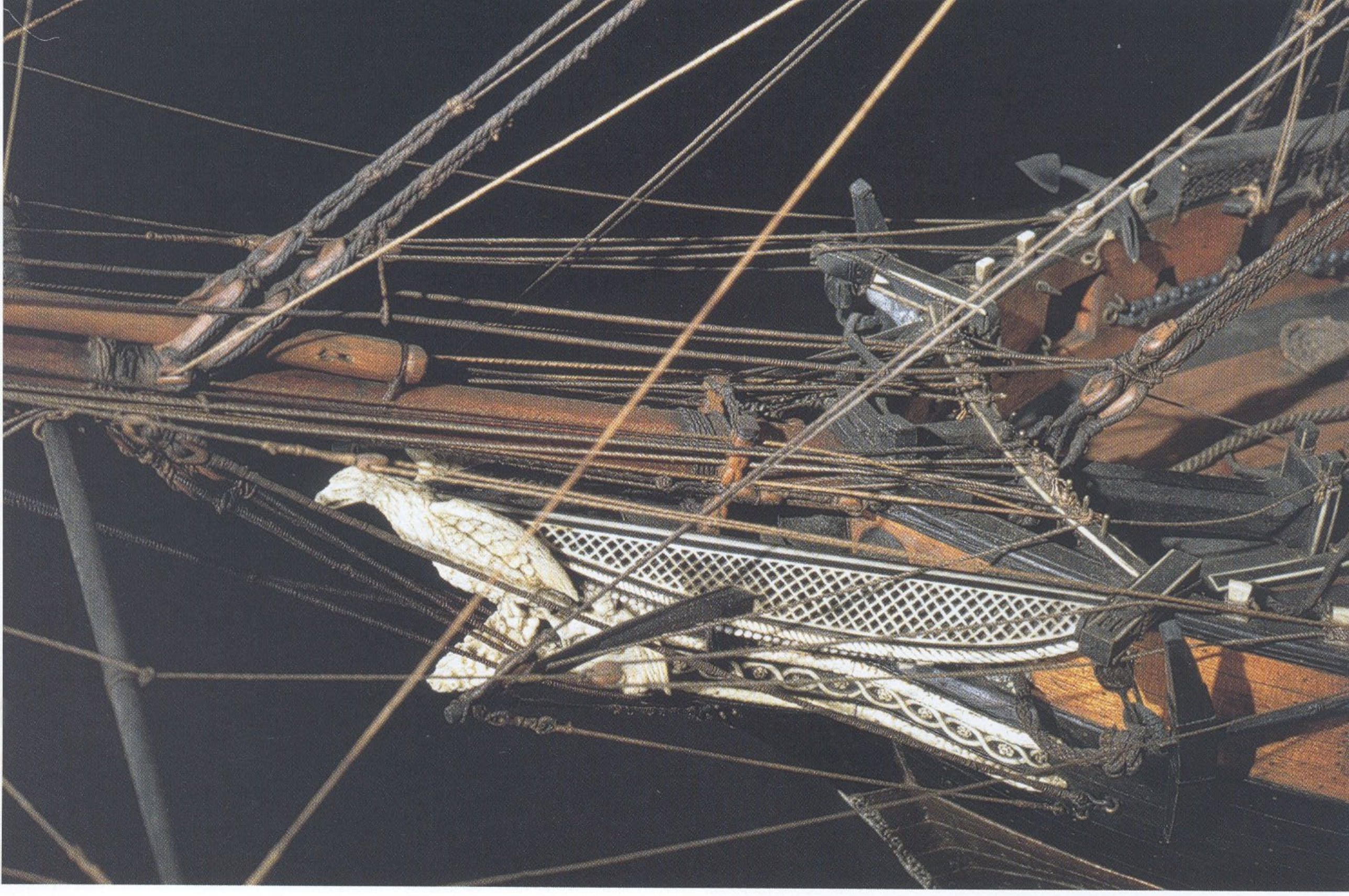




Cette vue plongeante permet d'apprécier la totalité du pont du brick, nous l'examinerons ensuite avec diverses vues de détail. Mâture et gréement peuvent être appréciés, les manoeuvres se détachant sur fond noir, remarquez les bras des vergues du grand mât, se dirigeant vers l'avant et ceux des vergues de misaine se dirigeant vers l'arrière.

Ensemble de l'éperon et du beaupré dont les divers éléments font l'objet des vues qui suivent.

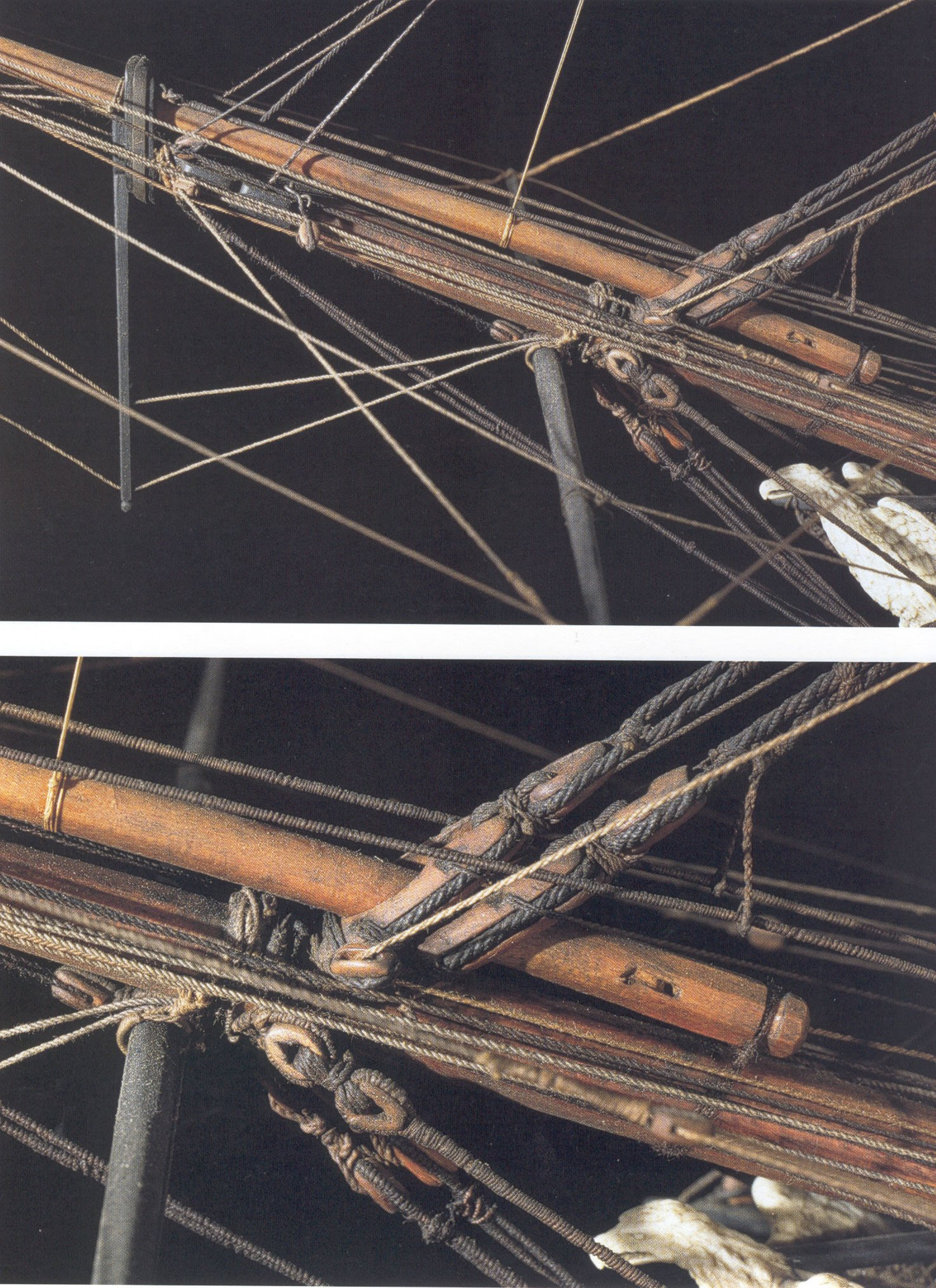






▲ Cet aigle est convenablement exécuté et sa présence en relation avec le nom *Espérance*, donne un caractère séditieux au modèle. Il a été réalisé après la chute de l'Empire, donc sous la Restauration, a-t-on à l'époque ignoré ces allusions à un régime regretté ? Autre supposition, une exécution tardive du décor postérieure à 1830, et l'adoption d'un nom significatif. Bref le décor et le nom de ce modèle posent problème.

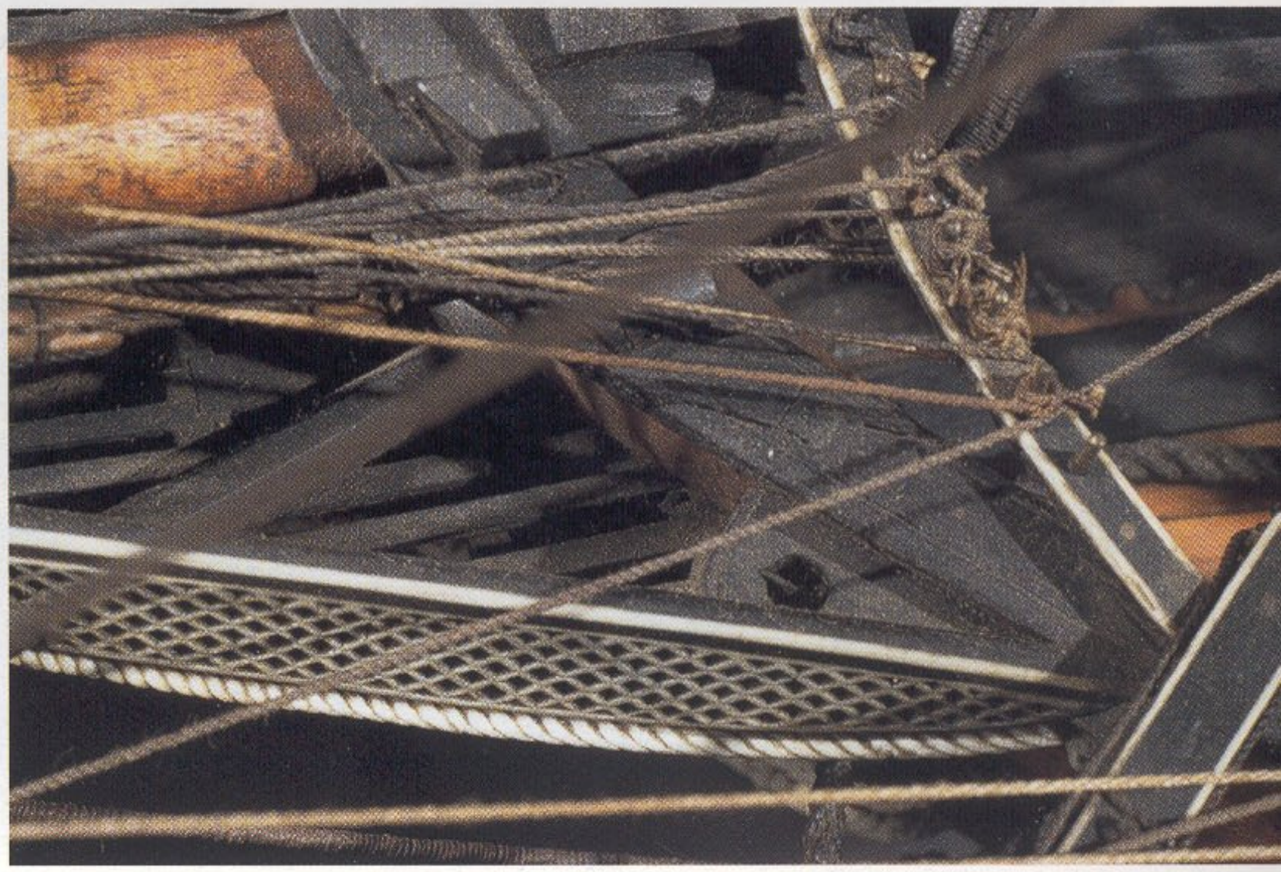
◀ L'on constate le même emploi de l'ivoire pour souligner les jottereaux et leur frise. Les deux herpes sont enrichies, l'une de perles, l'autre en étant torsadée. Un exercice de virtuosité consiste à traiter en ivoire le filet des poulaines. Et motif surprenant un aigle, accompagné de chaque bord par une petite figure bien naïve. L'aigle s'élève au-dessus de ce qui ressemble à une corne d'abondance ! Quelle curieuse et discutable composition.

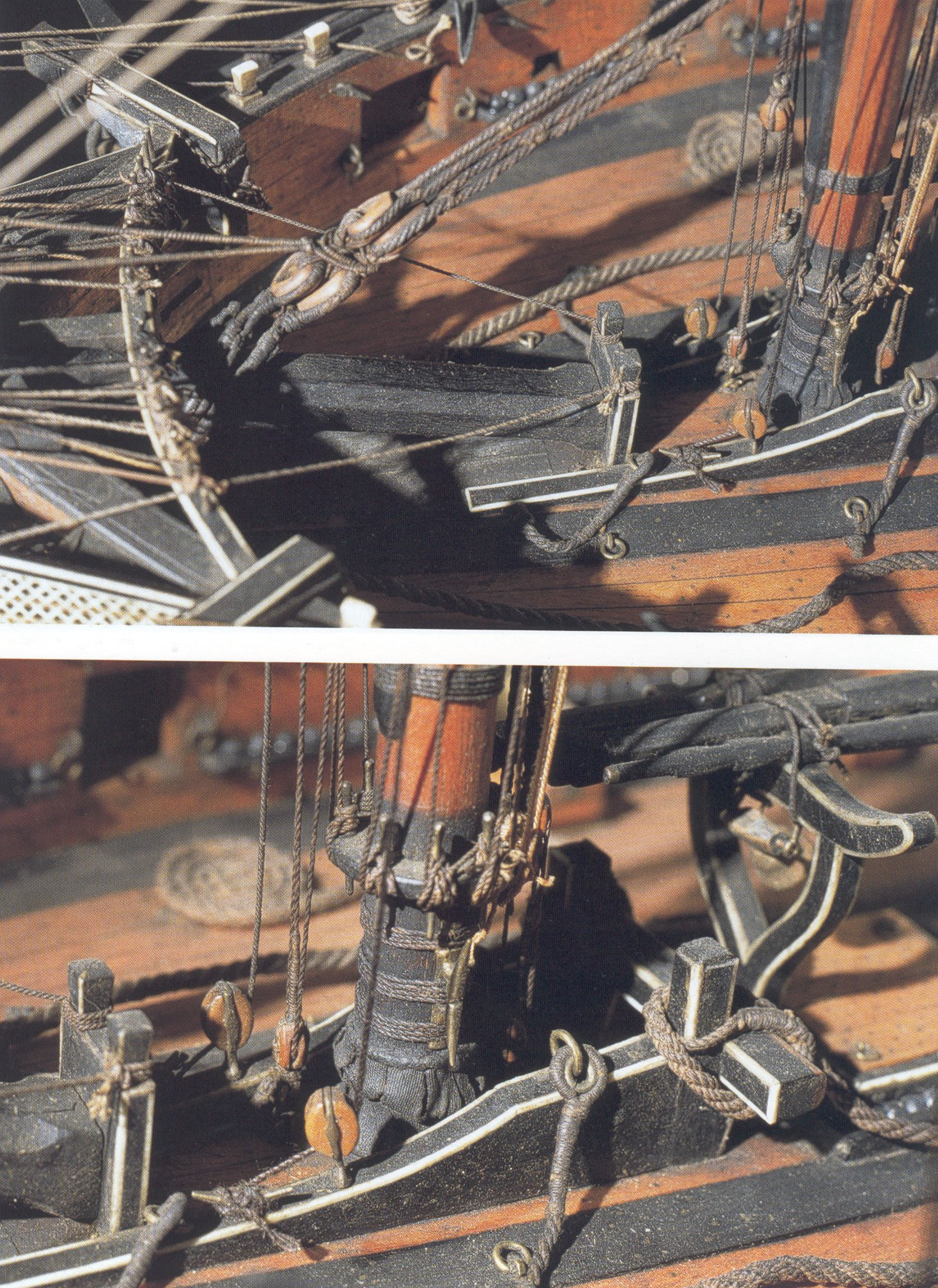


◀ Le chuquet est placé verticalement et dans l'axe du beaupré, son arc-boutant est en bois. Les violons sont conservés, ils comportent un réa pour l'étai et le faux étai du petit mât de hune. Trois poulies sont frappées sur le violon : balancine de la vergue de civadière, bouline de petit hunier, hale-bas du petit foc. Les garde-corps du beaupré sont frappés à des oeillets du chuquet.

◀ L'on distingue la poulie simple du "palan de bout" de la vergue de civadière ainsi que sa suspente. A la suite les moques des deux sous-barbes et celles du hauban bâbord de beaupré. les moques des étais de misaine, ouvrage de poulierie important comportent une ouverture pour le passage du bout-dehors et au-dessus une ouverture moindre pour les rides. L'estrope de ces grosses moques entoure le beaupré et forme le collier. Les étais estropent une moque et le ridage avec la moque à double ouverture est visible. La poulie frappée près de la grosse moque est destinée à la bouline bâbord de petit hunier ; celle placée à droite correspond au retour du faux étai de hune. A remarquer le réa du bout-dehors pour sa guinderesse.

La petite plate-forme des poulaines est établie légèrement en dessous du plat-bord, dans l'angle l'habituel siège de commodité. A la suite de l'avant fermé, un bordage courbe cloué sur le plat-bord reçoit de nombreux cabillots ou chevillots de retour de manoeuvres. ▶





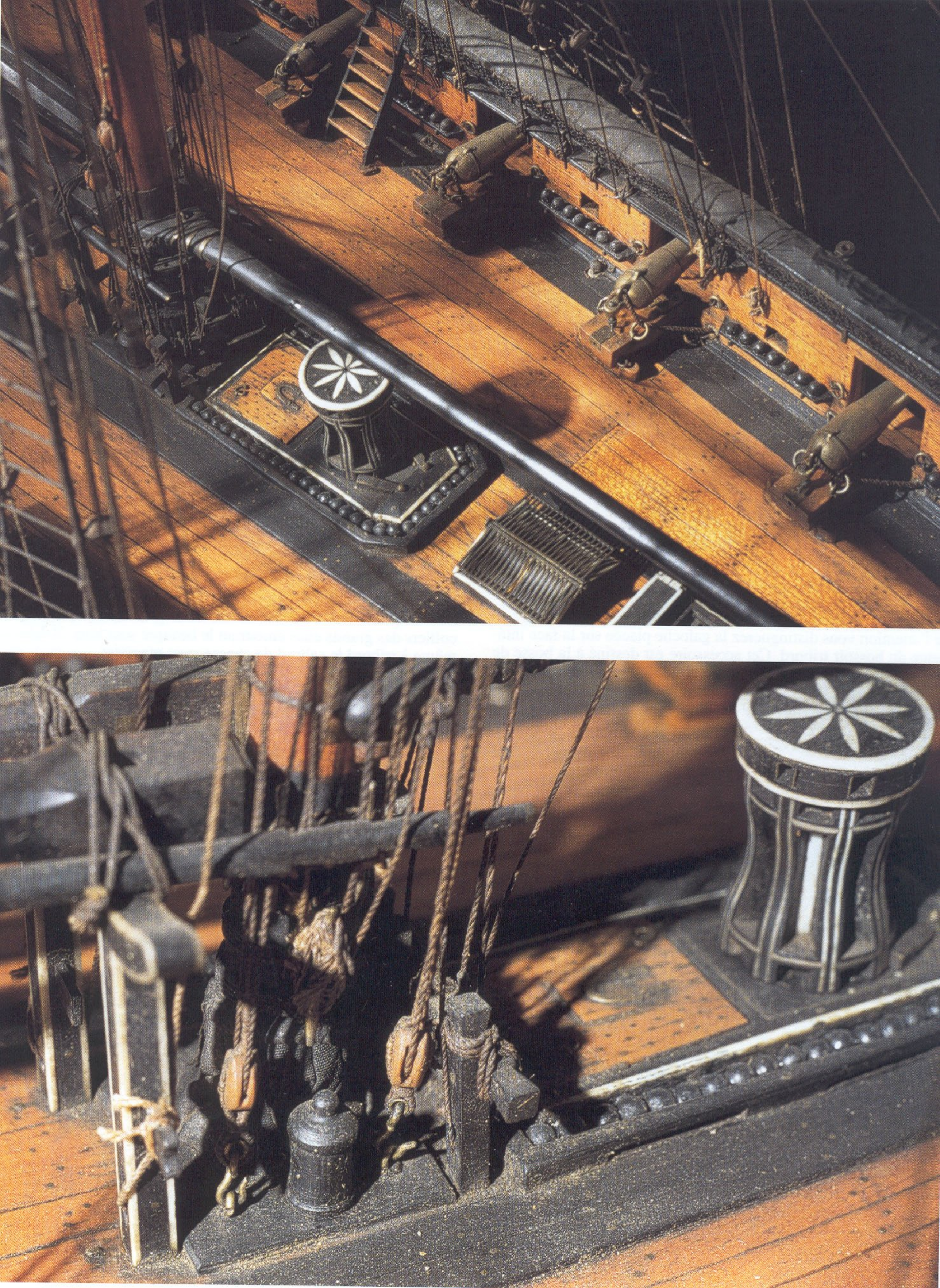


◀ Les étais du grand mât passent à tribord du mât de misaine, leurs colliers entourent le beaupré avec l'estrope de leur moque. Entre les bossoirs, le bordage en arc de cercle avec ses cabillots. Avec de l'attention vous distinguerez la galoche placée sur la face intérieure du bossoir tribord. Cet accessoire est destiné à la bosse de bout (voir V. 74 t IIIp 214.215 pour cette variante). La partie extérieure du bossoir est soutenue par une courbe et une pièce intérieure à la verticale chevillée à la muraille s'assemble avec l'extrémité du bossoir. A noter la section octogonale du beaupré, le sabord de chasse. Ce sabord en cas de besoin était armé en utilisant le canon de 8 livres, première pièce de la batterie. A droite un parc à boulets et un petit sabord de nage.

▲ le sabord pour un canon de 8 livres ayant disparu. Une potence supporte la mâture de rechange et sert de beffroi à la cloche.

Sous la guirlande, les écubiers avec leur garniture en plomb. Les colliers des grands étais entourant le beaupré sont bien visibles de même à tribord le sabord de chasse avec mantelet.

◀ Entre les taquets des grandes bittes: l'étambrai du beaupré, celui-ci se termine suivant une section carrée. Sur les taquets sont chevillées des boucles recevant les cosses de bosses à bouton (V. 74 t IV p 70.71). Une curieuse manoeuvre en aussière simule un tour de câble ! Un collier en bois avec cabillots métalliques entoure le mât de misaine et de chaque bord un grand taquet à corne fixé par trois roustures est destiné aux garans de drosse de misaine dont les poulies sont frappées sur les taquets de bitte. A l'arrière plan,





▲

◀ De part et d'autre du grand mât l'extrémité d'éléments de mâture de rechange reposant sur une potence. Sur le modèle n'existe pas de trace de l'emplacement d'un chantier pour un canot-chaloupe indispensable, peut-on en déduire que cette embarcation était placée sur la mâture de rechange servant de chantier ? A noter également l'absence de conduit pour une cuisine installée sur le faux-pont, était-elle placée sur le pont en avant du grand mât ? (cas du *Cygne*).

Ces bricks disposaient de sept grands avirons de chaque bord, voyez dans l'entre-sabord, les petits sabords de nage. Des parcs à boulets dits à l'anglaise sont établis entre chaque caronade, ils sont réalisés avec un bordage épais avec logements hémisphériques pour les projectiles et sont soutenus par des équerres en fer. Remarquez le passage des bragues dans des trous gainés de plomb.

En avant du cabestan, le petit panneau d'accès de l'arrière, la grande claire-voie du faux-pont... Un cadre avec logements pour boulets entoure le cabestan et le panneau arrière. A l'échelle hors le bord correspond intérieurement une petite échelle volante. Le vibord est surmonté par une ossature en fer, avec filet, renfermant les hamacs protégés par une toile peinte, des tablettes de tournage au droit des haubans sont clouées contre le plat-bord.

◀ De part et d'autre du grand mât une pompe, réalisée entièrement en fer et actionnée non par une bringuebale mais à l'aide d'un grand levier, ceci après avoir retiré le couvercle et mis en place une fourche recevant le levier. Un bitton reçoit une douzaine de manoeuvres, complété par un collier et deux taquets à cornes semblables à ceux du mât de misaine. Les montants du bitton reçoivent les bras des vergues de petit hunier et de misaine. L'on distingue à bâbord la poulie du palan de drosse du grand mât et celle de la drisse de corne. Les taquets à cornes reçoivent les garans de ces palans. L'on remarquera au centre du panneau arrière, un écoutillon avec penture en fer à cheval.

La petite claire-voie à gauche éclaire le carré des officiers. A la suite, un coffre pour des armes et l'escalier des officiers, la claire-voie de la chambre du commandant, l'habitacle double, la barre franche, celle-ci comporte à son extrémité deux réas et un cabillot, ceci afin de mettre en place en cas de besoin deux palans pour faciliter l'utilisation de la barre.

Contre le tableau, un caisson avec deux abattants.A proximité immédiate les bouteilles dont la porte à tribord est bien visible. En avant de ce réduit un grand coffre. La tête de la mèche du gouvernail est renforcée par un cerclage métallique portant un aiguillot reçu dans une rose soudée à une ferrure à deux branches.



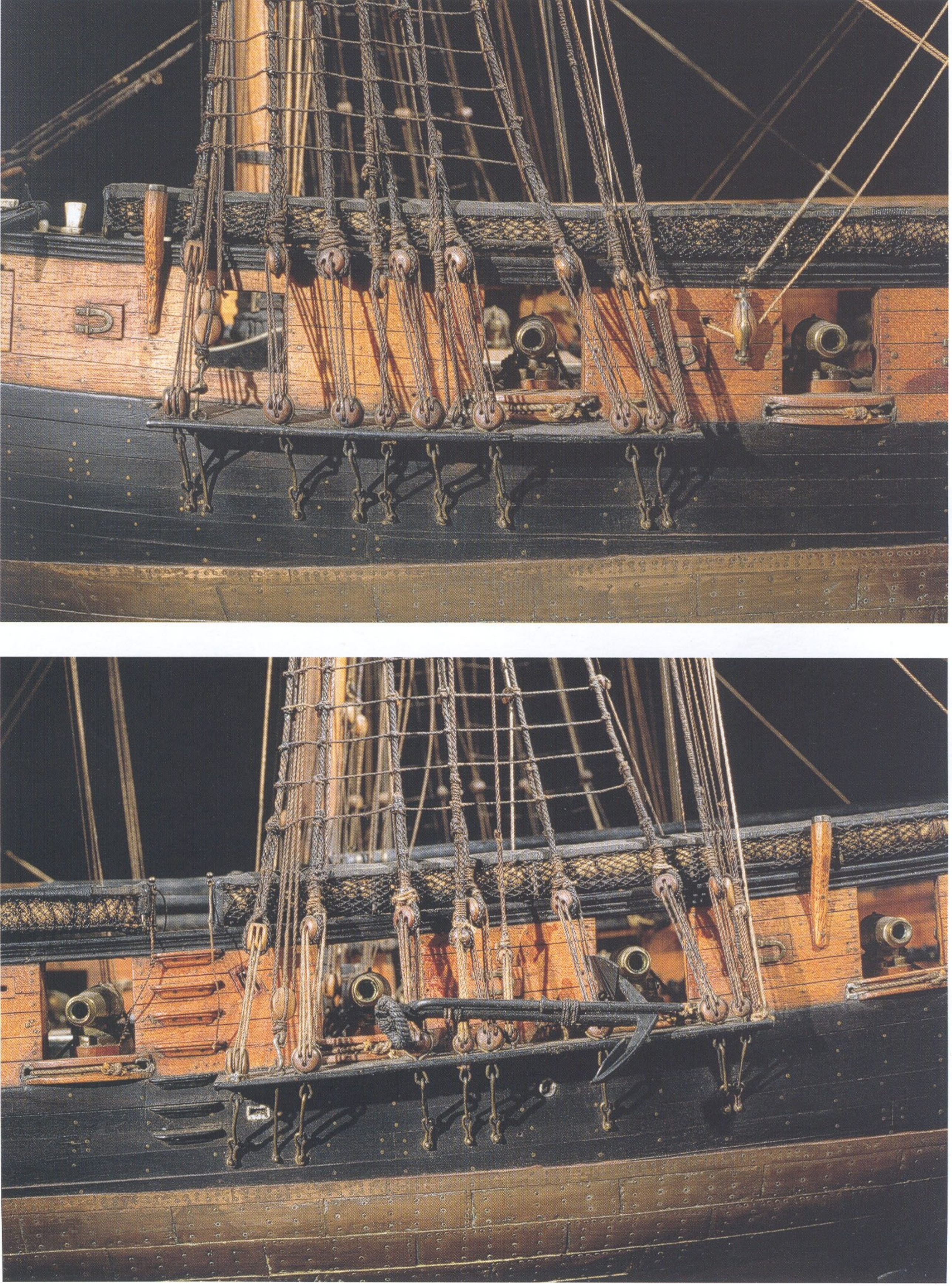
Sur le carré des officiers éclairé par la petite claire-voie, sont installées de chaque bord deux couchettes dont vous voyez la porte et le châssis vitrés. Le panneau au centre du carré communique avec la soute aux poudres. L'escalier donne accès directement au carré, il longe la cloison de séparation avec la chambre du commandant, la porte d'accès de cette pièce étant pratiquée dans cette cloison. Dans la chambre est aménagée de chaque bord une alcôve, l'ameublement consiste en deux encoignures, des caissons et un bureau à abattant. Des pilastres avec cannelures et quelques moulurations agrémentent ces logements.

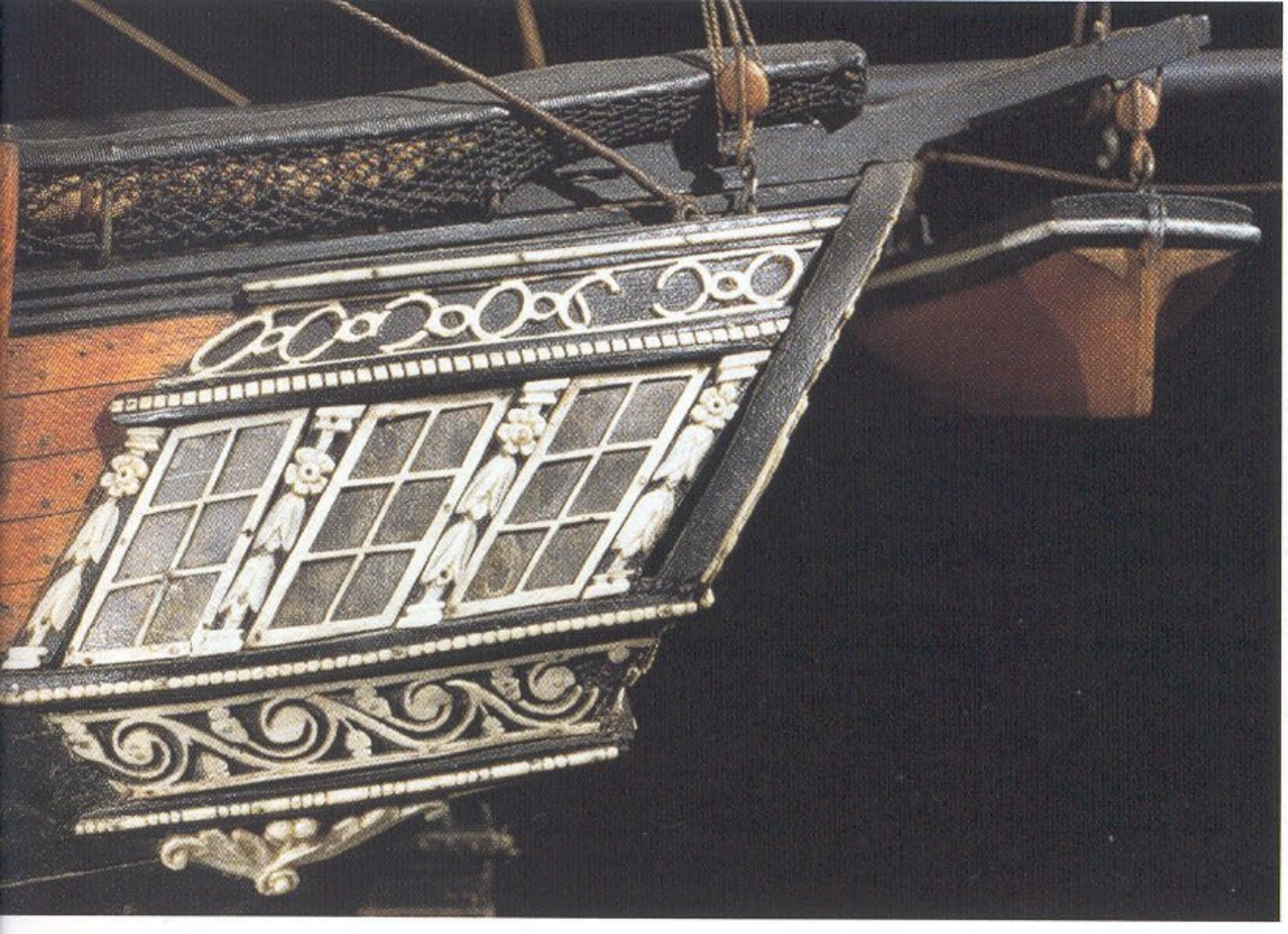
A gauche l'on aperçoit une partie du mantelet du sabord de chasse, le canon de 8 devant armer le sabord suivant a disparu, les sabords des caronades sont reconnaissables à leurs plus grandes dimensions et surtout au croissant avec goujure pour la brague (à noter de grossières réparations).

A l'avant du porte hauban, un montant pour pierrier. Le palan de candelette est croché derrière le premier hauban du type à palan. A remarquer l'amure de grande voile dite langard* dont le dormant est frappé au-dessus d'une poulie longue à estrope de fer avec tourillons recevant sur son réa le retour de l'amure qui de là traverse la muraille passant dans un canal gainé de plomb.

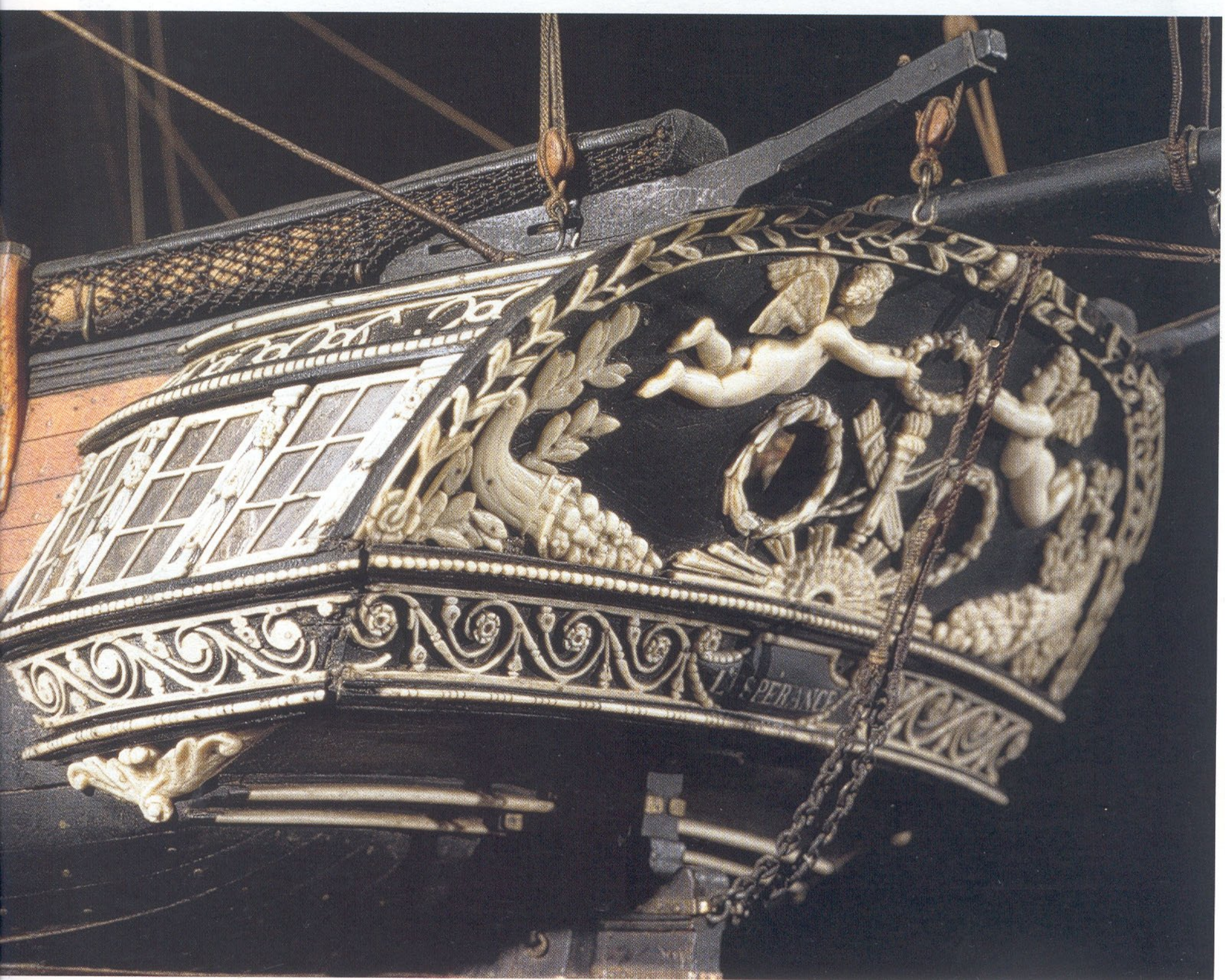
* Tous les bricks de guerre portent cette voile.

Je me contente de signaler les taquets de l'échelle hors le bord, le palan de caliorne, une ancre à jet à jas en fer, le dalot carré pour la pompe bâbord, la penture en fer à cheval des petits sabords de nage, les pommes conduits sur certains haubans.

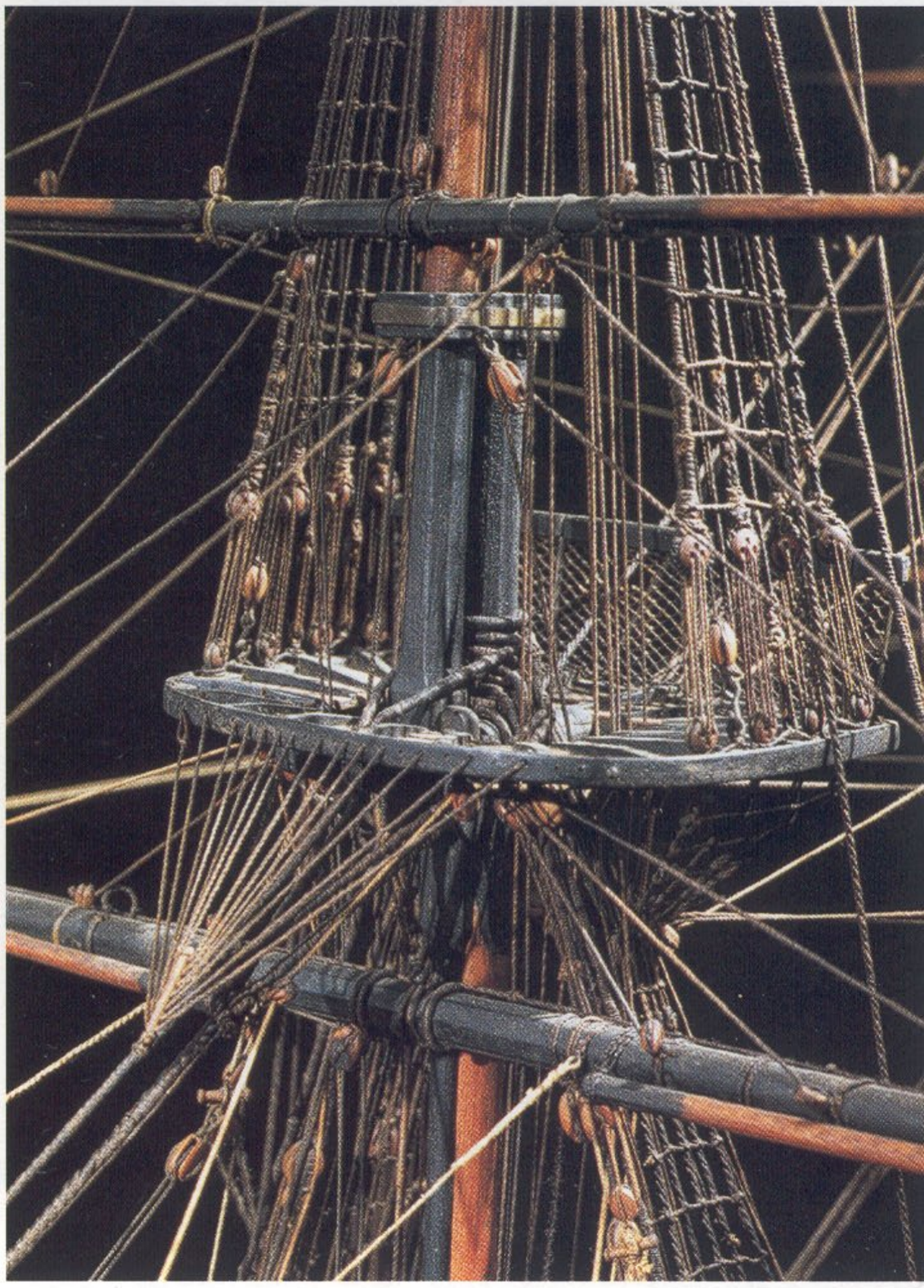




◀ En avant de la bouteille un montant en bois destiné à recevoir la fourche d'un pierrier et sur son couronnement le palan de garde de la corne. Normalement le bras de la grande vergue devrait faire dormant sur le dernier hauban de misaine au niveau du trélingage, pourquoi ce dormant se trouve-t-il au-dessus de la bouteille ? Quid de l'utilisation de la brigantine. Le faible volume de la bouteille explique son élargissement côté intérieur comme il a été constaté avec une vue précédente. Le décor en ivoire présente quelques détériorations.



La yole du commandant a été retirée afin de pouvoir apprécier le décor de la poupe. Très aimable composition, deux chérubins portent une couronne de lauriers au-dessus du flambeau symbolisant l'amour, comme l'arc et le carquois l'accompagnant. Deux sabords uniquement décoratifs cernés de feuillages, des cornes d'abondance, des rinceaux complètent le sujet central. Ce petit décor est aussi charmant qu'insolite sur un brick de guerre, son exécution habile.



Sur cette vue de la hune de misaine, l'on retrouve les habituels éléments. Vous constaterez que par convention, les boulines sont frappées sur les vergues. Les cargues sont arrêtées par un cul de porc sur leur poulie.

Mêmes remarques que précédemment pour la grande hune. Au départ de l'araignée, voyez les deux poulies doubles pour les bras de la vergue de misaine et ceux de la vergue de petit hunier.

▲

Autre vue de la hune de misaine. L'on constate l'absence de poulie de drisse de basse vergue, celles-ci ne sont mises en place qu'en cas de besoin. Les drosses à l'anglaise sont systématiquement utilisées pour les basses vergues. L'araignée et les pommes d'étais seront abandonnées dans les années 1820.



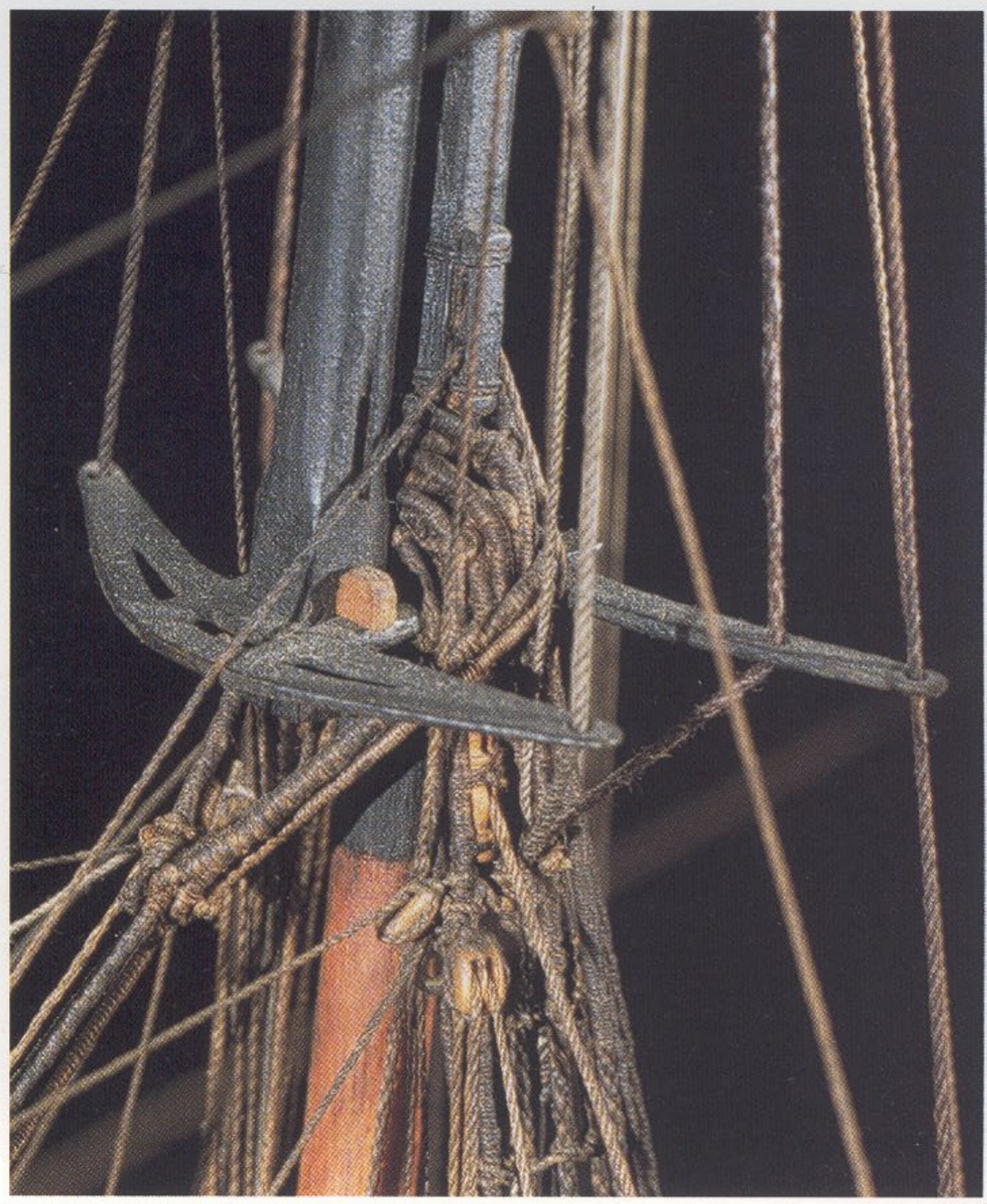




▲

Nous avons déjà examiné le gréement de la brigantine avec le modèle de la *Créole*. Nous retrouvons ici les mêmes éléments avec la drisse de corne dont la poulie double est frappée à l'oeillet du chuquet. Au-dessus de celui-ci le racage à pommes et bigots de la vergue du perroquet de fougue.

Sous la corne les poulies de cargue à deux et trois réas et entre les longis le palan de drisse de corne avec sa poulie simple frappée sur le croissant et sa poulie double sous la hune, de part et d'autre de celle-ci la poulie simple de balancine de gui.



◀ Détail collier vergue de grand hunier.

Barres de grand hunier, les bras de la vergue de grand perroquet se dirigent vers l'avant pour rejoindre une poulie double recevant également la bouline en étant frappée sur le dernier hauban de misaine à hauteur du trélingage. ▶

LE COTRE
de 16 canons 1811

Tout d'abord quelques généralités sur ce type de bâtiment, à son origine, le bateau d'Amérique ou bateau bermudien. Il se caractérise par des fonds fins, beaucoup de tirant d'eau, de quête et d'élancement, peu de rentrée. La largeur est proportionnellement importante, égale au tiers de la longueur.

Le mât unique est fortement incliné sur l'arrière et le beaupré relativement relevé, il ne peut donc être avancé ou reculé.

La voilure est composée d'une grande voile à bôme et à pic, dite brigantine, complétée par une trinquette et un ou deux focs.

Les bateaux bermudiens pincent très bien le vent et portent à quatre quarts et demi. Ils virent de bord avec une grande facilité si la mer n'est pas trop forte. Avec vent arrière, le bateau n'a plus les mêmes avantages qu'au plus près. Sa brigantine qui est tout d'un bord lui devient à charge et ses grands focs ne servent plus. Il faut alors amener la brigantine et gréer une voile carrée dite de fortune. Les bateaux bermudiens pratiquent le trafic interlope. Pour un commerce licite, existe une autre version, le sloop avec une coque aux formes pleines et une voilure moins importante. Les dimensions pour les deux versions sont très variables mais la longueur ne dépasse pas 16 à 17 mètres pour un port en lourd d'une centaine de tonneaux. Vers le début du 18e siècle, bateau bermudien et le sloop "passent" en Europe. Le premier étant utilisé par les contrebandiers anglais, trafiquant à partir de marchandises de faible volume et d'une valeur élevée dont le transport doit s'effectuer avec célérité. Il est évident que le gréement bien adapté au climat des Bermudes, ne l'est guère pour la Manche et la mer du Nord. Son utilisation nécessite des équipages très qualifiés, obtenus par une sélection rendue possible par l'importance des gains procurés par la contrebande. Pour lutter contre les excès de la contrebande, les douanes anglaises seront amenées à utiliser le même type de bâtiment. La Royal Navy suivant cet exemple adoptera à son tour le bateau bermudien qui prendra le nom de sloop de guerre puis celui de cutter et le développe à l'extrême sans autre considération qu'une marche supérieure et une grande maniabilité sans s'arrêter à une notion de rentabilité incompatible avec un équipage pouvant atteindre 150 hommes pour un cotre de 30 pieds (26 m).

En France, la marine royale n'ignore pas la formule du cutter ou cotre mais à part un cas isolé en 1756, il faut attendre les années 1760 pour que l'on s'intéresse à ce type de bâtiment, des mémoires sont rédigés incitant le ministre de la marine Choiseul-Praslin à ordonner en 1770 la mise en chantier de sept cotres réalisés à Boulogne et Bordeaux.

La longueur de ces cotres est d'environ 15 mètres et leur armement consiste en 6 canons du calibre de 3 livres. Une reprise de constructions a lieu lors de la guerre d'Amérique, de 1779 à 1781 une vingtaine de cotres sont construits. Leur longueur varie de 24 à 27 mètres, le tonnage atteint jusqu'à 300 tonneaux (67 tx pour les cotres de 1771) et leur armement comporte de 14 à 18 canons de 6 livres.

Les dimensions exagérées de ces bâtiments posent des problèmes, notamment en ce qui concerne leur mâture réclamant des résineux de Scandinavie, rares et coûteux. De plus, ces arbres étaient indispensables comme mâts de hune des vaisseaux. Bref, plus de la moitié des cotres seront transformés en bricks au cours des hostilités, ce changement de gréement se fera au détriment des avantages reconnus du cotre.

Sous la Révolution et l'Empire, le cotre n'est guère représenté, un petit nombre seront construits suivant un plan établi en 1804 par l'ingénieur Greslé, bâtiments caractérisés par leurs 16 canons de 6 livres dont le modèle nous donne un bon exemple.

Notre marine de la Restauration et de la période Louis Philippe compte encore quelques cotres, souvent conçus comme garde pèche ou pour le service des douanes. Le cotre ne retrouvera pas la faveur dont il bénéficia dans les années 1770.

Principales caractéristiques du Cotre.

Longueur de tête d'étrave à tête d'étambot	25,02 m
Largeur hors membrure au maître-couple.	7,80 m
Creux du dessus de la quille à la ligne droite du maître-bau.	3,90 m
Déplacement à 1.18 m de batterie	220 tx
Tirant d'eau avant	2,60 m
Tirant d'eau arrière	4,22 m
Équipage (État major compris)	92 hommes
Artillerie	16 canons de 8 £



Les collections du Musée de la marine disposent de plusieurs modèles de cotre. Parmi ceux-ci, il a été retenu un exemple représentatif du cotre de guerre de la période allant de la Guerre d'Amérique au Premier Empire. Si l'artillerie de ce modèle a disparu, en revanche, il porte sa voilure principale caractéristique de ce type de bâtiment.

Les cotres sont parfois dénommés "bateau au tiers", leur faible allongement s'accompagne d'une grande finesse de leur carène, ils présentent une importante différence de tirant d'eau. Les cotres ont peu d'élévation hors de l'eau et leur immense voilure nécessite une grande stabilité qui oblige à leur donner beaucoup de tirant d'eau. Malgré ceci, bien souvent, ils prennent de la bande, labourant l'eau de la volée de leurs canons au risque de s'engager ; aussi, il importe de leur donner peu ou pas de rentrée.

Le mât des cotres présente une pente vers l'arrière, parfois prononcée, afin de ramener vers l'avant le centre de voilure, à mesure qu'on diminue la toile dans les hauts, ce qui s'effectue lorsque le vent devient trop frais ; ainsi, l'on atténue leur tendance naturelle à devenir ardent lorsque le vent augmente.

Le beaupré est sensiblement parallèle au pont, ceci permet de le rendre mobile, il porte deux focs auxquels peut s'en ajouter un troisième dit foc en l'air. La baume dans des cas extrêmes atteint presque la longueur du cotre, on imagine les problèmes posés par cette vergue dès qu'il y a de la mer. La corne est apiquée suivant un angle de 35 à 40 degrés avec le mât, sa longueur est d'environ la moitié de celle de la baume.

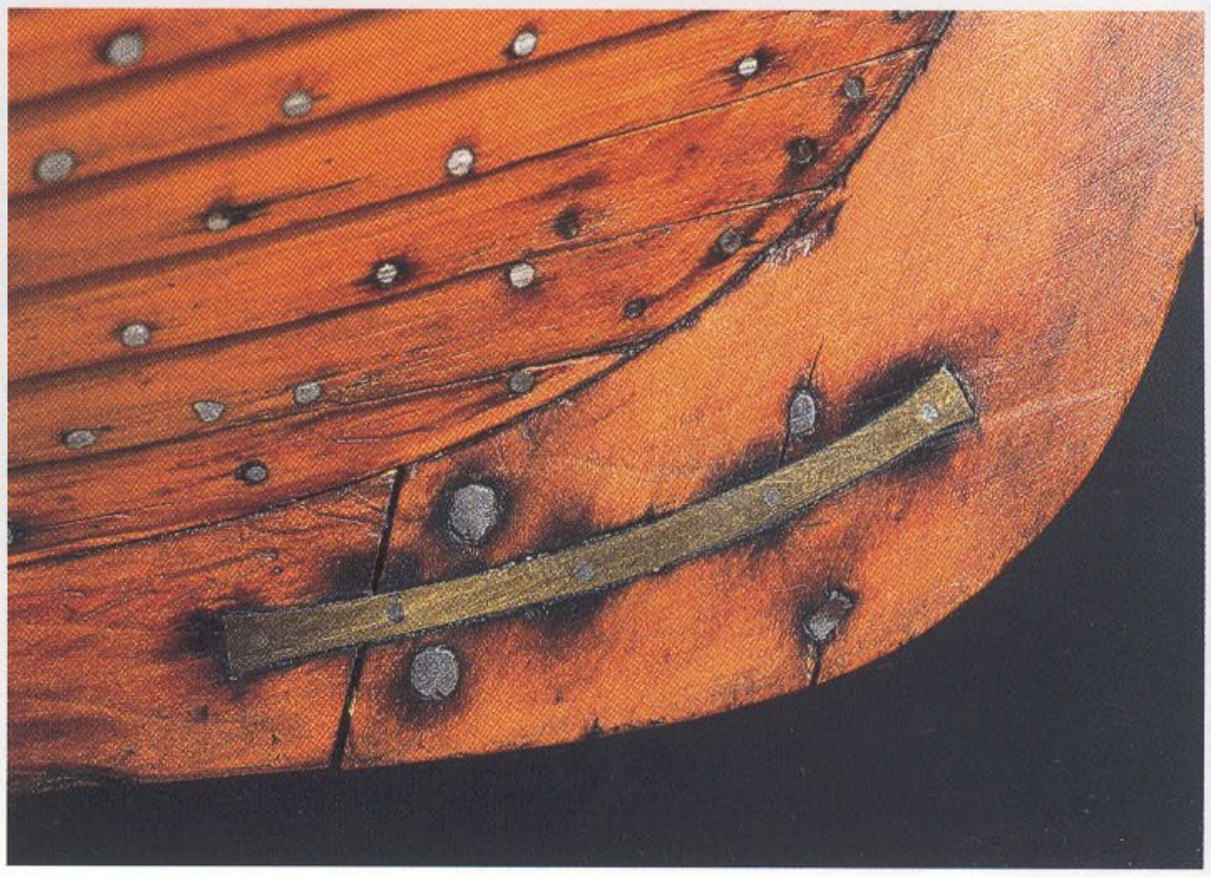
La voilure utilisée est développée à l'extrême, aux focs, s'ajoute la brigantine dont la surface peut être augmentée avec une bonnette établie sur deux espars prolongeant la baume et la corne, une bonnette triangulaire placée sous la baume est parfois utilisée, elle est dite de sous-gui, une flèche en cul enverguée ou non garnit l'espace entre le mât et la corne.

Les voiles carrées consistent en une fortune carrée, un hunier, un perroquet, la surface de ces trois voiles pouvant être augmentée latéralement avec des bonnettes établies avec des arcs-boutants et bouts-dehors (la bonnette de perroquet est de forme triangulaire).

L'établissement de la voilure haute oblige à prolonger le bas-mât par un mât de hune à longue flèche.



Pour plus de légèreté, les cotres sont bordés à clin, les éléments du bordage ou virures se recouvrent sur une petite partie de leur largeur ; la membrure est légèrement entaillée pour l'application des virures qui sont clouées sur les couples. Entre les couples le recouvrement est serré par des clous rivés en dedans sur bague. Une bande de grosse laine est écrasée entre deux virures sur la largeur de leur recouvrement (de l'ordre de 4 à 5 centimètres pour une virure de 0,30 m). La ligne des clous permet de constater le devoiement de la membrure vers la proue. Remarquez le beaupré à bâbord de l'étrave, les écubiers, le câble en aussière, le coussin. Sur le côté bâbord de l'étrave frappée sur l'oeillet d'une plaque de fer, une poulie recevant la sous-barbe du beaupré ; elle passe ensuite à l'intérieur et se tourne à un taquet à cornes de la muraille.



Détail de l'assemblage à mi-bois entre la quille et l'étrave, le cloutage est renforcé par une ferrure plate. ▶

Le cotre ne dispose pas de cabestan, un guindeau en tient lieu, servant également de grandes bittes. Cette sorte de treuil est aussi appelé vire-vau, vindas, le diamètre de sa mèche varie du 1/15e au 1/12e de la grande largeur et se réduit aux 4/5e aux extrémités engagées dans une coite servant d'appui. Sur chaque demi-longueur sont pratiqués quatre trous carrés ou amolettes ; et deux à l'extrémité. Les hommes munis de barres agissent de tout le poids de leur corps sur le guindeau, l'effort effectué n'est pas continu, les barres devant s'engager d'une mortaise à l'autre avec ensemble, un linguet immobilise le guindeau pendant le passage d'une mortaise à la suivante. Les câbles font un ou deux tours sur la mèche du guindeau étant immobilisés lors du mouillage par une bridure.

Les coites comportent deux taquets, remarquez l'étambrai du beaupré dont la section en deçà de l'étrave est carrée avec angles abattus, une forte goupille traversant les montants immobilise le beaupré reposant sur l'entretoise reliant les montants.

A la suite de l'étambrai, le panneau avant du poste de l'équipage, voyez également la partie intérieure du bossoir chevillée à la muraille.



▲

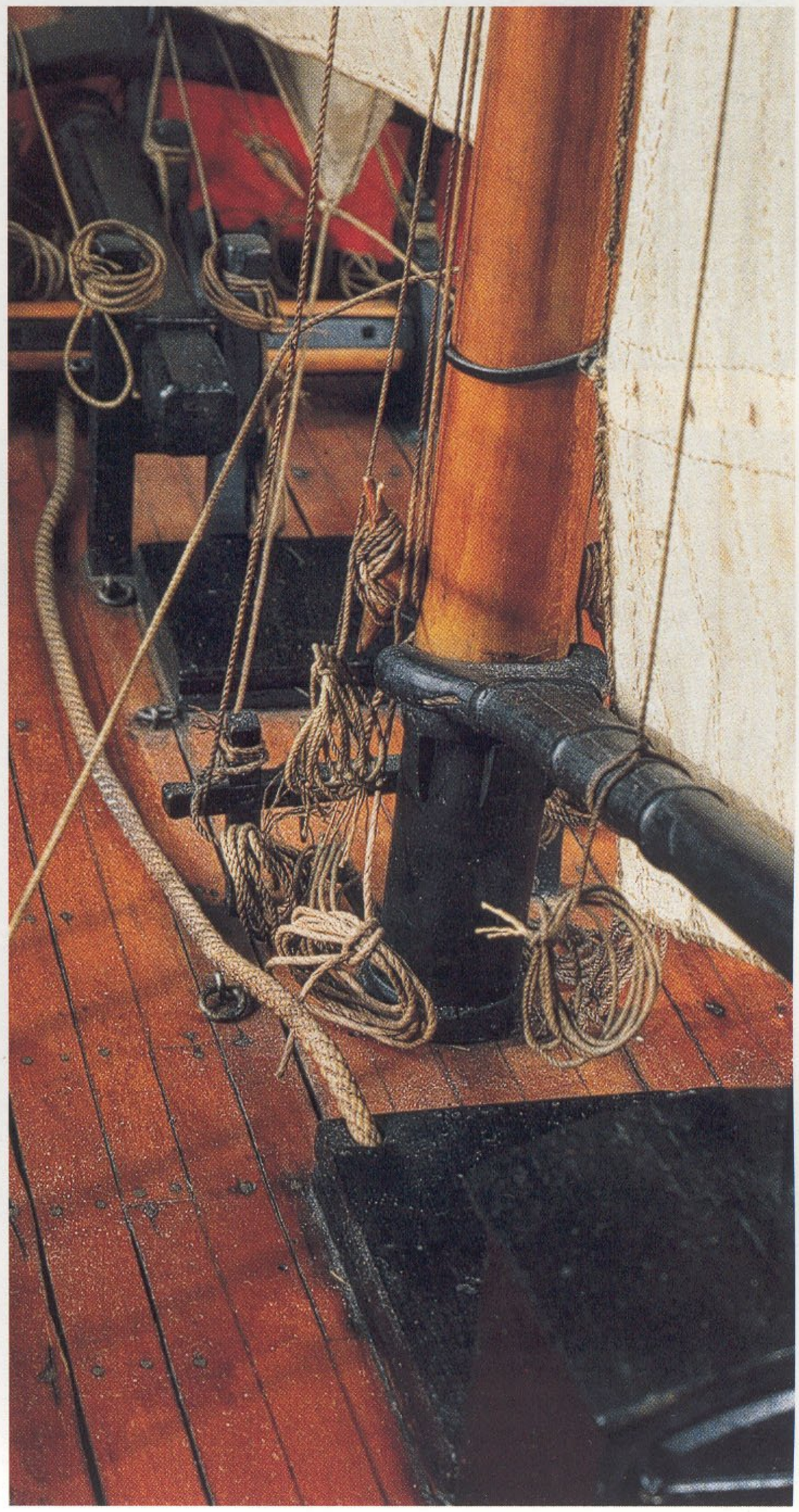
Le porte hauban est garni par en-dessous d'une coussin, afin qu'il n'offre que peu de prise à la mer. Les habituelles chaînes ou cadènes sont remplacées par des fers plats cloués sur le coussin ; ils portent un oeillet recevant l'estrope en fer des caps de mouton inférieurs. Le porte hauban est percé entre les haubans, ceci correspond à un très rudimentaire lieu de commodité. Une tringle métallique solidarise les haubans, au-dessus une autre tringle rassemble des manoeuvres telles que la drisse de la vergue de fortune, la cargue point de hunier, la drisse de bonnette de fortune, la balancine de hunier, etc. A la suite des haubans, le palan de drisse de la vergue de hunier et le palan d'armement. Notez l'existence de mantelets, ferrés pour s'ouvrir en se relevant ; l'artillerie de ce cotre ne comportait pas de caronade mais uniquement des canons de 8 et plus probablement de 6 livres.

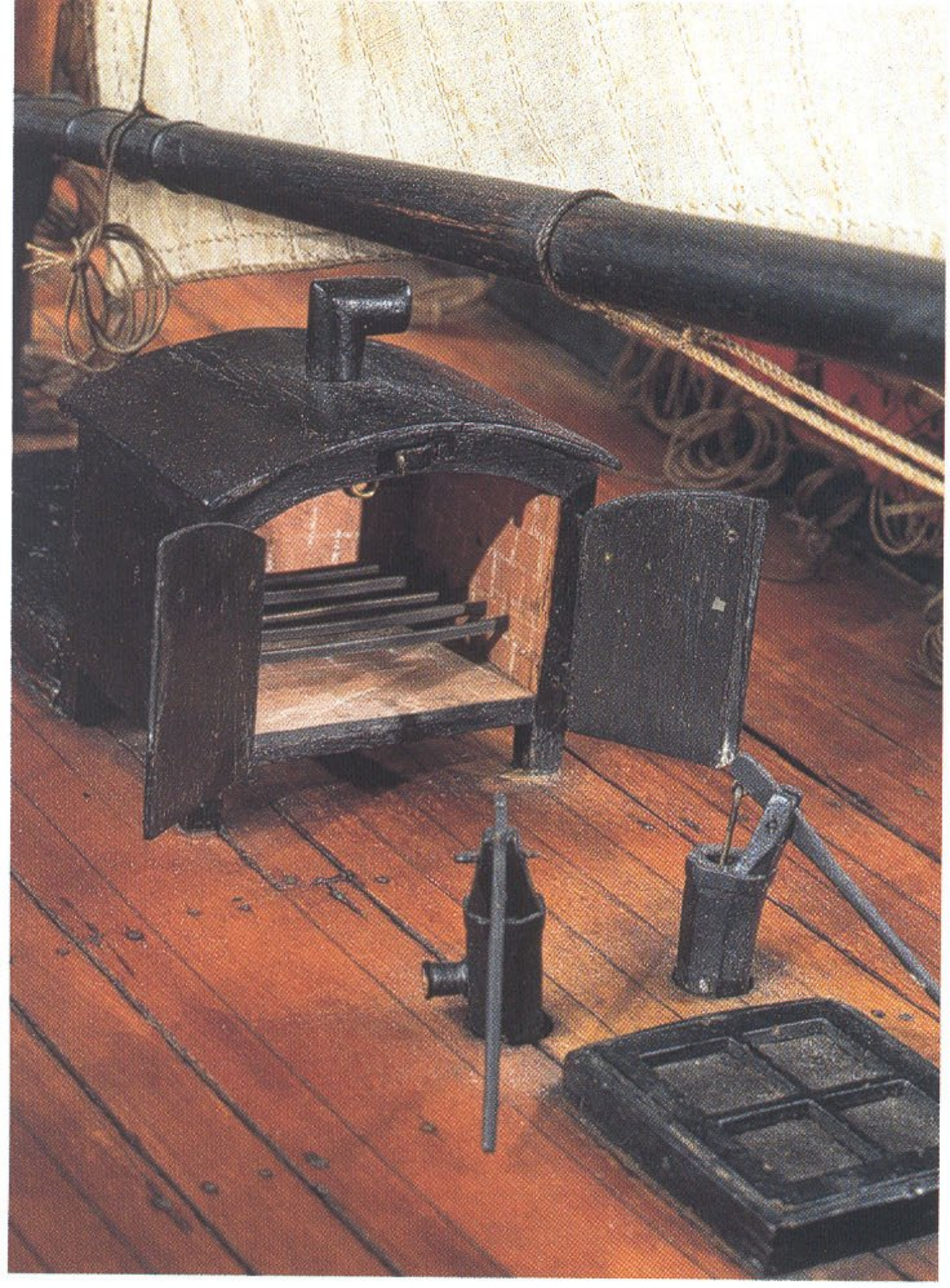
◀ Cette vue se justifie par la présence à tribord du linguet du guindeau. Cette pièce en bois comporte une ferrure plate suivant la courbure du linguet et se termine par une charnière fixée sur le montant sur lequel force le linguet lorsqu'il est engagé dans les crans de la couronne en fer ceinturant le guindeau. Avec un peu d'attention vous pouvez apprécier ces détails.

L'étambrai du beaupré est vu sur l'arrière, remarquez le décalage sur bâbord afin de dégager l'étrave qui reçoit le faisceau de petits cordages passant dans la moque terminant l'étai de bas-mât, et de ne pas être gêné par celui-ci lorsque l'on réduit la saillie du beaupré.

A la suite le panneau du poste de l'équipage, le bitton d'écoutes de hunier, sur son traversin une suite de cabillots pour cargues fonds de hunier, cargues boulines, drisse de corne etc. Guère visible, un bourlet servant de repos à la corne de la baume, entoure le mât, des taquets le soutiennent. Au premier plan le coffre de la cuisine, devant celui-ci le grand panneau, une échancrure à chaque angle avant permet le passage des câbles roués sur le faux pont entre le mât et le carré des officiers.

▼

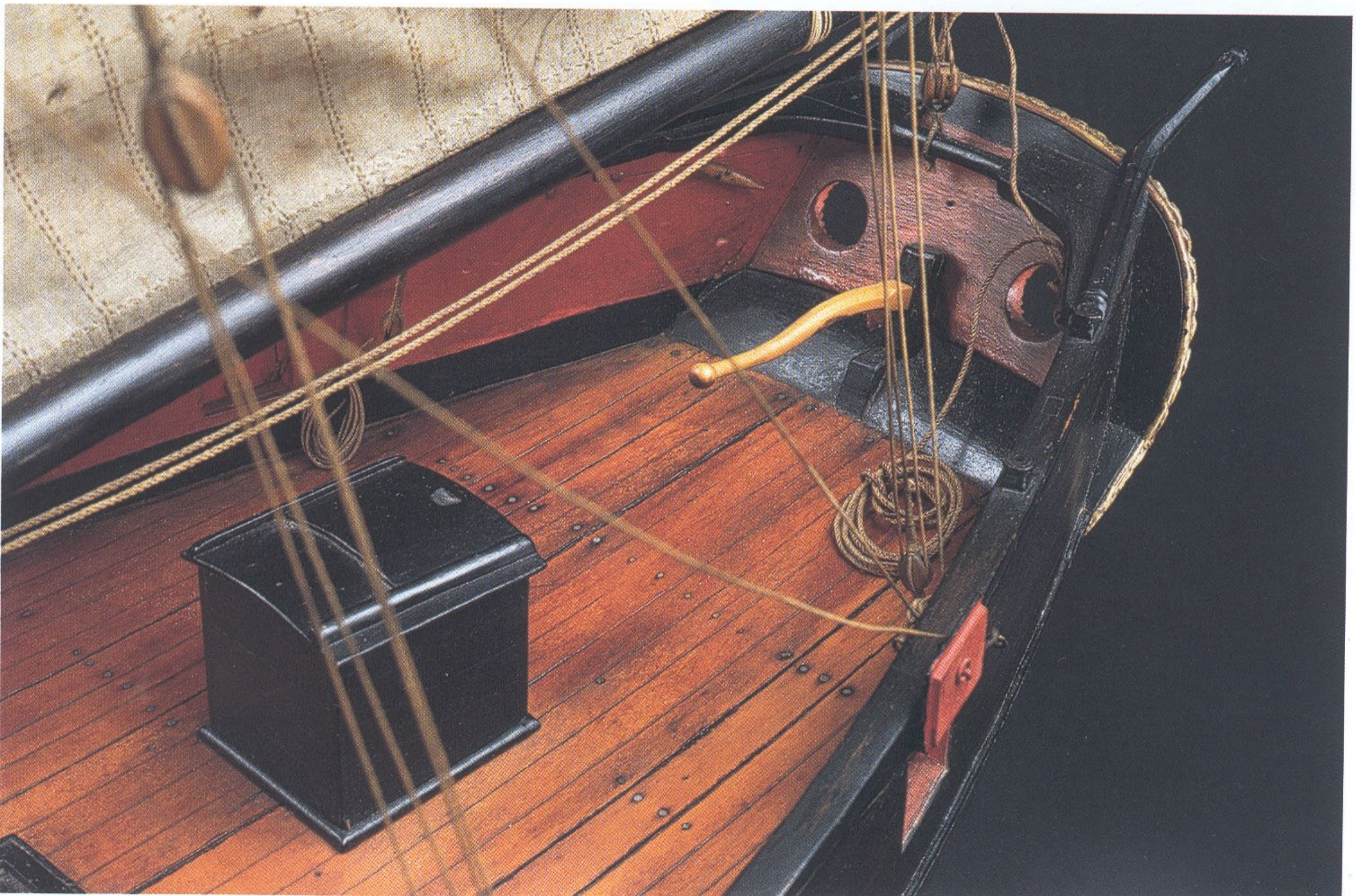




◀ Le coffre en bois de la cuisine est recouvert intérieurement par une maçonnerie de briques. Des barres en fer soutiennent au-dessus du foyer la chaudière et autres récipients, maintenus par des chaînes. la face intérieure de la porte est revêtue de feuilles de fer blanc. Devant le châssis éclairant le carré des officiers, deux pompes en bois à levier sur potence.

Le tableau est percé de deux sabords circulaires, plus destinés au décor qu'au tir en retraite en raison de la hauteur de seuillet trop élevée. Le plat-bord est relié au cintre du tableau par des courbatons, entre ceux-ci une barre recevant la moque de l'estrope de la poulie double du palan d'écoute de gui. Sous le gui, les deux branches de l'écoute de brigantine (une seule devrait suffire et se tourner sur un taquet cloué sur le gui). L'on aperçoit la tête de l'étambot devant la mèche du gouvernail et le petit palan de drisse du pavillon. A gauche, le palan de bras ou garde du pic. Le capot à coulisse est réservé aux officiers pour l'accès au carré et à la chambre du commandant.

▼



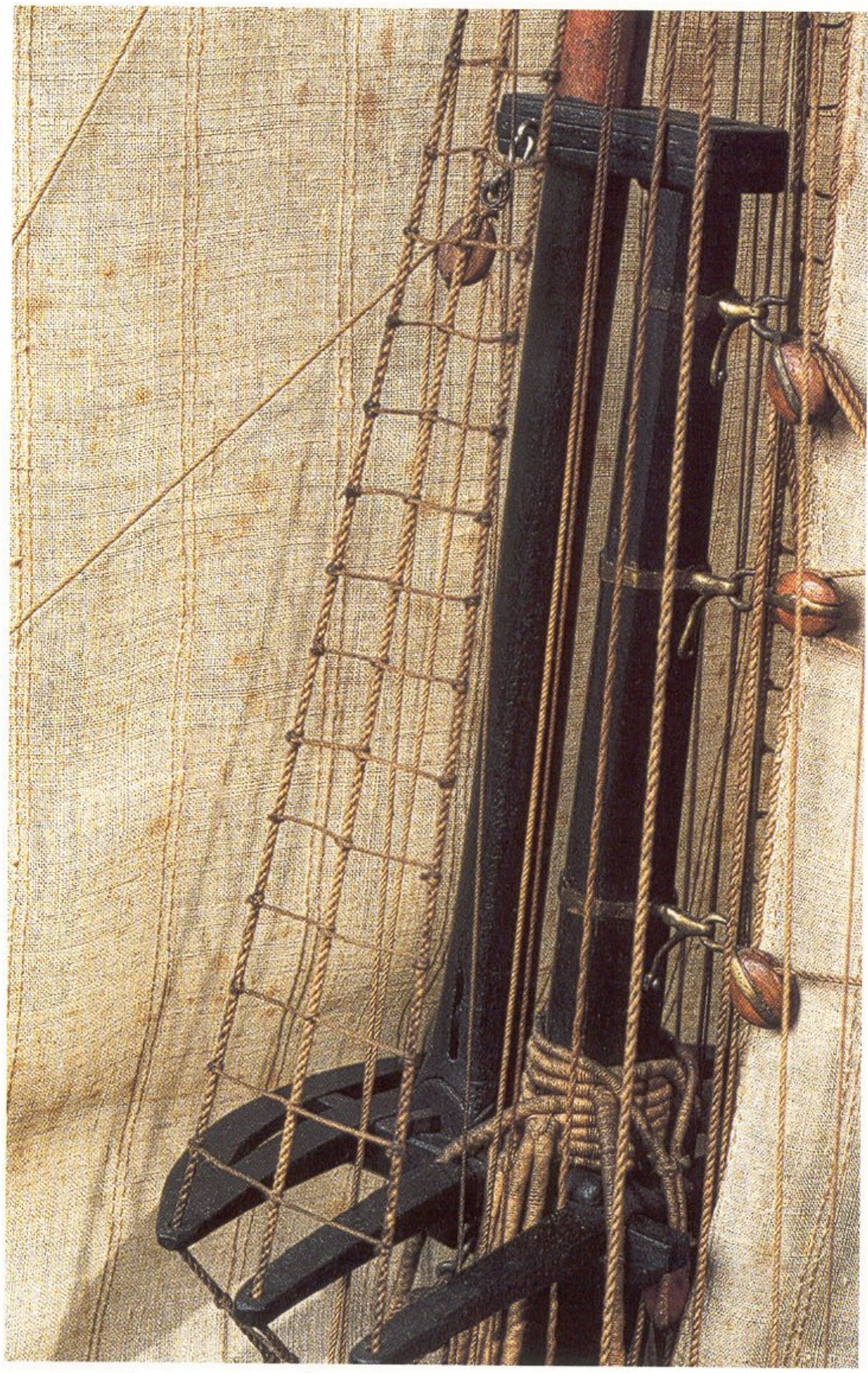
Les potences du canot sont fixées sur le plat-bord et d'après l'aménagement du pont il n'y a pas place pour une autre embarcation. Le cotre devait disposer d'un mât et d'une vergue de hune de rechange placés sur le pont. L'on peut distinguer sur le plat-bord la tête de deux montants pour pierriers. le cotre est à écusson plat se poursuivant avec une courbure formant la voûte d'arcasse dont la saillie est nécessaire pour le passage de la mèche du gouvernail. A noter le fer plat avec queue d'aronde renforçant l'assemblage de l'étambot sur le talon de la quille, terminé par une coupe biaise afin d'éviter d'engager par exemple une manoeuvre entre l'étambot et la mèche.

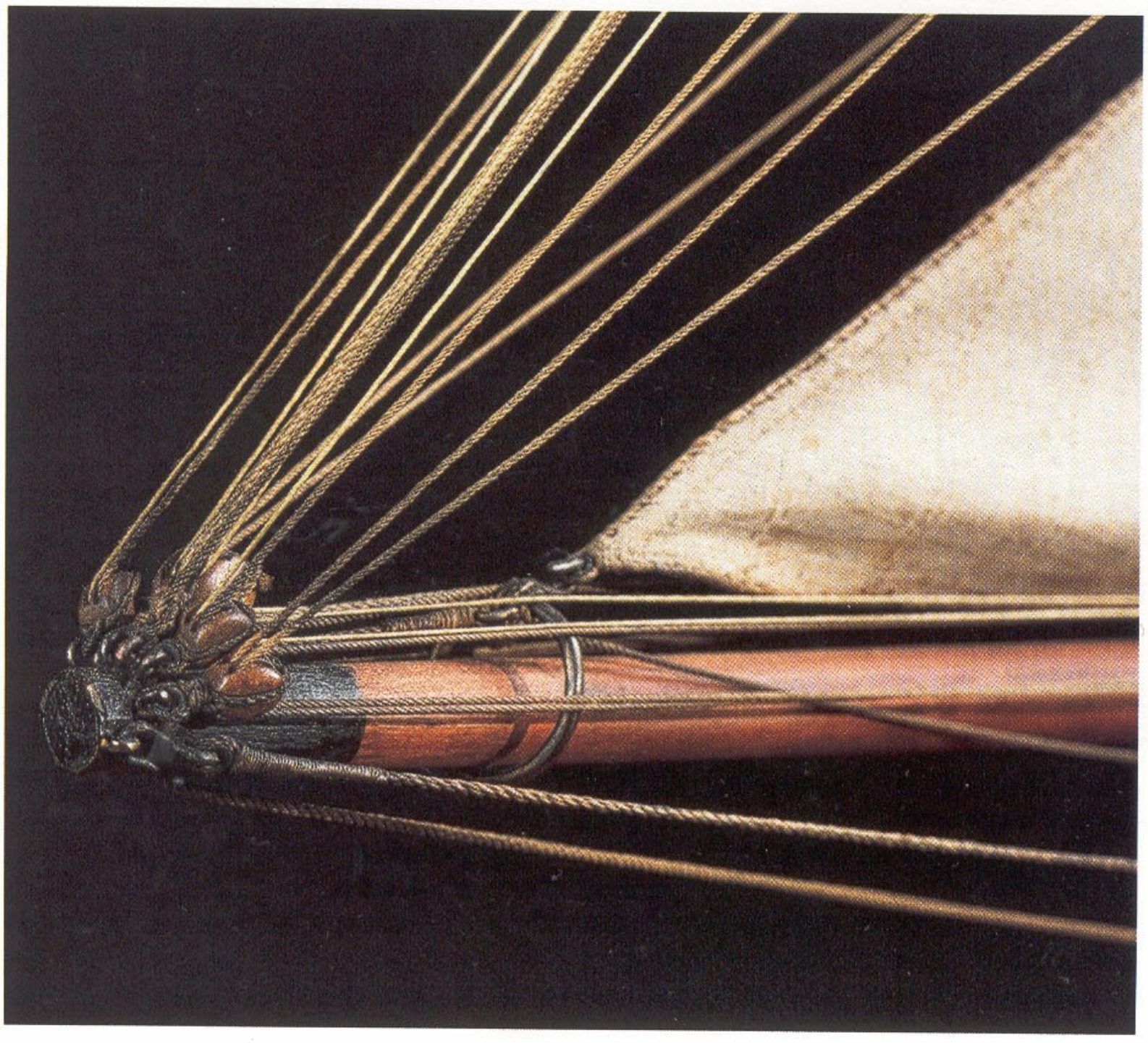


Le cintre présente un léger débord latéralement, ceci pour raison d'esthétique. Au centre du tableau figurait l'aigle impérial, grossièrement supprimé, sous la Restauration, seules subsistent les serres et foudres. Le cloutage des bordages de l'écusson n'est guère soigné.



Barres de hune, l'on remarquera entourant le ton du bas mât trois colliers en bronze avec tige à trous supportée par une petite courbe. Ces éléments d'une exécution soignée reçoivent les deux poulies simples de la drisse de pic et la poulie double des balancines de gui. Le dernier oeillet du capelage est formé par l'estrope de la poulie double du palan de drisse du pic. En-dessous l'on distingue les deux oeillets des palans d'armement, l'oeillet du grand étai, les oeillets des quatre haubans.





A l'extrémité du beaupré aboutissent de nombreuses manoeuvres. Un collier en fer avec oeillets multiples recevant une poulie triple pour les bras de la vergue de perroquet et l'étai de hunier. De part et d'autre, une poulie double pour les bras de la vergue de hunier et les boulines de hunier, une poulie simple pour les bras de la vergue de fortune. Entre les poulies une cosse pour les boulines de perroquet, une cosse pour l'étai de flèche. Croché sur le dernier oeillet le hauban de beaupré et en-dessous sur l'oeillet placé au milieu du collier la sous-barbe de beaupré. A cela s'ajoute la draille du grand foc passant sur le clan ou réa du beaupré. Au total seize manoeuvres aboutissent à l'extrémité du beaupré. Le rocambeau ; ou anneau de fer mobile du grand foc est bien visible, la draille de ce foc est frappée sur le rocambeau, passe ensuite sur le clan du beaupré pour revenir à bord, un hale-bas est frappé sur le rocambeau.



Cette vue complète la précédente en étant prise par dessous. L'on remarquera le grand étai passant sur les longis et l'oeillet de la "drisse suspente" de la vergue de fortune, qui passe dans une cosse frappée au milieu de cette vergue, lui sert de racage et s'amarre à un palan au pied du mât. Un véritable palan de drisse est frappé sur la vergue de fortune, comportant, frappée sur celle-ci, une poulie simple et une poulie double à deux goujures ; dont les estropes entourent le capelage. Croché sous le longis bâbord le palan de draille du grand foc, à remarquer le racage à pommes du croissant du pic, la manoeuvre le long du mât exclue la présence d'un cerclage propre à un mât d'assemblage d'où l'emploi obligé d'un seul arbre pour les bas-mât de cotre, résineux de par leurs longueur et diamètre, rares et fort coûteux



La flèche du mât de hune permet par sa longueur de gréer un perroquet, la flèche en cul n'est pas enverguée. Et le gréement ne présente rien de plus que nous n'ayons déjà examiné

*Dans la Collection archéologie navale française, existe la monographie d'un cotre "*le Cerf*", ouvrage détaillé et comportant un essai historique sur l'origine de la brigantine et les cotres de la marine royale.*

LA LIONNE
Gabare 1811

Depuis le milieu du 17e siècle, la marine royale a disposé de bâtiments de charge : les flûtes, au début du 18e siècle, l'on constate que les moindres d'entre-elles prennent le nom de gabare. Terme s'appliquant également à des engins portuaires (gabares à lest, à vase) et à de nombreux bâtiments fluviaux.

Les gabares du Roi sont destinées au cabotage alors que les flûtes pratiquent la navigation hauturière, ceci dans le cadre de leurs activités habituelles.

Le voyage de Bougainville en 1766-1769 va s'effectuer en utilisant une frégate, la *Boudeuse*, accompagnée de la flûte l'*Etoile*. L'expédition révélera qu'une frégate n'est pas adaptée à un voyage de circumnavigation et qu'il est préférable d'utiliser un navire de charge de plus grande capacité et ayant un bon comportement à la mer. La notion de rapidité de marche est secondaire. Bref, ce qui fait les bonnes qualités d'une frégate n'est pas nécessaire pour un navire de découverte. Ceci était déjà reconnu par la marine anglaise. Ainsi, en 1785, M. de Lapérouse disposera de deux petites flûtes et M.. d'Entrecasteaux, choisira en 1791 deux gabares pour l'expédition ayant notamment pour objet la recherche de M. de Lapérouse. D'autres exemples d'utilisation de flûtes ou gabares peuvent s'ajouter à ces cas les plus connus.

Dumont d'Urville en 1826, à son tour, part à la recherche des traces de Lapérouse, mais également pour explorer la Polynésie. Lors de deux voyages précédents, Dumont d'Urville ayant été à même d'apprécier les gabares pour de longues et difficiles campagnes, retiendra l'une d'elle pour sa nouvelle campagne de circumnavigation. Cette gabare faisait partie de la même série que les précédentes ; dénommée la *Coquille*, elle prendra le nom d'une des flûtes de Mr de Lapérouse, l'*Astrolabe*. Le plan de ces gabares avait été dressé en 1810 par l'ingénieur Pestel, conçues à l'origine comme bâtiment écurie pour 46 chevaux. Sur ce plan type seront construites en 1811-1812, huit gabares et le même nombre en 1833-1838. L'*Astrolabe* (ex-*Coquille*) avait été construite à Toulon (mise à l'eau en août 1811). mais le modèle présenté sous ce nom est celui de la *Lionne*, construite à la Ciotat, lancée en juin 1811. Le modèle a été construit et gréé à l'atelier existant à Paris (rapport de janvier 1818) ceci étant confirmé par une étiquette placée à l'intérieur du modèle (voir plus loin) celui-ci ayant été achevé en 1817. Il est donc conforme aux dispositions d'origine respectant le plan type de la *Lionne*. Suivant les destination de ces nombreuses gabares dites de 380 tonneaux, leurs emménagements seront transformés ; ce sera donc le cas pour l'*Astrolabe*.

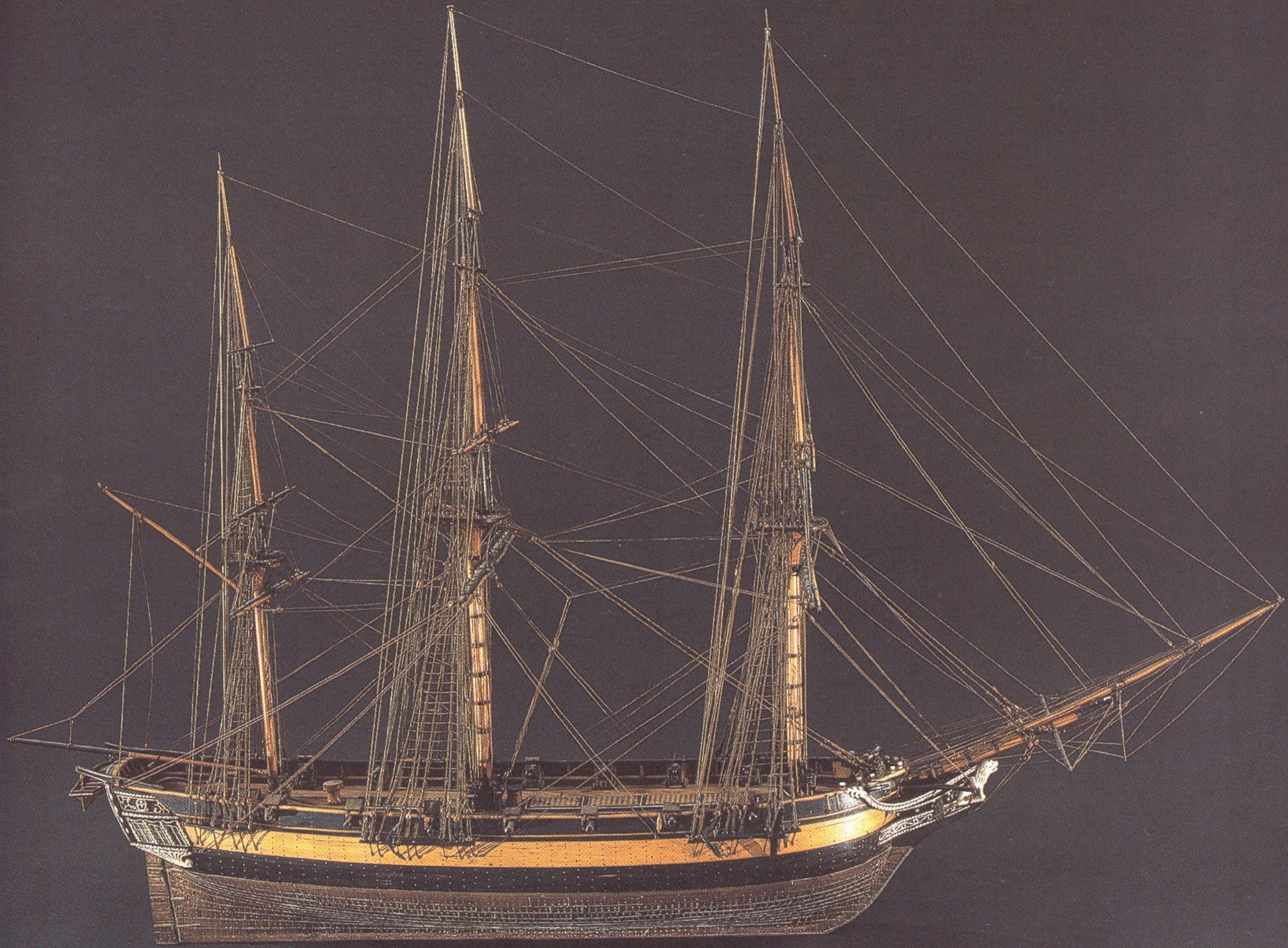
Les gabares peuvent être considérées comme la version des corvettes comme navire de charge. Ceci se traduisant par un volume de carène plus important donc des fonds relativement plats accentuant la dérive à l'allure du plus près, leur marche est en général médiocre mais elles doivent avoir un bon comportement à la mer. Les gabares ne comportent pas de faux pont et les corvettes en possèdent un, ceci était justifié par un équipage plus nombreux. Avec les gabares écuries le cas est particulier, un faux pont devant être aménagé avec une hauteur libre suffisante. Le port des gabares du plan type *Lionne* est de 380 tx, port en poids, dont il faut déduire la pesanteur de l'artillerie avec ses munitions, l'équipage et les vivres (voir dans la même collection Archéologie navale française, l'ouvrage Le Navire Marchand. Ancien Régime).

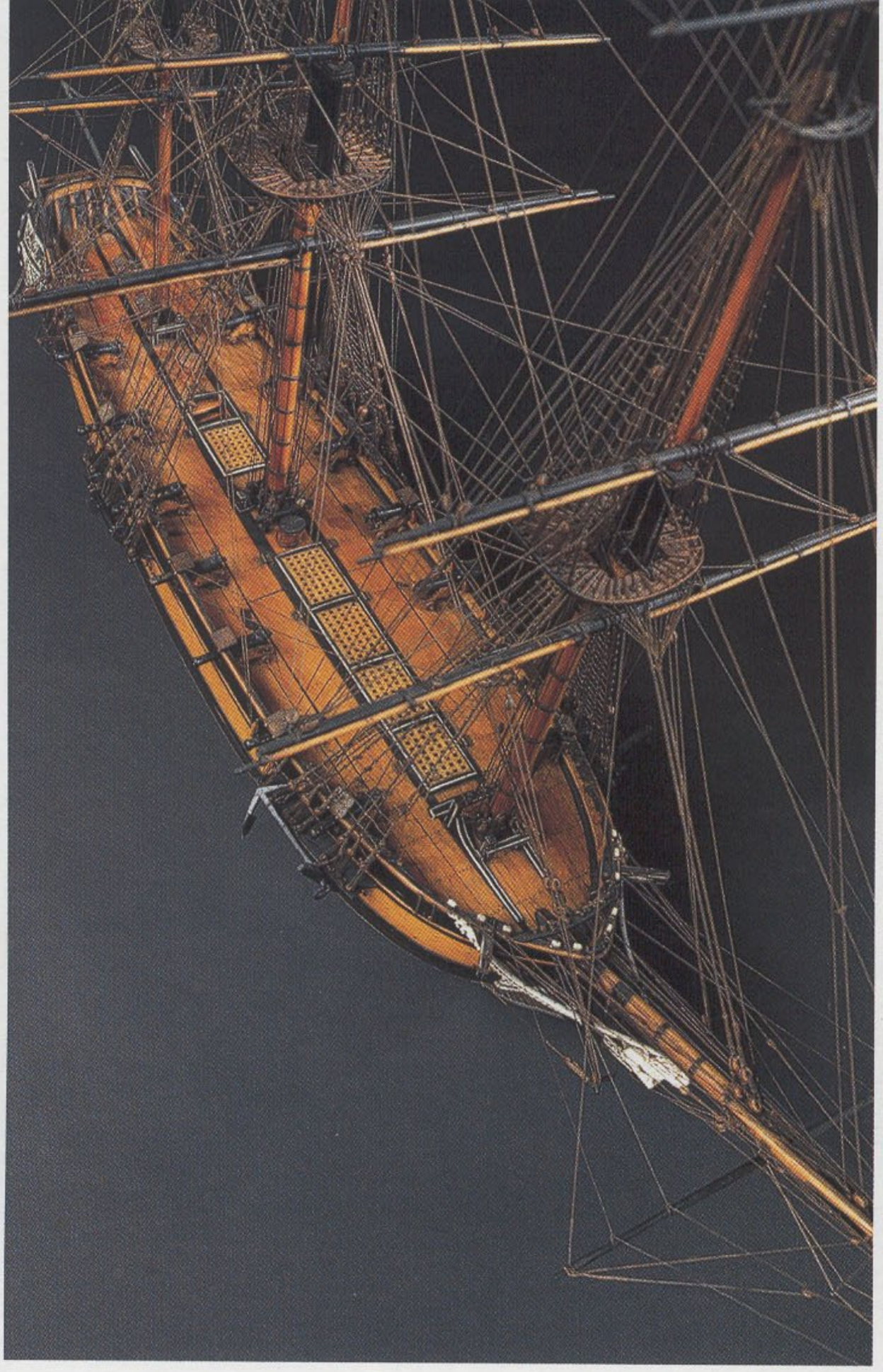
Principales caractéristiques des gabares de 380 tx*

Longueur de tête d'étrave à tête d'étambot	30,87 m
Largeur hors membrure au maître bau.	8,48.m
Creux du dessus de la quille à la ligne droite du maître-bau	4,84 m
Déplacement à 2.04 m de hauteur de batterie	473 tx
Tirant d'eau avant	3,37 m
Tirant d'eau arrière	3,95 m
Équipage (Etat major compris)	78 hommes
Artillerie**	12 canons de 8 livres

* plan type gabare écurie pour 46 chevaux dite grande écurie

** remplacés en 1824 par 10 caronades de 18 et 2 canons de 12 courts



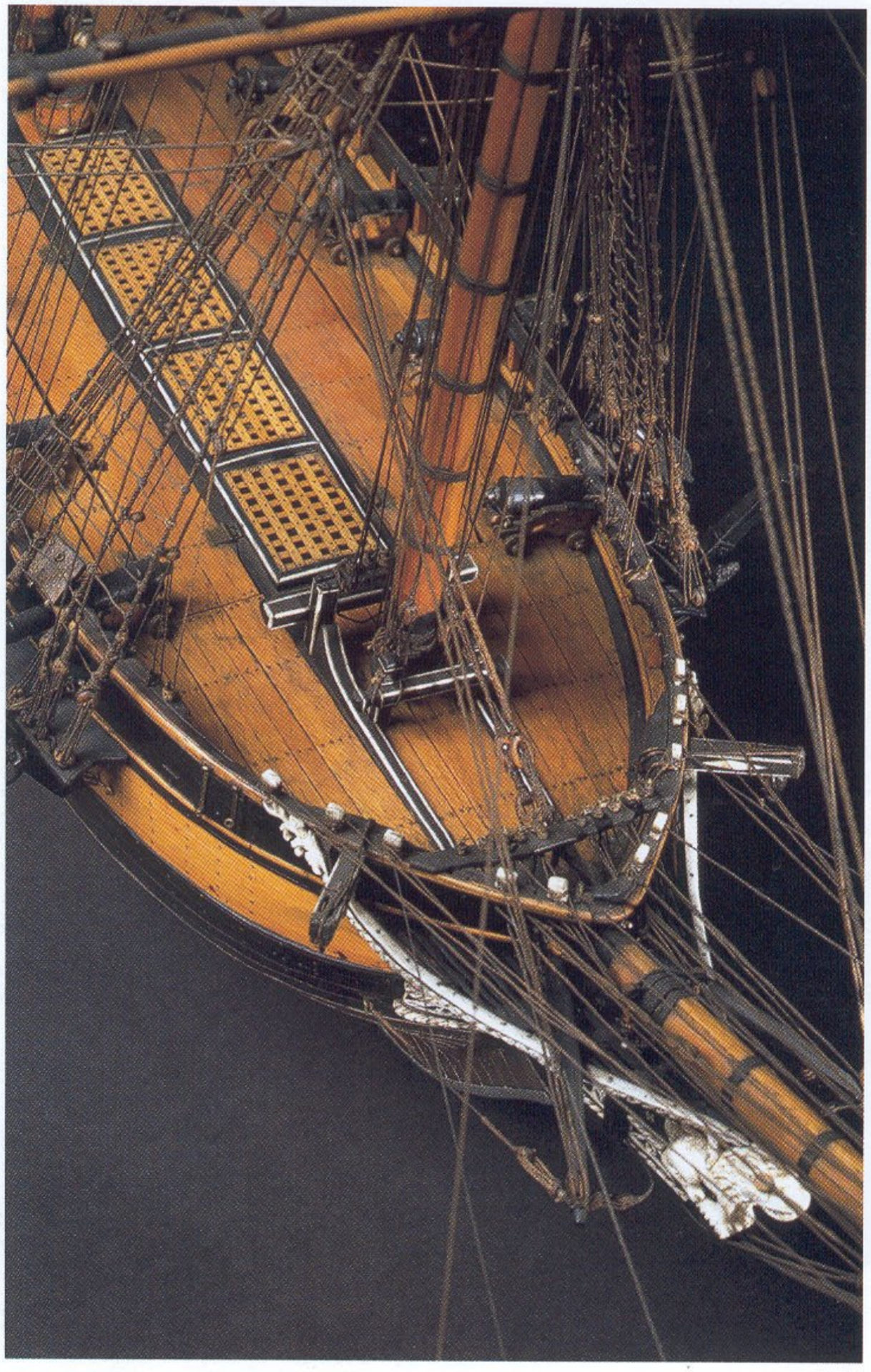


Ces vues plongeantes prises de l'avant et de l'arrière montrent bien les installations du pont.



Maladroitement ajustée sur l'éperon, la petite figure d'une lionne personnifie la gabare. L'éperon ne comporte que deux herpes et il n'existe qu'une seule liure pour le beaupré dépourvu de fausse sous-barbe.

Les manoeuvres du beaupré passent dans des trous pratiqués dans la muraille, à noter l'absence de courbe de bossoir, la présence d'un sabord de chasse ! à la suite une petite ouverture dont j'ignore l'utilité.



Les grandes bittes sont placées sur le pont juste derrière le mât de misaine, sur l'avant de celui-ci l'habituel bitton pour les écoutes du petit hunier.

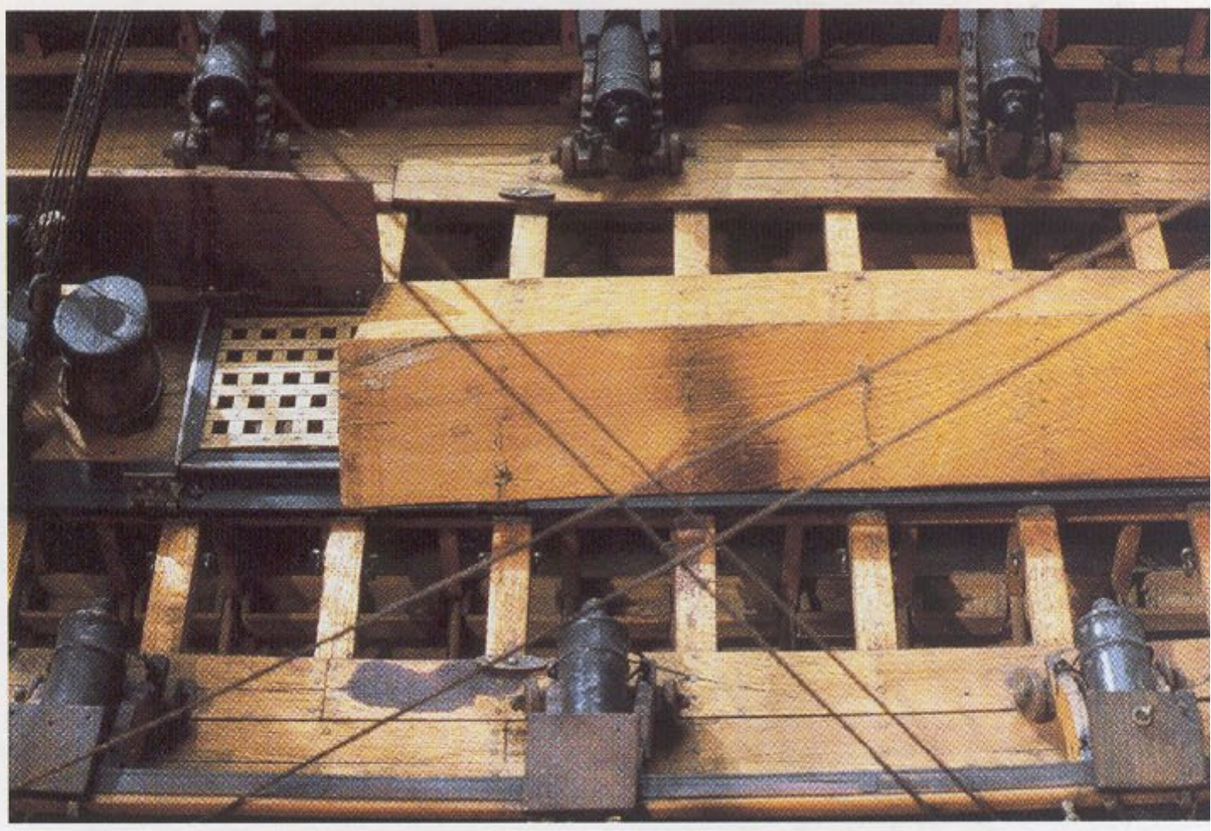
L'avant fermé est mis en évidence avec cette vue plongeante, un bordage placé transversalement, cloué sur le plat-bord, reçoit dix cabillots sur lesquels se tournent les manoeuvres passant au travers de la muraille. Dix têtes d'allonges traitées en ivoire servent également au tournage de diverses manoeuvres. Avec de l'attention, l'on constate que les bossoirs ne comportent pas de branche intérieure ; une pièce de bois fixée contre le plat bord au-dessus du bossoir évite son basculement, disposition pouvant s'expliquer par le poids des ancres ne dépassant pas 700 kg. Une suite de panneaux à caillebotis correspondant aux écuries s'étend du grand mât à celui de misaine.

Cette vue accompagne la précédente permettant de mieux en apprécier les éléments. Les écubiers sont percés obliquement en étant à fleur du bordage. Le beaupré a une section octogonale sur sa partie intérieure. Au-dessus de son passage au travers de la muraille, recoupant l'étrave et les allonges la jouxtant, de part et d'autre une sorte de courbaton, appuie ces éléments, l'ensemble formant un étambrai. Le bordage avec ses chevillots est bien visible, il présente une légère courbure horizontale.

A remarquer le passage au travers de la muraille des colliers des étais du grand mât, pour se crocher sur la courbe de capucine.

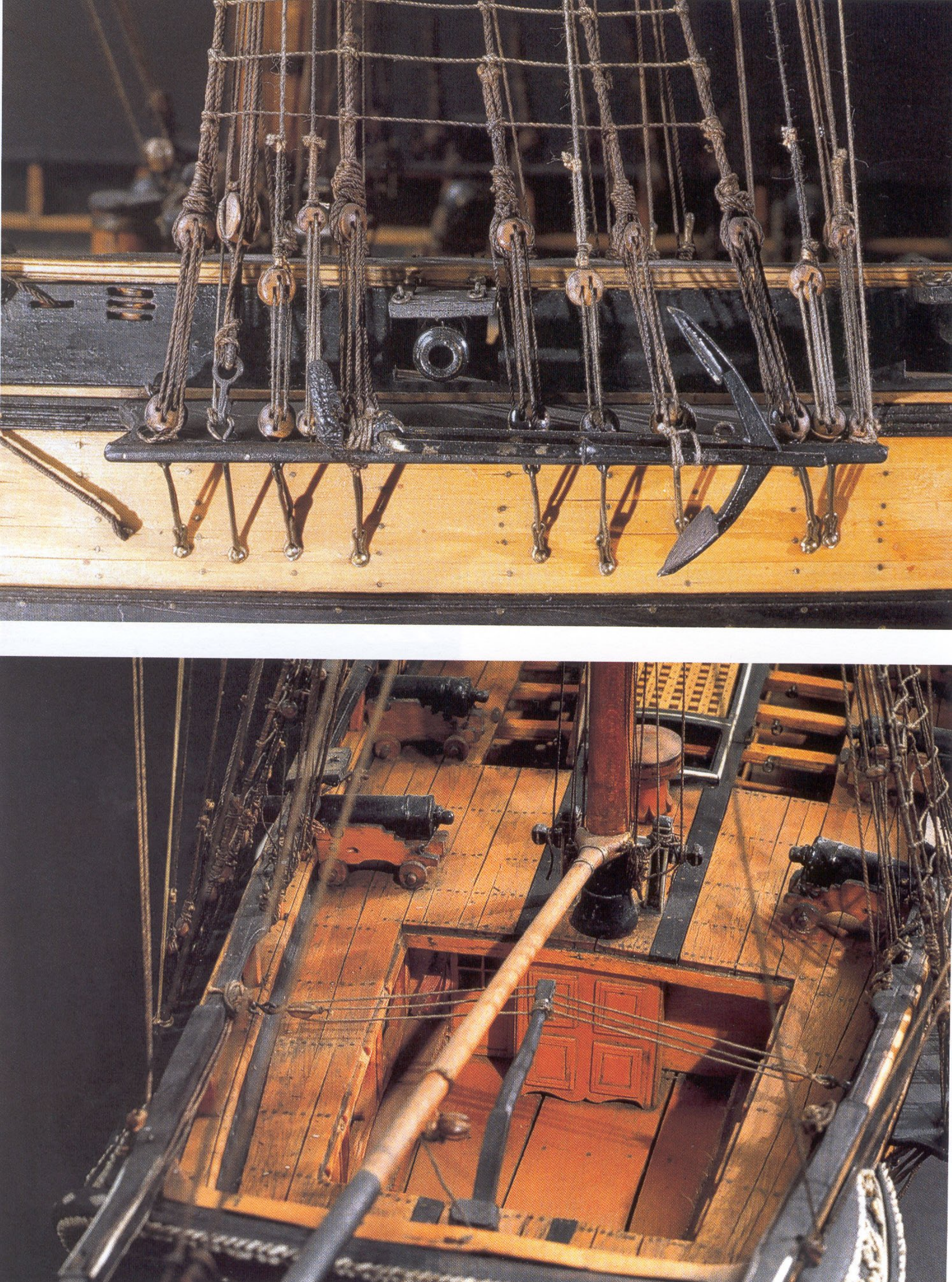
Les ancres de bossoirs sont absentes, témoignage de leur présence la poulie de capon tribord, les bossoirs sont à deux réas. Entre les montants de grande bittes, placée à leur tête pour ne pas gêner le tour de câble, une tablette pour une demi-douzaine de chevillots de retour de manoeuvres. Les étais du grand mât sont placés comme à l'habitude sur tribord, au droit des haubans contre le plat-bord une tablette de tournage, et des pommes conduit sur les haubans.

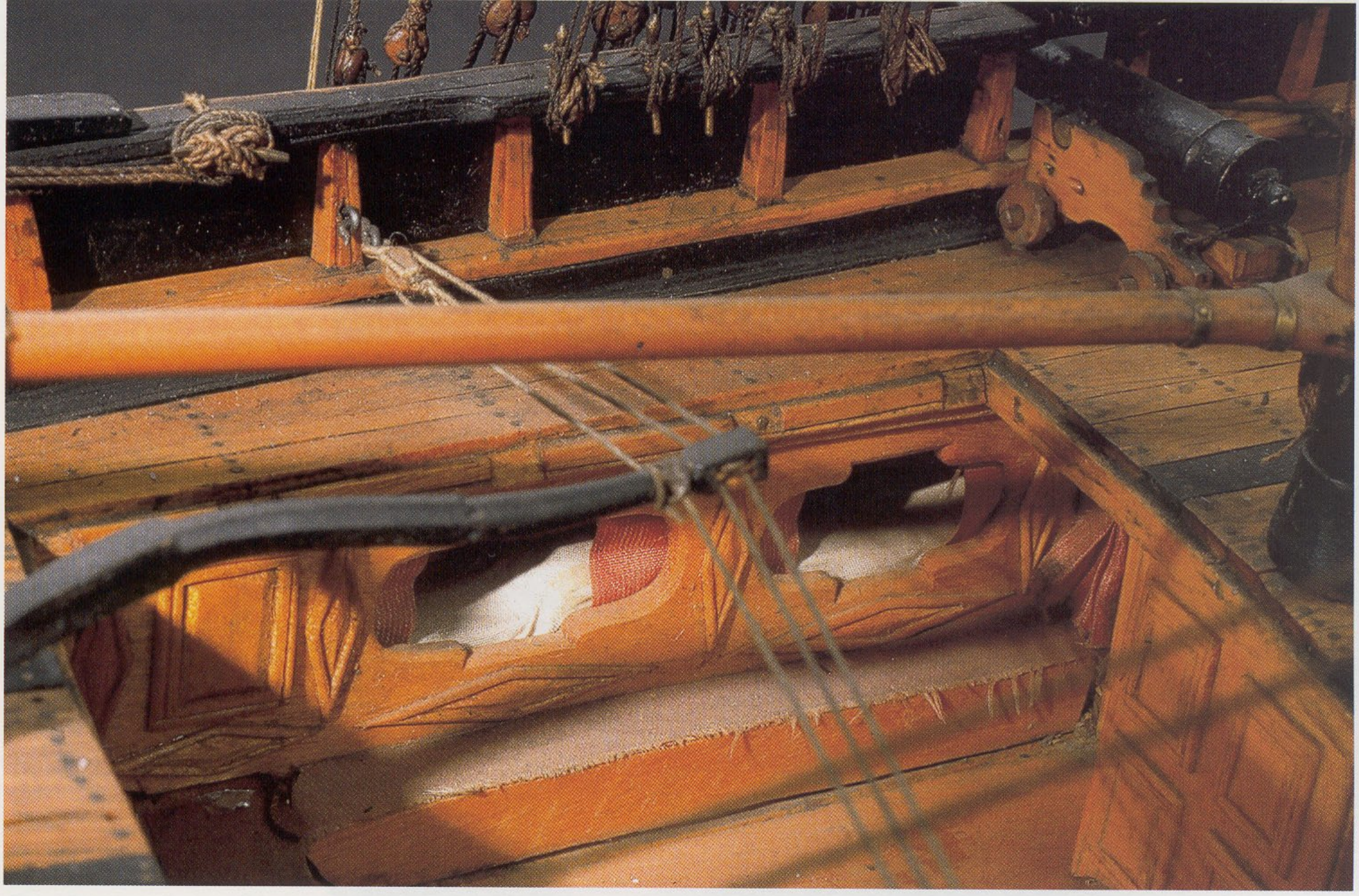
Des panneaux à charnières étant relevés, montrent l'aménagement du faux-pont en écurie. A gauche un charnier.



Détail montrant les stalles et mangeoires, les chevaux devaient être soutenus par de larges sangles passées sur les traverses rondes.







Grand porte-hauban bâbord. L'ancre de veille comportant un jas en fer élongé sur la verge, ceci facilite la mise à poste*. Entre les deux premiers haubans le palan de caliorne croché sur le porte-hauban. Tout à fait sur l'arrière, peu visible, croché à l'intérieur, le palan de candelette. A gauche, le dormant de l'écoute de misaine et son retour sur un clan ; à la suite un bloc à trois réas pour gréement de bonnettes (voir autres modèles).

Les chaînes des caps de mouton comportent un étrier simple avec une seule cheville, un maillon et l'estrope du cap de mouton.

Les sabords comportent un mantelet ferré à l'ordinaire mais ne pouvant être muni d'un palanquin, de faux mantelets sembleraient préférables.

* habituellement, à cette époque, les ancres de bossoirs sont placées sur l'arrière des porte-haubans de misaine, l'ancre de veille sur le grand porte-hauban tribord et celles à jet sur celui de bâbord.

Détail des alcôves du carré des officiers, devant celles-ci un caisson. Un rideau à droite doit masquer les alcôves dans la journée, les alcôves comportent également un rideau. Le panneau de gauche doit correspondre à un placard. L'on ne distingue pas d'accès aux bouteilles, sont-elles factices ?

Sur la cloison avant du carré des officiers, un buffet à deux corps, à gauche de celui-ci l'accès au carré par une porte vitrée. Le gouvernail est à barre franche, ce qui est un peu limite pour un bâtiment de cette importance et explique les palans frappés à l'extrémité de la barre.

La cloche du cabestan est placée bien près du mât d'artimon et devant celui-ci un bitton (voir modèles précédents). La corne du gui repose sur un bourlet cloué sur le mât, entre celui-ci et la braie, un fort taquet à cornes de chaque bord.



▲

Il n'existe pas de vaigrage, pour plus de légèreté de l'oeuvre morte, les têtes d'allonges de tableau sont donc visibles, de même pour le vibord comme le montre la vue précédente.

Le canot de poupe devait compléter une chaloupe-canot indispensable pour la manoeuvre des ancres, placée sur le pont au-dessus des caillebotis cette embarcation ainsi que la mâture de rechange n'ont pas été conservées.

Remarquez la pièce recevant les tenons des allonges contre laquelle est rapporté et chevillé le cintre. La tête de la mèche du gouvernail, la barre pour l'écoute de gui sont visibles.

Tous les châssis, que ce soit ceux des bouteilles ou ceux de la façade de la poupe, sont factices, simples éléments de décor. A noter les taquets sur le gui.

Les bouteilles sont, elles, uniquement décoratives ou utilisables en y accédant depuis le carré des officiers, ceci semble logique mais n'est pas indiqué sur le modèle ?

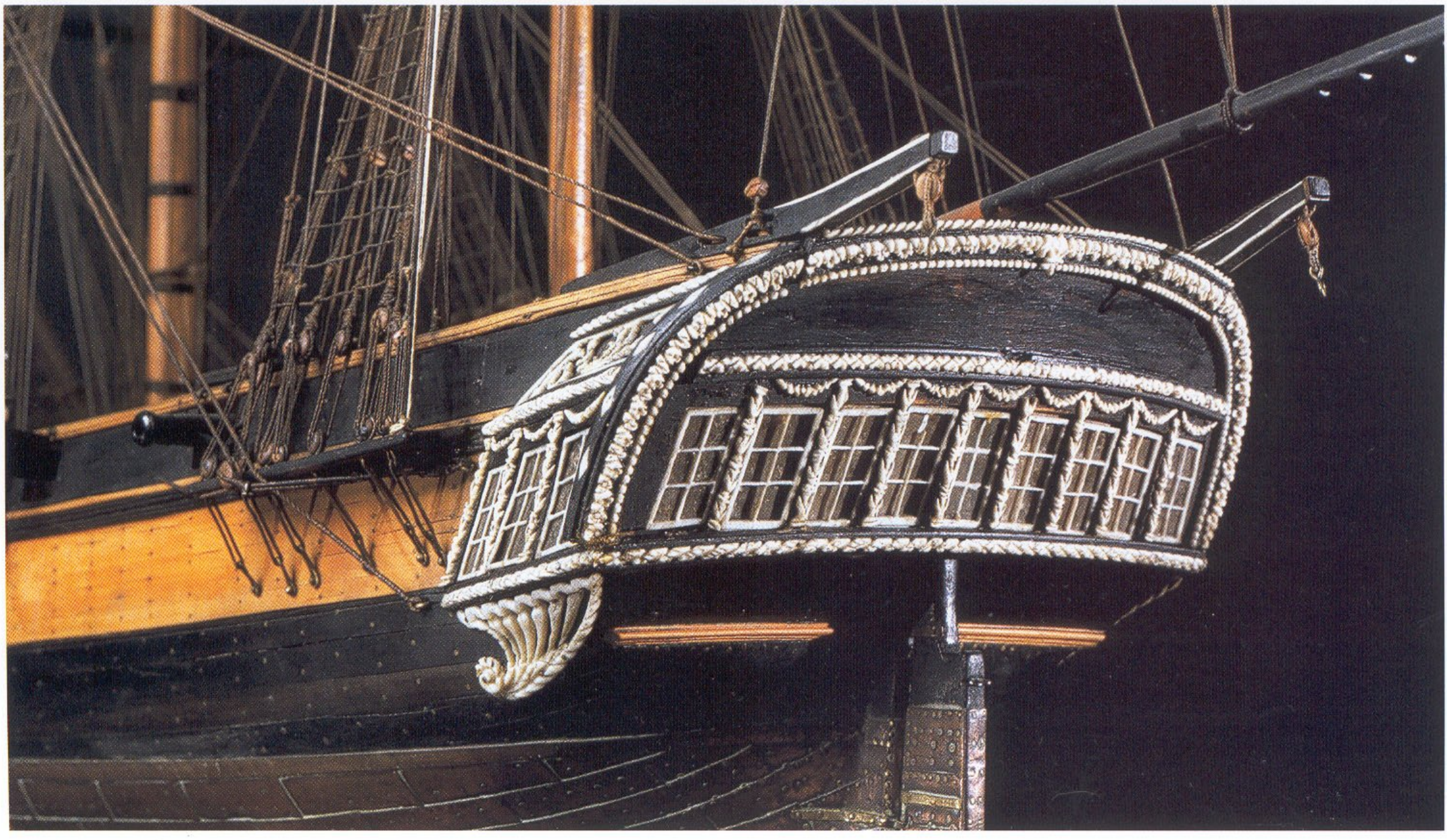


▲

Sous le panneau amovible du carré des officiers, ce petit morceau de parchemin nous renseigne sur le nom du ou d'un des modéliste ayant réalisé le modèle à Paris en 1817, François Hardy, natif de St Malo.

▶





LA FOUDROYANTE
Prame d'artillerie 1803

Les prames sont caractérisées par leur fond entièrement plat, bâtiments de servitude portuaire ou de rivière ; la formule fut appliquée pour la première fois à des bâtiments pourvus d'une forte artillerie lors de la Guerre de Sept Ans. En 1759, un projet de débarquement en Angleterre va nécessiter la construction de douze prames d'artillerie fortes de 20 canons de 36 livres et de 2 mortiers pour bombes de 12 pouces (0,325 m). Les prames étaient destinées à s'échouer afin de constituer des points d'appui d'artillerie sur les lieux de débarquement. L'abandon du projet d'envahissement de l'Angleterre rendit sans objet ces prames qui furent converties en pontons à mâter, corps de garde et surtout en bagnes flottants pour le tout nouveau bagne de Rochefort. A la suite d'essais, il avait été constaté le très médiocre comportement à la mer de ces prames. Ceci n'avait rien de surprenant en raison de leur fond plat, provoquant une telle dérive que la marche au plus près était illusoire. Par ailleurs, l'on peut douter de l'efficacité tactique de cette sorte de bâtiment.

Cependant, en 1794, l'on n'hésite pas à reprendre la formule, l'ingénieur Forfait est chargé de concevoir et réaliser deux prames d'artillerie, mises en chantier à Honfleur, l'une est dénommée *Foudroyante*, incorporée à la flottille nationale du camp de Boulogne, elle prendra le nom de *Ville de Lille*.

Malgré le nom porté par le modèle, confirmé par son décor, s'agit-il de la *Foudroyante* de 1794, si c'est le cas son achèvement est tardif comme en témoignent certaines dispositions du gréement et l'installation du mortier.

Le rapport de l'Inspecteur Rolland, daté de janvier 1818, précise "On construit en ce moment pour elle (collection Trianon) un vaisseau de 80 (*Friedland*) et une prame". Compte tenu du style d'exécution et qu'il ne soit pas répertorié d'autre prame, il devrait s'agir de la *Foudroyante*. Antérieurement en novembre 1813 une note de J. N. Sané concerne la fourniture de pièces pour l'armement d'une prame en construction pour le palais impérial de Trianon. Autre demande en novembre 1813 d'ouvrages de poulierie, d'artillerie, etc. Cette dernière note précise qu'il s'agit de gréer une prame de 20 canons de 36 à l'échelle de 4 lignes par pied (1/36e) (recherches de M. A. Niderlinder).

Ceci me laisse perplexe, pourquoi abandonner l'échelle du 1/48e suivie pour les autres modèles et réaliser celui-ci avec sa voilure ? Par ailleurs, la première note précise la fourniture de deux mortiers alors qu'il n'en existe qu'un sur le modèle.

Principales caractéristiques de la Foudroyante

Longueur portant sur terre	33,20 m
Longueur de rablure en rablure à la flottaison.	35,32 m
Largeur au fort hors bordage.	9,67 m
Largeur au niveau du pont.	9,05 m
Largeur portant sur terre	3,82 m
Creux du dessus de la quille à la ligne droite du maître bau	2,60 m
Tirant d'eau en charge	2,50 m
Déplacement en charge	De l'ordre de 600 tx
Équipage (Etat-major compris)	120 hommes
Artillerie	20 canons de 36 £ 1 mortier de 12 pouces

Le modèle présente la singularité de porter sa voilure, les autres modèles réalisés pour la collection étant dépourvus de leur voilure.

Une telle voilure est propre à une frégate, elle aurait été mieux à sa place sur la *Flore* que sur une prame à fond plat. Cette contradiction mise à part, nous disposons d'un bon exemple de voilure. Voici la liste des voiles : grand foc, faux foc, petit foc, misaine, petit hunier, petit perroquet, petit cacatois, voile d'étai de hunier (la grande voile d'étai est absente), contre-voile d'étai, voile d'étai de perroquet, grande voile, grand hunier, grand perroquet, grand cacatois, voile d'étai d'artimon (serrée), voile d'étai de perroquet de fougue, voile d'étai de perruche, perroquet de fougue, perruche, cacatois d'artimon, brigantine. L'on remarquera la quadruple bande de ris aux huniers et triple au perroquet de fougue (une bande de plus qu'au siècle précédent).





Le mortier est installé sur un massif constitué de madriers entrecroisés et peut-être d'un matelas de vieux câbles, à moins que celui-ci ait été abandonné. L'encombrement de ce massif s'élevant dans la hauteur de la cale et dans la hauteur de la batterie, explique l'interruption dans la suite des sabords, quatre étant ouverts en avant et six en arrière du massif, tous pour des canons de 36 livres. En partant de l'éperon, l'on voit : la plate-forme des poulaines son fronteau, la prame étant à avant ouvert, le bitton de petit hunier, le mât de misaine, le bitton des poulies tournantes, le panneau avant, le petit cabestan, le panneau de l'échelle d'accès à l'entrepont, le coffre du mortier, le bitton de grand hunier, le grand mât, les pompes, le bitton des poulies tournantes, le grand panneau, le grand cabestan, le panneau d'accès à l'entrepont pour les officiers (sa couverture a disparu), la timonerie, la dunette de l'état-major. Les grandes bittes sont en entrepont et la Sainte Barbe à l'emplacement habituel.

Un adolescent brandissant un flambeau évoque le nom de la prame. L'on retrouve les habituelles dispositions je ne retiendrai que les points suivants : présence de deux sous-barbes, absence d'une fausse sous-barbe et de haubans de beaupré, un seul hauban au porte-lof sur lequel est amuré le point bâbord de la misaine (le parcours de l'écoute serait à rectifier), le barreaudage de la plate-forme des poulaines n'est guère esthétique et nécessiterait une réparation, les liures de beaupré traversent la frise et sont dépourvues de défense. A l'arrière plan l'on distingue les colliers des grands étais, passant sur une goujure pratiquée sur les apôtres et sur le croc de la courbe de capucine.



Détail de la figure, délicate statuette et non mâle figure de proue.

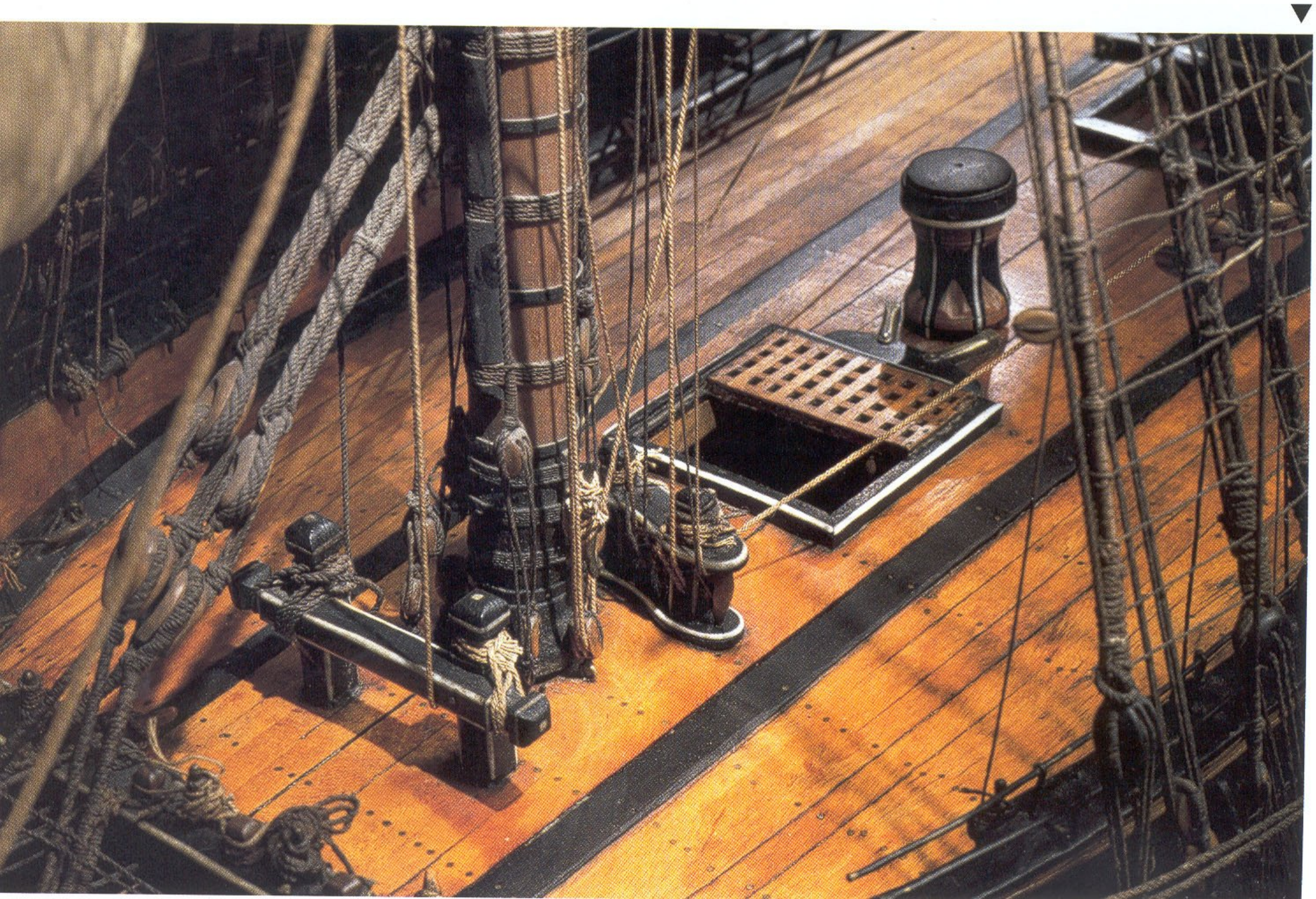


◀ La prame est à avant coupé, suivant la pratique du début du siècle. Une pièce, sorte de chapeau réunit les apôtres. Il n'y a pas de continuité entre le vibord et le fronteau de coltis, ceci dégage le passage du bossoir, celui-ci ne comporte pas de courbe. Il serait bien nécessaire de faire aboutir correctement les nombreuses manoeuvres tournées en désordre sur le fronteau.

Plus visible que sur la vue précédente la grande échelle d'accès à la batterie où sont distribués de chaque bord dix canons de 36 livres. Caractéristique principale de cette prame, son armement avec un gros mortier de 12 pouces (0,325 m). A la suite de la plate-forme, le grand mât avec les bittons, derrière celui de grand hunier l'on distingue deux corps de pompes en bois.

Colliers des grands étais, moques et ridage, extrémités des étais, bitton de petit hunier, braie de mât, taquets à cornes fixés par des roustures, jumelle appliquée également par des roustures, cerclage entre celles-ci, bitton de retour avec poulies tournantes, tout ceci a déjà été examiné avec de précédents modèles. A la suite du bitton de retour des manoeuvres, un panneau à caillebotis, correspondant au poste de l'équipage où se trouve la cuisine. Le petit cabestan est "enrichi" d'ébène et d'ivoire et ses linguets sont en bronze. Dans l'angle droit le panneau d'accès à la batterie.

▼



Le mortier en fonte de fer est à plaque et monté sur un affût tournant, constitué d'un plateau circulaire reposant sur une plateforme par l'intermédiaire de galets encastrés dans le bois, la manoeuvre en direction s'effectue avec des leviers engagés dans des boucles carrées (l'on ne distingue pas de dispositif de blocage).

Sur cette vue, les pompes sont bien visibles, remarquez le rouleau à l'extrémité du bitton des poulies tournantes, il est destiné à faciliter le portage de la tournevire, entourant le cabestan lors de la manoeuvre des ancres. Le grand cabestan est placé à la suite du grand panneau dont on aperçoit à droite le caillebotis.

Pour connaître l'utilisation du mortier, nous pouvons conseiller les ouvrages publiés dans la Collection archéologie navale française : Historique de l'artillerie de mer 1650-1850 et la monographie détaillée de la galiote à bombes "la Salamandre".

▲

La prame comporte une dunette s'étendant jusqu'au mât d'artimon. Son bordage présente un débord protégeant la double roue du gouvernail placée devant la cloison de la dunette un peu en avant du mât d'artimon. Deux habitacles sont placés derrière le panneau d'accès arrière à la batterie.

Au centre, la salle à manger de l'état-major, latéralement deux couchettes de chaque bord et à l'arrière la chambre de conseil. L'on distingue les couchettes avec leur alcôve, voyez à tribord la porte d'accès de la couchette avant, l'on accède aux couchettes arrière par la chambre de conseil.



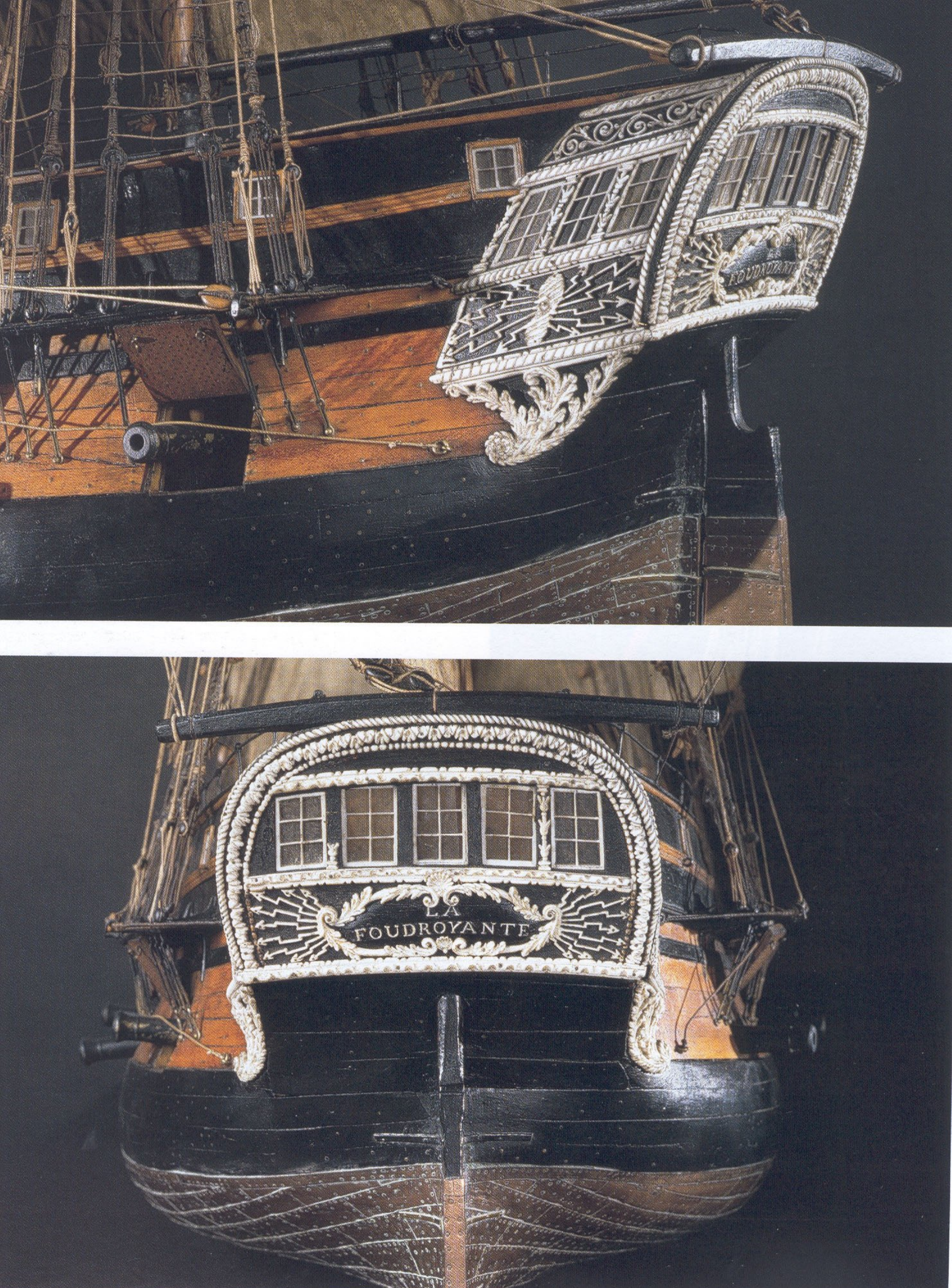
◀ Détail de la cloison avant de la salle à manger ou carré, éclairée par des châssis et le vitrage des portes d'accès car il n'existe pas de claire-voie. Sur cette vue l'on constate que l'utilisation de la roue arrière n'a rien de facile ! Remarquez les petits socles des habitacles.



Un parquet à décor en chevron est rapporté sur le bordage du pont, dans la chambre de conseil, la salle à manger, et semble également s'étendre aux couchettes arrière.

La chambre du conseil est bien éclairée par les châssis de poupe, des caissons sont installés latéralement et devant les châssis, au centre un grand guéridon sur pied en colonne. Une double porte vitrée communique avec la salle à manger et latéralement une porte vitrée (accidentée à bâbord) donne accès aux couchettes arrière. Une grande table ovale occupe le centre de la salle à manger dans les angles arrière une encoignure et autour du mât d'artimon un buffet servant d'office.

Sur le modèle il n'existe pas de porte d'accès aux bouteilles dans la chambre de conseil, doit-on supposer qu'elles sont de simples ornements ? et qu'un abri en toile peinte tendue sur une petite armature en fer était établie sur la dunette contre le tableau ?


LA
FOUDROYANTE

Le châssis de droite donne dans la chambre de conseil, et les deux autres correspondent aux couchettes. Le dernier canon de 36 livres de la batterie est au sabord, l'écoute de grande voile fait dormant devant le cul de lampe. Au-dessus établie sur une console en fer la poulie de retour de cette écoute.

Les éclairs décorant la bouteille font allusion au nom de la prame lui-même justifié par sa puissance de feu.

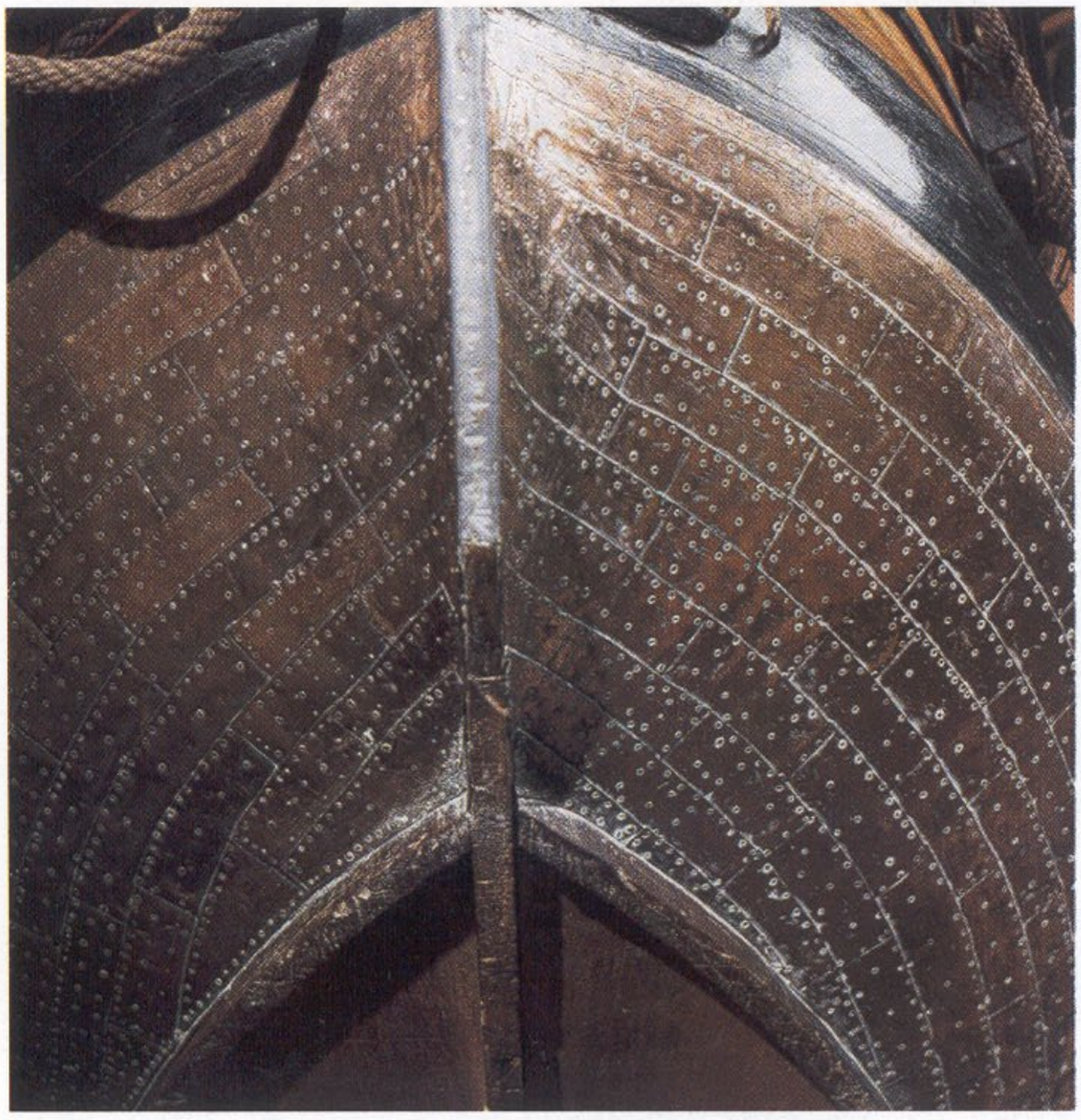
La prame a une faible longueur de lisse d'hourdi, d'où cet aspect "rétréci" de la poupe, dont le décor ne présente rien de bien particulier.

Au-dessus du couronnement une sorte de tangon destiné à donner un angle plus ouvert donc plus efficace aux bras de la grande vergue.

L'on constate l'absence de potence pour un canot de poupe, cependant la prame doit disposer d'au moins une embarcation. Seul emplacement possible latéralement sur le pont d'un bord ou de l'autre (voir monographie de la *Salamandre*), mais il n'existe pas de trace de chantier sur le modèle ?

Un arc-boutant en fer, un chuquet placé verticalement, des moques à croissant permettant, je le rappelle, de placer le bout dehors et le chuquet dans l'axe du beaupré sont des éléments de garniture ignorés à l'époque, la prame ayant été construite en 1794, bref je suis réservé sur leur présence.

Le faux étai du petit mât de hune sert de draille au petit foc, sa drisse et son hale-bas sont visibles. Voyez également les sauvegardes du beaupré frappées sur des oeillets du chuquet, une quenouillette d'écartement, une sorte d'étrier de soutien frappé sur le faux étai de misaine, et une autre quenouillette ou tringle entre les étais de misaine. Le palan de bout de la vergue de civadière est mis en évidence avec sa poulie simple et sa poulie violon frappée sur le chuquet.



▲

Autre caractéristique de la prame avec son mortier, sa sole horizontale dont la forme générale est un grand ovale, prenant plus des trois-quarts de la longueur et permettant un échouage dans de bonnes conditions. A la quille centrale, s'ajoutent deux quilles latérales formant le contour de la sole. Un doublage en cuivre a été réalisé, sauf sur la sole et ses quilles ? Je suppose qu'un abattage en carène devait permettre l'exécution d'un doublage sur la sole, et s'il ne figure pas sur le modèle c'est probablement par simplification, celui-ci étant présenté posé sur un socle ce doublage n'aurait pas été apparent.

▼

