



Cartes originales



8 pl. d'échant.

dont 2 en couleurs

Pavillons

DICTIONNAIRE
DE MARINE.

CET OUVRAGE SE VEND AUSSI :

- A BORDEAUX, chez { madame veuve Bergeret.
Gassiot fils aîné.
- A BREST, chez Lefournier et Despériers.
- A CHERBOURG, chez Boullanger.
- AU HAVRE, chez { Delhayé-Longuety.
Demoiselles Patri.
- A LORIENT, chez Lecoat Saint-Haouen.
- A MARSEILLE, chez Masvert.
- A ROCHEFORT, chez Goulard.
- A ROUEN, chez Frère aîné.
- A TOULON, chez Magdelain.

SE VEND A PARIS, broché 9 fr.

Le même, avec 157 pavillons, flammes et guidons coloriés avec
soin. 12 fr.

R22

DICTIONNAIRE

DE MARINE,

SUIVI

D'UN APPENDICE

SUR

UN MODÈLE DE FRÉGATE DE PREMIER RANG, DONT LA
CONSTRUCTION EST ORDONNÉE A BREST.

PAR LE VICE-AMIRAL WILLAUMEZ.



PARIS,

BACHELIER, LIBRAIRE POUR LA MARINE,

QUAI DES AUGUSTINS, N°. 55.

1820.

DICTIONNAIRE

DE MARINE

DE LA FLEUVE

PAR M. DE LAUNAY, SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE LA FLEUVE

PAR LA SOCIÉTÉ ANONYME DE LA FLEUVE



PARIS

chez M. DE LAUNAY, SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE LA FLEUVE

au Salon de la FLEUVE, N° 10

1811

AUX MARINS.

VOICI un Dictionnaire qui manquait à l'état actuel de la marine.

Depuis la publication des derniers et excellens ouvrages, en ce genre, de MM. Lescalier et Romme, les sciences et les arts ont fait de grands progrès, et plusieurs d'entre nous en ont fait une heureuse application à la marine. M'étant essentiellement occupé à recueillir tout ce qui pouvait tendre à la perfection de la navigation, je me suis cru en mesure aujourd'hui de transmettre aux jeunes gens qui se destinent à l'état de marin, les fruits de nos travaux, de nos observations et de nos remarques en tout ce qui tient à cette importante partie; et ce motif m'a déterminé à publier un nouveau Dictionnaire de marine. Heureux de trouver chez nos devanciers de grandes connaissances sur un art aussi étendu que le nôtre, j'ai essayé d'en reculer les limites, en joignant à mon ouvrage un appendice qui traite d'un modèle de frégate que j'avais commencé il y a quinze ans, et dont diverses circonstances avaient arrêté l'achèvement. Ce modèle réunit toutes les innovations que j'ai faites sur les différens bâtimens de guerre que j'ai commandés, et celles que je crois encore utile de faire tant à la construction qu'à l'installation des vaisseaux de Sa Majesté, afin de nous tenir, autant que possible, à la hauteur des progrès que font journellement les autres puissances maritimes.

Je me suis particulièrement attaché à réunir dans ce Dictionnaire tous les termes connus, et à leur donner les définitions les plus exactes; et, bien que mon inten-

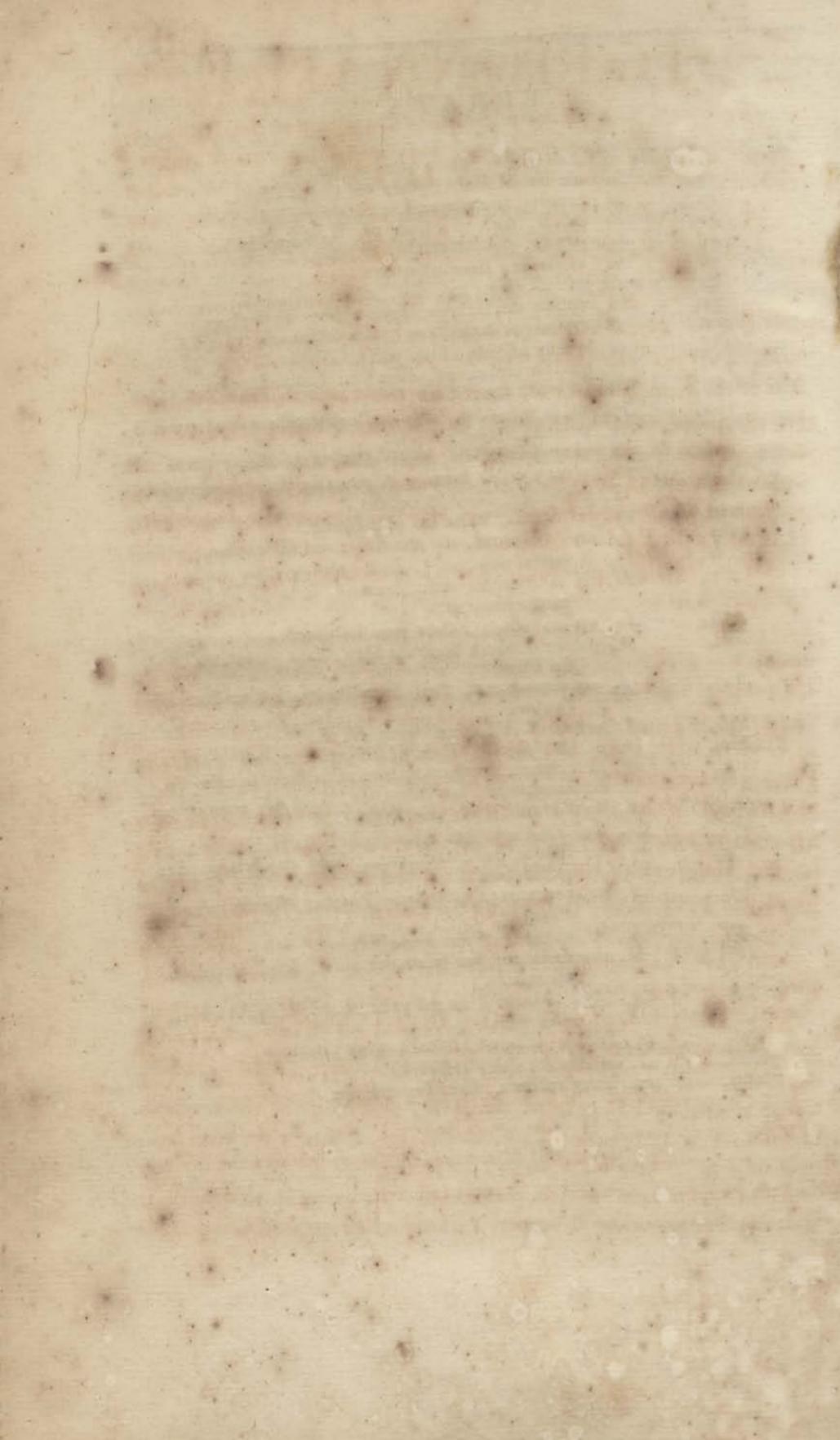
tion ait été de n'en faire qu'un in-octavo peu volumineux, j'ai cependant cru devoir y ajouter diverses planches qui m'ont paru indispensables à la conception d'un grand nombre d'objets et d'opérations qu'on ne pourrait, sans des figures, rendre qu'imparfaitement.

Je prie les gens de lettres qui liront mon ouvrage, de considérer que je ne suis que marin, que je n'ai travaillé que pour des marins; et j'invite les uns et les autres à me faire part de leurs observations pour, s'il y avait lieu à une seconde édition, lui donner toute la perfection désirable. Mais, quoi que nous fassions, il restera, sur cette matière, beaucoup à faire à ceux qui viendront après nous.

L. N. a. Willacme

ERRATA.

Page	14, ligne	14, sans voiles, lisez sous voiles.
	29,	32, de tirant l'eau, lisez de tirant d'eau.
	32,	24, torret, lisez touret.
	40,	16, pl. B, fig. 16, lisez pl. B, fig. 21.
	41,	19, pl. D, fig., lisez pl. D, fig. 1.
	76,	29, et demi, lisez et quart.
	81,	26, pl. A, fig. 12, lisez pl. A, fig. 13.
	91,	33, ruban de ferlage, lisez ruban de ferlage.
	102,	23, bâtimens mouillées, lisez bâtimens mouillés.
	134,	12, qui a affaire, lisez qui a à faire.
	136,	7, qui l'occasionent, lisez qui l'occasions.
	145,	16, il y a, lisez il a.
	152,	37, on la jumelle, lisez on le jumelle.
	166,	4, propos., lisez prépos.
	174,	4, pieds croissent, lisez pieds se croisent.
	178,	16, au moyen des vergues, lisez au moyen de sa vergue.
	217,	4, guindage, lisez guindant.
	229,	24, les bords, lisez les plat-bords.
	234,	4, en remontant, de chasse, lisez de chaise.
	256,	27, il porte une voile, lisez portant une voile.
	261,	26, ils se disaient actuellement, lisez ils se disaient mutuellement.
	276,	32, un habitacle, lisez une habitacle.
	321,	8, passer dans un bout de filin, lisez passer un bout de filin.
	329,	4, en remontant, l'un pour l'autre, lisez l'un par l'autre.
	343,	21, voyez pl. F, lisez voyez pl. E.
	352,	20, pl. A, fig. 1, lisez pl. A, fig. 1. z.
	354,	13, et traînant le vaisseau, lisez et traînent le vaisseau.
	356,	3, en remontant, est découlée, lisez est déroulée.
	367,	11, de l'avant, lisez sur l'avant.
	373,	33, fig. 36, lisez fig. 44.
	374,	14, au-dessus des jottereaux, lisez au-dessous des jottereaux.
	376,	3, en remontant, la vaigre d'acotas, lisez la vaigre d'acotar.
	383,	4, les officiers, lisez des officiers.
	384,	5, en remontant, on donne sa voix, lisez on donne la voix.
	395,	2, idem. lorsqu'il en est près, lisez lorsqu'il en est assez près.
	405,	14, hunier passant, lisez hunier, passent.
	406,	23, intérieur, lisez inférieur.
	409,	27, leurs colliers, lisez les colliers.



DICTIONNAIRE DE MARINE.

A

ABACA, s. m. Plante qui croît aux îles Luçon (Manilles), et qui remplace avantageusement le chanvre d'Europe pour faire toute espèce de cordages propres à la marine.

ABAISSEMENT, s. m., ou mieux *dépression* de l'horizon, provenant de l'inclinaison de deux lignes tangentes, à la surface de la mer, tirées l'une suivant son niveau, l'autre de l'œil de l'observateur plus ou moins élevé sur son vaisseau.

ABANDON, s. m. On fait l'abandon de son bâtiment soit en mer, soit près des côtes, en faisant passer l'équipage sur un navire qui vous rencontre dans une position désespérée, ou dans ses propres embarcations. — On fait l'abandon d'un bâtiment aux assureurs, s'il a éprouvé de grandes avaries; l'armateur ne se réserve alors que l'indemnité fixée par l'acte d'assurance.

Voyez DÉLAISSEMENT.

ABANDONNER, v. a. *Une armée, une escadre, son poste, un convoi, une prise, la chasse*; c'est manquer essentiellement à son devoir. Un capitaine, dans ce cas, subit un jugement au premier port où il aborde. — On abandonne une ancre, une embarcation : on se fait abandonner par l'ennemi.

ABATTAGE, s. m. Action de *virer* un vaisseau sur le côté; *l'abattre en carène*.

ABATTÉE, s. f. Mouvement d'un vaisseau en quelque sorte indépendant de celui qui le manœuvre, soit en panne, soit à la cape. On dit : il commence son abattée, il fait son abattée, il a fini son abattée; il revient au vent; mouvement de rotation distinct de l'arrivée. Dans aucun cas les abattées ne vont au-delà de six quarts (angle de 67° 30').

ABATTRE, v. a. Action de coucher un vaisseau sur un côté pour réparer sa carène de l'autre : on le dit *viré en quille* lorsqu'elle

arrive au niveau de l'eau; si le vaisseau est encore plus couché, sa quille hors de l'eau, c'est le *maximum* de son abattage; on dit alors que la quille est éventée; ainsi on doit dire abattre en carène, abattre en quille, abattre de *N. virures*. Pour cette opération un vaisseau est entièrement déchargé; l'on conserve seulement des poids sur l'avant pour égaliser son tirant d'eau. On ne peut abattre un vaisseau en quille que dans un port ou un lieu abrité. — Faire abattre un vaisseau, c'est lui donner un mouvement de rotation, en appareillant les voiles de l'avant.

ABATTRE, v. n. Un vaisseau abat sur tribord, sur bâbord; du bon ou du mauvais côté, lorsque l'ancre est dérapée, et en donnant vent devant dans un virement de bord.

ABEAUSIR ou **S'ABEAUSIR**, synonyme d'embellir. Se dit du temps qui se calme, qui s'apaise; mot usité sur les côtes de la Manche, pour exprimer un changement favorable dans l'état du ciel; terme qui indique l'apparence du beau temps; ciel qui s'embellit. Des marins disent encore le temps *s'affine*, lorsque le ciel n'est plus si chargé, qu'il s'éclaircit.

ABORDABLE, adj. Que l'on peut aborder sans difficulté. On dit côte inabordable, celle qui est garnie de roches ou de récifs, ou qui est escarpée. — Depuis que nos vaisseaux sont construits avec beaucoup de rentrée, ils sont peu abordables.

ABORDAGE, s. m. Choc. Il y a abordage entre deux objets qui se heurtent. Un vaisseau est à l'abordage quand il s'est accroché à son ennemi pour le combattre: l'équipage saute à l'abordage. On dit prendre, enlever à l'abordage. Deux bâtimens qui se joignent et se choquent font un abordage. — Un marin qui a été heurté par un autre dit avoir reçu un abordage.

ABORDER, v. a. Action de guerre. Il y a diverses manières d'aborder: aussi on dit aborder debout au corps, par le travers, de long en long, par la hanche, par l'arrière, par l'avant. — Les embarcations abordent les quais, le bord, en élongeant adroitement pour les toucher sans secousse.

ABORDER, v. n. Synonyme d'*accoster*. — Aborder à une cale, aborder au rivage, aborder le long du bord.

ABORDEUR, adj. Opposé d'abordé. Le vaisseau qui aborde est dit abordeur; celui qui reçoit l'abordage, *abordé*.

ABOUT, s. m. Mettre un about, ajouter un morceau de bois ou de planche à un autre pour l'allonger. C'est une petite allonge.

ABRAQUER ou **EMBRAQUER**, v. a. *Hâler* à la main un cordage *mou*, lui donner un peu de tension pour qu'il ne soit pas en bande. On abraque le mou d'une aussière, d'un bras, d'une écoute : on abraque le *balant* d'une manœuvre. On dit plus souvent *embraquer*.

ABREUVER, v. a. Autrefois on mettait de l'eau dans un vaisseau neuf pour s'assurer s'il était bien calfaté : c'était l'abreuver.

ABRI, s. m. Mouillage à couvert du vent et de la mer par l'interposition des terres. Un récif met à l'abri de la mer. Un vaisseau poursuivi par un ennemi supérieur cherche quelquefois l'abri d'un fort, sa protection.

ABRIER ou **ABRITER**, v. a. Un vaisseau sous le vent, très-peu distant d'une terre, en est abrité. Si, ayant le vent du travers, il passe sous le vent d'un vaisseau, en le rangeant de près, il en est abrié. — Les voiles de l'arrière abritent celles de l'avant, d'un vent arrière. — Un port bien fermé abrite du vent et de la mer.

ABRIVER, v. n. (vieux). Arriver au rivage, aborder, mettre à terre sur le bord d'une rivière.

ABUTTER, v. n. Terme de construction. Deux pièces de bois abuttent ou buttent l'une contre l'autre, étant placées à la suite l'une de l'autre, comme celles qui font les allonges dans un couple.

ACADÉMIE (de marine) Elle fut établie au port de Brest par un règlement rédigé en trente-cinq articles, daté de Compiègne le 30 juillet 1752. Elle a existé jusqu'à la révolution : il conviendrait de la rétablir. Sa bibliothèque était d'une grande utilité aux jeunes marins. (Un autre règlement rendu à Versailles le 24 avril 1769, sous le ministère du duc de Praslin, diffère peu du premier.)

ACCALMÉE ou **ACCALMIE**, s. f. Diminution sensible et instantanée du vent ou de la mer. On dit une accalmée, pour exprimer la cessation momentanée du vent : nage à l'accalmée, vire à l'accalmée, commandemens aux bateaux à rames et au cabestan.

ACCASTILLAGE, s. m. Partie de l'œuvre morte d'un vaisseau qui s'élève au-dessus de la lisse de plat-bord. Depuis longtemps on a abaissé et réduit l'accastillage pour diminuer les poids des hauts et la *bricole*. On borde l'accastillage en bois de sapin ; ce qui procure le double avantage de coûter moins et

d'être plus léger. Les exhaussemens de l'accastillage de l'arrière qui rabattent les uns sur les autres, sont divisés par des lisses de rabattue qui comprennent les gaillards, passavants, dunettes, bouteilles, galeries, etc. On dit, d'un vaisseau, qu'il a un bel accastillage, qu'il est élevé ou qu'il est ras.

ACCASTILLER, v. a. Donner des formes plus ou moins agréables à un vaisseau en élevant des gaillards, des dunettes, et autres œuvres mortes au-dessus de la lisse de plat-bord.

ACCLAMPER, v. a. (vieux). On se servait de ce mot pour dire jumeler.

ACCON ou **ACON**, s. m. Sorte de chalan. Il a généralement la forme d'un carré long de vingt-cinq à trente pieds, y compris quatre ou cinq pieds de saillie à chaque bout, dix à douze pieds de bau et trois de creux. Il y en a de différentes grandeurs; ceux qui servent au chargement des bâtimens de commerce dans les Antilles, et à faire l'eau des vaisseaux de guerre, sont le plus souvent remorqués par des embarcations.

ACCORDER (s'), v. a. Agir ensemble, de concert, en nageant dans un canot. Tous les nageurs ou rameurs doivent s'accorder, soit que les avirons soient à pointes ou à couples dans l'embarcation, avec celui ou ceux qui sont le plus de l'arrière et qui donnent la nage; c'est suivre exactement leurs mouvemens, en ayant ensemble les avirons dans l'eau et hors de l'eau.

ACCORES, s. plur. Étançons; fortes pièces de bois qui servent à étayer un vaisseau en construction ou dans une forme. On dit accores de fond, de ceux qui appuient les varangues; accores du milieu, et accores de fort, de ceux qui sont les plus longs; accores de l'étrave et de l'étambot. On emploie à faire des accores de vieux matereaux ou des bois de démolition.

ACCORE, adj. Ce mot est particulièrement usité pour parler d'une côte élevée, inclinée et coupée verticalement à la surface de la mer. Il est en marine à peu près synonyme d'escarpé. Une terre, une côte sont accores. On dit l'accore d'un banc; ce sont ses bords, l'endroit où un vaisseau peut trouver fond d'un côté et non de l'autre.

ACCORER, v. a. Étayer, étançonner, soutenir un objet queleonque, pour le tenir dans une position qu'il ne garderait pas sans accores aux mouvemens du vaisseau. C'est aussi l'action d'épontiller plus ou moins obliquement.

ACCOSTABLE, adj. Se dit d'un objet quelconque dont l'approche est possible; c'est-à-dire, qui est accessible, qu'on peut accoster sans danger.

ACCOSTER, v. a. Approcher. Un bâtiment en accoste un autre; il accoste un quai; c'est faire toucher le côté. On commande à une embarcation, accoste à bord, pour la faire arriver le long du bord : on dit accoste à la cale, au quai.

ACCOTAR, s. m. (ce mot vieillit.) Les clefs introduites entre les membres et le plat-bord d'un vaisseau remplacent avec avantage les accotars qu'on chassait entre les couples à la hauteur des varangues, pour arrêter les ordures qui pouvaient passer dans les mailles : cette nouvelle méthode procure plus de circulation à l'air entre les couples.

ACCOTÉ, part. (vieux.) On dit aujourd'hui engagé, s'engager. Un vaisseau qui plie, qui incline d'une manière inquiétante quand, étant sous voile, la force du vent le fait coucher extraordinairement, soit que, surpris par un grain violent ou par une manœuvre imprudente, il se trouve obligé dans ce cas, heureusement rare, de couper ses écoutes et ses drisses pour se redresser; il sacrifie ses voiles et même coupe ses mâts, s'il en a le temps.

ACCROCHER, v. a. Aborder un vaisseau en jetant à son bord des grappins d'abordage. Prendre, arrêter, saisir avec les grappins, faits pour arrêter et retenir momentanément. — Deux vaisseaux accrochés ne peuvent plus faire agir l'artillerie.

ACCUL, s. m. Espèce de crique trop petite pour de grands bâtimens. L'accul a son entrée plus fermée et plus étroite que la crique. (Particulier aux grandes Antilles.)

ACCULÉ, adj. On applique ce mot aux deux branches extrêmes des varangues d'un vaisseau pour indiquer celles qui ont plus ou moins de courbure, qui sont plus ou moins aplaties. On désigne les varangues par demi-acculées, très-acculées.

ACCULEMENT, s. m. Forme des varangues qui rend les fonds d'un vaisseau plus ou moins fins. Les varangues des couples de l'avant et de l'arrière ont plus d'acculement que celles du maître couple. Celles des extrémités sont nommées fourcats, parce qu'elles font la fourche.

ACCULER, v. n. Dans de forts mouvemens de tangage, un vaisseau, qui a ses fonds très-évidés, trop fins, enfonce beau-

coup l'arrière dans la mer ; alors il accule , il reçoit des secousses plus ou moins sensibles.

ACHÉE, s. f. Nom que certains pêcheurs donnent aux vers de terre, qu'ils mettent pour *boiter* ou amorcer leurs *hains* ou *aïns*.

ADENTS, s. m. plur. Espèce d'entailles disposées sur des pièces de bois dans les écarts, tels que ceux de la quille d'un vaisseau et autres, pour assurer leur liaison ensemble : il y a des adents sur les flasques des affûts d'un canon pour servir d'appui et d'arrêt aux anses ; des adents carrés dans les pièces formant les bas mâts ; il y en a d'autres à crémaillère aux vergues : dans une serre bauquère, ils sont à queue d'aronde.

ADIEU-VA! (on prononce adieuvat.) Commandement de mettre la barre du gouvernail sous le vent et de filer, peu après, les écoutes de focs, lorsqu'on veut virer de bord vent devant.

ADMINISTRATION, s. f. Les officiers d'administration dans les ports portaient, sous Louis XIV, le nom d'officiers de plume ; à d'autres époques, d'officiers civils, etc. ; aujourd'hui ce corps est très-considérable. En Hollande, en Angleterre, en Danemarck, en Amérique, on ignore ce que c'est que des administrateurs commissaires. Les travaux des ports sont dirigés par des officiers militaires de mer, c'est-à-dire, des administrateurs qui ont commencé leur service dans le corps des officiers militaires.

ADONNER, v. n. On dit le vent adonne ; il a déjà adonné de tant de quarts. En adonnant, il cule ; c'est-à-dire, qu'il souffle plus de l'arrière : il devient enfin plus favorable au vaisseau. C'est l'opposé de *refuser*.

AÉRER, v. n. Introduire, faire circuler l'air dans les parties intérieures d'un vaisseau par le moyen de manches, de ventilateurs ; procurer à la cale et aux entreponts un air nouveau et plus salubre.

AFFALER, v. a. Faire baisser. Manier un cordage pour l'aider à courir dans sa poulie ou conduit, c'est l'affaler, le faciliter à descendre. On affale des cargues, des garans, des drisses et autres manœuvres pour aider à amener et déployer. On commande quelquefois à un homme qu'on veut faire descendre plus promptement du haut des mâts. Affale-toi le long de tel galhau-ban ! il se laisse alors glisser jusque sur le bastingage.

AFFALER (s'), v. pr. Un vaisseau qui accoste trop la terre s'affale sur la côte : il est affalé, engagé, trop affalé pour se

relever ; il s'est laissé affaler ; il a été affalé par des vents qui lui ont refusé sur tous les bords, par une grosse mer, par des avaries.

AFFINER, v. a. Le chanvre dans les corderies ; le rendre plus fin au moyen de peignes serrés, pour l'avoir plus beau, plus propre à faire du fil à voile et des lignes de pêche. — On dit quelquefois, en parlant d'un ciel qui s'éclaircit, qui devient plus beau, plus serein, le temps s'affine. Ce mot n'est pas généralement usité.

AFFLEURER, v. n. Toucher, être en contact. Une pièce de bois que l'on joint à une autre, et qui n'en dépasse pas la largeur ou l'épaisseur, l'affleure exactement sur des faces quelconques.

AFFOLÉE, adj. Se dit de l'aiguille d'une boussole dérangée de sa direction naturelle par le voisinage du fer, par une mauvaise suspension, par un orage violent, par une cause étrangère quelconque, qui souvent oblige à l'aimanter de nouveau. Elle n'est souvent affolée que pendant quelques instans ; elle revient, dans ce cas, d'elle-même vers les pôles magnétiques.

AFFOURCHE (ancre d'). Ancre plus légère que celles des bossoirs : elle sert à affourcher un vaisseau. Le câble d'affourche est proportionné à son ancre. (Je pense qu'à l'avenir dans notre marine on aura toutes les ancres et les câbles de mêmes dimensions, excepté toutefois celles de détroit, à jet et d'évitage : j'entends celles qui vont aux bossoirs, qui tiennent le vaisseau à l'ancre par tous les temps, des deux bords et des deux bouts.)

AFFOURCHER, v. a. Après avoir mouillé une première ancre, la deuxième qu'on laisse tomber dans le relèvement désigné, ou qu'on mouille avec le vaisseau, constitue l'affourchement.

Affourcher, c'est donc jeter à la mer une deuxième ancre pour tenir le vaisseau au flot ou au jusant. Placée dans une direction opposée à la première, elle ne travaille qu'au changement de marées, ou dans le cas d'un très-grand vent qui oblige le vaisseau à venir à l'appel de ses deux ancres. *Pl. A., fig. 1.* On voit un vaisseau affourché par deux ancres de bossoirs *a' a'*.

AFFRAICHE! imp. Se dit en parlant du vent et lorsqu'on désire qu'il augmente de force, celui qui règne étant faible : on dit affraîche ! et si le vent augmente, il affraîchit : il fraîchit.

AFFRÉTEMENT, s. m. Prix du louage d'un bâtiment pour

un temps déterminé et convenu avec le propriétaire : il ne faut pas confondre l'affrètement avec le fret. On dit, contrat d'affrètement, et, dans le Levant, nolisement.

AFFRÉTER, v. a. Passer une convention avec le propriétaire d'un navire pour s'en servir, à tant par tonneau, par mois ou par voyage ; mot qu'il ne faut pas confondre avec fréter ; c'est le propriétaire qui frète, qui loue, qui reçoit le prix convenu en frétant son bâtiment à un autre. (Par abréviation on dit fréter.)

AFFRÉTEUR, s. m. Celui qui, pour avoir un navire par jour, par mois, ou pour faire un voyage et à sa disposition, paie au fréteur, d'après les arrangemens qu'ils font ensemble, une somme convenue.

AFFÛT, s. m. Les affûts marins sont faits de bois d'orme, composés de deux flasques, une entretoise, deux essieux, une sole et quatre roues pleines, avec coussins et coins de mire servant sous la culasse des canons pour le pointage. L'affût a la dimension déterminée pour porter un canon de fer de 36, 24, 18, 12 ou 8. Les calibres au-dessous de 8 n'étant plus en usage, ils sont remplacés par des caronades de 12 et de 18. *Voyez pl. E. fig. 1*, l'affût d'un canon de 36.

AGANTER ou **ENGANTER**, v. a. Expression générique équivalant à saisir, prendre, atteindre ou attraper (du style familier), pour dire qu'on gagne de marche un autre vaisseau : l'approcher sensiblement, c'est l'enganter.

AGRÉER, v. a. Ce mot ne doit pas être confondu avec gréer ni équiper. Agréer, c'est préparer ou travailler à la garniture aux agrès d'un vaisseau, garnir, fourrer, estroper les poulies, cordes, voiles, vergues, mâts et autres objets : mais on dit plus souvent qu'on travaille à la garniture des mâts et des vergues, aux voiles ou aux rechanges.

AGRENER, v. a. Jeter l'eau hors d'un vaisseau par le moyen des pompes, le vider : on s'exprime de même pour les embarcations ; c'est ne pas y laisser d'eau de la mer.

AGRÈS, s. m. pluriel. Mot collectif, comprenant tout ce qu'il faut à un vaisseau pour son armement, tels que mâts, vergues, voiles, manœuvres dormantes et courantes, poulies et rechanges. Un grand nombre d'ateliers différens concourent à la formation des agrès. C'est, en un mot, tout ce qu'il est nécessaire d'ajouter à la coque d'un vaisseau pour le faire naviguer.

AGUIÉE ou **AQUIÉE**, s. f. Large tresse en bitord qui fait

gance au bout d'un cartahu, et qui sert à hisser un homme le long d'un mât ; diminutif de chaise. On la nomme en Provence, hauce.

AIDE, s. m. Autrefois adjudant ; fonctions d'un officier marinier de canonage, timonerie, charpentage, sous le maître et le second maître de chacun de ces états, dans la marine militaire. On embarque aussi des aide-chirurgiens.

AIGUADE, s. f. Lieu où l'on peut remplacer l'eau consommée à la mer. Faire aiguade, c'est faire son eau à un ruisseau, à une rivière ou à une source, qui se jette dans ou près de la mer. Les marins doivent s'appliquer à connaître les meilleures aiguades.

AIGUILLE, s. f. On donne ce nom à des objets très-différens. L'aiguille aimantée est une lame plate d'acier, portant sur un pivot par son centre, et fixée à la rose de compas qui, divisée en trente-deux parties, indique la route à suivre à la mer. — Il y a des aiguilles de carène qui sont de grands mâtereaux servant à soutenir les mâts d'un vaisseau qu'on abat en carène. — Aiguille de ponton, est celle qui appuie son mât contre l'effort de la redresse. — Aiguille d'éperon ou de taille-mer. — Aiguilles à voiles, elles sont grosses et cylindriques, et diffèrent entre elles. — Aiguilles, poissons plus gros et de la forme des aiguillettes. — Aiguille, espèce de navette plate, en bois léger ; on charge, on emplit cette aiguille de fil qui sert à faire des filets pour la pêche de la sardine et autres.

AIGUILLETAGE, s. m. Manière de réunir, d'ajuster bout à bout divers objets du gréement, tels qu'une estrope de poulie sur un piton, la volée d'un canon à la serre, les bragues et autres manœuvres. L'aiguilletage se fait toujours avec du petit filin.

AIGUILLETTE, s. f. Filin en quarantainier, ou ligne avec laquelle on fait l'aiguilletage. Ce cordage doit être proportionné à l'effort qu'il doit faire ; on le choisit de bonne qualité. — C'est aussi le nom d'un gros fil de fer terminé par une espèce de bouton qui sert à tirer du sable le coquillage qu'on appelle manchot, ou manche de couteau. — Aiguillettes de la tête des bosses. — Aiguillettes de carène, avec lesquelles on aiguillette les caliornes. — Aiguillettes de porques, sont les allonges les plus hautes ou les renforts que l'on place sur l'intérieur des vaigres.

AIGUILLETTER, v. a. Faire un aiguilletage. On aiguillette un palan, une poulie, un pataras, une bouée sur son orin.

AIGUILLIÈRE, s. f. Filet que l'on tend entre deux eaux pour prendre des aiguilles.

AIGUILLOTS, s. m. plur. Ferrures de gouvernail qui entrent dans les femelots pour tenir le gouvernail en place et tournant par le moyen de sa barre sur ces sortes de gonds. Il y a ordinairement pour un vaisseau du premier rang sept ferrures sur l'étambot et autant sur le gouvernail. *Voyez pl. E, fig. 52.*

AILE, s. f. *Voyez Semelle.* Dans les corderies on donne le nom d'ailes à deux bouts de planches en croix qui servent à retenir le fil sur les tourets lorsqu'ils sont près d'être remplis. — Dans une flotte on a l'aile droite et l'aile gauche. — Dans une cale les ailes sont les côtés par rapport à l'arrimage; ce sont les parties qui, en suivant les plans et les façons de la carène, obligent à y arrimer de petites pièces, barriques ou quarts.

AILERONS, s. m. pl. Ce sont deux planches clouées momentanément vers la flottaison, sur les deux côtés du safran du gouvernail, avant la sortie d'un port ou d'une rivière pour procurer des effets prompts dans toute espèce de passes étroites ou tortueuses.

AILLETTE ou **ALLETTE**, s. f. Prolongation des bordages de l'arrière, tribord et bâbord dans les chebecs, felouques et autres petits bâtimens levantins à cul-de-poule; elles sont ordinairement sculptées pour l'ornement de la poupe.

AIMANT (factice), s. m. Petit barreau d'acier très-poli qui, aimanté avant le départ pour la mer, sert à renouveler la vertu des aiguilles de boussoles. *Voyez Barreaux.*

AIR (de vent), s. m. La circonférence de l'horizon, qui est de 360°. , est divisée en trente-deux parties de 11°. 15'. chaque, dont les noms particuliers sont empruntés des quatre points cardinaux. Aucuns de ces airs de vent ou rhumbs ne se prononcent par les marins comme ils s'écrivent. On prononce *nordai*, *noroi*, *suai*^{de}, *suroi*, pour nord-est, nord-ouest, sud-est, sud-ouest, etc. On distingue l'air de vent corrigé de celui de la boussole; rarement celle-ci est sans déclinaison (on nomme ainsi la différence entre le méridien du monde et celui de la boussole): comme il est essentiel aux marins de connaître ces changemens, ils font des observations répétées toutes les fois que le soleil se montre.

AIRÉ, s. f. Vitesse d'un vaisseau, son sillage, son chemin; on dit, il a plus ou moins d'aire. Casser son aire, l'amortir,

* *Théorèmes
en fait de
Sera*

mouiller sur son aire ; le vaisseau ne gouverne pas, il n'a pas d'aire ; pour lui donner de l'aire, on fait porter ses voiles, on met le vent dedans.

AJOUA, s. m. Espèce de hutte, de petit appentis porté sur des pieux, promptement et grossièrement bâtie. L'ajoupa est couvert de petites branches, d'écorces d'arbres ou de feuilles ; il sert d'abri contre le soleil, et est multiplié dans les colonies et chez les sauvages.

AJUST, s. m. Sorte de nœud servant à réunir ensemble les bouts de deux cordages quelconques ou des parties cassées. Faire ajust, c'est le plus souvent ajouter un cordage ou plusieurs pour en allonger d'autres. *Voyez pl. F. fig. 13.*

AJUSTER, v. a. Faire un ajust ; ajuster bout à bout des grelins, des aussières ou autres cordages ; c'est en général donner plus de longueur à une amarre.

ALIZÉS (vents). Ceux qui soufflent constamment entre les tropiques du N. E. au S. E. par l'est et aux environs. On les désigne sous le nom de vents généraux dans l'océan Méridional, entre les côtes d'Afrique et du Brésil ; dans les parages de la ligne, ils sont faibles, variables : les nuées sont orageuses.

ALLARGUER, v. n. Vieux mot qui signifiait s'éloigner d'une côte, d'un ennemi, s'en écarter, porter largue pour éviter un danger : on allargue étant incommodé, ayant des avaries à réparer.

ALLÈGES, s. f. pl. Barques dont la construction varie ; leur emploi consiste à recevoir et à porter des objets d'armement pour les grands bâtimens. Leur navigation se borne généralement à l'espace qui sépare le port de la rade : un petit nombre des plus grandes sort des rivières de Rochefort, Nantes et autres, pour aller le long des côtes en été.

ALLÉGER, v. a. On allège un vaisseau en retirant de son intérieur des poids qu'il renferme. On allège une tournevire et tout autre cordage en diminuant sa tension, en facilitant l'opération à laquelle il est destiné.

ALLER, v. n. On dit d'un vaisseau qui sonde en faisant route, aller en sondant, aller à la voile, aller à l'aviron, aller au plus près, aller en travers, en dérive, à la côte ou au plein ; aller en course, aller à bord, aller à terre.

ALLESTIR, v. a. Opposé d'encombrer. Dégager, alléger un vaisseau, le bien disposer dans toutes ses parties. On dit allestir

le gréement, le rendre plus léger, plus nu à l'œil; un gréement leste plaît et flatte.

ALLONGE, s. f. Chaque couple ou membre d'un vaisseau a ses allonges qui sont croisées avec les genoux en s'élevant au-dessus jusqu'à la hauteur déterminée des couples. On distingue les allonges par les places qu'elles occupent dans la charpente d'un vaisseau; ainsi l'on dit allonges de porques, de cornière, d'écubiers; les allonges touchant à l'étrave de chaque bord, et s'élevant au-dessus se nomment les apôtres; ainsi que les autres pièces des couples, les allonges ont leur droit et leur tour, les allonges de revers sont celles qui terminent la hauteur du couple.

ALLONGER, v. a. On allonge un cordage quelconque par un autre au moyen d'épissures ou d'ajusts. Un filin qui n'a pas servi s'allonge au moyen d'un cabestan, à coups de palans ou simplement à la main, selon sa grosseur, avant de l'employer.

ALLURE, s. f. Disposition de la voilure. On compte trois allures, le plus près, le large et le vent arrière. On dit d'un vaisseau qu'il marche mieux sous telle allure, qu'il se comporte mieux sous telle autre.

ALMADIE, s. f. Grande pirogue de la côte d'Afrique: à celle de Malabar, l'almadie est un navire qui a près de quatre-vingts pieds de long sur seulement sept pieds de bau: il a sa carène très-fine terminée en pointe aux deux bouts: l'accastillage de l'arrière est carré. A Calicut, on le nomme *cathuri*; le roi en armait jadis de grandes flottes en guerre.

ALMANACH NAUTIQUE, s. m. Livre de la connaissance des temps, que publie, pour plusieurs années, et d'avance, le bureau des longitudes, afin que les marins qui partent pour de longs voyages puissent s'en munir. Les tables sont calculées pour le méridien de Paris depuis 1788; auparavant on les traduisait du *Nautical almanach*, calculé à Greenwich.

ALUMELLES, s. f. pl. Garnitures en petites plaques de fer, très-plates, clouées dans la mortaise de la tête du gouvernail et dans les trous de certains guindeaux et cabestans, pour que les barres n'aient pas de jeu et n'usent pas le bois intérieur de ces mortaises. On les nomme aussi languettes.

AMAIGRIR, v. a. Diminuer une pièce de bois d'épaisseur, la travailler pour l'amaigrir, la rendre moins épaisse.

AMAN, s. m. Cordage qui remplit le même service sur les antennes que les itagues de drisses aux vergues des huniers.

AMARINÉ, adj. Un homme qui va à la mer pour la première fois n'est pas amariné ; il ne s'amarine qu'au bout de quelques jours ; lorsque l'agitation du vaisseau ne lui cause plus de maux de cœur, de faiblesses, et qu'il agit sans souffrance, il est amariné ; il n'a plus le mal de mer. On ne s'amarine point sur les rades, quoiqu'on y soit quelquefois incommodé du mal de mer.

AMARINER, v. a. Lorsqu'un vaisseau a amené son pavillon, on va à son bord prendre son équipage, et lui en donner un tiré du vaisseau preneur : c'est l'amariner. Les deux vaisseaux sont en panne pendant que les embarcations font l'amarinage.

AMARRAGE, s. m. C'est le point où deux cordes, ou le double d'une seule, est réuni par plusieurs tours d'un petit filin qui porte le nom de ligne d'amarrage. On distingue les lignes d'amarrage des autres cordages, en ce que les amarrages se font plus généralement avec une ligne qui porte ce nom ; elle a trois torrons, quatre lignes de circonférence, elle est goudronnée. On désigne toutes les lignes d'amarrage par des noms particuliers de merlin, luzin, quarantainier ; on dit faire un amarrage, des amarrages sur les haubans, deux à plat vers les bouts, et un en étrive sur le cap de mouton, celui que le hauban entoure, qu'il estrope. On fait des amarrages moins importans avec des *commandes*. Le cordage qu'on emploie à faire un amarrage quelconque n'est jamais désigné par le nom d'amarre.

AMARRE, s. f. Nom que l'on donne à toute espèce de retenue d'un vaisseau contre le vent, la marée et le courant, dans la place qu'il prend en rade, dans le port ou la rivière. On dit qu'un vaisseau est à quatre amarres quand il est retenu par des câbles, grelins ou chaînes sans pouvoir éviter. On appelle amarres de bout, celles qui viennent de l'avant ; amarres de travers, celles prises par des sabords ou au-dessus, de chaque côté ou d'un bord seulement. On dit, des vaisseaux à l'ancre, ils sont sur leurs amarres, pour parler des câbles. On dit aussi porter des amarres à terre, doubler les amarres. Tous grelins, aussières peuvent servir d'amarres. Le bout de manœuvre qu'on jette à une embarcation, au plus petit canot qui aborde quand le vent est frais, est nommée amarre pour le moment. Par opposition à l'amarre de bout, celle de l'arrière est nommée amarre de retenue.

AMARRER, v. a. Assujettir, lier, arrêter un objet. Après avoir pesé sur une manœuvre, on l'amarre en la tournant sur

un taquet ou un chevillot. — Amarrer un homme sur un canon, c'est une punition exemplaire. — Amarrer un vaisseau. Le vaisseau s'amarre, il travaille à s'amarrer; — amarrer dans les haubans; amarre sans larguer! amarre partout! lorsqu'on abat un vaisseau. Amarrer est différent de faire un amarrage; l'un ne fixe que momentanément, l'autre est à demeure.

AMATELOTER, v. act. Les matelots n'ayant autrefois qu'un hamac pour deux, on les associait ainsi, se succédant pour les quarts; il y en avait un couché pendant que son matelot était sur le pont. Depuis une vingtaine d'années, chaque homme de l'équipage a son hamac particulier mieux installé que jadis, ce qui facilite le moyen de les distribuer en trois bordées.

AMENER, v. a. Abaisser; on dit amener les basses vergues étant à l'ancre; amener les huniers dans un grain, étant sans voile; amener à mi-mât, amener tout bas; on hale bas les voiles d'étai, les focs, flammes; amener son pavillon. Ce mot ne se trouve dans le dictionnaire du Héros qu'à l'impératif, quand il s'adresse à un ennemi. — Amener a aussi un autre sens; amener deux objets l'un par l'autre; amener une marque à terre, qu'on désigne à tel air de vent, c'est aller se placer dans l'alignement des deux objets, de manière à en couvrir un. Relever un bâtiment à tel air de vent, après avoir parcouru un certain espace, c'est être arrivé au point où l'on voulait amener ce bâtiment par rapport à soi.

AMERS, s. m. plur. Marques apparentes, tels que moulins, clochers, pavillons, placés à une certaine distance, pour indiquer à un vaisseau, qui vient de la mer, l'entrée d'une rade, d'un port ou d'une rivière. Les amers s'établissent de diverses manières: souvent, pour éviter les dangers, suivre une passe, on en prend deux l'un par l'autre; il suffit quelquefois d'en relever un à tel air de vent. C'est particulièrement l'étude du pilote lamaneur. Prendre ses marques à terre, signifie la même chose que prendre ses amers.

AMIAN ou AMIHAN, s. m. Terme générique et familier, exprimant un petit objet en corde ou en bois qui se trouve sous la main et qu'on emploie à bord momentanément à défaut d'autre, dont le nom est déterminé. Mot en quelque sorte dérisoire, pour désigner une petite corde ou une bagatelle trop apparente dans le gréement: on dit dans ce sens, quel est cet amihan qui paraît?

AMIRAL, s. m. En France et en Espagne seulement, ce titre est une dignité de la couronne. La signature du grand-amiral se trouve au bas des ordonnances relatives à la marine. — L'officier général qui commande une escadre, une armée navale, est désigné sous le nom d'amiral. — Dans un port, le vaisseau disposé à servir de corps-de-garde principal est appelé l'amiral ; il a le pavillon hissé à un matereau représentant le grand mât : les revues des officiers et autres entretenus par l'état ont lieu chaque mois à bord du bâtiment amiral. — Les grandes attributions qu'avait autrefois l'amiral en France sont beaucoup réduites. — Le titre d'amiral est donné par des armateurs qui mettent dehors plusieurs bâtimens en société, pour faire la pêche de la morue, sur le banc de Terre-Neuve ; il est donné à celui des capitaines qui a le plus leur confiance ; il est chargé de la surveillance sur les autres capitaines pendant le voyage. — On donne aussi ce nom à une coquille univalve et fort jolie qui se trouve sur les côtes de la mer des Indes.

AMIRALE, s. f. On donnait ce nom à la galère réelle que l'on choisissait pour le commandant supérieur.

AMIRAUTÉ, s. f. Autrefois c'était une cour contentieuse sur les faits de la mer, distincte de l'administration de la marine et des tribunaux judiciaires : la justice se rendait sous le nom et l'autorité de l'amiral. L'amirauté avait dans tous les ports du royaume des sièges et des bureaux pour recevoir les droits de l'amiral et les maintenir. Le chef des officiers du siège d'amirauté prenait le titre de lieutenant de l'amirauté.

AMOLETTE, s. f. On donne ce nom aux trous carrés pratiqués dans la tête des cabestans, sur les virevaux, les guindeaux et à la tête du gouvernail. Elles ont pour profondeur la sixième partie du diamètre dans les cabestans, et sont percées de part en part sur le gouvernail et les guindeaux, les unes et les autres pour recevoir le bout des barres destinées à mettre ces machines en action.

AMONT, adv. Sur les côtes et les rivières, on nomme ainsi le vent opposé à celui d'aval. Il vient de la partie du levant ou de l'intérieur des terres ; il désigne, parmi les bateliers, un lieu élevé, et celui d'aval un lieu bas. Les marins, en parlant des vents d'Est, disent que ce sont des vents hauts, et ceux d'Ouest des vents bas. Les vents d'amont sont ceux compris depuis le N. E. jusqu'au S. E., passant par l'E.

AMORTIR, v. n. Un vaisseau reste amorti dans un port de grand flux et reflux ; ce qui veut dire échoué ou n'ayant point assez d'eau pour flotter avant le rapport de la mer , qui augmente vers la nouvelle et pleine lune. Il est amorti pendant les quadratures , parce que son tirant d'eau est trop grand ; il ne peut sortir qu'aux pleines mers des syzygies ou quelquefois aux marées d'équinoxe. Il est dans un état d'amortissement. — Amortir, dans un autre sens , signifie détruire , diminuer l'aire , arrêter un vaisseau qui était en mouvement ; l'empêcher d'avancer , rendre nulle sa vitesse , soit sous voile lorsqu'il découvre un danger sur l'avant , ou pour laisser tomber une ancre.

AMPLITUDE, s. f. Arc de l'horizon compris entre le point où se lève et se couche un astre , et l'est et l'ouest de la boussole : observation , relèvement que les marins ne manquent jamais de faire quand le soleil se montre à son lever ou à son coucher apparent , pour connaître la variation ou déclinaison de la boussole : ils désignent celle du matin par ortive , et celle du soir par occase. La variation s'écrit ainsi W. avec le nombre de degrés et minutes , N. E. ou N. O.

AMPOULETTES, s. f. Fioles coniques en verre , remplies de sable très-fin qui passe alternativement de l'une dans l'autre pour mesurer le temps à bord des vaisseaux. *Voyez* Horloges.

AMURE, s. f. (Écouet était autrefois le nom qu'on donnait à l'amure ; on emploie encore ce mot dans quelques ports de la Méditerranée.) Manœuvre qui appelle et assujettit un des points inférieurs d'une voile carrée au vent et de l'avant à l'aplomb du bout de sa vergue brassée. Les voiles auriques ou latines , telles que les voiles d'étai , focs et autres , ont leurs amures fixées au milieu du vaisseau sur l'arrière des mâts. Celles des basses voiles changent selon que le vaisseau est orienté tribord ou bâbord au vent , le point d'amure étant toujours celui du vent. La misaine s'amure sur l'extrémité du minot ou pistolet , qui prend aussi le nom de *porte-lof* , ainsi que le point du plat-bord où s'amure la grande voile ; les dogues d'amures étant supprimées depuis quelques années , cette dernière voile s'amure sur une poulie établie en dedans du bastingage ; la voile de fortune , enverguée sur la vergue barrée , s'amure sur le vibord en dedans du bastingage du gaillard d'arrière , à l'aplomb du capelage de sa vergue brassée au plus près. Les huniers , perroquets , cacatois , ont chacun deux écoutes et points d'amures. Les bonnettes ont chacune un point

d'écoute et d'amure qui change de bord avec le vent. *Voyez les Amures de basses voiles, pl. A, fig. 1, a, a.*

AMURER, v. a. On n'amure les basses voiles que lorsque le vent vient d'un bord ou de l'autre. Vent arrière, il n'y a que les bonnettes déployées qu'on amure à leur bout-dehors respectif. Vent large, les amures des voiles basses carrées servent peu : à mesure qu'on ouvre davantage les vergues, les amures s'embraquent ; et au plus près on amure tout bas, avant de haler les boulines. — Le mot lof a dû être synonyme d'amure ; car on commande, lève les lofs ! pour dire, pèse sur les cargue-points, qui sont frappés sur les amures, et on nomme porte-lof, l'endroit qui porte le point d'amure. On dit, amure misaine, amure grand'voile, et jamais amure le lof. — La misaine au petit bossoir, c'est haler le point du vent sur l'arrière, parce que le vent a adonné : jusqu'à ce qu'il soit entre le minot et le bossoir, l'écoute est roidie ; mais l'amure travaille encore davantage. La misaine au bossoir, l'écoute et l'amure travaillent ensemble. *Voyez Breda.*

ANCETTES, s. f. pl. Vieux mot dont on se servait pour désigner les pates de bouline, ou cobes de bouline. (inusité.)

ANCRAGE, s. m. Pour dire, il y a mouillage sur cette côte, on disait autrefois, il y a ancrage : de même, on ne dit plus ancrer, mais bien jeter l'ancre. *Voyez Mouiller.* On a conservé ce mot, pour désigner le péage qu'on exige des bâtimens qui mouillent sur une rade étrangère ; ils paient le droit d'ancrage : c'est le prix attaché à la permission de jeter l'ancre dans certains lieux, fixé par réglemens particuliers des nations maritimes.

ANCHE, s. f. Machine en fer forgé, depuis le poids de huit mille livres, jusqu'à celui de trois cents livres, servant à retenir au mouillage, à l'aide d'un câble ou grelin, qui y est étalingué, depuis le vaisseau de cent vingt canons, jusqu'à l'embarcation de cent tonneaux. *Voyez pl. D, fig. 8.* Le bras de l'ancre fait, avec le fond sur lequel il s'appuie, un angle de 45°. Les deux bras forment une espèce d'arc, dont le centre répond aux trois huitièmes de dix-sept pieds, longueur de la verge des plus grosses ancres, en comptant du diamant. La circonférence de la verge au gros bout, milieu des bras ou becs, est de la cinquième partie de sa longueur. Les oreilles ont la moitié de la longueur des bras, et les deux cinquièmes pour largeur. Les ancres, pour un grand bâtiment à trois mâts, sont généralement au nombre de six ou sept ; quatre pour les bossoirs, deux à jet,

et une de galère, ou de détroit; ou, si on ne prend pas celle-ci, on la remplace par une d'évitage, moitié du poids de la plus petite à jet. On dit l'ancre de flot, de jusant, de terre, du large, pour désigner la position des deux ancres, par rapport au vaisseau tenu au mouillage. *Voyez pl. A, fig. 1. d' d'.*

(Sur ma frégate modèle, les jas d'ancre sont tournans, pour faciliter leur placement sur le bord. *Voyez pl. D, fig. 7.*)

ANÉMOMETRE, s. m. Petit instrument qui n'est guère en usage sur mer, servant à mesurer et à indiquer la force du vent : il est d'une surface plane; chaque côté a six pouces de long, fait d'un morceau de carton, ou de grosse toile, dans un châssis très-léger, surmonté d'une verge divisée, entrant dans un tuyau, etc.

ANGES, s. m. Sorte de mitraille en usage autrefois, formée par un boulet coupé en deux, trois ou quatre parties, enchaînées, pour, en sortant du canon, couper le plus de manœuvres possible à l'ennemi.

ANGON, s. m. Morceau de fer barbillé par les bords, servant à tirer les crustacés d'entre les rochers.

ANGUILLERS, s. m. pl. Petits conduits pour l'écoulement des eaux dans la cale, pratiqués tribord et bâbord de la carlingue, sous les varangues de chaque couple. On dit aujourd'hui lumière.

ANGUILLES, s. f. Longues pièces de bois qui font partie du ber d'un vaisseau, mais qu'on désigne aujourd'hui, sous le nom de coittes. *Voyez ce mot.*

ANNEAU, s. m. (vieux). Sorte de bague, bouclé ou organeau. *Voyez ces mots.* On donnait aussi ce nom à l'anneau astronomique, dont on se servait pour observer la latitude en mer : c'était un cercle en cuivre de dix pouces de diamètre divisé; on le tenait, pendant l'observation, suspendu par un point, représentant le zénith; à 45° se trouvait un trou pour recevoir le soleil : il n'est plus en usage.

ANORDIE, s. f. Expression qui vieillit. Une anordie de nos jours, c'est un vent de N. bon frais. On dit généralement coup de Nord, vent de la partie du N. d'une certaine durée.

ANORDIR, v. n. On ne se sert de ce mot qu'en parlant du vent qui varie vers le nord. Le vent est à l'O.-N.-O., il anordit toujours; il remonte vers le nord, nous espérons qu'il anordira.

ANSE, s. f. Petite baie ayant peu d'enfoncement dans les terres, ne pouvant servir d'abri contre les vents du large, à moins

qu'elle ne soit dans l'intérieur d'une baie ou d'une rade. Sur une côte l'anse n'offre de mouillage sûr qu'avec des vents de terre. — Anse de sable, petit enfoncement sur un rivage propre à recevoir des embarcations.

ANSPECT, s. m. Il y a des aspects ou leviers de différentes proportions servant à pointer les canons des calibres de 36, 24, 18 et 12. Ils sont faits en bois de frêne ou d'orme ; le gros bout taillé en sifflet, est aujourd'hui ferré ; on s'en sert beaucoup plus que de la pince qui détruisait les bordages des ponts. *Voyez pl. E, fig. 4.*

ANTENNE, s. f. Vergue d'une galère et autres bâtimens grésés en voiles latines : elles sont longues, formées de plusieurs pièces d'assemblage : par leur construction, comme par la position qu'on leur donne, elles diffèrent beaucoup de nos vergues pour les voiles carrées. *Voyez pl. A, fig. 7, et pl. C, fig. 16.* Antenne de mestre, celle qui porte la mestre ou grande voile. Antenne de trinquet. Une petite antenne s'appelle antenole (terme particulier à la Méditerranée). Voile des chébecs et felouques pour le mauvais temps. — L'antenne est aussi un rang de pièces arrimées dans le sens de la largeur de la cale d'un vaisseau, sur un plan horizontal. La réunion de toutes les antennes forment le premier et le deuxième plan, *Voyez pl. F, fig. 45.* Il y a tant d'antennes dans un plan, c'est dire le nombre de rangées.

ANTOIT, s. m. Petite barre de fer pointue d'un bout, pour entrer provisoirement dans les membres ; elle est recourbée à l'autre bout pour soulever le poids d'un bordage que les charpentiers ont travaillé, et le fixer sur la membrure d'un vaisseau : lorsqu'on met une pièce de bois sur les antoits, c'est la poser où elle doit être établie, la présenter à sa place.

A PIC, adv. On dit côte à pic ; être à pic sur une ancre, c'est lorsqu'en virant dessus, le câble répond perpendiculairement de l'écubier sur l'ancre. On dit, nous sommes à pic, c'est dans un appareillage être au moment de dérapper.

APIGÉ, adj. Se dit, dans le Levant, d'un bâtiment à voiles latines qui n'est pas rendu à sa ligne de charge, mais qui est assez calé pour naviguer.

APIQUER, v. a. S'entend des basses vergues qu'on élève d'un bout, en pesant sur l'une des balancines, et qui s'abaisse de l'autre en larguant et affalant la balancine opposée ; manœuvre qui se fait pour avoir moins de croisée lorsqu'on doit passer à la

touée, entre deux navires ou deux quais élevés et trop rapprochés; les vergues de hune sont alors brassées, le plus possible, du bord où le bout des basses vergues touche au bastingage; c'est le plus grand apiquage qu'on puisse leur donner.

APLATER. v. a. Faire le rôle de plat. Distribuer les matelots sept par sept, pour être servis de la cambuse et manger ensemble. On aplâte aussi les officiers marinières, canonniers, soldats et novices.

APLESTER. ou **APLESTRER.** v. a. Vieux mot qui signifiait déferler les voiles, les orienter en partant, en appareillant.

APOSTILLE. s. f. On apostille un marin embarqué, sur le rôle d'équipage; en marge de son nom, pour une dette qu'il reconnaît devoir, et qui doit être retenue sur sa solde.

APOSTILLER. v. a. Écrire en marge du rôle d'équipage le montant de la dette d'un sujet quelconque, employé sur les bâtimens de l'état et même du commerce.

APOSTIS. s. m. (vieux) Synonyme de plat-bord des bateaux à rame.

APOTRES. s. m. pl. A l'avant d'un vaisseau, toutes les allonges se touchent, et forment ensemble une muraille; celles d'écubiers sont les plus près des apôtres. Les deux allonges placées de chaque côté de l'étrave, prolongées de tout le diamètre du mât de beaupré, sont les apôtres; c'est entre ces deux pièces de bois que passe ce mât, et où l'on forme son deuxième étambrai, lorsque son emplanture est sur le premier pont.

APOTUREAUX, s. m. Nom qu'on donne à des bouts d'allonge sur l'avant disposés à servir de tournage à diverses amarres, plus généralement aux serre-bosses. Ce sont des têtes d'allonges qu'on laisse à dessein dépasser le plat-bord, de distance en distance, jusqu'au nombre de cinq de chaque bord; trois sont en avant des haubans de misaine. Dans les petits bâtimens on les nomme jambettes. Les bastingages aujourd'hui les détruisent sur les bâtimens de guerre.

APPARAUX, s. m. plur. Mot collectif qui comprend les objets nécessaires à certains mouvemens d'un vaisseau tels que les cabestans, les poulies de carène, les franc-funins, le gouvernail, les ancres, etc., tout aussi nécessaires à un vaisseau que ses agrès. On dit d'un vaisseau bien disposé, qu'il a ses agrès et apparaux.

APPAREIL, s. m. C'est la réunion des moyens employés

pour les mouvemens mécaniques qui exigent une grande force ; comme pour haler un vaisseau sur une cale, l'abattre en quille, le mâter, le démâter sans se servir de la machine à mâter ; relever un vaisseau de la côte. Le her est l'appareil pour lancer un vaisseau à la mer. — On dit l'appareil d'une pompe en parlant du piston ou heuse avec sa garniture en cuir fort qui remplit le tube. *Voyez* une poulie d'appareil, *pl. E. fig. 70.*

APPAREILLAGE, s. m. Être en appareillage, c'est faire les dispositions pour appareiller, pour mettre sous voile : préparatifs pour quitter un mouillage. On dit, faire son appareillage, manquer son appareillage : les marins d'un vaisseau disent, dans ce cas, nous sommes en appareillage.

APPAREILLER, v. n. Après qu'un vaisseau a désaffourché, qu'il est à pic sur sa dernière ancre et debout au vent, il largue ses voiles, abat du bord le plus avantageux et fait servir : c'est quitter sa position sur une rade où il était à l'ancre, pour prendre la mer sous la voilure la plus convenable aux circonstances. On dit un ou plusieurs vaisseaux ont appareillé tel jour de tel endroit. *Voyez pl. C, fig. 18.*

APPAREILLER une voile, v. a. Est devenu peu en usage : c'est l'orienter pour la faire porter.

APPEL, s. m. Direction d'une manœuvre quelconque ; d'un câble, lorsqu'il fait effort. Un vaisseau vient à l'appel de son ancre lorsque le vent ou la marée l'oblige à roidir le câble. Un cordage appelle directement ; un autre appelle en étrive. — Faire l'appel au quart, des marins de service, c'est les faire répondre à leur numéro pour s'assurer qu'ils sont sur le pont.

APPELER, v. n. On a des signaux pour appeler à bord les embarcations, les gens de l'équipage ; — une manœuvre tenue à une certaine distance, est dite appeler de loin ; appeler, c'est la direction que prend un cordage quelconque : s'il touche dans un point de sa longueur, il vient en étrive ; il faut le faire appeler mieux pour faciliter sa manœuvre.

APPRENTIS, s. m. pl. Canonniers, jeunes marins provenant de levée, qu'on instruit dans les grands ports, pendant un an, en tout ce qui concerne l'exercice, la manœuvre des canons à bord des vaisseaux. (Ils doivent bientôt être remplacés par un plus grand nombre sous la dénomination de matelots canonniers.)

APPRÊTÉE, s. f. On appelle ainsi les gargousses chargées de poudre, disposées pour être mises dans les canons. On dit faire l'apprêtée, visiter l'apprêtée, augmenter l'apprêtée.

APPROCHER, v. n. En parlant du vent, c'est l'opposé d'adonner, ce qui ne se dit que lorsqu'un vaisseau a le vent du travers, et qu'il refuse à donner du largue dans les voiles; s'il approche davantage de la route, on hale les boulines et on en vient à tenir le plus près du vent.

APPUYER, v. a. Les bras du vent d'un vaisseau, c'est soutenir les vergues contre un grand vent ou une grosse mer du bord du vent; lorsque le vaisseau est au plus près, ou navigue à quelques quarts largue, c'est-à-dire, que le vent souffle d'une direction éloignée de sa route de sept, huit, ou neuf pointes. Lorsqu'on est orienté, les boulines souquées, que le vent est faible et la mer belle, au lieu d'appuyer les bras du vent, on tient tournés et roides ceux de dessous le vent, tandis qu'ils sont largués quand ceux du vent sont appuyés. — On dit aussi, appuyer une chasse, lorsqu'on poursuit un bâtiment avec le désir de le joindre. — Un vaisseau est appuyé quand, incliné par la force du vent sur ses voiles, il n'est pas susceptible de mouvemens de roulis.

AQUE, s. m. Bateau plat à bord relevé et rentrant, en usage sur le Rhin et en Hollande.

ARAIGNÉE, s. f. Ligne dormante passée en pate d'oie dans plusieurs trous espacés, sur le bord en avant de chaque hune, et descendant dans la moque ou bois d'araignée, tenue avec une estrope sur le faux étai. Ce bois a la même quantité de trous que le bord de la hune, et sert à tenir bien tendus les tours de ligne composant l'araignée, afin d'empêcher le bas des huniers de frotter sur la hune, et la ralingue de s'engager dessous dans les saccades. *Voyez* ce mot. Depuis que les hunes ont moins de saillie sur l'avant, ou fait peu ou point d'araignées; on garnit, étant sous voile, le bord de la hune avec une sangle lardée.

ARBALÈTE ou **ARBALESTRILLE**, s. f. Instrument qui a porté aussi le nom de flèche, dont les marins se servaient pour observer la hauteur méridienne du soleil; il a été remplacé depuis plus de trente ans par le quart de nonante, qui, lui-même, a été abandonné pour l'octant, le sextant et le cercle en usage. — L'arbalète était le même instrument que l'arbalustrille, la flèche, le bâton de Jacob, le rayon astronomique, la verge d'or ou radiomètre.

ARBRE, s. m. L'axe sur lequel une espèce de dévidoir tourne dans une corderie, se nomme l'arbre du touret. C'est le nom qu'on donne, dans la Méditerranée, aux mâts des bâtimens qui portent des antennes : le mât de l'avant y est nommé arbre de trinquet, celui du milieu arbre de mestre. — La pièce verticale de la charpente d'une grue porte aussi le nom d'arbre :

ARBORER, v. a. Parlant du pavillon de poupe et de la flamme d'un vaisseau ; c'est les élever, les hisser, montrer sa couleur. Ce mot vieillit, on dit plus généralement hisser. Dans le Levant arborer signifie mâter.

ARC, s. m. Courbure que prend un vaisseau dans le sens de sa longueur par l'affaissement de sa proue et de sa poupe, ne portant pas sur l'eau comme le milieu de sa carène, c'est-à-dire, avec le même appui. — L'arc de la quille oblige à baisser les chantiers aux deux extrémités, et à hausser ceux du milieu lorsqu'il entre en refonte ou en radoub. Les charpentiers exercés dans les ports disent faire le chantier de l'arc, sur lequel doit reposer le vaisseau dans une forme ou sur un gril.

ARCASSE, s. f. L'arcasse d'un vaisseau est en quelque sorte le dernier couple de l'arrière sous une construction qui lui est particulière : toute la charpente qui la compose est portée par l'étambot. L'étambot, les estains, les allonges de cornières, la lisse d'hourdi, les barres du pont et celles d'arcasse, forment ce qu'on nomme l'arcasse. Le tout s'élève en place comme d'une seule pièce, supportée par l'extrémité de la quille. (Il conviendrait de former nos vaisseaux de l'arrière plus solidement et à moins de frais, ainsi que j'ai construit mon modèle. *Pl. D, fig. 1 et 2.*)

ARC-BOUTANT, s. m. On nomme arc-boutant ferré, un bout dehors des bonnettes basses qu'on tient ordinairement le long du listeau des porte-haubans, par le moyen d'un croc sur un des bouts qui entrent à l'extrémité d'une barre ou latte en fer percée : l'autre bout est soutenu en arrière sur un demi-cercle en fer tenant aussi sur le porte-hauban. On ne les avait autrefois que pour les bonnettes de la grande voile ; comme ces bonnettes n'étaient jamais mises dehors, on a passé ces deux arcs-boutans aux porte-haubans de misaine pour étendre, dans l'occasion, la bonnette basse de devant, et l'amurer en dehors du vaisseau. Les arcs-boutans agissent toujours dans une position horizontale : ceux établis, quoique volans, dans chaque hune, même sur les

barres de perroquets, servent à écarter les galhaubans du travers, nommés volans; ils appuient les mâts de hune et de perroquet du bord du vent, et ont au bout du large une entaille en arc assez ouvert pour recevoir et loger le galhauban avec sa fourrure. *Voyez pl. E, fig. 81.* — On nomme aussi arcs-boutans des morceaux de bois carrés et courts qu'on place entre chaque baux et barrots perpendiculairement à leur longueur, pour aider à les maintenir sans jeu.

ARCHIPEL, s. m. Amas d'îles réunies en groupe, laissant cependant des passages plus ou moins profonds entre elles. Les îles du fond de la Méditerranée ont conservé, comme autrefois, le nom d'archipel; les autres, répandues sur tout le globe, ont des noms particuliers.

ARCHIPOMPE, s. f. (anciennement arche de pompe). Retranchement, en cloison, de fortes planches, construit dans la cale d'un vaisseau autour du pied du grand mât et des quatre pompes, pour les garantir du choc des pièces à l'eau ou autres objets d'arrimage, et pour faciliter le passage ou l'entrée dans l'intérieur de ce retranchement (d'une forme carrée), pour visiter les pompes, les changer, etc. L'archipompe a en largeur la septième partie de celle du vaisseau.

ARCHITECTURE NAVALE, s. f. Construction. On ne se sert guère en marine du mot architecture; on dit, un vaisseau en construction, le directeur des constructions, le conseil des constructions.

ARDENT, TE, adj. Propension qu'a un vaisseau à venir au vent; c'est l'opposé de lâche: mais, quand la qualité d'être ardent est modérée, elle est avantageuse aux évolutions. Trop ardent est un vice de construction, de même que d'être trop lâche, trop mou. En parlant des frégates, des goëlettes, on dit ardent.

ARER, v. n. Vieux mot, synonyme de chasser sur des ancrs qui labourent le fond.

ARGOUSIN, s. m. Bas-officier des bagnes, chargé de la garde des galériens ou forçats; ils ont sous eux des sous-argousins. — Partie des anciennes dénominations qu'on employait sur les galères subsiste dans les bagnes.

ARISER, v. a. Amener quelques pieds des perroquets ou huniers pour un grain, une forte risée de vent qui pourrait causer

des avaries, si on n'arisait pas, pour le temps de son passage sur le vaisseau.

ARMANDILLE, s. f. Petite flotte espagnole qui garde les côtes de la Nouvelle-Espagne. On appelle armandilles les petits bâtimens de guerre employés dans ces flottes à Lima et Carthagène : c'est une flottille.

ARMATEUR, s. m. Négociant, particulier qui arme un ou plusieurs bâtimens à ses frais pour la course ou pour le commerce.

ARMÉE NAVALE, s. f. Réunion d'un grand nombre de bâtimens de guerre sous le commandement d'un officier de mer ayant le titre alors d'amiral, quoique n'étant que vice-amiral. Celui qui le suit dans le commandement est nommé vice-amiral, et le troisième contre-amiral. Une telle armée devant être composée de 27 vaisseaux et à peu près autant de frégates, corvettes et brics, le tout est divisé en trois escadres composées chacune de 9 vaisseaux de ligne, d'autant de frégates et autres bâtimens légers qu'il s'en trouve à répartir également dans chaque escadre. Celles-ci sont formées de trois divisions chacune, commandées par des contre-amiraux, s'il y en a assez dans la flotte, ou par les plus anciens capitaines de vaisseau. Le nom d'armée navale ne se donne pas à un nombre au-dessous de dix-huit vaisseaux. — La tactique navale indique toutes les positions qu'une armée navale peut prendre.

ARMEMENT, s. m. Synonyme d'équipement. Action de mettre un ou plusieurs bâtimens quelconques en état d'aller à la mer. — L'état d'armement est la liste détaillée de tous les objets qui entrent dans l'armement ou équipement.

ARMER, v. a. Gréer, équiper, pourvoir un vaisseau ou autre bâtiment de vivres, d'armes et généralement de tous les objets nécessaires pour être en état de prendre la mer, qu'il soit destiné à faire la guerre ou le commerce. On dit, armer un canon, armer en guerre une embarcation; armer les avirons, c'est les monter sur le bord des canots qui ont des tolets.

ARMURE, s. f. Troisième pièce qui s'endente sur un bau pour compléter sa dimension. Ce mot est synonyme avec jumelle, quand on parle de la dernière pièce à poser sur un mât ou une vergue d'assemblage.

ARMURIER, s. m. Ouvrier de l'arsenal embarqué sur les

bâtimens de guerre pour l'entretien des armes, des serrures, des batteries de cuisine, des fanaux, du vitrage, etc.

ARONDELLE, ou **HAROUELLE**, s. f. Grosse ligne de pêche d'environ 25 brasses de long, garnies de hains, sur des avançons d'une brasse, en fil à voile, espacés de 2 en 2 brasses : on la fixe sur le sable à la mer basse, par le moyen d'un pieu ou piquet à chacun de ses bouts.

ARPENT, s. m. Grande scie dont les charpentiers se servent dans les chantiers de construction. Sa monture ne diffère pas de celles généralement en usage.

ARQUER, v. n. Vaisseau qui se casse. On dit, il s'arque, il est arqué de tant de pouces.

ARRAMBER, v. n. (peu usité.) Expression qu'on emploie dans la Méditerranée à l'égard d'un bâtiment à rames qui vient aborder un vaisseau : elle désigne le moment où il touche le bord.

ARRIÈRE, s. m. Partie d'un vaisseau depuis le grand mât jusqu'à la poupe. On dit, gaillard d'arrière, les voiles de l'arrière, celles du grand mât comprises. Un vaisseau trop calé de l'arrière est dit, être sur l'arrière ou sur cul : passer de l'arrière ou à poupe : on est de l'arrière de son point à l'atterrage : on laisse un vaisseau de l'arrière ; vent arrière, qui souffle de la poupe : les embarcations sont amarrées de l'arrière : en ligne, l'amiral a son matelot de l'arrière, en parlant du vaisseau qui le suit sans intermédiaire : une grosse lame de l'arrière.

ARRIÈRE-GARDE, s. f. Quand une armée navale marche dans l'ordre naturel, la troisième escadre a ses vaisseaux de queue qui forment l'arrière-garde. — Dans quelques grands ports, l'arrière-garde est un vieux vaisseau doublé, mailleté et mouillé en arrière du dernier poste des vaisseaux, où est établi un corps-de-garde de troupes de la marine.

ARRIMAGE, s. m. Désignation de l'arrangement dans la cale d'un vaisseau, du lest, des pièces (aujourd'hui caisses) à l'eau, au vin ; des salaisons, des farines ; la disposition des marchandises dans la cale et l'entrepont d'un bâtiment de commerce ; les vivres de son équipage n'occupant que très-peu de place, et il ne prend pas de lest, lorsqu'il reçoit un chargement complet.

ARRIMER, v. a. Arrangement qu'on fait avec ordre de tout ce qui doit entrer dans la cale d'un vaisseau, en commençant

par le lest en gueuses, chacune du poids de cent et de cinquante livres, à partir de la cloison des soutes à poudre, jusqu'à l'arrière du panneau de devant, en étendant ce lest sur les ailes; les angles des gueuses obligent de le niveler avec de petits cailloux, sur lesquels on pose les chantiers ou tins qui supportent les pièces à eau de quatre, de trois et de deux arriérées, les bouts et les bouges à se toucher : les pièces du premier plan portent celles du second, en plaçant le bouge de celles-ci entre quatre bouts de deux antennes du premier plan, afin d'avoir les bondes de ce premier plan dégagées, sans désarrimer le second, etc. *Voyez* Antenne, et *pt. F, fig. 45.* — Arrimer en Breton, c'est mettre des pièces en travers au lieu d'être dans le sens de la longueur du vaisseau.

ARRIMEUR, s. m. Dans quelques grands ports du commerce il y a des maîtres arrimeurs jurés, chargés de placer dans le meilleur ordre la cargaison dans la cale des bâtimens, eu égard à la nature des objets d'encombrement ou de poids; ils les évaluent en tonneaux par une grande pratique de ces sortes d'opérations.

ARRIOLÉE, adj. f. (peu usité) La mer est arriolée lorsqu'elle n'est agitée que faiblement par une seule lame dépendant du cours du vent : elle s'arriole si elle tombe après avoir été agitée par un clapotage, pour n'avoir plus que la lame du vent régnant. Elle devient sans houle, plus droite, plus unie, mais effaçant les anciennes lames.

ARRIVÉE, s. f. Mouvement de rotation d'un vaisseau sous voile, produit par le gouvernail et la manœuvre des voiles. La différence de l'arrivée à l'abattée, est que la première se fait à volonté, et que l'autre est contrainte. L'arrivée est l'opposé de l'auloffée.

ARRIVER, v. n. On fait arriver un vaisseau par la manœuvre des voiles et l'action du gouvernail. On met la barre en partie ou tout à bord du côté où vient le vent : les voiles de l'arrière sont brassées en ralingue, et on commande au timonier, laisse arriver ! arrive de deux de trois quarts ou plus ! arrive tout plat ! (supposant que le vaisseau fût d'abord orienté à six quarts ou 67°. 30'. du vent régnant). Lorsque le vaisseau est orienté au plus près du vent pour profiter des risées qui peuvent adonner et pour éviter d'être coiffé, on veille la direction de la girouette placée à la tête du grand mât, par rapport aux ralingues du

vent, et on commande au timonier : n'arrivons pas ! comme ça ! sans arriver ! dans l'autre sens, lof ! pas au vent ! et le timonier répète ces mots très-haut. — Deux bâtimens qui se rencontrent à la mer (amis ou de la même nation), courant à bords opposés, doivent pour éviter de s'aborder, surtout en escadre, venir sur tribord : celui qui a les amures à bâbord doit arriver si le cas de doubler l'autre est douteux. — On arrive en dépendant : on arrive par la contremarche en escadre, par un mouvement successif. — Un vaisseau, pendant qu'il est à la cape ou en panne, n'arrive pas, il fait des abattées. — On dit aussi arriver à bon port.

ARRONDIR, v. a. Naviguer autour ou en tournant un cap, une île, etc., à petite distance.

ARSENAL, s. m. Grand port militaire. Établissement maritime de guerre où des vaisseaux sont construits, armés, entretenus, mis à l'abri des insultes de l'ennemi et des mauvais temps. Des magasins contenant des munitions de guerre et de bouche, des chantiers et les nombreux ateliers nécessaires à un tel établissement se trouvent dans toute l'étendue d'un arsenal maritime.

ARTIFICES, s. m. plur. Composition de diverses matières grasses et inflammables, servant à faire des fusées volantes pour mettre le feu dans les agrès d'un vaisseau ; des chemises souffrées (elles sont peu en usage), des pots à feu et des grenades.

ARTILLERIE, s. f. Nom collectif sous lequel on comprend les armes à feu, les artifices, ustensiles, munitions, les ateliers, et même tous les individus attachés à cette partie du service de la marine. Le matériel et le personnel était, il y a vingt ans, sous la direction d'un capitaine de vaisseau, et avec d'autant plus de raison que l'artillerie de la marine ne peut nullement être comparée à celle de terre ; dans les deux services on forme de bons chefs de pièces, mais les pointeurs de la marine doivent principalement être marins pour diriger leur tir sur la distance, *le mouvement* et la marche respective de deux vaisseaux combattans : ils doivent avoir le pied marin ; jamais le mal de mer. — On dit l'artillerie d'un vaisseau, pour parler de tous les canons qu'il monte. Celui de 74 en a vingt-huit du calibre de 36 dans la première batterie. (Ils forment un poids, avec leurs affûts garnis, de près de cent cinquante tonneaux.) Trente canons de 18 arment la deuxième batterie, et aujourd'hui des

caronades de 36 remplacent les canons de 8, sur les gaillards au nombre de vingt-huit; ce qui fait quatre-vingt-six bouches à feu montées sur un vaisseau qu'on nomme encore vaisseau de 74.

ARTIMON, s. m. Nom du mât de l'arrière ou le troisième d'un bâtiment; il donne son nom à la voile qu'il porte enverguée sur une corne apiquée en arrière. Le mât d'artimon compris dans les bas mâts porte le mât du perroquet de fougue, celui-ci le mât de perruche, et ce dernier a encore au-dessus de lui, depuis peu de temps, un mât de cacatois; ces quatre mâts forment la mâture du mât d'artimon. Le gréement du mât d'artimon comprend les haubans, galhaubans, poulies, etc. *Voyez pl. A, fig. 1. b.* — Un ancien usage, qui n'est pas totalement abandonné sur nos vaisseaux, était de faire une distribution d'un boujaron d'eau-de-vie à chaque matelot de quart, qui avait été fatigué et mouillé pendant ou à l'issue d'un mauvais temps; un coup de sifflet précédait le commandement de, passe derrière border l'artimon! tous les matelots savent encore aujourd'hui que c'est se rendre à la distribution de quelques bouteilles d'eau-de-vie.

ASSÉCHER, v. n. Un port assèche quand il reste sans eau à marée basse; tous n'assèchent pas à chaque marée; les grands ports militaires n'assèchent jamais; ceux qui assèchent à toutes les marées sont des hayres, sorte de petits ports. — Un banc, un rocher assèchent lorsqu'on les voit à découvert à mi-marée, ou à marée basse. — Assécher un bassin ou forme, c'est en retirer toute l'eau au moyen des pompes qui y sont établies.

ASSEMBLAGE, s. m. On dit un mât, une vergue, des baux d'assemblage pour les différencier des mêmes objets faits d'une seule pièce; c'est la manière de lier et réunir ensemble plusieurs pièces de bois pour n'en faire qu'une de plus forte dimension. *Voyez pl. E, fig. 85.*

ASSIETTE, s. f. Un vaisseau mis à sa différence de tirant l'eau la plus avantageuse à sa marche, doit être bien assis sur l'eau, dans sa meilleure assiette. C'est la réunion des qualités de bien gouverner, d'avoir de la stabilité, des mouvemens doux; on dit il perd son assiette, il retrouve son assiette.

ASSUDESTIE, s. f. Dans quelques ports on se servait de ce mot devenu hors d'usage, pour parler des vents de sud-est (S. E.), ou variant en s'en approchant. On les nomme siroco dans la Méditerranée.

ASSUJETTIR, v. n. Rendre un objet quelconque immuable aux mouvemens du vaisseau.

ASSURANCE, s. f. On nomme chambre d'assurance, l'établissement d'une société de négocians; c'est dans cette chambre que ceux qui veulent faire assurer leur bâtiment, ou leur cargaison, ou l'un et l'autre, contre les risques et périls de la mer, en passent acte avec cette société. On nomme prime d'assurance, la somme payée à l'assureur ou à la chambre d'assurance; celui qui paye est l'assuré.

ASSURER, v. a. On assure son pavillon en le hissant, par un coup de canon que l'on tire souvent à boulet, sans être ajusté sur aucun objet, pour affirmer qu'on est de la nation indiquée par-là, ou les couleurs du pavillon de poupe, établi à la corne d'artimon. — C'est aussi se charger, pour une somme convenue, de réparer la perte d'un vaisseau ou de son chargement. Ces garanties sont la valeur des choses qu'on dit être assurées. Par extension, l'armateur dit qu'il est assuré. On dit, le navire est assuré, ma pacotille est assurée.

ASSUREUR, s. m. Dans une police d'assurance, celui qui prend à sa charge les risques et périls du navire ou des objets qu'on y a embarqués, est désigné comme assureur; il s'engage à en payer la valeur en cas de perte, moyennant une somme de tant pour cent qu'il reçoit. Des assureurs peuvent faire réassurer par d'autres.

ASTE, s. m. Expression générique usitée dans la Méditerranée, qui désigne un manche, un gros bâton; tels que l'aste de gaffe, de faubert, etc.

ASTROLABE, s. m. Cercle en cuivre divisé en quatre-vingt-dix parties, ayant quatre rayons à angles droits, une alidade mobile garnie de deux pinules, et un petit anneau sur le point du limbe où répondaient les quatre-vingt-dix degrés, pour le tenir suspendu verticalement pendant qu'on observait la hauteur méridienne du soleil à la mer. Cet instrument a été abandonné par les marins avant l'arbalète.

ATELIERS, s. m. pl. On ne place ici ce mot que pour donner la nomenclature des ateliers qui sont nécessaires dans un arsenal maritime, et renvoyer aux articles construction, mâture, voilerie, corderie, garniture, forges, menuiserie, serrurerie, poulisserie, avironnerie, sculpture, tonnellerie, taillanderie, peinture, etc., etc.

ATTAQUER, v. a. Porter sur une terre, lorsqu'on la découvre venant du large ; on atterre sur une île, sur un cap, ou sur une côte en l'apercevant ; en l'approchant pour la bien reconnaître, c'est l'attaquer : manœuvre qu'il n'est pas prudent de faire par un gros temps qui charge en côte, surtout si le jour est trop avancé pour trouver une entrée sûre avant la nuit. Quand c'est une terre inconnue, on l'attaque avec précaution, en veillant et en sondant. — Attaquer des vaisseaux ennemis, en les approchant, c'est les canonner pour s'en emparer.

ATTERRAGE, s. m. Approcher d'une terre : on fait son atterrage en la découvrant, et on porte dessus pour la reconnaître. Aux approches d'une terre, on dit être à l'atterrage, même avant d'être à portée de l'apercevoir. Faire son atterrage, c'est arriver vers une terre que les vigies ont annoncée, et qu'on finit par reconnaître, en disant, nous avons fait notre atterrage sur Belle-Ile, sur Ouessant, sur les Sorlingues, etc. La vue d'oiseaux qui ne s'écartent pas beaucoup des côtes est un des indices de leur voisinage. Les marins disent l'atterrissage ; tel jour nous avons fait notre atterrissage ; à l'atterrissage.

ATTERRER ou **ATTERRIR**, v. n. On est à l'atterrage avant d'atterrer. (Les marins disent le plus souvent atterrir). Ainsi, atterrissage et atterrir remplacent, parmi les matelots en général, les mots atterrage et atterrer.

ATTINTER, v. a. Les marins ne se servent que du mot tinter, particulièrement dans les ports de commerce, pour exprimer former un chantier avec des tins. *Voyez* TINTER.

ATTOLES ou **ATTOLON**, s. m. Amas de plusieurs petites îles ne laissant point de passages entre elles pour les grands bâtimens ; il diffère, en cela, de l'archipel. Les Maldives comprennent plus de douze mille de ces petites îles ou îlots. (Les Laccdives forment aussi un attolon d'un grand nombre de petites îles basses). Elles sont séparées en treize groupes, par des canaux, qui sont autant de gouvernemens nommés attolons, sous la domination d'un roi de race malaise. On compte à peu près cent cinquante lieues de cet attolon à l'île de Ceylan, située est et ouest.

ATTRAPE, s. f. Sorte de retenue ; cordage plus ou moins gros, employé momentanément à contretenir un objet suspendu sur des palans et en mouvement par l'agitation du vaisseau. — On nomme attrapes, des bouts de vieux câbles

qui servent, dans les ports, à tenir deux vaisseaux amarrés l'un sur l'autre, ou en couple d'une réserve ou ponton, passant par les sabords de la batterie basse, et le double prenant sur des barres qui traversent les sabords.

ATTRAPER, v. a. Atteindre, saisir un objet. Un vaisseau attrape le mouillage en louvoyant, à la bordée, etc. — On attrape un bout de manœuvre lancée d'une certaine distance. On crie, à un canot qui accoste le vaisseau, le quai ou la cale : attrape une amarre, lorsque la brise est forte et la mer un peu agitée : on dit aussi, attrape le bout, etc.

ATTRAQUER, v. n. Expression dont se servent les marins du Levant, en parlant d'un navire qui accoste un quai, pour charger ou décharger avec facilité.

AUBOUR, s. m. (aubier.) C'est la portion du bois qui n'est pas parvenue à sa maturité, que les charpentiers retranchent des pièces, comme susceptible d'une prompte corruption.

AUFFE, s. f. Espèce de jonc dont les fibres filandreuses sont employées à faire des cordages qui servent aux navires du levant; ils en font aussi des nattes dont ils tapissent l'intérieur de leurs soutes; on en fait même des filets à grandes mailles. Cette plante vient d'Espagne; on la nomme aussi sparte.

AUGE, s. f. Boîte, caisse en forme de petit coffre, servant, dans les corderies, à contenir le goudron chaud, pour y tremper, en passant rapidement les fils de caret avant d'arriver au torret voisin. Une autre auge sert pour faire l'apprêtée dans la grande soute à poudre. On dit aussi l'auge de la meule à aiguiser.

AULOFFÉE, s. f. Les auloffées n'ont lieu que par un vent près, ou seulement à deux quarts largue. C'est l'action d'un vaisseau en mouvement pour approcher du lit du vent. L'auloffée est l'opposé de l'arrivée. On arrête l'auloffée en mettant plus ou moins de barre au vent : l'auloffée est donc un mouvement de rotation accidentel et borné.

AUMAILLADE ou **ARMAILLADE**, s. m. Sorte de filet de pêche; entre-mail approchant beaucoup des folles : il sert à prendre des rougets, des muges, des sèches, des barbues, etc.

AURAY, s. m. Il y a des ports et des rivières où les bâtimens sont sur des amarres tenues à des pieux, ou à des canons scellés en terre jusqu'aux deux tiers de leur longueur; on les nomme, dans divers lieux, aurays.

AURIQUE, adj. Les voiles ainsi nommées, sont toutes celles qui ne sont pas carrées; ce sont les voiles latines. Le mot aurique est plus nouveau. *Voyez pl. C, fig. 9.*

AUSSIÈRE, s. f. On distingue, dans la marine, le cordage en aussière de celui en grelin. Le premier est composé de trois et quatre torons, chacun au moins de six fils de caret, jusqu'à la circonférence de douze pouces qu'on donne aux plus grosses aussières. Le cordage qui forme les aussières n'est commis qu'une fois, celui en grelin l'est deux fois. Les aussières, grelins, câbles, et en général toutes les manœuvres, sont mesurées par le nombre de pouces que portent leurs circonférences, et jamais par leurs diamètres. Au-dessous d'un pouce, on compte par fil de caret, par quarantainier, ligne, merlin, luzin, etc.

AUXILIAIRE, adj. Officier appelé à servir sur les bâtimens de guerre pour un temps limité, lorsque le corps des officiers de la marine ne suffit pas pour compléter les états-majors. — Ce sont des capitaines reçus pour commander les bâtimens du commerce; ils n'ont rang qu'après le dernier enseigne de vaisseau, et ne sont point inscrits sur la liste de la marine.

AVAL, s. m. Le vent d'aval vient du large, depuis le S. S.-O. jusqu'au N. N.-O., passant par l'O; il est l'opposé du vent d'amont. Les vents d'aval et les vents bas sont les mêmes sur les côtes du ponent.

AVALAISON, s. f. Vent d'aval régnant depuis huit jours et plus sans varier: les vents de cette partie (de l'O. S.-O.), de moindre durée, ne sont pas désignés par le mot d'*avalaison*. Des marins disent assez improprement une avalaison d'amont de la partie de l'Est, pour exprimer une longue suite de vents de cette partie.

VALETTE, s. f. Nom d'un morceau de bois de six à sept pouces, fixé sur une grosse ligne, entre deux nœuds, etc., servant à la pêche au libouret.

AVANCEMENT, s. m. Augmentation de la solde par mois que l'on donne à un marin classé. On dit, il mérite de l'avancement; il a obtenu de l'avancement; il était novice payé à 18; il a été fait matelot à 21 fr.; il a reçu de l'avancement; on lui promet de l'avancement; il ne mérite pas d'avancement; il y a deux ans qu'il est sans avancement, etc.

AVANCES, s. f. plur. Somme payée à l'état-major et à l'équipage d'un vaisseau en partance, au moment de la revue du

commissaire des armemens. On compte par mois les avances : on dit, nous avons reçu trois mois d'avances ; nous avons reçu nos avances ; la revue est passée, nous allons partir : la campagne sera longue, puisqu'on nous a donné six mois d'avances. Argent qui sert à s'approvisionner d'effets. *Voyez* TRAITEMENT.

AVANÇON, s. m. On donne ce nom dans les corderies maritimes à un morceau de planche placé au bout des ailes d'un touret, pour retenir le fil de caret sur cette espèce de dévidoir, quand il est près d'être rempli. — On appelle aussi avançon les petites tranches sur une ligne de pêche où on étalingue les hains.

AVANT, s. m. C'est la partie d'un vaisseau comprise depuis la proue jusqu'au grand mât ; la moitié de sa longueur. On dit, les voiles de l'avant ; gaillard d'avant ; les manœuvres de l'avant ; un vaisseau est trop sur l'avant, pour exprimer qu'il est trop sur nez, trop plongé dans l'eau ; les canons de l'avant, etc. Tel vaisseau est de l'avant à nous ; nous sommes de l'avant à lui. — On commande aux canotiers, avant partout ! avant tribord ! avant bâbord ! avant qui est paré ! — Un vaisseau est de l'avant de son estime, lorsqu'au bout d'une traversée on découvre la terre plus tôt qu'on ne s'y attendait.

AVANTAGE, s. m. On dit d'un vaisseau qui marche mieux qu'un autre, qu'il a un avantage marqué, qu'il peut lui faire l'avantage de telle voile qu'il a de moins dehors. Un vaisseau plus au vent qu'un autre a l'avantage du vent.

AVANT-CALE, s. f. Partie basse d'une cale de construction, prolongée dans la mer jusqu'au point où le vaisseau qu'on lance (à la pleine mer) peut flotter en la quittant, pour éviter toute secousse qui l'arquerait. La cale sur laquelle le vaisseau a ses chantiers, a une inclinaison d'environ un pouce par pied dans son prolongement : l'avant-cale en a un peu plus, en approchant son extrémité inférieure.

AVANT-GARDE, s. f. Poste militaire de la marine placé à l'entrée d'un port, à bord d'un bâtiment flottant ou sur un quai. — La deuxième escadre, dans une armée en ordre de bataille naturel, fait l'avant-garde. Les vaisseaux de tête sont à l'avant-garde.

AVANT-PORT, s. m. Portion, entrée d'un port qui peut recevoir des bâtimens à l'abri : il n'a sur ses bords ni chantiers, ni magasins, ni ateliers.

AVARIE, s. f. Dans la navigation du commerce on distingue avaries simples, particulières, grosses et communes. Ce mot exprime un dommage arrivé à un bâtiment ou à sa cargaison, par accident, fortune de mer, etc. On a des avaries dans sa coque, dans sa mâture, dans son grément par suite d'abordage, de mauvais temps et d'échouage. Des avaries majeures obligent à chercher un abri, une relâche pour se réparer.

AVARIÉ, ée, adj. Objet endommagé par des avaries. Un vaisseau a eu des avaries : il a été avarié dans son échouage. — L'apprêté contenu dans des gargousses est avarié. Un bâtiment a sa cargaison ou ses marchandises avariées. On dit d'une pièce de bois qui n'est pas saine, qu'elle est avariée.

AVENTURE, s. f. Dans le commerce maritime, c'est de l'argent prêté à la grosse sur un navire ou sur sa cargaison seulement.

AVENTURIER, s. m. Bon bâtiment allant en aventurier qui, en temps de guerre, s'expose seul, sans escorte, au hasard d'un retour : il est armé en guerre et en marchandises.

AVEUGLER, v. a. Remédier le mieux possible en bouchant avec un tapon suifé, des plaques de plomb ou de toute autre manière, un trou de boulet ou autre dans la carène pour arrêter l'eau qui s'introduirait dans le vaisseau. Aveugler une voie d'eau, c'est la boucher provisoirement et en partie. *Voyez* Bonnettes lardées.

AVIRON, s. m. Synonyme de rame ; mais les marins ne disent guère qu'aviron. Les avirons sont en hêtre ou en frêne pour les chaloupes et les canots où on les monte à couples, c'est-à-dire ceux qui ont deux nageurs et deux avirons à chaque banc. Les trois quarts de la longueur de ces avirons sont en dehors et un quart en dedans ; tandis que les avirons pour nager en pointe sont plus longs ; il n'y en a qu'un de chaque bord, à chaque banc ; ces derniers ont les deux tiers de leur longueur en dehors et le tiers en dedans : ceux-ci sont faits en sapin et montés sur le plat-bord entre deux dames, tandis que les premiers sont tenus par une estrope à un tolet, et se laissent aller le long du bord en arrivant à un vaisseau, à une cale, etc. Ceux à couples se lèvent perpendiculairement, pour ensuite être élongés dans l'embarcation : les uns et les autres se posent les pelles en arrière. On distingue les avirons par la poignée et la pelle. Il y en a ordinairement deux très-grands qu'on donne à

l'armement d'un vaisseau pour servir, par les sabords de la sainte-barbe ou de l'arcasse, à faire éviter dans les grands calmes : on s'en sert bien rarement : on les nomme avirons de galère. Pour un vaisseau de 74 ils ont quarante pieds de long.

AVIRONNERIE, s. f. On donne ce nom dans les ports à l'atelier où se font les avirons.

AVISO, s. m. Petit bâtiment de guerre, tel que brigantin, goëlette, côle ou lougre, chargé de porter des paquets, des ordres, des avis, etc. Ils sont tous doublés en cuivre et armés de leur artillerie.

AXIOMÈTRE, s. m. Instrument ancien. Petit indicateur installé à bord des vaisseaux sur l'avant du timonier, de manière à suivre les mouvemens que la drosse, dévidant sur la roue, donne à la barre du gouvernail. On s'en sert peu aujourd'hui. Les tours de la drosse sur le cylindre suffisent pour indiquer à l'officier de quart comment est la barre du gouvernail.

AZIMUTAL (compas). Boussole disposée par le moyen de pinules, etc., pour observer des azimuts, des amplitudes et faire des relèvemens. Sa rose a plus de diamètre que les compas de route. *Voyez pl. E, fig. 3.*

B

BÂBORD, s. m. C'est la gauche ou le côté gauche d'un bâtiment, l'opposé de tribord, en regardant de l'arrière à l'avant. En mer on commande bâbord la barre ! bâbord tout ! feu bâbord ! brasse bâbord ! aux embarcations, nage bâbord ! scie bâbord ! On a les armures à bâbord ; on dit, être à la bande sur bâbord ; laisser un objet quelconque à bâbord ; le découvrir par bâbord ; être abordé ou aborder par bâbord. Le quart de bâbord alterne sur le pont avec celui de tribord.

BABORDAIS, s. m. Portion de l'équipage qui est du quart de bâbord, qui fait le second quart en partant. Ce quart commence à minuit et finit à quatre heures.

BACALIAU, s. f. Nom que les marins donnaient autrefois à la morue sèche.

BACHE, s. f. Filet en forme de manche qu'on traîne au bord de l'eau pour prendre de la menuise ou du frai.

BACLAGE, s. m. Peu en usage. Mot qui sert à désigner la fermeture supplémentaire d'un port. C'est aussi le nom qu'on

donne quelquefois à la place où on réunit les canots et chaloupes désarmés.

BACLER, v. a. On dit rarement bâcler un port; c'est le barrer, en fermer l'entrée avec des estacades, des chaînes ou de toute autre manière, contre des vaisseaux ennemis.

BADE, s. f. Terme de charpentage usité dans quelques ports, pour exprimer l'ouverture du compas qui mesure les jours entre une pièce de bois et la place où elle doit être mise.

BADERNE, s. f. Grosse tresse faite avec du fil de caret de vieux torons, qu'on cloue au besoin sur les ponts sous les pieds des bœufs, et avec lesquels on soutient les chevaux contre les roulis. On en met sous les cabestans et dans diverses parties exposées à de grands frottemens, comme garniture ou fourrure.

BADILLON, s. m. Les charpentiers de vaisseau s'en servent pour régler le gabarit, la largeur que doit avoir une pièce de bois. Ce sont de petites brochettes qu'on cloue sur le gabarit de distance en distance.

BADROUILLE, s. f. Débris de vieux cordage pelotés en étoupe goudronnée pour allumer le bois de chauffage, lors de la carène d'un vaisseau qu'on veut nettoyer de vieux enduits.

BAGNE, s. m. Grand bâtiment, prison et caserne des forçats, qui a remplacé les galères dans nos grands ports.

BAGUE, s. f. Sorte d'anneau communément en fer, servant à tenir les focs et voiles d'étai le long de leur draille respective : on les fixe par des œils de pie de distance en distance sur la ralingue de têtère des voiles qui se hissent et s'amènent sur des drailles, tandis que la draille est passée dedans avant d'avoir été roidié à sa place. On en fait aussi en bois mince et élastique, dont les deux bouts sont croisés sur de petits adents. Les bagues d'œil de pie pour les bandes de ris et celles pour les rabans d'envergure, en dessous des ralingues de têtères, sont faites avec de la ligne plus ou moins grosse et cousues en place; elles n'ont guère que 6 à 8 lignes de diamètre, et celles sur les drailles ont 2, 3, 4 et 5 pouces. *Voyez pl. E, fig. 5.*

BAGUER, v. a. Emploi que l'on fait dans le grément de deux cosses l'une dans l'autre. *Voyez pl. E, fig. 6, deux Cosses baguées.*

BAGUETTE, s. f. (Mât de senaut). Mâtériau placé à un pied en arrière du grand mât d'un senaut, pour recevoir sa corne, et à l'arrière des bas mâts des vaisseaux pour les nouvelles

cornes. *Voyez pl. A, fig. 4, le Senau; et pl. D, fig. 1, les Baguettes au grand mât et à celui de misaine.* Ce sont ici deux bouts-dehors de basses vergues de rechange.

BAIE, s. f. Une baie est plus grande qu'une anse, moins profonde qu'un golfe et moins fermée qu'une rade; c'est une sorte d'enfoncement très-ouvert sur une côte qui ne sert aux navigateurs que quand elle met à l'abri du vent et de la mer. On nomme improprement baie, des étendues d'eau qui devraient être appelées mer, telles que la baie d'Hudson qui est plus grande qu'un golfe.

BAILLE, s. f. On se servait autrefois de baille faite avec la moitié d'une barrique sciée en deux pour le combat, etc.; aujourd'hui elles ont une forme régulière, plus large du fond que du haut: elles sont peintes, ont une estrope en corde fixée au milieu de l'ouverture pour servir aux boute-feux, ayant leurs mèches allumées; d'autres bailles réparties à l'extérieur et dans l'intérieur des vaisseaux pendant le combat, contiennent aussi de l'eau avec de petits fauberts. *Voyez pl. E, fig. 7.*

BAILLER, v. a. Jeter avec une petite sébile, à tour de bras, de la rogue de maquereaux, etc., détrempeée dans de l'eau de mer, dans des filets traînés par des bateaux, pour prendre de la sardine. Cette pêche se fait particulièrement sur la côte de Bretagne, avec plusieurs filets ayant chacun 22 brasses de longueur.

BAISSER, v. n. On dit que la mer va baisser ou descendre; la mer baisse, le vent baisse, non à l'égard de sa force, mais quand il varie de l'amont vers l'aval, c'est-à-dire, qu'il passe, par exemple, du N. E. au N. O. à l'O.

BALANCELLE, s. f. Embarcation napolitaine pointue des deux bouts, à un mât, grée d'une voile à antenne et de dix-huit à vingt avirons. *Voyez pl. B, fig. 3.*

BALANCEMENT, s. m. Cette expression signifiait autrefois vérifier si les axes des deux couples de l'avant et de l'arrière d'un vaisseau en construction, se trouvaient exactement dans le plan longitudinal qui passe par la quille, l'étrave et l'étambot.

BALANCER, v. a. Dans la construction d'un vaisseau, on balance les couples à mesure qu'on les élève sur la quille. Dans le chargement on balance les poids: sous voile on balance l'effort de celles de l'arrière avec celles de l'avant, pour faciliter le gouvernail.

BALANCIER, s. m. Les pirogues étroites portent ordinaire-

ment un balancier (rarement deux), qui s'écarte d'un bord plus ou moins, pour l'empêcher de chavirer. — On a, à la mer, des lignes grées en balancier pour pêcher le thon, la bonite, le dauphin, etc. — Les balanciers des compas de route, des boussoles, en général, sont composés de deux cercles en cuivre de différens diamètres. Les lampes ou verrines, au-dessus des compas dans l'habitacle, sont suspendues de la même manière contre le roulis et le tangage du vaisseau.

BALANCINE, s. f. Manœuvre capelée, si elle est simple, à chaque extrémité d'une vergue; passant dans une poulie, quand elle est double, se rendant au haut des tons des mâts, etc., servant à tenir les vergues carrées dans une position horizontale; elles portent le nom de leurs vergues respectives. *Voyez pl. A, fig. 1, c, c, c, c.*

BALANT, s. m. Partie lâche et pendante d'une manœuvre, agitée par le vent ou le mouvement du vaisseau. On commande embraque le mou, le balant! On donne du balant à un grapin qu'on veut lancer: à deux ou trois quarts largue on embraque le balant des boulines.

BALAOU, s. m. Petite goëlette en usage en Amérique, commune dans les Antilles. — On donne aussi le nom de balaou à un petit poisson long qui ressemble assez aux aiguillettes.

BALEINIER, s. m. Bâtiment faisant la pêche de la baleine. Des embarcations qui sont longues, étroites et légères, sont nommées baleinières.

BALESTON, s. m. Synonyme de livarde. Pour certains petits bâtimens, c'est une perche qui sert à étendre une voile au large et au-dessus de son mât; le petit bout entrant dans une pate épissée sur le point supérieur de la ralingue, et le gros appuyant vers le pied du mât. *Voyez pl. C, fig. 15, a.*

BALISE, s. f. On établit des balises sur des bancs ou rochers qui couvrent un peu plus tôt, un peu plus tard à la marée, au moyen d'une barre de fer fixée perpendiculairement sur le bord des canaux, pour indiquer les passes; elles ont la tête couverte d'un petit baril ou grossie par tout autre objet: les balises sont en général des marques hors de l'eau (ou flottantes) pour indiquer aux navires une passe, un chenal ou un danger à éviter. *Voyez pl. E, fig. 9.*

Les callats nomment balise l'étope qui marque, en sortant

un peu d'une couture, l'endroit où le calfatage est arrêté momentanément.

BALISER, v. a. Placer des balises pour indiquer des écueils, haut-fonds cachés sous l'eau, à l'entrée des baies, ports ou rivières.

BALLON, s. m. Bateau de plaisance à Surate; il est peu arrondi et très-élevé aux deux extrémités; il sort rarement de la rivière. Les balons de Siam sont plus petits; ce sont des pirogues étroites; mais ceux du roi, qui sont dorés, ont jusqu'à cent pieds de longueur et quatre-vingts rameurs. — Au Pérou, les pêcheurs ont deux ballons réunis faits avec des peaux de loups marins remplis d'air; ils s'en servent comme d'un petit canot.

BALOUR ou **BALOR**, s. m. Embarcation des pirates dans les Moluques et environs, portant quatre canons de six ou de huit en retraite et en chasse, et quelques-uns en batterie, ayant trois cents hommes d'équipage au moins. *Voy. pl. B, fig. 16.* Ils ont ordinairement à leur suite plusieurs *piahiaps* de différentes grandeurs, qui sont chargés de piller sur les côtes pendant les nuits.

BALZE ou **BALSE**, s. f. Sorte de catimaron ou radeau dont se servent les Péruviens; elles sont construites avec des tronçons d'arbres d'un bois très-léger, toujours en nombre impair, bien roustés ensemble, avec une sorte de liane du pays; elles vont aussi à lavoile. Il y a des balzes de plus de soixante pieds de long sur dix-huit ou vingt de large, qui naviguent très-bien le long des côtes. Les Espagnols les appellent *balza*, du nom du bois dont ils sont faits. *Voyez pl. C, fig. 3.*

BANC, s. m. Il y en a de sable, de rochers, etc., et à diverses profondeurs; c'est une sorte de plage. Les bancs les plus voisins de la surface de l'eau découvrent à mi-marée; d'autres seulement à la basse mer; ceux de Terre-Neuve, des Aiguilles, etc., ne découvrent jamais. — Il y avait autrefois des bancs de quart sur les gaillards d'arrière des vaisseaux; ils ont été supprimés avant la révolution, ainsi que les coffres d'armes qui servaient aussi de bancs. — Les bancs des embarcations sont des planches qui les traversent, portant aux deux extrémités sur la bauquière, et soutenues au milieu par une petite épontille; les nageurs sont assis dessus, et leur distance est de deux pieds et demi; ce sont les baux servant à la liaison des canots, étant pour cela entaillés à queue d'aronde sur la serre banquière. — On

dit un banc de poisson, un banc d'huîtres, etc., pour exprimer la réunion d'un grand nombre de ces poissons.

BANCHE, s. f. Danger; dérivant de banc : désignation d'un banc de roches molles et unies qu'un bâtiment doit éviter : la banche qui se trouve en certain lieu de la mer est près de sa surface sans qu'elle découvre.

BANC-A-SALLE, s. m. Nom qu'on donne dans les colonies orientales au magasin, à la salle ou atelier, où se travaille la garniture des vaisseaux, particulièrement à l'Île-de-France.

BANDE, s. f. On dit d'un bâtiment sous voile, quand il incline par un vent du travers, qu'il donne la bande; une forte bande; donner une demi-bande pour réparation à la carène; mettre à la bande. — Tout le monde à la bande, c'est faire passer l'équipage dans les haubans tribord et bâbord, pour saluer de la voix; bande et côté d'un vaisseau sont, dans ce cas, synonymes. — Les bandes de ris sont des renforts de toile très-étroits, cousus sur les huniers et perroquets, de travers en travers, pour renforcer les voiles à l'endroit où passent les garcettes. *Voyez pl. D, fig. a a.* On dit larguer en bande, être en bande, en parlant d'un cordage quelconque, qu'on détourne et qu'on largue sans le retenir. On dit d'une manœuvre qui est molle, lâche, qu'elle est en bande, l'affaler en bande. — Dans les grandes Antilles, on distingue les côtes du nord de celles du sud par la bande du N., la bande du S. — Les bandes de ris étaient nommées malafions sur les galères.

BANDEROLE, s. f. C'était jadis une espèce de guidon à deux pointes de diverses couleurs, qui servait souvent comme de girouette aux galères.

BANDER, v. a. (vieux) Mettre à une voile des bandes de toile plus ou moins larges, en travers ou diagonalement, pour la fortifier.

BANNIÈRE, s. f. Ancien nom qu'on donnait aux pavillons de poupe d'un vaisseau. — On dit des voiles, qu'elles sont en bannières, lorsque, n'étant pas retenues par leurs points inférieurs, soit que les écoute soient larguées en bande ou cassées, elles battent au-dessous de leurs vergues.

BANQUER, v. n. On dit aussi embanquer, lorsqu'un navire est rendu sur un banc profond comme celui de Terre-Neuve, où on doit faire la pêche de la morue. Sortir du banc, c'est débanquer.

BANQUEREAU, s. m. Ce mot n'est usité aujourd'hui que pour désigner deux bancs situés à l'ouest du grand banc de Terre-Neuve, et qui ont beaucoup moins d'étendue : on y pêche également la morue.

BANQUIER, s. m. Nom qu'on donne aux navires qui pêchent de la morue sur le grand banc de Terre-Neuve, et qui la conservent dans le sel (c'est la morue verte) pour les distinguer de ceux qui se tiennent sur la côte et qui la font sécher à terre.

BANQUISE, s. f. Amas de glaces flottantes détachées des côtes ou baies, sous les hautes latitudes : elles empêchent ou gênent beaucoup la navigation ; les intervalles qu'on trouve entre les banquises sont nommées par les pêcheurs du Nord, clarières : ce sont souvent des passes que les glaçons rendent difficiles. On s'établit momentanément sur les banquises les moins élevées, comme sur des îlots.

BAPTÊME, s. m. Cérémonie burlesque, sujet de joie pour les équipages, la veille et le jour que le vaisseau coupe l'un des tropiques ou l'équateur ; elle est en usage chez toutes les nations maritimes, pour mouiller d'eau de mer ceux des passagers et de l'équipage qui passent ces lignes pour la première fois. C'est une sorte d'exaction sur ceux qui veulent être exemptés d'un baptême trop abondant : les matelots en réservent le produit pour se régaler au premier port. Le baptême de la ligne équinoxiale exempte des autres.

BAPTISER, v. a. Faire la cérémonie du baptême. — Avant la révolution, un vaisseau achevé était baptisé la veille d'être lancé à l'eau, sous le nom qu'on lui donnait sur son chantier ; un prêtre le bénissait, etc. — Au chantier de recette des bois de construction, on baptise les pièces du nom auxquelles elles sont propres.

BAR, s. m. Nom d'un beau et excellent poisson très-connu (on ne trouve ce mot dans aucun dictionnaire français) ; il se prend à la ligne et dans les filets : le bar saute par-dessus une seine lorsqu'il se sent approcher du rivage ; il s'élève fort haut, tombe dans la mer et s'échappe.

BARACHOIS, s. m. Petit enfoncement au fond d'une baie ou d'une rade où peuvent mouiller quelques bâtimens à l'abri ; terme particulièrement usité aux colonies occidentales.

BARATE, s. f. Sangles employées quelquefois pour soutenir les voiles dans un coup de vent. *Voyez* Croix de Saint-André.

BARATERIE, s. f. Malversation d'un patron ou maître de bateau; soustraction de marchandises; action quelconque faite au détriment de ses armateurs, assureurs ou associés. La baraterie peut avoir lieu de complicité entre le capitaine et l'armateur contre les assureurs.

BARAQUETTE, s. f. Sorte de poulie-vierge dont la caisse contient deux et trois rouets dans le sens de sa longueur. Les baraquettes ou poulies-vierges sont génoppées entre deux haubans de hune et de perroquet; les balancines des vergues hautes et les drisses de bonnettes, etc., passent dedans. *Voyez pl. E, fig. 11.*

BARBARASSE, s. f. Forte bosse particulière et volante, à fouet.

BARBE (en), adv. Lorsqu'un grand vent ou une disposition particulière des ancres fait travailler les câbles d'un vaisseau ensemble, on dit qu'ils viennent en barbe, qu'ils appellent bien en barbe. — La barbe d'un bordage est la coupe particulière de son extrémité qui entre dans la râblure de l'étrave.

BARBE (sainte), s. f. C'était la partie de l'arrière sur le premier pont, comprise entre l'arcasse et une cloison qu'on formait sur l'arrière du mât d'artimon (j'ai commencé à la supprimer sur l'Algéziras en 1804); on y appliquait des étagères établies pour recevoir les garde-feux: dans cette sainte-barbe logeaient et mangeaient le maître canonnier: le chirurgien major, les aspirans, le commis aux revues et l'aumônier y couchaient; tout cela gênait aux quatre canons de l'arrière.

BARBEJEAN, s. m. Terme de l'Aunis. *Voyez* Sous-barbe.

BARBEYER, v. n. Synonyme de Fasier. C'est être au plus près du vent sans gagner: ce qu'on appelle aussi ralinguer, faire le moins de chemin possible, en barbeyant, faisant barbeyer les voiles.

BARBETTE, s. f. ou **BARBET**. Nom d'une batterie découverte: on dit qu'un vaisseau a une batterie à barbette, lorsqu'il a un pont sur gueule (de plain pied) garni de bouches à feu. — On donne ce nom dans la Méditerranée aux bosses des embarcations.

BARBILLON ou **BARDILLON**, s. m. Nom que porte la petite languette pointue d'un hain qui empêche le poisson pris de se décrocher.

BARCASSE, s. f. Qualification dérisoire d'un mauvais bâti-

ment; c'est une barcasse, il n'a aucune qualité : c'est aussi un diminutif de barque.

BARDIS, s. m. Plancher qui sert à élargir momentanément les passavans d'un vaisseau pendant qu'il est abattu en quille; servant à empêcher l'eau d'entrer dans l'intérieur. — Ce sont aussi des cloisons provisoires montées dans la cale d'un navire du commerce, qui charge en grenier pour séparer les différens grains.

BARGE, s. f. Bateau à fond rond bordé à clin, en usage sur les rivières, plus connu aux bas de la Loire et dans les Coureaux.

Les barges ont une voile carrée sur un mât, à peu près au milieu de leur longueur, qui peut être en totalité de 25 pieds : elles vont pêcher le long des côtes, aux îles voisines de Mindin, du Croisic et de Quiberon. — Les barges d'Olonne sont des roches dangereuses découvrant peu, situées dans l'ouest des Sables-d'Olonne à une lieue et demie de distance. Ce mot désignait anciennement une côte escarpée et élevée au-dessus de l'eau; on dit aussi berge.

A Saint-Domingue il y a des barges qui sont des pirogues renforcées armées en guerre.

BARIL, s. m. Les barils de galère contiennent 30 litres; ils ont une forme longue et ronde, et sont percés à un des fonds : on s'en sert pour tirer l'eau de la cale. *Voyez pl. E, fig. 64.* — Les barils qui contiennent 100 et 50 livres de poudre de guerre sont arrimés dans la soute à poudre sur les ailes. — Les barils ou quarts contenant la farine de campagne, pèsent 200 à 210 livres brut. — Chaque vaisseau a son baril à mèche *Voyez pl. E, fig. 12* pour en conserver une allumée pendant la nuit; ils sont de la grandeur d'un quart à farine, ouverts par devant et étagés à un des bouts. On met une couche de sable au fond sous le feu des mèches. Les barils à bourse ont la forme d'un petit cône tronqué; ils sont disposés à être fermés avec un cuir et servent au transport des grenades.

BARILLAGE, s. m. Collection de toutes sortes de barils d'une capacité moindre que des quarts de barriques; tels que ceux qui, dans une cargaison, contiennent du beurre, des anchois, des adaubages, etc.

BARILLET, s. m. Très-petit baril de poche, renfermant l'échelle en parchemin sur laquelle se mesure la circonférence des

cordages et garnitures dans les ports. — Le cordeau qui sert aux charpentiers est roulé sur un petit barillet.

BAROMÈTRE (nautique). C'est un tube en verre, tenu perpendiculairement, suspendu dans deux petits cercles en cuivre, concentriques, placés vers le centre de sa longueur, et écarté de tous corps pour avoir ses vibrations libres aux mouvemens du vaisseau : il diffère de ceux ordinaires, en ce que son tube est tellement étranglé par le bas, que le mercure ne passe que par un trou de la circonférence d'un cheveu. Les baromètres marins à tube de fer, ont la division moitié plus petite que ceux en verre.

BARQUE, s. m. Nom générique des bâtimens qui ont peu de capacité, portant au plus cent quarante à cent cinquante tonneaux : il y en a de pontées qui ont deux mâts, ne gréant pas de perroquets ; elles servent au petit cabotage dans l'Océan. — Les barques de la Méditerranée sont plus grandes ; on en a même armé en guerre. Le nom de barque se donne aussi par dérision à un bâtiment qui a de mauvaises qualités. *Voyez* une barque de la Méditerranée, *pl. C, fig. 20.*

BARQUEROLLE ou **BARCAROLLE**, s. f. Canot de plaisance d'une construction particulière, servant sur l'Adriatique au passage des Lagunes.

BARRE, s. f. lame qui déferle, qui se brise sur une sorte de plage ; espèce de chaîne de sable ou de roches à l'entrée de quelques ports, rivières, ou sur les côtes, souvent d'une grande étendue. On dit, tout est barré, on ne découvre aucune passe, il manque d'eau dans la passe ; la lame est si forte sur la barre, que la passe ne marque pas, et il n'y a pas d'eau sur la barre, etc. — La barre du gouvernail d'un vaisseau est une longue pièce de bois de chêne qui le fait mouvoir : elle entre dans une mortaise de la tête du gouvernail au-dessus de l'étambot, et agit horizontalement, au moyen de la drosse qui passe dans des galoches tribord et bâbord dans la muraille sur le premier pont, en arrière du mât d'artimon, et va se rendre sur le cylindre de la roue placée sur le gaillard d'arrière des grands bâtimens. Ceux qui ne montent pas de roue, gouvernent à barre franche, c'est-à-dire, à l'aide d'un garant de palan de chaque bord, ou simplement à la main. — Les barres de cabestan entrent aussi horizontalement dans les amolettes percées autour de la tête du cabestan, et servent, poussés par deux ou trois hommes

sur chaque, à faire tourner cette machine qui enlève de gros fardeaux, tant dans les ports que sur les vaisseaux. — Les barres d'arçasse sont placées en travers sur l'étambot d'un vaisseau en construction; elles remplissent l'espace compris depuis les façons jusqu'à la barre du pont. *Voyez* Arcasse. — Les barres de hune, celles de perroquets et de cacatois, sont des espèces de charpentes capelées à la tête de chaque mât, sur les jotte-reaux et les noix pour recevoir les capelages, porter leurs mâts supérieurs, et donner de l'épatement à leurs haubans. *Voyez* *pt. A, fig. 1, dd.* Les barres de justice, les barres d'écoutilles et les barres de cuisine sont en fer. *Voyez* *pt. E, fig. 14*, celle de justice. — Dans les corderies il y a des barres de cochoirs en fer ou en bois. (Les barres de perroquets de ma frégate ont la clef en dessous des élongis. *Voyez* *pt. D, fig. 11.*)

BARRÉE, adj. Nom de la basse vergue du mât d'artimon, qu'on désigne aussi sous celui de vergue sèche, mais improprement aujourd'hui dans les grands bâtimens, puisqu'on y envergue une voile carrée qui se manœuvre comme les deux autres basses voiles, et qu'on appelle voile de fortune. *Voyez* *pt. A, fig. 1, d*).

BARRER, v. a. C'est mettre trop la barre du gouvernail d'un vaisseau de chaque bord; mal balancer ses mouvemens de rotation; mal gouverner, c'est le barrer. On dit, à un timonier qui gouverne mal, vous barrez trop le vaisseau, vous ne faites qu'embarder; donnez moins de barre, vous le tiendrez mieux en route.

BARROT, s. m. En construction navale, signifie un petit bau : ce sont des poutres transversales pour soutenir les ponts. Les barrots sont pour les ponts des gaillards et le faux pont, ce que sont les baux pour le premier et le deuxième ponts. Il faut distinguer les baux, les barrots, les barrotins et les lattes. *Voyez* ces mots.

BARROTTER, v. a. Remplir la cale d'un bâtiment jusqu'aux barrots : ceux du commerce ont souvent même l'entrepont plein à barroter.

BARROTIN, s. m. Petits barrots placés dans les intervalles entre les baux d'un pont, ayant des dimensions bien inférieures : ils sont destinés à aider le clouage des bordages du pont, et à soutenir les planches qui couvrent les dunettes, les teugues et les carrosses. *Voyez* ces mots. Des lattes sous les ponts des

dunettes, etc., placées entre les barrotins, font l'effet des barrotins entre les baux.

BAS, s. m. Les bas d'un vaisseau sont la partie au-dessous de la ligne d'eau : on dit qu'on a trouvé les bas en bon état. On doit travailler aux bas; il ne fait pas d'eau par ses bas. — On dit aussi, le bas de l'eau, en parlant de la mer basse; au bas de l'eau on draguera, etc.

BAS, adv. On amène tout bas une vergue, une voile lorsqu'on file les drisses jusqu'à ce que la vergue soit sur les porteloffs ou les choquets, et les voiles en pointes rendues au lieu où on les serre. — On commande à l'équipage à bas le monde! pour faire descendre des mâts sur les gaillards. Tout le monde en bas! c'est le faire descendre entre les ponts.

BAS-FOND, s. m. Fond très-bas, ou élévation quelconque sur le fond de la mer qu'on ne trouve qu'au moyen d'une sonde, et sur lequel peut passer tout vaisseau.

BASSE, s. f. Petit banc ou îlot de roches qui ne découvre jamais, sans cependant, comme le bas-fond, laisser assez d'eau pour passer dessus de basse mer. La basse tient le milieu entre le haut-fond et le bas-fond. Les basses Buzec, du Lis, etc., à l'entrée de Brest, sont seulement à dix et douze pieds sous l'eau aux basse-mer ordinaires.

BASSE, adj. La mer est basse, il y a basse mer : quand elle a beaucoup déchalée, on dit : les eaux sont basses, les terres sont basses; opposé d'une côte élevée : les basses vergues, les basses voiles sont celles qui sont gréées sur les bas mâts. — La batterie basse d'un vaisseau est la première, la plus forte, la plus près de l'eau.

BASSIN, s. m. Grande enceinte conservant l'eau, pratiquée dans un port à marée ou dans un grand havre, fermant avec des portes pour tenir un certain nombre de bâtimens à flot; particulièrement ceux d'une construction fine qui souffriraient de l'échouage. — Le bassin de construction est une forme. *Voyez* ce mot; *voyez* aussi darse.

BASTE ou **VASTE!** Terme provençal, employé par quelques autres marins pour dire assez, tiens bon, amarre, arrête : mot des matelots quand on leur verse à boire, que la mesure est pleine, pour exprimer assez, pas plus, pas davantage.

BASTIN, s. m. Enveloppe de la noix de coco, employée

dans les Indes à faire des cordes pour la navigation des côtes, et le grément des pirogues dans la zone torride, et au-delà vers le sud.

BASTINGAGE, s. m. On fait les bastingages tout au tour des ponts supérieurs et des passavans d'un vaisseau, pour garantir l'équipage de la mousqueterie et de la petite mitraille de l'ennemi. Ce sont les hamacs qu'on arrime dans les filets sur les viderbords, et passavants, qui remplissent cette espèce de parapet. *Voyez pl. D, fig. 1, 2 et 3.* Les bâtimens du commerce non armés ne se bastinguent pas.

BASTINGUER, v. a. Dans un bâtiment de guerre de tous rangs, on se bastingue en arrimant les hamacs dans les filets de bastingage recouverts d'une grosse toile peinte en noir. Aujourd'hui les sacs de l'équipage restent dans le faux pont d'un vaisseau ou l'entre-pont d'une frégate; on se bastingue avec les hamacs seulement.

BAT ou **BATE**, s. m. Bout de petit bordage en bois de bout, remplissage qu'on cloue sous les dauphins, pour couvrir le vide qui règne entre l'épaisseur inférieure de ces dauphins et le franc bord, pour empêcher la mer d'avoir prise de dessous. On appelle, dans quelques ports l'ensemble, mouchoir. Il convient de placer le bate d'un seul morceau de bois de peuplier, qui remplit mieux tout le vide, sous chaque dauphin inférieur.

BATAILLE, s. f. Combat naval *Voyez ce mot.* On dit toujours former une ligne de bataille; mais livrer combat l'emporte aujourd'hui sur livrer bataille. On pourrait distinguer bataille en parlant de deux armées ou grandes flottes, et combat, de deux escadres ou divisions: on dit toujours combat, et jamais bataille entre des bâtimens isolés. On nomme corps de bataille de l'armée, celle des trois escadres qui occupe le centre de la ligne.

BATARD, s. m. En marine ce mot est absolument synonyme de semblable. On dit deux canots bâtards. — On donne le nom de bâtard de racage à des bouts de cordes fourrées qui passent dans les trous faits aux bigots et aux pommes de racage, qui servent à tenir les vergues hautes à leurs mâts respectifs. On dit le bâtard de racage, parce que les deux ou trois bouts de cordage qui en servent n'en font plus qu'un dans leur réunion à la vergue, après avoir entouré le mât sur l'arrière *Voyez pl. E, fig. 19.* (J'ai supprimé depuis long-temps les bigots

et les pommes, ne me servant que des bâtarde garnis de basane.)

BATAYOLE, s. f. Montant en bois qui servait autrefois à porter les lisses des dunettes, passavants et frontaux des gailards; fort peu de bâtimens de guerre en ont conservé. Les chandeliers en fer placés sur la partie de l'arrière de chaque hune qui reçoivent une lisse, ou garde-fou en bois, portent encore le nom de batayoles des hunes. On dit la lisse de batayole; les montans de la batayole: c'est donc l'ensemble qui forme absolument la batayole ou garde-corps. Quelques constructeurs ont conservé aux lisses de batayole l'ancien nom de filaret.

BATEAU, s. m. Nom commun à différens petits bâtimens à rames et à voiles: on dit, bateaux de pêche; bateaux bermudiens, bateaux plats, bateaux-portes, bateaux de loch. *Voyez* ces articles.

Les bateaux à vapeurs se sont multipliés sur les fleuves et les rivières. Ceux qui entreprennent des traversées ont la capacité de grands navires, portant des mâts et gréant des voiles, lorsqu'ils ont le vent bon: leur marche se continue pendant les calmes et les vents contraires, au moyen de leurs roues mues par la vapeur, de même que tous les bateaux de cette espèce qui vont en refoulant le courant des rivières.

BATELAGE, s. m. Allées et venues de bateaux chargeant ou déchargeant des bâtimens; on dit, les frais de transport ou de batelage.

BÂTIMENT, s. m. En marine, ce nom se donne à toutes sortes de vaisseaux; on dit, bâtiment de guerre, bâtiment marchand ou bâtiment du commerce. *Voyez* ce dernier *pl. C*, *fig. 18*. — On nomme bâtimens civils dans les ports militaires les divers magasins servant d'ateliers, etc., par opposition à bâtimens flottans.

BÂTON, s. m. On donnait autrefois le nom de bâton de commandement à la flèche d'un mât de perroquet ou à un bâton qui la remplaçait, pour porter la marque distinctive de l'officier général commandant: aujourd'hui le bâton de commandement se place seulement sur l'avant des embarcations du vaisseau qui commande, par opposition au bâton de pavillon qui se déploie sur l'arrière des canots, lorsqu'ils transportent un capitaine de vaisseau. On nomme bâton de foc le bout-de-

hors de beauprè; celui de clin foc porte aussi quelquefois ce nom. On devrait dire, mât du grand foc, mât du clin foc. — Les bâtons de flammes et de cornettes sont les morceaux de bois qui entrent dans les gâines, sans dépasser, sans sortir de la toile, comme autrefois; on les nomme vergue de cornette ou de flamme. — Bâton astronomique, ancien instrument avec lequel on observait la latitude à la mer; sorte de demi-arbalète: c'était une flèche graduée portant un marteau qui glissait dessus: cet instrument est abandonné depuis long-temps.

BATTANT, s. m. Le battant d'un guidon, d'un pavillon, etc. est sa longueur, la queue, tout ce qui est libre du bas, ce qui bat au vent. La largeur se nomme guindant.

BATTANT, adj. Un bâtiment de guerre est bien battant quand sa batterie basse a une belle élévation au-dessus de l'eau, et qu'elle est bien dégagée, bien installée en dedans.

BATTERIE, s. f. S'entend, dans un bâtiment de guerre, de la totalité des canons garnissant les sabords, percés tribord et bâbord sur un même pont. La batterie la plus voisine de la ligne d'eau est nommée batterie basse ou première batterie; celle qui porte sur le second pont, deuxième; et troisième, celle au-dessus dans un vaisseau à trois ponts. Tout vaisseau de ligne a encore la batterie des gaillards qui est divisée en deux par les passavans. On dit simplement la batterie dans les bâtimens qui n'en ont qu'une: batterie de 24, batterie de 18: c'est le calibre des canons. Si ce sont des caronades, on dit le nom et le calibre. Le mot batterie désigne aussi les sabords et même les ponts: on descend dans la batterie basse ou l'entre-pont, dans la deuxième batterie. On donne le nom de batterie à barbet à celle qui est découverte; c'est souvent la deuxième batterie des grands bâtimens, ou même la seule, si le bâtiment porte des marchandises. — En construction on dit, les batteries sont achevées, etc. On a des batteries ou platines montées sur un renfort près de la lumière de chaque canon et caronade, à peu près semblables à celles des fusils, mais plus fortes, pour mettre le feu à la charge. — Les batteries flottantes sont des bâtimens rasés ou construits pour être armés de forts canons et mortiers, destinées à protéger une descente et à défendre l'entrée d'une rivière, d'une rade ou d'un port.

BATTRE, v. a. Un vaisseau se bat contre un autre, contre un fort; il le canonne: on dit, se battre en retraite, en chasse.

— Battre la mer, c'est rester long-temps dans les mêmes parages à croiser ou attendre. — Les voiles battent les mâts lorsque le vent est très-faible et qu'elles sont agitées, battantes par le tangage du vaisseau.

BATTUDE ou **BASTUDE**, s. f. Nom particulier d'un filet employé pour pêcher dans les étangs salés au bord de la Méditerranée. A Martigue on le nomme areignol.

BATTURE, s. f. Écueil coupé par-intervalle. La batture étant d'une certaine étendue en longueur, est formée de roches ou de coraux; elle est presque toujours couverte, laisse seulement quelquefois des passages entre la terre basse qui l'avoisine; car les battures ne se trouvent point en pleine mer: elle est coupée par des têtes de roches qui se montrent inégalement aux basses mers.

BAU, s. m. Sorte de poutre. Les baux servent dans un vaisseau à maintenir et à mesurer sa largeur, en même temps qu'ils portent les ponts. On les espace de manière à ne pas en avoir au-dessus des sabords. On place un barrotin entre deux, et des demi-baux de chaque bord des écoutilles, croisés par des hiloires renversées qui, prolongées, reçoivent la tête des éponilles, particulièrement dans la partie la plus large du vaisseau. Le grand bau ou maître-bâu d'un vaisseau est celui du premier pont qui traverse le couple qui est le plus ouvert. S'il y a plusieurs couples égaux en ouverture, il y a alors plusieurs baux sur lesquels on peut mesurer sa plus grande largeur, en comptant toujours de dehors en dehors des couples, ou membres, avant le bordé. Le grand bau se trouve généralement un peu en avant du centre de la longueur; il sert à fixer les dimensions pour les mâts, vergues, etc. Il est l'échelle pour diverses mesures.

BAUQUIÈRE, s. f. On donne ce nom à une vaigre très-épaisse, une ceinture fixée dans toute la longueur intérieure d'un vaisseau, pour recevoir à queue d'aronde et soutenir les extrémités des baux; il y en a sous chaque pont; elles ont porté le nom de serre-bauquières et de serre-de-baux. Leur hauteur, sur les flancs du vaisseau, est fixée par l'élévation des ponts; elles aboutissent en avant sur l'étrave, et en arrière sur les estains, en s'appuyant sur tous les membres.

BEAUPRÉ, s. m. L'un des mâts majeurs ou bas mâts d'un vaisseau; sa position inclinée sur l'avant, oblige à lui donner un gréement différent; mais il est comme la clef de tous les autres,

puisque les états font, en grande partie, leur effort dessus; il a ses mâts, voiles et vergues, qu'on trouve aux articles civadières, bout-dehors, etc. Le beaupré a ordinairement le diamètre du mât de misaine. *Voyez pl. A, fig. 1, e.* On dit un bâtiment à trois mâts, à deux et à un mât, sans faire mention du beaupré.

BEAUTURE, s. f. Se dit du temps qui change en beau; on dit nous aurons une beauture, une continuation de beauture; néanmoins ce mot est d'un style familier et on s'en sert peu.

BEC, s. m. Pointe dans une ancre; c'est le bout de chaque pate terminé en sifflet. — On donne le nom de bec ou flèche à la partie saillante de l'avant des tartanes, felouques, etc. — Le bec-à-corbin des calfats sert à arracher les vieilles étoupes des coutures; le bec et le manche sont de la même pièce et en fer. — Des pointes de terre portent le nom de bec; on dit le bec du Ras près l'île des Saints; le bec d'Ambès, etc.

BÉCASSE, s. f. Excellente barque espagnole, de côte, qui n'est pas pontée; elle n'a qu'un mât, vertical au milieu, sur lequel elle grée une voile carrée; elle est de la grandeur de nos fortes chaloupes. *Voyez pl. B, fig. 1.*

BELANDRE, s. f. Bâtiment à fond plat qu'on emploie dans le Nord; il est fortement construit pour la charge: sa voilure ressemble un peu à celle du senau. *Voyez pl. C, fig. 10.* La belandre a des dérives pour le plus près du vent: il y en a de plus petites grées en heu, d'environ 60 tonneaux.

BELLE, adj. La mer est belle lorsque sa surface est sans grande agitation. Tirer en belle, c'est ajuster le boulet d'un canon en plein bois de son ennemi. On dit d'un vaisseau qu'il a une belle batterie, parlant de la première, lorsqu'elle est élevée à plus de cinq pieds et demi au-dessus de la flottaison.

BÉNÉDICTION, s. f. Un prêtre, autrefois, bénissait un vaisseau sur son chantier, le jour où on le baptisait: une messe solennelle avait lieu à bord, la veille de sa mise à l'eau.

BÉQUILLES, s. f. pl. Espèce de mâtereaux servant de chaque bord d'un petit bâtiment fin, échoué, pour le tenir droit, tel que les lougres et les côtes.

BER ou **BERCEAU**, s. m. Appareil placé sous un vaisseau pour le lancer à l'eau. Il embrasse une partie de sa carène; il a une pente uniforme comme celle du chantier sur lequel il porte: le vaisseau ne quitte son ber que lorsqu'il arrive à avoir

assez d'eau pour flotter. *Voyez* Coittes, Colombiers, Ventrières.

BERMUDIEN, s. m. Espèce de slop des îles Bermudes, réputé bien construit pour la marche et les qualités. On nomme ces petits bâtimens bateaux des Bermudes, bateaux bermudiens. *Voyez pl. B, fig. 17*, un bâtiment qui en approche beaucoup.

BERNACHE, s. m. Coquillage univalve qui s'attache à la carène des vaisseaux qui ne sont pas doublés en cuivre.

BERNE (en), adv. Ordinairement c'est le pavillon de poupe que l'on met en berne, mais dans très-peu de cas, à bord des bâtimens de guerre; mettre en berne un pavillon, c'est ployer toute sa gaine en petits plis, pour frapper la drisse et le halebas dessus, en laissant la queue déferlée à la tête de la gaulle d'enseigne ou plus généralement à la corne d'artimon. C'est en mer un signal adopté pour annoncer des besoins ou une demande de secours, surtout étant appuyé d'un coup de canon. Un bâtiment du commerce en partance, hisse son pavillon en berne pour appeler son monde à bord. *Voyez pl. C, fig. 18, a*:

BERTHELOT, s. m. Nom de l'éperon d'une tartane, pinque, etc., formé d'un bout-dehors et de deux lisses qui appuient sur son extrémité; ce qui fait un triangle. L'espace entre les lisses et le bout-dehors est garni de barrotins ou de lattes.

BIDO ou **BIDEAU**, s. m. On dit aller à bideau, faire un bideau; dans un navire à voiles latines c'est s'exempter de *muder*, avoir la voile sur le mâit, étant au plus près du vent, courant un bord.

BIDON, s. m. Vase de bois cerclé en fer, ayant la forme d'un cône tronqué de douze pouces de hauteur, sur neuf de diamètre à sa base, et six pouces au bout supérieur; il contient environ huit ou dix bouteilles; on en donne un par plat de sept hommes; il a une espèce de bec en bois qui sert à vider ce qu'on y a mis dans une tasse d'un quart de bouteille. *Voyez pl. E, fig. 15*.

BIGON, s. m. Sorte de bout-dehors dont se servent des petits bâtimens du Levant pour orienter leur polacre d'un vent arrière.

BIGORNE, s. f. Espèce de coin de fer dont se servent les calfats pour couper les clous qui se trouvent dans des joints. — Sur la côte du Finistère on appelle bigorne un petit coquillage univalve, ayant la forme d'un colimaçon; il s'attache aux rochers, on le recueille aux marées basses; dans le Morbihan on le nomme

bigorneau ; en Normandie vigneau ; dans le Boulonnais pilau ; en Provence bihou , et dans l'Aunis guignette , etc.

BIGOTS, s. m. pl. Morceaux de bois d'orme qui séparent les pommes de racage dans les rangs qu'elles occupent ; ils sont plats sur leurs deux faces , plus longs que toute la hauteur du racage ; chaque bigot est percé de deux ou trois rangs de trous , suivant que le racage est composé de deux ou trois rangs de pommes et de bâtards. Les bigots de racage appuient sur le mât qu'ils entourent par leurs cans. *Voyez pl. E, fig. 18.*

BIGOURELLE, s. f. Terme du Levant : couture ronde qu'on fait à certaines voiles , les deux lisières étant cousues à se toucher , et roulées l'une sur l'autre , au lieu de se croiser comme aux coutures plates.

BIGUE, s. f. Mât ou mâtereau qui a des cordes garnies de poulies à son extrémité ; il sert à lever des poids quelconques : on en réunit plus souvent deux par une portugaise faite sur leur tête où leurs petits bouts se croisent : ils sont ordinairement de bois de sapin , établis comme une chèvre , en fourche : ils servent à mâter et démâter , et à élever en place les pièces de l'arcasse et autres , d'un vaisseau en construction. *Voy. pl. E, fig. 56.*

BILLARD, s. m. Barre de fer ronde , longue de 10 à 12 pieds , ressemblant assez aux masses de billard. On s'en sert pour chasser à leur place les cercles de fer qui lient ensemble les pièces dont un bas mât de vaisseau est composé. Deux billards agissent à la fois par six hommes sur chaque. *Voy. pl. E, fig. 20.*

BILLARDER, v. a. Frapper à coups redoublés , avec les billards , les cercles dont on ceint les mâts et vergues d'assemblage.

BILLET, s. m. On dit passer au billet. Avant la formation des rôles , pendant l'armement des grands bâtimens de guerre , on fait passer les matelots devant l'écrivain , sous les yeux de l'officier de service , pour compter ceux qui se trouvent présens : le septième reçoit un billet qu'il porte à la cambuse pour avoir saration et celle des six autres ; ce qui a lieu à chaque repas , tant que le vaisseau est dans le port.

BILLETTES, s. f. pl. Petit bois à feu d'approvisionnement , qu'on loge entre l'arrimage des pièces dans la cale. Ces petits rondins sont commodes pour les cheminées et les fours des vaisseaux.

BILLONS, s. m. plur. Pièces de bois de sapin de cinquante

pieds de longueur au plus, qui sont équarris ou arrondis ; ils sont de fortes dimensions et différent des mâts bruts.

BILLOT, s. m. Pièce de bois courte : on donnait autrefois ce nom aux clefs de couples ou de varangues. On les chasse fortement entre les fourcats d'un vaisseau pour augmenter leur assujettissement.

BISCAYEN, s. m. Petit boulet en fer du poids d'une livre et au-dessous, qu'on réunit en certaine quantité pour faire des paquets de mitraille (*voyez ce mot*), que l'on nomme grappe de raisin.

BISCAYENNE, s. f. Embarcation ; il y en a de diverses grandeurs, comme chaloupe, canots. L'avant et l'arrière se terminent en pointes ; les plus grandes ont deux mâts ; celui du milieu est droit tandis que celui de l'avant est très-incliné sur le premier : la voile du grand mât est plus que le double de celle de misaine. *Voyez pl. A, fig. 19.*

BISCUIT, s. m. Galette de biscuit, pain fait pour être conservé à la mer : chaque galette de cinq à six pouces de diamètre pèse six onces, et fait la ration d'un homme par repas. On en fait de différentes dans les ports du commerce ; le biscuit est beaucoup plus cuit que le pain ordinaire ; on en mange après un an de campagne.

BITORD, s. m. Cordage composé de deux ou trois fils de caret, goudronnés, tortillés ensemble. On l'emploie à garnir diverses manœuvres pour les préserver des frottemens : on en fait dans tous les vaisseaux au moyen de tours à bitord qu'on embarque. Dans les corderies on le met en manoque de soixante brasses.

BITTER, v. a. Capeler un tour de câble, le tourner sur la tête de la bitte en prenant le bout du traversin : c'est ce qu'on nomme bitter, ou plutôt prendre le tour de bitte. *Voyez pl. E, fig. 21.* On commande bitte et bosse, lorsque le vaisseau est à poste sur ses ancres.

BITTES, s. f. plur. Elles sont formées de deux montans perpendiculaires en chêne, et d'un traversin en sapin placé sur l'arrière, le tout de fortes dimensions. Elles servent à amarrer les câbles lorsqu'on a des ancres au fond. On en construit quelquefois deux paires dans les grands vaisseaux, placées à la suite les unes des autres sur le premier pont, en arrière du mât de misaine ; elles sont simples dans la batterie des frégates.

BITTONS, s. m. plur. Deux montans croisés par une traverse (j'établis des guindeaux pour ces traverses), fixés par les pieds sur un bau du pont et aux barrots de gaillards, immédiatement en avant des trois bas-mâts, forment les bittons d'écoutes des trois huniers; ils servent souvent pour prendre des retours dans diverses manœuvres. *Voyez* Bittons avec les nouveaux traversins en guindeaux, *pl. D, fig. 5*. D'autres bittons sur l'arrière des bas-mâts ont chacun deux clans pour le passage des plus grosses manœuvres, qui tombent en arrière de ces mâts: ces bittons, au nombre de trois, aux extrémités et au centre des marionnettes, servent d'appui et à consolider la tablette supérieure du ratelier qui enferme les marionnettes, ou poulies tournantes.

BITTURE, s. f. Portion déterminée d'un câble qui doit filer librement avec l'ancre sur laquelle il est étalingué et qu'on élonge sur le pont quand on se prépare à mouiller. La bitture est réglée sur le brassiage, la qualité du fond, l'état de la mer, la force du vent et l'espace. Le tour de bitte doit être pris à l'avance en dedans et sur l'avant de la bitture préparée.

BLAIE ou **BELAY!** Cri des matelots français au moment où le sifflet d'un maître fait tenir bon pour amarrer les principales boulines au nombre de quatre. On le défend dans un service bien ordonné.

BLANC, adj. Cordage blanc. C'est celui dont les fils n'ont pas été goudronnés avant d'être commis. Celui de la marine de l'État a toujours un fil de caret goudronné, et le cordage goudronné a un fil de caret blanc pour les reconnaître du filin des marchands.

BLASON, s. m. Nom que l'on donne à un morceau de bois de chêne, long de 7 à 8 pouces, ayant une face en forme de lame de 2 pouces environ qu'on passe dans la rablure de la quille et de l'étambot d'un vaisseau pour s'assurer de l'égalité de sa profondeur. Les blasons diffèrent un peu, selon qu'ils mesurent la rablure pour les préceintes et celles des autres bordages.

BLEU, adj. On donnait autrefois le nom d'officiers bleus à des officiers du commerce appelés pendant la guerre sur les vaisseaux de l'état: ils ne portaient pas d'épaulettes, mais seu-

lement des boutons à l'ancre sur un habit bleu, pendant qu'on les gardait au service.

BLIN, s. m. Pièce de bois courte, forte et carrée, qui, mise en mouvement par plusieurs hommes, sert à frapper des coins pour ébranler un vaisseau sur la cale, lui faire quitter son chantier avec son ber; lorsqu'on veut le lancer, le faire partir, on frappe avec le blin sur les coins qui sont sous l'étrave. — Blin est aussi le nom des cercles de bout-dehors qu'on voit sur les vergues principales. *Voyez pl. D, fig. 1, o, o.* Blin de bout-dehors des bonnettes.

BLINDAGE, s. m. Action de blinder, de couvrir un vaisseau contre l'effet des bombes.

BLINDER, v. a. Couvrir les gaillards et le pont supérieur d'un vaisseau, de tronçons de vieux câbles ou autre matière convenable jusqu'à une certaine épaisseur, quand il est exposé à recevoir des bombes d'une ou plusieurs batteries. Blinder est donc couvrir avec ce qu'on a de plus propre à garantir les ponts, etc., de l'effet des bombes.

BLOC, s. m. Instrument de punition des prisonniers dans les colonies : il est formé de deux pièces de bois d'une longueur indéterminée, ayant au moins quatre pouces d'épaisseur et six de hauteur, réunies à une de leurs extrémités par une charnière qui sert à ouvrir la moitié supérieure. Ces pièces sont percées d'un nombre de trous en forme de demi-cercle du diamètre de la jambe d'un homme; quand on lui a fait placer le bas d'une ou de ses deux jambes, elles se rejoignent et se ferment au moyen d'un cadenas. *Voyez pl. F, fig. 45.*

BLOCK-HOUSE, s. m. Fortin élevé construit en bois sur un bout de colonne ou sur un gros mât bien scellé en terre; c'est en quelque sorte une hune de vaisseau, qui serait couverte : il est armé de petits canons et sert de logement à sa garnison : on ne peut y monter et en descendre qu'au moyen d'une échelle qu'on retire à volonté. Ces fortins découvrent à de grandes distances : ils sont multipliés à Saint-Domingue et à la Jamaïque.

BOIS, s. m. On distingue, suivant leurs destinations, les bois de construction par droits, tors, courbes, en chêne. Ceux de mâtures, d'embarcations, de démolitions, à brûler; les bois d'orme en billes ou madriers servent pour les pompes, les affûts, caisses de poulies, barres, anspects, moques, etc.; celui de hêtre à faire des avirons, de même en fouteau et en sapin. Le

gayac sert aux réas des poulies ; le peuplier pour la sculpture ; le noyer pour les bois de fusils ; le chêne-vert pour essieux de petites poulies , ainsi que le houx. Les mâts et vergues sont de sapin choisi : le bois de sureau est très-propre à être employé pour les modèles ; il est d'un jaune paille , il durcit en séchant.

BOISAGE, s. m. et **BOISER**, v. a. Remplir par de nouveaux couples les espaces qui séparent des couples de levée , pour compléter la membrure ou carcasse d'un vaisseau en construction. Les couples de levée sont à dix ou douze pieds de distance pour un vaisseau de soixante-quatorze , tandis que ceux de remplissage ne sont qu'à quelques pouces , selon qu'on lui laisse plus ou moins de maille.

BOÎTE, s. f. On en fait de différentes grandeurs , en bois , pour les compas , pour les étoupilles , etc. Avant que les ferrures de gouvernail fussent en cuivre , on introduisait dans l'ouverture des rosettes de l'étambot , une garniture en fonte qu'on désignait sous le nom de boîte : on donne encore ce nom à de petits cylindres en bois , pour empêcher l'eau de tomber par le passage du raban de barre ou drosse.

BOMBARDE, s. f. Galiote à bombes. Bâtiment construit pour porter des mortiers et lancer des bombes : on se sert aujourd'hui de prames. *Voyez ce mot.*

On appelle Mat de Bôme celui qu'on installe sur le mat de perroquet et en arrière de ceux de la mâture portant le chouquet du mat d'usage. Il remplace le mat de Cassin.

BÔME, s. f. Vergue sur laquelle se borde la voile nommée brigantine , autrement le guy , nom qui a prévalu. Celui de bôme désignait aussi autrefois la voile que l'on nomme aujourd'hui brigantine , mais qui subsiste encore dans certains bateaux.

BON et **BONNE**, adj. On dit , bon frais , bon quart , bon voilier , vaisseau portant bien la voile , naviguant bien. Bon bras ! commandement répété par un cri des gens de quart , lorsqu'après plusieurs jours d'un vent contraire , un changement favorable permet de larguer les boulines , d'appuyer les bras du vent et de gouverner en bonne route : on dit aussi bonne tenue , bonne garcette. A la bonne heure ! est la réponse à un commandement , à un ordre dans le porte-voix.

BONDER, v. a. Charger un bâtiment autant qu'il peut l'être ; il est bondé , se dit quand il ne reste plus de place. La cale et même l'entrepont sont remplis à barotter.

BONITE, s. f. Nom d'un poisson à peu près de la grosseur de la dorade ; on ne le prend qu'en pleine mer , dans la zone torride , avec la fouene ou une ligne à balancier.

BONNETTES, s. f. Menues voiles que l'on met pour augmenter la largeur des voiles en vergues du bord du vent et même des deux bords à la fois, lorsque le vaisseau a le vent de l'arrière. *Voyez* bouts-dehors de bonnettes. — La grande voile, dans les bâtimens à trois mâts, ne grée pas de bonnettes : les bonnettes portent le nom de la voile à laquelle elles appartiennent. *Voyez pl. D, fig. 1, d, d.* — Bonnettes lardées avec des bouts de fil de carets pour être placées sous la carène d'un vaisseau, afin d'aveugler provisoirement une voie d'eau trop considérable.

BONNEVOGLIE, s. m. Homme qui se louait pour ramer sur les galères de Malte. Les bonnevoglies faisaient le même service que les galériens, sans être à la chaîne.

BON QUART! Cri des marins à chaque demi-heure de la nuit ; les gardiens de vaisseaux dans les grands ports crient aussi bon quart ! Ces derniers répètent bon quart partout, bon quart !

BOOT, s. m. Nom générique que l'on donne en Hollande et en Angleterre à toutes les embarcations à rames.

BORD, s. m. Ce mot a dans la marine trois significations : il est quelquefois synonyme de vaisseau ; car on dit, aller à bord, monter à bord, être à bord, descendre du bord, accoster, arriver à bord. Le côté d'un vaisseau s'appelle bord, haut bord, tribord, bâbord : bord à bord, c'est être le long d'un bord ou passer très-près. On fait passer du monde sur le bord. — On descend au bord de la mer, être au bord de la mer ; c'est le rivage. Courir bord sur bord ; bord sur bord à petites bordées, c'est se maintenir à la même place ou la changer le moins possible ; ce qui diffère de louvoyer.

BORDAGE, s. m. Ce mot désigne des planches en général, plus ou moins épaisses, qui sont employées à couvrir extérieurement toute la membrure d'un vaisseau. Celles que l'on place intérieurement ont le nom de vaigres et sont en chêne, particulièrement les serres, tandis qu'en dehors les hauts sont bordés en sapin, les préceintes en chêne et les fonds souvent en hêtre. Les planches de sapin au-dessous de deux pouces d'épaisseur ne prennent plus le nom de bordages, elles conservent le nom de planches. Le chêne, le hêtre, etc., gardent le nom de bordages jusqu'à un pouce d'épaisseur.

BORDAILLER, v. n. Ce mot vieillit ; c'est louvoyer à petites bordées ; virer souvent sans gagner au vent.

BORDÉE, s. f. Espace que parcourt un vaisseau orienté au plus près du vent, sur un même bord : en virant de bord, il court des bordées plus ou moins longues pour s'élever au vent. — La grande bordée dure de six heures à minuit ; les matelots disent alors, qu'ils ont le grand quart, tandis que les autres quarts ne sont que de quatre heures : celui de midi à six heures étant de jour, ne porte pas la dénomination de grande bordée. — Dans un combat lâcher sa bordée, c'est tirer tous les canons d'un bord.

BORDENAUX, **BOURDONS** ou **CANONS**, s. m. Nom donné aux deux bâtons plombés du bas, que l'on met à chaque bout d'une seine pour la tenir tendue dans sa hauteur ou largeur, pendant qu'on la hale au rivage. Les funes de la seine sont frappées à pate d'oie sur les bordenaux ; ils sont aussi nommés bâtons de seine.

BORDER, v. a. Appliquer, fixer les bordages d'un vaisseau sur sa membrure ; border les fonds, la flottaison, les hauts : border une embarcation à clins. *Voyez* ce mot. — On dit, border une voile, c'est haler sur son écoute, la tendre par son point inférieur : border à plat, c'est bien roidir sa ralingue. — Border les avirons, c'est les mettre sur le bord prêts à nager.

BORDURE, s. f. Bord inférieur d'une voile ; longueur de la ralingue la plus basse qu'on nomme aussi ralingue du fond. On dit quelquefois le bordant d'une voile ; elle a trop de bordant ; elle n'a pas assez de bordure ; elle est bien en bordure.

BORGNE, adj. Nom qu'on donnait anciennement à une ancre mouillée sans sa bouée. On dit une ancre borgne.

BOSSE, s. f. Cordage très-court, faisant dormant d'un bout sur un point solide ; les bosses servent à tenir tendu un câble, grelin, aussière, etc., en les enveloppant par des tours multipliés qu'on serre par le moyen du fouet de la bosse qui finit en tresse ou en ligne. On distingue les bosses à fouet des bosses à aiguillettes ; les bosses volantes ou à crocs, des bosses fixes et des bosses cassantes. Les bosses debout sont passées dans un grand trou rond sur chaque bossoir ; un bout retenu par un cul de porc, l'autre bout passant dans la cigale d'une ancre, revient de l'engoujure à l'extrémité du bossoir, tourner sur le taquet de bout, afin de soutenir tout le poids de l'ancre, soit qu'elle vienne d'être levée ou qu'elle soit en mouillage : cette bosse est longue et forte. — Les bosses d'embarcations ont ordinairement

leur longueur ; c'est un filin maniable frappé sur l'avant des chaloupes et canots pour servir à les amarrer le long du bord, de l'arrière ou à terre : elles ont une petite bosse légère à l'autre bout, qui sert lorsqu'elles accostent le travers. *Voyez* bosse à fouet, *fig.* 22, et bosse à aiguilletage, *fig.* 23, *pl.* E. ; on voit une bosse debout *pl.* D, *fig.* 16.

BOSSEMAN, s. m. Le quatrième grade autrefois des officiers mariniers de manœuvre à bord d'un vaisseau, entre ceux de contre-maître et de quartier-maître : chez les marins du Nord c'est le nom du maître d'équipage.

BOSSER, v. a. Retenir avec des bossés, les frapper momentanément sur une manœuvre quelconque jusqu'à ce qu'elle soit tournée, sans perdre de sa tension. Avant un combat ou bosse, pour toute sa durée, les points d'écoutes des huniers, les itagues, etc. On bosse toujours les câbles sur l'avant pour prendre le tour de bitte.

BOSSOIR, s. m. Deux grosses pièces de bois saillantes sur l'avant près du couple de coltis, servant tribord et bâbord à la manœuvre des ancres. *Voyez pl.* A, *fig.* 1 On découvre un objet par le bossoir ; on met la misaine au bossoir : on a l'ancre au bossoir : on dit aussi le bossoir du vent, sous le vent.

BOTH, s. m. Caboteur. Il porte un seul mât et un beaupré comme le sloop ; la différence est qu'il ne grée point de hunier et qu'il est ordinairement plus petit : cependant il va peu à l'aviron : sa voilure est une voile en forme de brigantine, qui se hisse et s'amène, un foc et une trinquette. *Voyez pl.* A, *fig.* 8.

BOTTE (en). Se dit des futailles en fagots : des embarcations démontées sont en bottes, réunies en faisceau : on conserve des pièces à l'eau en botte dans leurs cercles de fer : des membres de canots, etc.

BOUCAUT, s. m. (vieux). Signifiait bouche, entrée : on a conservé ce mot en Gascogne ; on dit à Bayonne, d'un bâtiment qui est au bas de l'Adour, qu'il est au boucaut. — Les barriques de sucre des Antilles sont nommées boucauts ; il y en a du poids de seize cents livres et plus.

BOUCHIN, s. m. Ancien mot qui exprimait la largeur absolue d'un vaisseau, prise en dehors des bordages ; le bau se mesurait de dedans en dedans des membres ; l'épaisseur de la muraille faisait la différence.

BOUCHOT, s. m. Espèce de parc fait de pieux et de claies, bâti sur un rivage, où il ne découvre totalement que dans les marées basses des Syzygies; on y trouve alors divers poissons des coquillages.

BOUCLE, s. f. On scelle, dans les quais, de fortes boucles ou organeaux, pour recevoir les amarres des bâtimens; on les nomme boucles de quai ou organeaux. — Dans la muraille intérieure des vaisseaux, de chaque côté des sabords, on a des boucles portées par des têtes de crocs qui servent pour les bragues et les palans des canons; les mantelets de sabords ont de petites boucles en dehors et en dedans pour servir à les tenir ouverts et fermés; on a aussi des chevilles à boucles.

BOUDIN, s. m. Espèce de bourlet qui fait le tour d'un bâtiment, à la hauteur du second pont de niveau avec les porte-haubans — On donne le même nom à la ceinture ou bord supérieur du doublage; on nomme aussi boudins des gaines en grosse toile remplies de sable et pliées en rond, servant à retenir, dans les grands roulis, les plats sur les tables.

BOUÉE, s. f. de sauvetage; salvanos: planches de liège chevillées et estropées ensemble à l'épaisseur de huit à dix pouces, d'une forme ronde; les plus grandes ont trois pieds de diamètre; on place au milieu un petit mâtereau, portant un guidon ou petit pavillon d'étamine. *Voyez pl. D, fig. 1, e.* On les garnit tout autour, de bouts de cordage qui restent pendans, et ont des nœuds, pour que les hommes qui tombent à la mer, puissent saisir cette bouée qu'on leur jette. — Les bouées qui servent à indiquer la place des ancres mouillées, sont aussi faites en planches de liège, de la forme d'un cône plein; elles sont aiguilletées par un œil de leur estrope, sur l'orin qui vient des becs de l'ancre, le volume de ces bouées est en raison de la grosseur de ces orins. On fait actuellement des bouées en tôle dans la même forme que celles-ci et qui les remplacent avantageusement. *Voyez pl. A, fig. 20.* — Les petits bâtimens en ont qui sont faites d'un tronçon de sapin.

BOUETTE ou **BOÎTE**, s. f. Nom que les pêcheurs donnent à toute sorte d'appâts dont ils amorcent leurs hains pour la pêche à la ligne.

BOUFFÉE, s. f. Espèce de petit grain passager, sorte de risée. Se dit en parlant d'une augmentation subite et momentanée dans la fraîcheur du vent régnant.

BOUGE, s. m. désigne le ventre d'une pièce ou futaille d'armage; c'est également le contour d'une pièce de bois, telle que la forme convexe des baux, barrots, barrotins des barres d'arçasse, etc.

BOUJARON, s. m. Petite mesure en fer-blanc, servant dans la cambuse des vaisseaux, à la distribution de divers liquides; elle contient la seizième partie d'une pinte, formant la ration de chaque homme, pour un repas, en eau-de-vie, rack ou rhum.

BOULET, s. m. Dans la marine les boulets ronds sont du poids de trente-six livres, de vingt-quatre, dix-huit, douze, huit, six, quatre et de une; le poids total de ceux qu'on embarque dans un vaisseau de soixante-quatorze s'élève à plus de soixante tonnes; les boulets ramés sont formés chacun d'un boulet coupé en deux, dont chaque moitié est soudée à l'extrémité d'une branche en fer. On s'est aussi servi de boulets enchaînés, à ange, artificiels, rouges, et de pierre. Aujourd'hui le boulet rond, celui qu'on nomme ramé, et les biscayens qui forment des paquets de mitraille, pour les différens calibres, sont les seuls conservés dans la marine militaire.

BOULINA-HA-HA! Chant des matelots français pendant qu'ils halent sur les quatre principales boulines; ce chant est si ridicule que plusieurs capitaines le défendent.

BOULINE, s. f. Manœuvre frappée sur les ralingues de côté d'une voile carrée pour aider à l'ouvrir en la halant sur l'avant, lorsqu'on est au plus près. *Voyez pl. C, fig 18, a a a.* Elles sont grées sur des branches qui, elles-mêmes, tiennent aux pates épissées sur la ralingue, de manière que la bouline ayant sur la grande branche une cosse qui monte et descend, raidit le bord de la voile sur plusieurs points de sa hauteur. *Voyez pates et branches de bouline.* Il y a deux boulines sur chaque voile enverguée; elles portent le nom de la voile à laquelle elles appartiennent: les bonnettes de hune ont quelquefois des boulines, lorsqu'elles sont dehors d'un bon plein, à sept quarts. Les boulines de revers sont celles qui se trouvent momentanément sous le vent. — Courir la bouline, c'est une punition qu'on inflige aux voleurs; les individus qui y sont condamnés sont frappés avec des garçettes qui remplacent les verges dont on se sert dans les régimens.

BOULINER, v. a. Action de haler la bouline. Des matelots français ont encore la mauvaise habitude de chanter: Boulina-

ha-ha! arrache! en palanquant sur les quatre principales boulines.

BOULINER, v. n. On dit, il nous faudra bouliner, nous avons bouliné tant de jours contre des vents de telle partie; aller à la bouline, tenir le plus près du vent.

BOUQUE, s. f. Mot en usage autrefois en Amérique pour exprimer un passage, une bouche, un canal, un détroit; d'où sont dérivés débouquer, embouquer, embouquement et débouquement; termes qu'on a conservés.

BOURACQUE, s. m. Panier, cage, claie, cazier; ces noms sont synonymes; c'est une espèce de nasse qui sert à prendre du poisson au fond de l'eau; les bouraques sont faits en osier dans la forme des souricières en fil d'archal.

BOURCER, v. a. On se servait autrefois de ce mot pour exprimer tenir une voile en partie carguée, pour, d'un vent arrière, ne point abriter celles de devant; tel que tenir les deux points de la grande voile cargués.

BOURCET, s. m. Ancien mot provençal; on s'en sert encore pour désigner la misaine; on donne aussi le même nom à cette voile, sur quelques côtes de la Normandie. Les voiles à bourcet se voient dehors au chasse-marée, *fig. 24, pl. C.* Les lougres portent aussi des voiles à bourcet. *Voyez pl. A, fig. 3, a et b.*

BOURI, s. m. Barque de cinquante à soixante tonneaux, d'une forme singulière et n'ayant point de qualités pour aller en mer; on s'en sert sur le Gange pour charger et décharger les navires. Il y en a de plus petits, très-volages, mais qui vont bien à la rame et qui remorquent les gros bouris.

BOURLET, s. m. On aiguillette les bourlets sur les basses vergues et sur celles de hune des grands bâtimens; ils sont gros au milieu; les bouts se terminent en queue de rat, et portent chacun une cosse pour, après avoir entouré la vergue, être aiguillettés, bien souqués sur l'avant; ils servent à empêcher les écoutes de huniers et de perroquets, de raguer les rabans de fais et ceux d'envergures des basses voiles et des huniers; la même vergue en a deux de chaque bord; ils sont de différentes grosseurs et longueurs. *Voy. pl. E, fig. 24.* On donne aussi le nom de bourlet, à l'espèce de boudin en bois qui borde le tour des étambrais.

BOURLINGUER, v. n. Fatiguer, synonyme de caranguer; faire des efforts pour gagner au vent, contre une grosse mer; porter autant de voiles que possible, au plus près, sans s'élever au vent, c'est bourlinguer ou caranguer.

BOUSQUER, v. a. Pousser, faire agir vivement et de force un mauvais matelot ou un novice paresseux.

BOUSSOLE, s. f. Compas de route : c'est une boîte ronde en cuivre, couverte d'un verre, renfermée dans une autre carrée, en bois : du centre de la première s'élève un pivot qui supporte une lame plate d'acier aimanté, *voyez* aiguille, laquelle est attachée sous la rose en carton, où sont tracés les trente-deux airs de vent, et qui tourne horizontalement pour indiquer en mer le méridien magnétique.

BOUT, s. m. On nomme bout de vergue la partie d'une vergue qui reste en dehors d'une voile enverguée. — On dit, un bout de bordage, un bout de corde, filer un câble par le bout. — Un vaisseau est de bout au vent, il a le bout à terre. Bout, dans ces deux derniers cas, est synonyme de l'avant.

BOUT-DEHORS, s. m. Mât de foc ou bout-dehors de beaupré. *Voyez pl. A, fig. 1, f.* Celui de clin-foc est placé au bout de ce dernier. Les bonnettes s'amurent en dehors des huniers, ainsi que celle des perroquets, et des cacatois sur des bouts-dehors adaptés sur l'avant à chaque vergue inférieure : on les rentre et on les pousse dehors à volonté. Les bonnettes de misaine sont étendues par la ralingue inférieure, sur un bout-dehors qui porte le nom d'arc-boutant ferré ; les bouts-dehors sont en sapin. *Voyez pl. D, fig. 1, f.*, et le bout-dehors de bonnettes même *fig. g, g, g.*, à chaque mât.

BOUTE-FEU, s. m. Petit bâton tourné que l'on peint ; on lui donne vingt-sept à trente pouces de longueur. On place, dans une ouverture qu'on laisse à l'extrémité supérieure d'un boute-feu, une mèche pour mettre le feu aux canons, dans le cas où la batterie platine viendrait à manquer. L'autre bout est garni d'un fer pointu pour le piquer debout dans le fond d'une baille de combat. *Voyez pl. E, fig. 25.*

BOUTEILLE, s. f. Retranchement en forme de demi-tourelles, qu'on applique encore tribord et bâbord de la poupe d'un vaisseau pour servir de cabinets d'aisance aux officiers. Ces lieux sont répétés dans les angles des galeries et des grandes chambres ; ils correspondent dans les mêmes conduits qui vont jusque près de la flottaison en dehors du bordé. *Voyez pl. A, fig. 1, g.*

BOUTON, s. m. Dans la marine les canons ont leur bouton de culasse d'une plus forte dimension que ceux de l'artillerie de

terre; ils servent à capeler un double de l'élingue quand on les embarque ou qu'on les débarque; à les amarrer au sabord et à la serre. On ajoute quelquefois à ce mot, en disant bouton de culasse.

BOYER, s. m. Sorte de barque pontée à plates varangues, servant aux transports en Hollande et en Flandre; les boyers naviguent peu et mal en pleine mer: leur plus grande longueur est de quatre-vingts pieds; ils ont des semelles pour la dérive: leur grément consiste dans un mât portant une voile à corne, un tape-cul, une trinquette et un foc.

BRAGUE, s. f. Gros et fort cordage en aussière, servant à borner le recul d'un canon et le retenir à la serre. On emploie souvent, pour faire des bragues, des bouts de bas haubans encore bons: la brague passe dans des trous faits aux flasques de l'affût, et les deux bouts dans des boucles de la muraille du vaisseau tribord et bâbord de chaque sabord, avec étrives et amarrages. Lorsqu'un canon est rentré à bout de brague, sa volée est à quinze ou dix-huit pouces en dedans de la muraille.

BRAGUET, s. m. Cordage à peu près de la grosseur d'une guinderesse de mât de hune et de perroquet des grands vaisseaux, destiné à soutenir le poids du mât qu'on veut mettre en clef, si la guinderesse venait à casser: un bout fait dormant sur l'élongis d'un bord, et, à l'autre bord, est aiguilletée une poulie dans laquelle passe le courant qu'on embraque à mesure que le mât de hune ou de perroquet s'élève. Pour cette opération, le braguet passe dans une engoujure sous la caisse de son mât: on le dépasse, ainsi que la guinderesse, quand le mât est guindé à poste et en clef.

BRAI, s. m. Il y a deux sortes de brais employés dans les vaisseaux, le sec et le gras: le premier sert à brayer les coutures des fonds; l'autre s'emploie dans les hauts. Le brai est un suc résineux tiré du pin et du sapin; il est rendu gras et liquide par du goudron, du suif ou autres matières grasses qu'on y mêle.

BRAIE, s. f. Morceau de grosse toile goudronnée, disposée pour garnir le vide aux étambrais des bas mâts, gouvernail et pompes: les braies sont clouées autour des mâts, des pompes, et sur l'arrière du gouvernail, par le haut, le bas sur un bourlet qui entoure les étambrais des mâts. Les braies ont deux pieds ou trente pouces de hauteur; celle du gouvernail est clouée sur

le bórdage : les unes et les autres pour empêcher les eaux de s'introduire dans le vaisseau.

BRANCHE (de bouline), s. f. Il y a plusieurs de ces cordages sur chaque ralingue latérale des voiles carrées ; elles sont frappées sur trois pates de boulines, épissées à diverses distances sur cette ralingue : les branches servent à procurer à la bouline un effort égal sur plusieurs points de la ralingue de la voile qu'on oriente au plus près du vent. *Voyez pl. D, fig. 1, h.*

BRANLE, s. m. On n'emploie plus que le mot hamac pour désigner le lit d'un matelot. On disait autrefois, pour faire détenir les hamacs : A bas les branles ! *Voyez branle-bas.*

BRANLE-BAS, s. m. Faire branle-bas, mettre en bas, détenir les hamacs qui sont accrochés par les deux extrémités sur les baux entre les ponts des vaisseaux pour les porter, ployés en long, dans les filets et servir à faire les bastingages des gaillards, passavans et dunettes. Par ce mot on entend aussi dégager, préparer les batteries pour le combat, avoir tout en place : ces préparatifs se font aujourd'hui en très-peu de minutes.

BRAS, s. m. Bras de mer, terme de géographie. — On distingue dans une ancre, par le nom de bras, les parties qui portent les becs ; ils sont réunis sur la vergue au diamant. *Voyez pl. D, fig. 8, k, k* — Bras : manœuvre appelant des deux extrémités de chaque vergue carrée, pour la faire mouvoir autour du mât qui la porte : ils ont les noms des voiles auxquelles ils servent ; ils sont passés en double, ou sont simples, selon la grandeur de la voile. *Voyez pl. A, fig. 1, n, n, n.* Les bras doivent tous appeler en arrière des mâts et de leur vergue respective.

BRASILLER, v. n. On désigne ainsi quelquefois une sorte d'étincellement de la mer sous le vertical du soleil ; on va même jusqu'à croire d'abord qu'on aperçoit des récifs. On dit, la mer brasille ; le brasillage de la mer : elle étincelle souvent la nuit dans le sillage, au point qu'on croirait voir une eau phosphorique.

BRASSE, s. m. Mesure de cinq pieds. Tous les cordages dans la marine se mesurent à la brasse ; les lignes de sonde qui servent à indiquer la profondeur de l'eau sont marquées en brasses. Les navigateurs du nord ont, en général, leurs brasses de six, sept, huit et neuf pouces plus longues.

BRASSEYAGE, s. m. Au moyen du brasseyage des vergues, on donne aux voiles la situation qui leur convient d'après la di-

rection du vent : les vergues ne font jamais , avec la quille d'un grand vaisseau , un angle plus petit que cinquante-six degrés , la plus grande obliquité ne pouvant être de plus de cinq quarts , pointes ou rumb de vent : il ne navigue généralement , au plus près , qu'à six quarts.

BRASSER, v. a. Faire agir les bras des vergues : quand on veut brasser d'un bord , on file de l'autre , afin de donner une nouvelle direction aux vergues , en tournant sur la partie de l'avant de leur mât respectif , sur lequel leur centre est retenu.

BRASSIAGE, s. m. Quantité de brasses d'eau que la sonde a trouvées au-dessus du fond de la mer : on le dit grand quand il y a plus de quarante brasses d'eau , et petit au-dessous de six brasses. Le brassiage est très-variable dans certains parages ; il est plus constant dans d'autres.

BRAYER, v. a. Couvrir de brai liquide et chaud l'étope qui remplit les coutures ou les joints entre les bordages d'un vaisseau pour empêcher les eaux de séjourner , et préserver l'étope de la pouriture. Les calfats qui font cette opération se servent de guipons ou de petites cuillers , dites cuillers à brai.

BRECIN ou **BERCIN**, s. m. Bout de cordage garni de nœuds , ayant un croc à un bout , et servant à monter de la cale ou à y descendre à la main divers petits objets , particulièrement les barils de galères. On donnait autrefois ce nom à l'amure de misaine. On disait , écouet à brecin ; amure à brecin.

BREDA, s. m. Bout de corde volant , terminé par un croc qui sert momentanément à tenir sur le bossoir le point du vent de la misaine , lorsqu'elle est orientée d'un vent plus ou moins large.

BREDINDIN, s. m. Palan moyen qu'on aiguillette sur les étais au-dessus des écoutilles , mais plus habituellement à l'aplomb de la grande , pour servir à hisser de la cale ou y amener divers objets d'un poids médiocre. Il ne reste en place que dans les ports et rades. *Voyez pl. E, fig. 19.*

BRETON (en), adv. Arrimer en breton ; être en breton ; c'est dire qu'un objet d'arrimage quelconque est placé en travers au lieu d'être en long par rapport à la figure de la cale. Futaille en breton ; pièce en breton , qui n'est point arrimée dans le sens de sa longueur et de celle du vaisseau.

BREUILS, s. m. pl. Ancien nom des cordages qui servaient , en général , à diminuer la surface des voiles , tels que cargues et

garcettes, ce qui donnait lieu au v. a. *breviller*, synonyme de carguer, retrousser.

BRIC, s. m. Grand bâtiment à deux mâts; le grand mât est incliné sur l'arrière; il grée des cacatois et des bonnettes, comme les bâtimens à trois mâts. Les brics ont les vergues de l'arrière de mêmes dimensions que celles de l'avant : ils ont communément une grande voile enverguée : ils montent dix-huit, vingt et jusqu'à vingt-deux caronades du calibre de 18 et 24. *Voyez pl. A, fig. 2*, un bric de guerre. — Le commerce équipe des brics qui portent jusqu'à trois cents tonneaux. *Voyez brigantin*, senau et langard.

BRICOLE, s. f. Mouvement que causent à un vaisseau les poids élevés au-dessus du centre de gravité quand il est sans voile et que le vent du travers le fait plus ou moins incliner. On dit qu'un vaisseau à trois ponts a beaucoup de bricole causée par le poids des canons de ses batteries hautes.

BRIDER, v. a. On bride les liures de beaupré, les estropes de poulies, les veltures, etc., en faisant plusieurs tours sur deux objets qu'on joint en souquant bien les tours. Le plus souvent c'est le même bout de cordage qui a servi à lier, à envelopper un objet qui sert à le brider.

BRIDIEUX ou **BREF**, s. m. Ancien mot, qui désignait un droit de péage exigé des navires au cabotage, en leur livrant le congé ou le bref.

BRIDOLE, s. f. Nom que l'on donne à un petit appareil qui sert à faire ployer certains bordages d'un vaisseau pour les faire joindre sur la membrure. Les bridoles en bois court et fort ont à chaque extrémité un bout de filin qui les tient au bord. Des coins que l'on introduit de force entr'eux et le bordage qu'on veut placer, contribuent à le faire accoster pour être cloué. Les pièces qui entrent dans les mâts et vergues d'assemblage sont jointes par des bridoles.

BRIDURE, s. f. Expression dont on se sert pour désigner le moyen de souquer, de réunir des cordages tendus et séparés, pour ajouter à leur tension. L'avantage des bridures est de faire travailler avec plus d'ensemble les objets bridés.

BRIGADE, s. f. Dans les ports militaires les ouvriers sont souvent réunis en brigades, ainsi que les matelots canonniers. On dit une brigade de canonniers, de charpentiers, de callats, etc. — Brigade est aussi le nom que l'on donne à la gaffe d'un canot.

BRIGADIER, s. m. Titre du premier des matelots d'une embarcation; il est posté sur l'avant pour défendre les abordages avec la brigade, d'où il tire son nom (on dit généralement la gaffe). Le brigadier jette aussi le grappin lorsqu'on veut mouiller; il remplace le patron au besoin : les autres canotiers ayant chacun leur aviron, restent à leur place sur les bancs.

BRIGANTIN, s. m. Petit bâtiment à deux mâts qui a précédé les brics et a conservé sur ceux-ci sa première forme et son gréement, étant en tout plus petit que le bric qui a imité sa voilure. Le nom de sa grande voile a passé sur les plus gros vaisseaux. Le brigantin ne grée guère que des perroquets volans, point de cacatois, de troisième foc ni de flèche-en-cul. Ses vergues de l'arrière sont moins longues que celles de l'avant, c'est-à-dire qu'elles ont moins d'envergure. *Voyez pl. B, fig. 10.*

BRIGANTINE, s. f. Voile aurique des brics et brigantins que les grands bâtimens hissent sur la corne au mât d'artimon : ils y ajoutent une bonnette. *Voyez pl. A, fig. 2, a.*

BRIN, s. m. En marine on distingue du chanvre de premier et de second brin; la longueur plus ou moins grande des fibres du chanvre en fait la différence. On sépare le premier du second brin au moyen du peigne à dégrossir dont on se sert dans les corderies. Les fils qu'on fait avec le premier brin sont du double plus forts et moins gros que ceux confectionnés avec le second. Le fil n'en est donc pas également recherché. — On dit un brin de bois, un bois de brin, en parlant d'un mâtreau qu'on emploie dans sa grosseur naturelle.

BRINGUEBALE, s. f. Levier qui sert à faire mouvoir le piston de la pompe; espèce de gaule longue d'environ dix pieds, pour un vaisseau de 74. Elle diminue ou elle augmente en raison du creux. La bringuebale est garnie à une de ses extrémités d'un bout de cordage portant un croc qui prend à une estrope sur la gaule du piston. A l'autre bout se trouvent huit à dix bouts de corde garnie de nœuds, formant ce qu'on nomme le martinet, sur lequel se rangent un même nombre d'hommes pour pomper. (J'ai établi depuis 1804 le point d'appui de la bringuebale sur le fronton du gaillard d'arrière : on pompe de dessus le pont.) On n'a pas de bringuebale pour les pompes à chapelet.

BRION, s. m. Pièce de bois de charpente qui appartient à la quille et à l'étrave d'un vaisseau, et que l'on nomme aussi ringeot : elle est droite à son écart sur la quille et courbe par son milieu qui se lie avec l'étrave : le brion forme la première liaison de l'étrave avec la quille. Le pied du taille-mer porte sur un adent fait au brion.

BRIS, s. m. Naufrage, échouement. C'était un droit seigneurial du lieu où un vaisseau venait se briser. Depuis 1681 les juges de l'amirauté étaient chargés de connaître des bris, naufrages et échouemens : ce droit de bris fut alors totalement éteint. Le roi ou l'amiral avait encore à la révolution un droit de naufrage, d'épaves et de varech.

BRISANS, s. m. plur. Un écueil quelconque ou un corps flottant occasionne en mer des brisans ; souvent la nuit on entend les brisans sans les voir ; ce sont des lames plus ou moins agitées par le vent qui, passant sur des roches, coraux ou sables élevés près du niveau de la mer, forment les brisans : il y en a d'une grande étendue. Les vigies, en les découvrant, crient de la tête des mâts : Brisans devant nous ! brisans par le bossoir de tribord, de bâbord ou par le travers ! Par un temps calme un ras ou lit de marée est quelquefois pris pour des brisans. On dit, quand on est surpris sur ces dangers, qu'on est dans les brisans.

BRISE, s. f. Vent qui souffle assez régulièrement dans presque toutes les îles de la zone torride. On a la brise de terre la nuit et le matin, celle du large un peu avant midi, quand elle arrive ; elle ne s'élève pas tous les jours ; il y a des brises de terre très-fraîches qu'on surnomme carabinées ; ordinairement la brise est faible et ne s'étend pas à deux lieues de la côte, où elle se perd dans les vents alizés.

BROCHETTE ou **BUQUETTE**, s. f. Petit morceau de bois mince, d'environ dix-huit pouces de longueur, que les charpentiers des ports passent dans les torons d'une ligne qui les retient par le milieu. Ces brochettes sont multipliées de pied en pied pour être étendues sur un bordage, etc. ; elles servent à en déterminer la largeur ; c'est ce qu'on nomme brocheter ou buqueter. Ligne à brocheter ou à buqueter.

BROCHETER, v. a. Prendre une mesure, des dimensions (largeur et diamètre) avec une ligne garnie de buquettes sur des bordages ou des mâts d'assemblage.

BROUILLARD, s. m. Météore aqueux : les marins disent brume, brouillard, selon qu'il est plus ou moins dense ; brumaille est un diminutif de brume ; brouillasse diminutif de brouillard, petite pluie ; on dit : parages où on trouve de la brume ; saison brumeuse du grand banc , etc.

BRULOT, s. m. Bâtiment quelconque disposé pour brûler , pendant la guerre, les bâtimens de l'ennemi, en se consumant lui-même par le moyen des artifices et des matières combustibles dont il est chargé. On s'en sert peu sur les côtes et point dans les escadres depuis long-temps.

BUCHE ou **BUYSE**, s. f. Les Hollandais ont de ces sortes de bâtimens pour faire la pêche du hareng et du maquereau : ils sont du port de quatre-vingts tonneaux environ, d'une forte construction, très-enflés de l'avant et portent trois mâts courts qui gréent trois voiles carrées ; ils ont quelquefois un bout-dehors pour gréer un foc ; ils portent encore un tape-cul et même un hunier volant sur la grande voile : leurs mâts s'abaissent sur l'arrière au moyen de bascules. *Voyez pl. B, fig. 2.*

BUGALET, s. m. Petit bâtiment à deux mâts employé sur les rades et côtes du Finistère pour le transport des poudres, passagers, marchandises, provisions, etc. Ils portent une misaine et une grande voile carrée, un hunier au-dessus de celle-ci, un et quelquefois deux focs : leur mât de misaine est très-court *Voyez pl. C, fig. 17.*

BURIN, s. m. Très-gros épissoir en bois dur, court et arrondi ; il a la forme d'un cône tronqué ; il sert à ouvrir les œillets des estropes, bagues, etc. Il y en a aussi de forme cylindrique que l'on emploie à réunir deux gros cordages en passant l'œillet de l'un dans l'autre, ou à saisir les pataras à leurs estropes, quelquefois à suspendre de grosses caliornes. — On a dans les ports une autre espèce de burin ; c'est une sorte de belier pour frapper et chasser des coins.

BURINER, v. a. Agir avec le burin ; buriner des coins ; on dit aussi bliner.

BUTIN, s. m. Autrefois le butin était ce qu'il était permis de prendre dans un bâtiment qu'on amarinaut : un butin de la valeur de plus de 30 francs était réputé pillage ; cet usage est aboli depuis long-temps. Les ordonnances modernes évitent de traiter du butin ; on doit le regarder comme proscrit ; cependant les

capitaines preneurs ont toujours les objets communs placés dans les chambres du bâtiment pris, tels que les provisions de table, lunettes, cartes, instrumens, etc.

C

CABAN, s. m. Espèce de capotte de grosse étoffe, ayant un capuchon, dont les matelots se servent pendant qu'ils sont de quart et qu'il fait mauvais temps : les provençaux s'en servent plus particulièrement.

CABANE, s. f. Couchette de cinq pieds neuf ou dix pouces de longueur et de vingt-six à vingt-huit pouces de largeur qu'on bâtit en dedans des murailles de l'arrière des bâtimens de commerce, pour les passagers et les derniers officiers. Les chambres des maîtres dans les bâtimens de guerre ne sont plus sur les dunettes, elles sont placées dans les entreponts des frégates et les faux ponts des vaisseaux ; on les nomme cabanes. Dans le Levant on dit indifféremment cabane, camague ou cajute.

CABANER, v. a. Chavirer ; renverser sur un pont, sur une cale ou sur le rivage. Cabaner une embarcation, c'est lui mettre la quille en l'air. Un bâtiment cabane en mer s'il chavire ; il emplit, tout est perdu. Une ancre cabane sur le fond quand les becs viennent en travers et que le jas est dressé perpendiculairement ; on la cabane au cul d'une chaloupe.

CABESTAN, s. m. Sorte de treuil ; il y en a de différens diamètres ; ils sont disposés de manière à tourner verticalement sur leur axe. Des barres que l'on place dans les mortaises à la tête d'un cabestan servent à le faire agir pour roidir les cordages dont il est enveloppé : on en distingue de doubles pour les grands bâtimens ; de simples pour les gaillards et il y en a de volans dans les ports. *Voyez pl. F, fig. 37.* (Il conviendrait d'embarquer un cabestan volant sur chaque vaisseau de guerre.)

CABESTERRE, s. f. Nom que l'on donne aux petites Antilles à la partie des îles qui est au levant, en opposition avec basse terre ; attendu que les vents règnent de l'orient.

CABILLOT ou **CAVILLOT**, s. m. On dit aussi quinçonneau : petit morceau de bois travaillé pour recevoir au milieu de sa longueur une estrope de ligne ou commande ; il y en a de différentes grosseurs ; ils servent en quantité de places dans le

gréement d'un vaisseau, comme aux écoutes de perroquets, aux pavillons de signaux. *Voyez pl. E, fig. 26. ; Natalier*

CABLE, s. m. Amarre d'un bâtiment quand il est à l'ancre : il y en a depuis six pouces de circonférence pour les petits bâtimens jusqu'à vingt-quatre pouces pour les plus grands. La longueur d'un câble est fixée à cent vingt brasses : chaque bâtiment en a plusieurs et presque toujours deux ou trois dehors sur deux ancres. Le câble d'affourche est filé de manière à ne laisser en dedans du bord que quinze à vingt brasses pour la facilité de le dépasser lorsqu'on a des tours à défaire de l'autre câble, nommé la grande touée, qui est ordinairement de deux câbles. *Voyez pl. A., fig. 1.*

CABLEAU, s. m. (Les marins écrivent plus souvent cablot) diminutif de câble : amarre qui sert aux embarcations pour les tenir sur leurs grappins.

CABLER, v. a. Terme de cordier qui signifie commettre un câble avec trois ^{ou quatre} ~~gros~~ *aubières*

CABOTAGE, s. m. On distingue le grand cabotage, navigation dans les environs des côtes en les perdant de vue quelque temps, d'avec le petit cabotage, où l'on suit les terres sans jamais s'en écarter. Les petits bâtimens du commerce qui font le cabotage sont commandés par des maîtres et patrons qui connaissent les caps, les pointes, les bancs, les roches et les marées, ainsi que les lieux des meilleures relâches. On dit caboter de port en port, de côte à côte.

CABOTEUR, s. m. Nom des bâtimens et des hommes qui font la navigation du cabotage.

CABRE, s. f. Espèce de chèvre ou grue dressée momentanément par le moyen de deux mâtereaux réunis par le haut, pour recevoir une poulie ; ces mâtereaux sont écartés à leurs pieds : cette machine sert dans les ports à lever des fardeaux.

CABRION, s. m. Sorte de poutrelle d'un petit équarrissage ; ceux qui servent aux charpentiers des ports et des vaisseaux sont plus longs que ceux embarqués par le maître canonier, pour servir en travers sous les roues des affûts lorsque les canons sont à la serre.

CACATOIS, s. m. Mâts qu'on grée dans les grands bâtimens au-dessus de ceux de perroquets ; ils ont leurs vergues, voiles

et bonnettes comme les autres mâts, et sur les flèches on établit, dans les beaux temps, des cacatois volans ou papillons. *Voyez pl. D, fig. 1, k, k, k.*

CADÈNE, s. f. On dit plus ordinairement chaîne de haubans : ces deux désignations sont synonymes. La moitié des caps de moutons sont tenus par les chaînes qui les estropent. *Voyez pl. A, fig. 1, 2, 2, 2.* — Quelques pêcheurs nomment cadène une petite planche de liège sur laquelle ils roulent leurs lignes. *Voyez Traillet.*

CADRE, s. m. Lit volant : les officiers et passagers ayant rang d'officiers se servent de cadres quand ils n'ont pas de chambre à bord des vaisseaux. Le fond de cette sorte de hamac est garni d'un carré en bois de cinq pieds et demi de longueur sur dix-huit à vingt pouces de largeur ; on y cloue des sangles, et un ou deux matelas couvrent le tout. Les cadres ont des arraignées avec une bague à chaque bout pour les pendre à des crocs aux baux ou aux barrots comme les hamacs ordinaires. — Les cadres pour les malades sont cloués sur des bois de lit formés de quatre bouts de cabrion très-bas, qu'on monte au besoin dans les faux ponts des vaisseaux. On dit, nous avons tant d'hommes sur les cadres. Étant en rade on porte les malades aux hôpitaux sur le carré de leur cadre.

CAGE, s. f. Les cages à poules ou autres volailles sont des espèces de mues qu'on embarque sur les vaisseaux pour conserver les poules, oies, dindes et canards de provision pour les tables ; elles ne sont point semblables ; il y en a à un et deux étages et de grandeurs différentes. — Les cages à drisses des huniers sont rondes et à jour sur les côtés et au fond. On s'en sert moins que jadis.

CAGNARD, s. m. Autrefois les cagnards ainsi que tous les prélaris dont on se servait dans la marine étaient en toile goudronnée ; aujourd'hui ces toiles, qui sont de mélis double, sont peintes à deux couches, en ocre jaune ou rouge. Les cagnards servent à abriter les gens de quart de la pluie et de la mer du côté du vent où on les place ; ils sont tendus dans les bas haubans, le bas à croiser sur le bastingage. C'est un grand prélaris.

CAGOUILLE, s. f. (vieux) Synonyme de volute de revers de l'éperon d'un vaisseau.

CAGUE, s. f. Bâtiment hollandais d'environ cinquante pieds de longueur, à plates varangues : il a un mât incliné sur l'avant qui porte une voile à livarde et une trinquette. — Les cagues font la pêche, le cabotage et naviguent dans l'intérieur. *Voyez pl. B, fig. 15.*

CAÏC ou **CAÏQUE**, s. m. On donnait ce nom à l'esquif qui servait à une galère : l'avant et l'arrière étaient terminés en pointe comme les bateaux de pêche de la Méditerranée. — On donne encore ce nom à de petits bâtimens en usage dans le levant, principalement sur la mer Noire où ils sont montés par des cosaques.

CAILLEBOTE, s. m. Petit morceau de bois de chêne qu'on cloue sur une pièce de membrure pour remplir un défaut, de même que les romaillets se placent dans les bordages.

CAILLEBOTIS, s. m. Petites lattes de diverses épaisseurs réunies pour fermer le carré d'une écoutille ou écoutillon fait en treillis, et clouées les unes sur les autres à angles droits ; elles laissent entre elles environ quatre pouces carrés pour donner de l'air et du jour entre les ponts. *Voyez pl. E, fig. 27.*

CAISSE, s. f. La caisse d'une poulie renferme le rouet et son essieu. — La caisse d'un mât de hune, de perroquet et de cacatois est la partie carrée du pied qui passe avec justesse entre les élongis du mât inférieur ; elle est percée d'un grand trou carré où passe la clef portant sur les élongis, qui tient le mât en place : dessous cette caisse se trouve une engoujure pour loger le braguet pendant qu'on guinde le mât. — On fait de nouvelles caisses en fer d'un mètre cube, qui remplacent avantageusement les pièces à eau dans la cale des vaisseaux ; il y en a d'un mètre et demi : celles d'un mètre (d'un tonneau) occupent beaucoup moins de place dans l'arrimage de la cale que les pièces de quatre. *Voyez pl. F, fig. 41.*

CAISSON, s. m. Banquette fermant à clef, montée d'attache dans les chambres de tous les bâtimens.

CAJOLER, v. n. Se dit d'un vaisseau qui, sous une petite voile, attend en faisant de petits bords ; il change peu de place, manœuvrant sans gêne ni précaution : on cajole par un beau temps. On dit aussi cajoler, se laisser dériver bord sur bord avec le flot, le jusant ou le courant d'une rivière pour y

entrer ou en sortir d'un vent contraire, sous peu de voiles, et souvent vent dessus vent dedans.

CALCET, s. m. Les mâts qui portent une antenne sont carrés à la tête; pour les distinguer des mâts ordinaires, on les nomme mâts à calcet. On dit calcet de mestre, calcet de trinquet; c'est le ton de ces sortes de mâts; il est souvent d'une pièce de bois d'orme rapportée. *Voyez* les mâts du pingue et du mistic, *pl. C, fig. 21 et 19.*

CALE, s. f. Fond intérieur d'un vaisseau, compris d'un bout à l'autre, au-dessous du faux pont ou du premier pont de ceux qui n'ont pas de faux pont. — On dit cale de construction celle sur laquelle sont les chantiers où l'on construit. — La partie d'un quai, coupée et bâtie en pierres de taille, en pente douce, est nommée cale : on donne le même nom à un talus pratiqué sur le rivage. — On dit mettre des cales, ou petits coins de bois, sous un objet qu'on veut rehausser ou consolider. — On donne la cale, à bord des vaisseaux, à un marin condamné pour vol, etc. C'est une punition exemplaire qu'on inflige.

CALER, v. a. Abaisser les mâts de hune ou de perroquets, etc. le long du mât qui les porte. On dit caler à mi-mât, caler tout bas. — On met, à bord des vaisseaux, des coins en bois pour retenir en place toutes sortes d'objets qu'on veut garantir de leurs mouvemens : c'est les caler, les appuyer.

CALER, v. n. Enfoncer dans l'eau. Un vaisseau cale davantage à mesure qu'on augmente son chargement. On dit il est bien calé, il est trop calé, il cale difficilement.

CALFAT, s. m. Ouvrier embarqué sur les vaisseaux, et qui sert dans les ports à calfater les coutures ou les joints des bordages pour empêcher les eaux de s'introduire intérieurement tant du dehors que par les ponts.

CALFATAGE ou **CALFAITAGE**, s. m. On dit de l'ouvrage du calfat, que le calfaitage est bon, qu'il est mauvais, selon que le vaisseau fait de l'eau ou qu'il n'en fait pas.

CALFATER ou **CALFAITER**, v. a. Chasser avec force de l'étaupe roulée en cordons entre les joints du bordé et des ponts d'un vaisseau, pour ôter tout accès à l'eau.

CALFAIT, s. m. Espèce de ciseau en forme de coin étroit et long, servant à calfaiter les vaisseaux. Il y en a de plusieurs sortes; on les distingue par calfait tranchant, à écart, à clous; calfait double, tord ou courbé.

CALIBRE, s. m. Ouverture circulaire d'une pompe, d'un canon; grosseur sphérique d'un boulet. On dit canon d'un gros, d'un petit calibre. — Les cordiers ont un instrument à peu près semblable à un compas de proportion qui leur sert à mesurer la circonférence des fils; ils le nomment calibre. — On nomme aussi calibre l'instrument en fer qui sert à calibrer les boulets. *Voyez ce dernier pl. E, fig. 29.*

CALIORNE, s. f. Nom par lequel on désigne le plus gros et le plus fort palan dont on se sert dans la marine: la réunion des poulies et des cordages ou garans forme la caliorne, qui est ordinairement à trois rouets dans chaque poulie, ou trois à la poulie supérieure, et seulement deux à celle inférieure. On en a une de chaque bord au grand mât et à celui de misaine aiguillettées sur des pentoirs ou pendeurs, qui sont capelés au-dessous des bas haubans. *Voyez pl. E, fig. 71.*

CALME, s. m. Cessation entière du vent. Calme plat, c'est lorsqu'il n'y a aucune agitation dans l'air. Un vaisseau est pris en calme, il est retenu par les calmes.

CALMER, v. n. Diminution sensible de la force du vent; on dit le vent calme, commence à calmer; la mer a beaucoup calmé, tombé. *Voyez Accalmie.*

CAMBUSE, s. f. Portion du faux pont, fermée au dessus du premier plan de la cale, sous l'écoutille de l'avant, d'où sortent les vivres journaliers distribués en rations, trois fois par jour, aux équipages des vaisseaux; cet emplacement est assez étendu pour contenir divers petits objets de provision de campagne; dessous la cambuse se trouvent arrimés en pièces, le vin, l'eau-de-vie, etc., dans ce qu'on nomme la cale au vin.

CAMBUSIER, s. m. Nom qu'on donne à tous les servans de la cambuse, excepté le premier commis, qui en est le chef et comptable; on le nomme commis aux vivres.

CAMPAGNE, s. f. Temps que dure un voyage sur mer; la campagne, cependant, commence du jour de la mise en rade; si le vaisseau ne sort pas, on dit qu'il a fait une campagne de rade; la campagne finit lorsque le désarmement est complètement achevé dans un port, ou par un naufrage. Le mot campagne ne s'applique guère qu'à la marine militaire; dans celle du commerce, on dit un voyage, faire un voyage.

CAN, s. m. C'est le nom qu'on donne à la partie la plus mince d'un objet long et plat. Mettre une pièce de bois sur le

can, c'est la faire porter sur la face la plus étroite. On dit la passer de can, de côté, la tourner de can, la tinter sur son can.

CANAL, s. m. Bras de mer plus ou moins long, entre deux terres, par où passent les vaisseaux sur un grand, un moyen ou un petit fond; on dit le canal de Mozambique, etc. — Le canal d'une poulie, c'est la place du filin entre le rouet et la caisse.

CANARD, adj. Nom qu'on donne à un bâtiment qui reçoit des lames sur son pont supérieur de la partie de l'avant; il est lourd, tangue beaucoup et se relève lentement, soit défaut de construction ou d'arrimage; il plonge son avant dans la mer et fatigue. C'est un vaisseau canard.

CANCRELAS, s. m. Les matelots donnent ce nom aux ravets ou blattes qui sont très-multipliées dans les vaisseaux, aux Indes; c'est un insecte très-nuisible à bord et qui n'est détruit que par le froid; c'est une sorte de scarabée: il y en a de diverses grosseurs.

CANDELETTE, s. f. Réunion de poulies et cordes formant un palan plus faible que la caliorne; il y a aussi une candelette de chaque bord, à chacun des trois bas mâts, et à ceux de hune; elles suivent la pente des haubans, et sont aiguilletées et crochées sur un pendeur; la poulie supérieure, dans les candelettes, est à violon; celle d'en bas est simple et à croc; elles servent à traverser les ancres, à élever différens fardeaux, et à rider les haubans de hune. *Voyez* une Candelette *pl. E, fig. 72.*

CANEVETTE, s. f. Petite cave, coffret fermant à clef, divisé intérieurement en douze ou vingt-quatre compartimens carrés, pour loger debout, des flacons où des bouteilles de rum, d'arack, tafia ou eau-de-vie, que les officiers et les maîtres embarquent en provisions particulières, principalement à bord des bâtimens du commerce et des corsaires.

CANON, s. m. Un canon est au sabord lorsqu'il a sa volée en dehors de la muraille d'un vaisseau; il est à la serre si, en dedans, sa volée est appuyée sur la bauquière, au-dessus du milieu de son sabord; les deux canons les plus de l'arrière, sont disposés pour être passés en retraite, comme ceux de l'avant en chasse, par le moyen d'aiguilletages qui tiennent leur bragues et qu'on largue promptement; les canons de chasse étaient désignés autrefois par le nom de coursiers, particulièrement sur les galères, chaloupes ou canonnières. Dans la marine, les calibres des ca-

nons et caronades, tous en fer, sont de 36, 24, 18, 12 et 8. *Voyez* un Canon de 36, *pl. E, fig. 2.*

CANONNAGE, s. m. Art des canonniers; on les exerce dans les ports et rades, mais ils s'instruisent mieux à la mer, sur un pont sans cesse agité, à diriger les canons, autant que possible, sur des objets toujours en mouvement; ce qui diffère sensiblement du service de l'artillerie par terre.

CANONNER, v. a. On canonne un fort, une batterie, un vaisseau etc., en le battant à coups de canon.

CANONNIER, s. m. Marin exercé au canonage des vaisseaux; les canonniers sont encore pris dans les soldats de la marine, ce qui ne remplit pas aussi-bien le but de ce service, que le feraient des matelots, attendu qu'il faut avoir le pied marin pour manœuvrer habilement un canon à la mer. Le maître canonnier d'un vaisseau a des seconds; ils ont sous leurs ordres plusieurs aides qui sont autant de chefs de pièce; parmi les matelots, les plus capables sont chargeurs.

CANONNIÈRE, s. f. Embarcation mâlée et voilée, nommée communément chaloupe canonnière; elle monte une ou plusieurs bouches à feu à ses extrémités; cette sorte de bâtiment est peu propre à la navigation même des côtes. *Voyez, pl. B, fig. 10,* une canonnière de première classe grée en brigantin.

CANOT, s. m. Embarcation à rames destinée au service d'un vaisseau; voici comme ils sont assortis aujourd'hui: deux canots bâtarde, deux yolles baleinières ou petits canots, et un grand et fort canot remplaçant la chaloupe, forment les cinq embarcations données à l'armement des grands bâtimens; ils vont aussi à la voile; on les embarque et on les met à la mer avec facilité; les trois premiers sont placés entre le grand mât et celui de misaine; les deux petits sur des palans tribord et bâbord de l'arrière. *Voyez* le grand canot d'un vaisseau ayant ses avirons le long du bord *pl. A, fig. 10.*

CANOTIER, s. m. Matelot de l'équipage d'un canot, servant, sous les ordres du patron, à nager et à tout ce qui est nécessaire à la manœuvre et à l'utilité du canot.

CANTONNIÈRE, s. f. Gros bout de corde d'une circonférence variable selon le poids des ancres; ce mot n'est plus guère en usage. *Voyez* Traversière.

CAP, s. m. Dans la marine on appelle cap, l'avant d'un bâtiment dirigé à telle ou telle air de vent, sur un vaisseau, sur la

terre, etc. ; au lieu de demander au timonier, à quelle aire de vent il gouverne, on lui fait cette question : Où est le cap ? — On nomme aussi cap, une pointe de terre s'avancant au large, et d'une certaine élévation. — Les caps de mouton qui servent aux rides des haubans, sont des blocs en bois, de forme ronde, percés chacun de trois trous pour le passage des rides ; une profonde engoujure, sur leur circonférence, reçoit le bout des haubans qui estrope les caps de mouton supérieurs ; une espèce de cercle de la chaîne de haubans entoure les caps de mouton inférieurs. *Voyez pl. E, fig. 68.* — Des conducteurs de forçats dans les ports, ont le nom de caps. — Le mot cap était un terme générique, à bord des galères, pour désigner tous cordages ; on disait, cap de bosses, caps de postes, etc.

CAPACITÉ, s. f. Un bâtiment a de grandes capacités lorsqu'il est vaste dans son intérieur, et qu'il peut recevoir une grande charge ; il manque de capacité quand il est reconnu qu'il cale plus facilement en le chargeant qu'un autre navire de même dimension ; ce qui dépend de la forme de sa carène et du volume d'eau qu'elle déplace.

CAPE, s. f. Un vaisseau est contraint de mettre à la cape par un trop mauvais temps, ce qui signifie ne plus faire de route ; avoir la barre du gouvernail sous le vent, afin de présenter le travers, soit sous les deux basses voiles seulement, sous la misaine et l'artimon, sous le grand hunier, tous ses ris pris, etc. ; ne pas changer cette situation c'est tenir la cape. *Voyez un navire à la cape, pl. A, fig. 13.*

CAPELANIER, s. m. Désignation de l'homme qui à Terre-Neuve, est chargé de seiner le capelan, petit poisson qui sert de boîte aux pêcheurs de morues. Les maîtres capelaniers marchent après les maîtres saleurs et avant les décolleurs.

CAPEER ou **CAPEYER** v. n. Tenir la cape tout le temps que dure un coup de vent qui ne permet pas de faire servir les voiles, ni de porter en route. Un vaisseau qui est à la cape, sous la voilure qui convient le mieux au temps régnant et à ses qualités, ne fait pas de grandes abattées, ne fatigue pas, embarque peu d'eau, est un vaisseau qui capeye bien, qui a la cape douce.

CAPELAGE, s. m. Les espèces de boucles des haubans, galubans, états, etc., faites pour être capelées, en passant par dessus et embrassant le ton d'un mât, se nomment capelage ; et la réunion de toutes ces cordes capelées est aussi dit le

capelage ; mais se désigne par les noms de bas haubans, de haubans de hune, etc. On dit le capelage de misaine, le capelage du grand mât de hune, etc. Les capelages doivent être bien souqués, l'un sur l'autre, pour s'élever le moins possible sur le ton des mâts. *Voyez* un capelage de bas hauban. *pl. F, fig. 44.*

CAPELER, v. a. Passer un capelage sur la tête d'un mât. La manière de capeler n'est pas indifférente ; on commence par les haubans de l'avant au grand mât, tribord premier ; le deuxième à bâbord ; le troisième à tribord, et ainsi de suite jusqu'à dix de chaque bord que portent le grand mât et celui de misaine dans les vaisseaux de guerre. Les capelages étant très-justes doivent être pressés les uns sur les autres : ceux des états sont grands pour être capelés par-dessus tous les autres. Au mât de misaine, le premier hauban capelé est celui de bâbord ; le deuxième celui de tribord, toujours en commençant par le plus en avant. Au capelage des vergues les marche-pieds sont les premiers, ensuite les bras : les balancines sont capelées les dernières, même après les pendeurs ou estropes à cosse, servant aux palans de bouts de vergues. On dit capeler les hunes, capeler le chouquet, capeler les barres.

CAPION, s. m. Mot dont les Levantins se servent pour désigner l'étrave et l'étambot. Ils disent capion de proue, capion de poupe. — La distance de capion à capion, c'est la longueur de tête en tête de nos vaisseaux.

CAPITAINE, s. m. Un marin ne peut être reçu capitaine au long cours et commander un bâtiment du commerce qu'après avoir servi douze mois sur ceux de l'état, et satisfait à l'examen théorique et pratique exigé. Ceux qui commandent les bâtimens de guerre sont officiers militaires entretenus par le gouvernement. Le capitaine de vaisseau a le rang de colonel ; le capitaine de frégate celui de lieutenant-colonel ; les cinquante premiers lieutenans de vaisseau celui de chef de bataillon : aujourd'hui les autres lieutenans de vaisseau n'ont plus que le rang de capitaine d'infanterie. Les enseignes ont rang de lieutenant, et les élèves de première classe de sous-lieutenant. — Lorsqu'un officier d'un de ces grades commande soit un vaisseau, frégate, corvette ou aviso, on lui donne le titre de capitaine, et il a un traitement de table pour vivre seul. Les grades de capitaine de brûlot, de flûte et de port ne sont plus connus

dans la marine militaire. — Le capitaine d'armes est un sous-officier des troupes de la marine, qui fait à bord la police sous l'officier chargé du détail et ceux de service. — Le capitaine des mousses est ordinairement choisi parmi ceux qui ont déjà navigué. — Dans les grands ports il y a des capitaines et lieutenans non militaires pour les mouvemens et la police des bâtimens du commerce.

CAPON, s. m. Fort palan dont les garans sont passés dans une poulie en trois et dans les clans au bout de chaque bossoir, pour servir à suspendre l'ancre qu'on vient de lever; pour cela la poulie a son estrope en fer portant un grand croc qui prend l'ancre par sa cigale ou organeau, et l'effort qu'on fait en dedans du vaisseau sur le garant du capon fait monter l'ancre jusqu'au bossoir. *Voyez pl. D, fig. 16.*

CAPONNER, v. a. C'est l'action de lever une ancre sous le bossoir au moyen du capon : elle est caponnée lorsque hissée jusqu'au bossoir elle se trouve suspendue sur la bosse de bout, les becs hors de l'eau.

CAPOT, s. m. Espèce de capuchon en planches légères qui couvre l'ouverture de l'escalier de l'arrière à bord de certains bâtimens du commerce : on le nomme dôme sur les vaisseaux.

— Un petit bâtiment qui chavire est dit faire capot.

CAPOTE, s. f. Grande redingote d'étoffe recouverte en grosse toile, ayant quelquefois un capuchon, servant aux timoniers et aux factionnaires à bord des bâtimens de guerre, pour les mauvais temps.

CAPOTER, v. n. Chavirer sens dessus dessous; renverser du haut en bas. De petits bâtimens peuvent capoter sous l'effort d'un grain, s'ils sont mal chargés.

CAPRE, s. m. Nom qu'on donne aux gens qui vont en course sans solde, mais avec l'espoir d'avoir part aux prises. On dit capre à la part. (Ancien.)

CAPUCHON, s. m. Avant d'avoir des cheminées en tôle, lorsque les cuisines étaient en bois, on plaçait au-dessus des couvertures ou espèce de coffrets percés sur une face, que l'on nommait capuchons : la cheminée du four et quelquefois celles des habitacles avaient des capuchons — Dans quelques ports on donne ce nom à la petite coiffe de toile goudronnée que l'on rouste sur le bout des bas haubans et autres gros dormans.

CAPUCINE, s. f. La courbe de capucine sert à lier l'éperon

avec l'étrave d'un vaisseau ; l'une de ses branches est chevillée sur l'étrave, l'autre sur le digon ou flèche. — On nomme aussi capucines des courbes en fer ou en bois qui s'ajoutent à un vaisseau qui a fatigué ou vieilli, pour lier la muraille avec les ponts : elles sont posées verticalement.

CARACORE ou plutôt **CARACORA**, s. f. Embarcation des Moluques, longue, étroite et légère, pouvant porter jusqu'à cent cinquante hommes. Un petit pont de planches de bout en bout, en dehors, sert à asseoir les hommes qui pagayent ; il s'en réunit un très-grand nombre selon la grandeur de la caracore ou caracora ; ils agissent en chantant, et donnent une très-grande vitesse à leur bâtiment ; la caracore grée une seule voile sur trois matereaux élevés en forme de chèvre. Dans le détroit de la Sonde, une espèce de caracora, barque de l'île Bouton, est pontée, a des façons assez fines et très-tonturées. *Voyez pl. C, fig. 2.*

CARAMOUSAL, s. m. Navire du commerce en Turquie, dont l'arrière est très-élevé ; il grée un grand mât, un beaupré et un petit mât de l'arrière ; porte un hunier au-dessus de sa grande voile, une petite voile de l'arrière et une trinquette de l'avant.

CARANGUER, v. n. Lorsque la mère est grosse et qu'un vent contraire oblige à louvoyer à petite voile, sans gagner, sans quitter pendant plusieurs jours le même point, c'est ce qu'on appelle caranguer. On dit tel vaisseau a carangué pendant tant de temps. *Voyez Bourlinguer.*

CARAQUE, s. f. Navire portugais, autrefois très-grand, étroit et rond, mais fort élevé sur l'eau. Les caraques portaient jusqu'à deux milles tonneaux et faisaient les voyages des Indes orientales. Les caraques d'aujourd'hui sont moins grandes, ont beaucoup de creux et peu de qualités.

CARAVANE, s. f. Cabotage sur la côte des Échelles du Levant. — Ceux qui allaient jadis croiser sur les Turcs disaient qu'ils allaient faire une caravane ou une course.

CARAVELLE, s. f. Nom que les Turcs donnent aux grands navires. — Les Portugais appellent caravelles de petits bâtiments grées en voiles latines, qui naviguent bien.

CARCASSE, s. f. C'est la forme, le corps d'un vaisseau qui n'est pas encore bordé ; se dit aussi d'un vieux bâtiment qu'on a débordé et qu'on dépèce.

CARÉNAGE, s. m. Lieu convenable sur le bord d'un rivage ou près d'un quai, pour caréner un vaisseau. On dit aussi le carénage d'un vaisseau en parlant de l'opération de la carène.

CARÈNE, s. f. S'entend de tous les fonds extérieurs d'un vaisseau, de ses œuvres-vives, la partie qui est submergée. C'est aussi l'ouvrage d'une carène, la réparation des bas, de tout ce qui plonge dans l'eau. Pour faire cette opération, on fait entrer le vaisseau dans une forme, ou on l'abat en quille sur un ponton, un quai, etc.

CARÉNER, v. a. Opération qui consiste à réparer la carène d'un vaisseau ou ses fonds ; le chauffer, le nettoyer, le calfaïter et changer des bordages ou des portions de bordages ; le doubler en bois ou en cuivre ; en un mot, le mettre en bon état.

CARGAISON, s. f. Réunion de toutes les marchandises que peut embarquer un bâtiment du commerce. Ceux de l'état ne reçoivent pas de cargaison, mais seulement leurs munitions de guerre et de bouche prises à bord après le lest.

CARGUE, s. f. Toutes les voiles ont plus ou moins de cargues ; les principales, telles que les basses voiles et huniers, en ont généralement six qui servent à les relever au-dessous de leurs vergues respectives. Les cargue-points sont frappées sur les deux points ; les cargue-boulines prennent la ralingue à la pàte de bouline du milieu, et les cargue-fonds sont établies chacune vers le tiers de la ralingue du fond. On ajoute dans les grands bâtimens de fausses cargues, aux deux basses voiles seulement, pour plier et relever la toile entre les cargues-fonds. Les perroquets n'ont point de cargues-boulines ; une seule cargue-fond, à pàte d'oïe, sur l'avant de la voile, leur suffit. Les grands focs et grandes voiles d'étai ont une cargue sur le point ; les autres leurs halebas seulement. La brigantine et l'artimon envergués sur la corne ont plusieurs cargues de chaque bord pour les plier sur l'arrière du mât d'artimon. *Voyez pl. D, fig. 1, i, i, i.*

CARGUER, v. a. Relever, retrousser au-dessous de sa vergue une voile qui est dehors, soit qu'on la tienne ainsi ployée sur ses cargues momentanément, soit qu'on veuille la serrer. Lorsqu'un grand vent oblige à carguer une voile, il faut le faire avec précaution et peser sur une cargue avant de peser sur l'autre ou sur toutes à la fois, selon que l'on est vent arrière ou au plus près ; ne filer les écoutes qu'en garant,

à retour, à mesure que l'on hâle sur la ou les cargue-points ; d'un grand largue, c'est-à-dire, par un vent qui souffle entre la perpendiculaire de la route et l'arrière, on cargue le point du vent de la grande voile ; les trois quarts de cette voile restent dehors, c'est-à-dire au vent.

CARGUETTE, s. f. On donne ce nom à la manœuvre qui sert à redresser une antenne, à la changer de bord lorsqu'on mude.

CARIE, s. f. Maladie du bois ; chancre ou pourriture qui se rencontre fréquemment dans les bois sur le retour. On dit bois carié.

CARLINGUE, s. f. La carlingue d'un vaisseau est entaillée sur les varangues dans le sens de la longueur de la quille ; elle en a la largeur et la moitié de son épaisseur, non compris l'entendement d'environ deux pouces ; elle est prolongée depuis les deux tiers des façons de l'arrière jusqu'au brion, et fait liaison avec la quille et tous les couples. La carlingue a un peu plus de largeur sous le pied du grand mât. *Voyez* Emplanture.

CARONADE, s. f. Bouche à feu moins lourde et moins longue que le canon. Les caronades ont remplacé avec avantage les canons sur les gaillards des vaisseaux et frégates, ainsi que dans les batteries des corvettes et plus petits bâtimens ; elles sont en fer, du calibre de 36 pour les vaisseaux et les frégates du premier rang ; le 24 sert aux autres frégates ; le 18 et le 12 aux corvettes, brics, goëlettes, etc. *Voyez* pl. E, fig. 74.

CARRÉ, s. m. Sorte de traîneau employé dans les corderies lorsqu'on commet : il y en a de différentes grandeurs, selon la grosseur du cordage : on charge le carré de plus ou moins de poids, suivant qu'on fait un câble, un grelin, etc. *Voyez* pl. E, fig. 55. — Des lits de bord ont un carré dans un cadre-hamac.

CARREAU, s. m. Bordage le plus élevé autour d'une embarcation non pontée : il a plus d'épaisseur que les autres. On donne aussi ce nom, dans un vaisseau, à la préceinte la plus élevée, qui borde d'un bout à l'autre le côté du plat-bord et le bas des vibords des gaillards.

CARRÉE, adj. Les voiles carrées d'un vaisseau sont celles enverguées sur des vergues qui sont en croix sur les mâts. On dit, un tel bâtiment est gréé en trait carré. Les vergues sont brassées carrées, quand elles sont tenues perpendiculairement au plan de sa longueur.

CARRELET, s. m. Espèce de filet en usage sur les côtes de France.

CARRIA ou **KARIA**, s. m. Insecte destructeur si connu à l'île de France, qu'il a donné lieu à de grandes dilapidations : c'est une fourmi blanche.

CARROSSE, s. m. Logement qu'on bâtit sur l'arrière d'un bâtiment : il est couvert en planches de sapin et d'une toile goudronnée, les côtés bordés à clin : on en fait le tour. C'est un diminutif de teugue comme celle-ci l'est de dunette. Un carrosse est plus élevé qu'un rouffe ou roëf.

CARTAHU, s. m. Cordage volant qui sert très-souvent dans les vaisseaux pour descendre quelque chose des hunes et pour monter divers objets que les gabiers halent à la main. Dans plusieurs occasions un cartahu passe dans une poulie pour faciliter l'élévation des poids plus pesans jusqu'à la tête des mâts.

CARTE MARINE, s. f. Les cartes hydrographiques réduites sont celles qui servent à marquer chaque jour le point où se trouve un vaisseau à la mer. On a eu égard dans leur formation à l'aplatissement de la terre vers les pôles; elles sont plus parfaites qu'autrefois; il y en a à grand point et à petit point. — Les cartes plates sont toujours d'une petite étendue en latitude; les degrés sont égaux à ceux de l'équateur; ceux de longitude égaux à la moyenne latitude comprise sur la carte plate : elles ne servent qu'aux caboteurs et près des côtes.

CARTOUCHIER, s. m., appelé très-improprement gargousier. Petite giberne sans banderolles que les marins portent en ceinture et devant eux : il contient des cartouches pour pistolets et mousquetons, et est très-commode dans les hunes et dans les canots.

CARVELLE, s. f. Espèce de clous en usage dans les ports et à bord des vaisseaux, longs d'environ quatre pouces, à têtes carrées : il y a des doubles carvelles, des demi-carvelles.

CASERNET, s. m. Cahier sur lequel on inscrit le nom des ouvriers qui se trouvent à l'appel dans les ports : les casernets servent aussi à tenir des notes sur les divers travaux et les consommations. — Le casernet de l'habitacle ou de la timonerie à bord des vaisseaux est rempli à la fin de chaque quart par le chef de timonerie ou son second, sous l'inspection de l'officier qui fait aussi inscrire l'état du ciel, du vent, de la mer, la route, la voileure, le sillage et y met sa signature. C'est le casernet qui

sert à faire les journaux à la mer, c'est-à-dire que chacun des officiers et élèves le consulte au moins une fois par vingt-quatre heures.

CASIER ou **CASIÉ**, s. m. Sorte de cylindre formé de plusieurs cercles de barrique en fer, et couvert d'un filet; des feuillards servent à contenir les cercles à égale distance sur une longueur de cinq à six pieds. Le poisson qu'il sert à prendre s'introduit par deux passages en filet construits à chaque bout, et n'en peut sortir. *Voyez pl. E, fig. 30.*

CASSÉ, adj. (arqué). Vaisseau dont les deux extrémités sont abaissées et font paraître le milieu relevé. La quille d'un bâtiment arqué n'est plus droite comme dans le principe; sa tonture est détruite.

CASSE-TÊTE, s. m. Sorte de rets; grand filet fait avec de la grosse ligne goudronnée, qu'on établit encore sur quelques bâtimens de guerre; il est tendu en nappe entre les bas haubans d'un vaisseau à dix ou douze pieds au-dessus du gaillard d'arrière, pour garantir les hommes des poulies et cordages qui tomberaient des mâts.

CATIMARON, s. m. Radeau en usage aux Indes Orientales, servant à faire la pêche et à porter des dépêches aux bâtimens qui passent près des côtes; ils sont formés avec des tronçons de cocotiers, trois, cinq ou sept réunis à côté les uns des autres, liés par des cordes de bastin: il y en a de vingt pieds de longueur sur six à sept de largeur, de moyens et de plus petits. Les pièces du milieu sont plus longues que celles des côtés; ils vont à la pagaie avec trois, deux ou un seul homme. Les lettres ou paquets sont enveloppés, sur la tête du patron, dans un mouchoir ou turban plié en forme de toque. *Voyez pl. A, fig. 20.*

CATURS, s. m. Ancien bâtiment de guerre du roi de Bantam, d'une construction très-pointue des deux bouts et fort tonturé; il portait une voile faite avec une sorte d'herbe du pays.

CAVEAU, s. m. Lorsque la soute d'un officier commandant ne suffit pas à loger toutes ses provisions pour une longue campagne, il y a un caveau dans la cale d'un vaisseau, tout-à-fait de l'arrière; il prend en hauteur celle comprise depuis le dessus du premier plan jusqu'au faux pont; en largeur celle de la cale

dans cette partie, et seulement la longueur d'une barrique ordinaire : une cloison sépare ce caveau de la cale à l'eau.

CAYAMBOUC, s. m. Petit navire de très-peu de valeur et de capacité : expression triviale.

CAYENNE, s. f. Dans quelques ports de l'état c'est le nom d'une caserne pour les marins qui attendent une destination. — Pendant l'armement et le désarmement d'un bâtiment de guerre, la chaudière de l'équipage se fait dans une cuisine bâtie sur un quai ; on la nomme cayenne, aucun vaisseau n'allumant de feu à bord tant qu'il est dans le port.

CAYES, s. f. Nom que porte, dans les grandes Antilles, de petits îlots formés de vase, de madrépores ; sortes de bancs unis qu'on découvre par les arbustes qui poussent dessus, dont le pied est toujours dans l'eau de la mer. — Toute la bande du nord de l'île de Cuba est garnie de cayes qui ne laissent de passage entre elles que pour les petits bâtimens de côtes.

CEINTRER, v. a. On ceintre un bâtiment à la mer lorsque des bordages ou leurs écarts ont largué, en passant par-dessous la carène, des câbles ou grelins qu'on roidit avec beaucoup de force après l'avoir embrassé en entier, pour retenir en place les pièces qui tendent à s'écarter des membres. — Étant à l'ancre un vaisseau ceintre sur son câble quand celui qui passe dessous est trop tendu, et que, retenu au talon, il tient le vaisseau en travers et l'empêche d'éviter : on doit de suite filer de ce câble. — On dit des lisses et des préceintes qu'elles sont trop ou trop peu ceintrées, suivant la courbure qu'elles présentent.

CEINTURE, s. f. Autrefois on établissait des ceintures de combat en dehors tout autour d'un vaisseau, suspendues un peu au-dessus de la flottaison ; c'était un filin de deux à trois pouces, ayant des nœuds de distance en distance pour retenir les hommes tombés à la mer, qui s'y accrochaient. — On nomme ceinture de carène un rang de petites planches clouées momentanément autour du vaisseau, dans le sens de sa longueur, au-dessus de sa carène, pour garantir les hauts du feu pendant que l'on chauffe ses fonds. — La ceinture d'une embarcation est un cordage garni de pommes, sortes de bourrelets de défense, qui entoure le haut des canots et chaloupes, ou demi-ceinture passant en avant de l'étrave jusqu'au milieu.

CEINTURELLE, s. f. Sorte de trelingage des mâts qui

portent des antennes : c'est la désignation qu'on donne à la bridure des haubans au-dessous du calcat.

CERCLE, s. m. On emploie dans la marine bien des sortes de cercles ronds et carrés pour les mâts et les vergues d'assemblage, les cabestans, pompes, épontilles, gouvernail, jas d'ancre; d'autres, plus compliqués, servent sur les vergues à retenir les bouts-dehors de bonnettes, soit en dedans, soit en dehors; ils portent sur des rouleaux qui facilitent la manœuvre de ces bouts-dehors. — Cercle de réflexion, instrument précieux pour l'astronomie nautique, dont les marins doivent la perfection à M. le chevalier de Borda, ancien capitaine de vaisseau.

CHAFAUDEUR, s. m. Désignation de l'homme embarqué sur un navire qui fait la pêche à Terre-Neuve, chargé de monter les échafauds : il est aussi employé à couper la tête de la morue, ce qu'on dit décoller, d'où on lui donne encore le nom de DÉCOLLEUR.

CHAÏE, s. f. Barque hollandaise, la même que Bellandre. *Voyez pl. C, fig. 10.*

CHAÎNE, s. f. On donne ce nom aux cadènes de haubans et de galhaubans. *Voyez pl. E, fig. 68.* — On a des chaînes sur les grappins d'abordage. — L'espèce de radeau, d'estacade qui ferme l'entrée d'un port s'appelle chaîne. On dit aussi une chaîne de rochers.

CHAISE, s. f. Sorte de tresse ou sangle large, disposée pour tenir un gabier ou voilier assis et suspendu par un cartahu, pendant que durent les travaux à faire le long d'un mât, d'une vergue, d'une voile, d'un étai, etc.

CHALAN, s. m. Espèce d'allège servant dans les ports; sa construction est simple, plate; il cale fort peu d'eau. Le chalan a ordinairement un des bouts en saillie; il est d'une forme quadrangulaire : on le remorque, le toue, ou on le conduit à l'aviron : il porte des fardeaux considérables.

CHALOUPE, s. f. Forte embarcation dont on se sert dans les ports et rades; elle n'est pas pontée, va à la voile et à l'aviron. Les chaloupes de vaisseau, quoique moins grandes, n'ont pas plus de qualité, parce que devant lever les ancres de bossoir par l'arrière, leur construction est très-enflée, ce qui leur donne beaucoup de bois à la traîne. — Dans la navigation du commerce, des marins étrangers lèvent souvent leurs ancres par l'avant de leurs chaloupes. Elles sont susceptibles d'être armées

d'une pièce d'artillerie : elles servent dans les rades à faire de l'eau, des vivres journaliers et à tous les besoins du bâtiment auquel elles sont attachées. On les embarque en partant pour la mer, ainsi que les canots que plusieurs bâtimens français mettent encore aujourd'hui dans cette chaloupe. *Voyez* celle d'un vaisseau à la voile, *pl. A, fig. 9.*

CHALUT, s. m. Sorte de drague. Filet qui sert à prendre du poisson plat. Faire la pêche au chalut. On dit chaluter lorsqu'une embarcation sous voile traîne un chalut sur le fond d'une rade, baie, etc. Les Provençaux appellent ce filet *ganquy*.

CHAMBRE, s. f. Dans tous les grands bâtimens les officiers supérieurs et ceux commandant un quart ont chacun une chambre de cinq pieds neuf à dix pouces en longueur sur quatre et demi ou cinq de largeur. Nos vaisseaux les ont sous la dunette et près du mâit d'artimon dans chaque batterie. Celles du capitaine et du second sont quelquefois un peu plus grandes. — La chambre du conseil est la plus en arrière ; elle a toute la largeur du vaisseau et une longueur presque égale : elle est pour le capitaine. — La grande chambre sur l'arrière du deuxième pont d'un vaisseau sert de salle à manger aux officiers. — La chambre, dans les chaloupes et canots, est une portion de l'arrière, entourée de banquettes d'attache où il n'y a pas d'avirons montés : c'est dans cette chambre que se placent les officiers et les passagers. — Chambre d'assurance, maison de commerce maritime où on assure les navires du commerce et leurs cargaisons.

CHAMBRIÈRE, s. f. Grosse tresse en fil de caret qu'on amarre aux bas haubans de l'avant pour soutenir le double des écoutes et amures des basses voiles qui ne sont pas tournées : elle a un œillet servant d'un bout et un cul de pore de l'autre pour la boutonner et l'ouvrir promptement. — Des espèces de crampes servant aux chantiers de la mâture sont nommées, dans quelques ports, *chambrières*. — On a aussi des *chambrières* pour serrer les voiles d'étai et l'artimon, au lieu de rubans de serlage qu'ont les voiles carrées.

CHAMEAU, s. m. Très-grand bâtiment d'une forme particulière, en usage depuis fort long-temps en Hollande : on en place un de chaque bord d'un vaisseau qu'on veut faire passer sur un petit fond. Les chameaux ont à peu près la longueur du vaisseau qu'ils sont destinés à soulever : les côtés qui s'appliquent au vaisseau sont creux, tandis que les autres ont la forme

ordinaire de tous les navires. L'on passe des câbles sous la quille du vaisseau, et on emplit d'eau les chameaux, c'est-à-dire qu'on les cale le plus possible, après quoi on roidit les câbles au moyen de plusieurs cabestans établis sur leur pont; on fait ensuite agir un grand nombre de pompes qui jettent dehors l'eau que les chameaux contiennent; ils s'allègent, et soulèvent le plus grand vaisseau au point de ne plus tirer que sept à huit pieds d'eau; les deux chameaux et le vaisseau font alors, pour ainsi dire, corps ensemble, et si le vent est favorable, ils vont à la voile et traversent ainsi la mer du Zuyderzée, d'Amsterdam à Médemblic, et vont même directement au Helder. *Voyez pt. F, fig. 34.* — Depuis quelques années il en a été construit à Venise, avec plus de perfection, par nos ingénieurs.

CHAMFRAIN, s. m. C'est l'arête d'une pièce de bois qu'on rabat pour diminuer la saillie, le tranchant des angles.

CHAMPAN, s. m. Petit bâtiment de côte, particulier à la Chine et au Japon, d'une construction grossière, sans clous ni chevilles; des gournables sont seules employées: il est sans pont et n'a que des espèces de passavans étroits: l'avant est un peu relevé et plus étroit que l'arrière: son port est de soixantedix à quatre-vingt tonneaux: son fond est plat: il n'a qu'une voile et un gouvernail: le tout est grossièrement fait. *Voyez pt. B, fig. 8.*

CHANDELLE, s. f. Dans plusieurs ports les charpentiers nomment chandelles des morceaux de bois de dix-huit à trente pouces de longueur sur une grosseur de quatre à six pouces, qu'ils placent debout sous les écarts de la quille d'un vaisseau en construction pour les étayer: ce sont des espèces d'éponilles servant de tins. — Une chandelle plus longue que trois pieds prend le nom d'accore.

CHANDELIER, s. m. Petites barres de fer longues de quatre pieds pour les passavans et de dix-huit pouces sur les vibords; les premiers portent à leurs têtes des lisses en bois sur des ouvertures en forme de fourche; les autres ont des trous pour passer de grosses baguettes en fer: ils sont doubles et servent à recevoir les branles pour bastingage. — Il y a des chandeliers pour les batayoles de hune, d'autres pour les embarcations.

CHANGEMENT, s. m. On dit: changement de vent, de quart, de route, d'amures, de voilures, etc.

CHANGER, v. a. Mettre la barre de gouvernail de tribord à bâbord, *et vice versâ*, c'est la changer. On dit : changer les écoutes de focs des voiles d'étai ; c'est les passer d'un bord à l'autre. On change des manœuvres par d'autres meilleures ou plus convenables. — On change le quart lorsque d'autres hommes remplacent sur le pont ceux qui y étaient depuis quatre ou six heures. — On change des voiles en remplaçant celles qui sont enverguées par d'autres. — On change devant, on change derrière lorsqu'on vire vent devant, en faisant tourner tout le phare, toutes les voiles d'un mât ensemble par le moyen des bras qui agissent sur les vergues.

CHANTER, v. n. Vieil usage de faire crier quelques hommes qu'on nommait chanteurs, pour donner le signal de réunion d'efforts à faire par plusieurs sur une bouline, ou pour toute autre opération qu'on exécute dans les ports et sur les vaisseaux. Dans un bâtiment de guerre bien ordonné on ne permet plus de chanter ainsi.

CHANTIER, s. m. Lieu où l'on travaille, dans un port, les bois de construction navale. Un vaisseau en construction a sa quille sur des exhaussemens ou chantiers qui portent toute la masse pendant qu'on le bâtit. On dit : le vaisseau est sur les chantiers. — On nomme chantier d'embarcation les tins ou petits berceaux sur lesquels sont posés les chaloupes et canots étant embarqués. — Une pièce est en chantier lorsque les charpentiers la travaillent et la disposent à prendre la forme qu'elle doit avoir.

CHANTOURNER, v. a. Une pièce de bois ébauchée, dégrossie par les charpentiers, se chantourne en achevant de la réduire à ses véritables dimensions pour la place qu'on lui destine dans la construction d'un vaisseau.

CHANVRE, s. m. Matière employée pour faire les cordages et les voiles dans les marines de l'Europe. — Plante qui varie en qualité et qui exige une préparation avant de la filer.

CHAPE ou **CHAPELLE**, s. f. Au milieu de l'aiguille de tous nos compas on fixe un petit cône creux dont le fond est garni par une petite pierre d'agate, pour poser sur le pivot qui s'élève du fond de la boîte de la boussole, et sur lequel tourne la rose avec l'aiguille aimantée. — Chape de traîne dans les corderies. *Voyez PALANNE.*

CHAPEAU, s. m. On donne quelquefois ce nom à une espèce

de petit chapiteau qui est porté sur les deux montans de la cloche, à bord d'un vaisseau. — Dans une corderie c'est une planche courbée et placée au-dessus d'une roue ; elle porte plusieurs molettes recevant le chanvre qu'on file. — Chapeau, au commerce, est un cadeau de convention que l'on fait à un maître ou patron d'un navire. — On dit aussi serrer les huniers en chapeaux (ou en perroquets) lorsqu'on ne les serre pas en chemise. — Des pêcheurs de la Manche nomment chapeau une sorte de truble dont ils se servent pour prendre des chevrettes.

CHAPELET, s. m. Une pompe à chapelet est celle qui a une chaîne sans fin ; elle passe dans la pompe ; c'est sur cette chaîne que sont enfilés, à distances égales, des plateaux ayant le diamètre intérieur de la pompe : ils servent à élever l'eau du fond de la cale d'un vaisseau ou d'une forme dans un port. — On forme des chapelets de barriques ou de pièces lorsqu'elles sont vides ; elles flottent à la suite les unes des autres, retenues par une amarre : elles sont remorquées, dans cet état, par un canot pour les sortir d'un port ou les y entrer.

CHAPELLE, s. f. Un vaisseau fait chapelle lorsqu'étant au plus près du vent le timonier laisse coiffer les voiles et qu'il prend vent devant malgré lui, ou par un vent qui, refusant tout à coup de plusieurs quarts, ne laisse pas le temps de faire arriver assez tôt.

CHARBONNIER, s. m. Bâtiment de côte qui n'est employé qu'à transporter du charbon de terre. Nom distinctif qu'on donne à ces sortes de navires caboteurs.

CHARGE et **CHARGEMENT**, s. m. Action de charger un navire d'objets qui composent son chargement. On dit : il est en chargement, lorsqu'il embarque ses marchandises ; il est chargé, quand il ne peut plus rien embarquer. Charger à moyenne charge ; charger en plein ; à morte charge, c'est le *maximum* de son port. — Le vent charge en côte.

CHARGER, v. a. Le sel, le blé sont souvent chargés en grenier. — Charger en cueillette se dit d'une cargaison appartenant à plusieurs chargeurs. — Charger à frêt. — Charger une pompe, c'est y verser de l'eau pour faire prendre le piston. — Charger un canon.

CHARGEUR, s. m. Est celui qui charge un bâtiment, qui l'a frété ou loué. — Le chargeur d'un canon, sur un vaisseau, est le marin le plus instruit au canonage après le chef de pièce.

CHARIER, v. a., les Normands disent carrosser et les Levantins carrager. Quelques marins disent trivialement torcher de la toile; c'est en porter le plus possible dans des circonstances forcées. — Les courans charient du sable, de la vase, etc.

CHARIVARI, s. m. Cri excité par quelque sottise que disent les hommes qui virent au cabestan, et qu'on ne doit pas permettre aux équipages des vaisseaux dans un service bien ordonné.

CHARNIER, s. m. L'usage a consacré ce mot pour désigner l'espèce de tonneau qui contient l'eau pour la consommation journalière de l'équipage : on en a aujourd'hui deux à bord des grands bâtimens. Ils ont un filtre au-dessus et un robinet au bas ; on les place sur le deuxième pont ou les gaillards ; leur forme est à peu près celle d'un cône tronqué dont la base est sur le pont ; ils sont en douves peintes, et cerclés en fer ; on les ferme à clef dans les longues traversées où l'eau est rationnée. *Voyez pl. E, fig. 31.*

CHARPENTIER, s. m. Ouvrier employé aux constructions dans les ports, et qu'on embarque sur les vaisseaux pour les réparations dont peuvent avoir besoin, pendant la campagne, la coque, la mâture, etc. Il y a des maîtres, des seconds maîtres et des aides charpentiers. Par une ordonnance de la marine de 1681, les charpentiers étaient en même temps calfats et perceurs : on a depuis ce temps plusieurs fois fait et défait cette organisation. Les calfats sont rétablis, sans bonne raison, depuis 1814.

CHARTE-PARTIE, s. f. Acte que passe le propriétaire d'un navire avec un négociant ou colon qui veut lui donner un chargement : le nom du navire y est indiqué, celui du capitaine et de l'affréteur ; le lieu de la destination et le prix du fret. Sur l'Océan on le nomme acte d'affrètement, et sur la Méditerranée nolisement. Le capitaine doit avoir, à son bord, la charte-partie et autres pièces relatives à son chargement.

CHASSE, s. f. Poursuivre un vaisseau, c'est lui donner la chasse : un deuxième chasseur soutient la chasse ; celui qui fuit prend chasse ; en continuant, c'est poursuivre la chasse ; abandonner la chasse, c'est cesser la poursuite. — On dit canons de chasse, de ceux les plus de l'avant qui tirent en chasse.

CHASSE-MARÉE ou **CACHEMARÉE**, s. m. Forme de bâtiment avantageuse à la marche : les plus grands chasse-marées,

d'environ 100 tonneaux, vont quelquefois jusqu'aux Antilles : il y en a de moyenne grandeur, qui sont également pontés ; les plus petits, sur les côtes du Morbihan, ont le milieu ouvert ; ils n'ont qu'une tille devant et une très-petite de l'arrière : ils ont deux mâts ; le grand mât, placé au milieu, est très-couché sur l'arrière, celui de misaine est droit : le premier porte une voile d'une grandeur énorme, qu'on amène sur le pont comme celle d'un lougre ; il grée un taillevent, selon le temps : la misaine est beaucoup plus petite que la grande voile, et plus grande que le taillevent : ce sont des voiles à bourcet ; les plus grands chasse-marées ont souvent, tapecul, hunier et foc volant. *Voyez pl. C, fig. 24.*

CHASSER, v. a. Un navire que l'on découvre : on chasse au vent, sous le vent, vent arrière, à l'aire de vent désignée. — Chasser la terre, c'est l'approcher, la reconnaître, et l'on dit, par extension, les nuages chassent du Sud, du Nord, de l'Ouest, etc.

CHASSER, v. n. Un vaisseau qui, par l'effort d'un grand vent et d'une grosse mer, entraîne ses ancres, leur fait labourer le fond, chasse. — Dans ce cas on chasse quelquefois à la côte.

CHASSEUR, s. m. On donne ce nom momentanément à un vaisseau qui en poursuit un autre. Une armée navale a souvent des chasseurs détachés de l'avant, sur les ailes, et même de l'arrière. Par des signaux on fait forcer de voile aux chasseurs ; on fait rallier les chasseurs.

CHAT, s. m. Ancien bâtiment du commerce des mers du Nord, dont on se sert peu aujourd'hui ; il est construit à plates varangues, arrondi aux deux bouts, sans qualité pour bien naviguer ; il porte une grande charge, est peu mâté, a des voiles carrées amenant sur le pont.

CHATTE, s. f. Sorte de grappin sans oreilles ; elle a trois ou quatre branches pointues aux extrémités ; on s'en sert dans les vaisseaux pour suspendre le double des câbles sous le beaupré, pendant qu'on en dépasse un de l'écubier pour défaire les tours que les deux câbles ont parfois ensemble. On s'en sert aussi pour draguer sur le fond des bouts de câbles, grelins et autres cordages. — Chatte est encore une espèce de chasse-marée, mais qui en diffère cependant par le gréement et la construction en ce qu'elle a un gouvernail à chaque bout, un grand mât au milieu et un petit à chaque extrémité : ces derniers sont penchés en s'écartant du grand mât par le haut. Ce bâtiment ne

vière pas de bord; il change seulement ses voiles : l'avant devient l'arrière, et réciproquement lorsqu'il louvoie. Cette sorte de bâtiment est particulière au Croisic, à Noirmoutiers et aux environs. *V. pl. C, fig. 5.* D'autres chattes servent d'allége dans les ports et les rades, principalement à Rochefort. Ces sortes de chattes, ou petites gabarres, sont originairement de construction de Rhuis.

CHAUDIÈRE, s. f. Très-grand vaisseau en cuivre dans lequel on fait cuire les alimens des équipages des vaisseaux. On dit faire la chaudière; il fait la chaudière; c'est celui qui la suit sur le feu. Manger à la chaudière, c'est n'avoir point de table ni de poste particulier. Les matelots et soldats mangent à la chaudière, c'est-à-dire, reçoivent leurs vivres de la grande chaudière. — La chaudière est à bord; on fait la chaudière à bord dès que le vaisseau sort du port. On distingue de cette grande chaudière les petites chaudières portatives qui servent à la maistrance : il mange à la petite chaudière; il a droit à une petite chaudière.

CHAUDRON, s. m. Espèce de calotte en plomb percée de plusieurs trous, qu'on cloue au pied d'une pompe pour empêcher les ordures de la cale de s'y introduire.

CHAUFFAGE, s. m. Le bois à brûler qu'on embarque sur les vaisseaux, est dit de chauffage : c'est aussi le genêt ou la brande que l'on brûle sur la carène d'un vaisseau pour en enlever le vieux brai.

CHAUFFER, v. a. L'on chauffe la carène d'un vaisseau avec des fagots de genêt, etc., qu'on tient au bout d'une longue fourche pour la bien dégager de tous les corps qui pourraient empêcher de découvrir les chevilles, les clous, etc., et détruire les vers. — Pour chauffer intérieurement les soutes, on y allume de la braise dans des chaudières de potin. — Chauffer certains bordages au moment de les employer pour les courber convenablement.

CHAUMARD, s. m. Montant en bois, comme celui d'une bitte, solidement fixé sur un ban du premier pont, et s'élevant perpendiculairement au-dessus du second pour recevoir les retours des drisses de basses vergues et guinderesses de mât de hune, dans des clans percés à sa tête qui sont garnis de rias en fonte et essieux en fer. *Voyez pl. E, fig. 32.*

CHAVIRER, v. n. Un vaisseau qui vient à tourner sur lui-même en pleine mer, qui est sens dessus dessous, est chaviré :

sa quille se montre alors au niveau de l'eau. — On chavire une glène de filin, un câble, des cordages quelconques qui sont lovés en les renversant, les retournant le dessous dessus.

CHEBEC, s. m. Petit bâtiment à trois mâts, de la Méditerranée, gréé en voiles carrées et latines : le mât de misaine est fortement incliné sur l'avant : on en arme en guerre : il va bien à la rame. *Voyez pl. C, fig. 22.* Et aussi le chebec à voiles latines. *Voyez pl. C, fig. 9*

CHEF, s. m. L'officier supérieur de la marine qui portait autrefois le titre de chef d'escadre, prend aujourd'hui celui de contre-amiral, et le grade de chef de division (brigadier) a été supprimé. — En escadre ou armée, le vaisseau à la tête de la ligne de bataille est le chef de file. — On nomme à bord chef de gamelle celui des officiers et l'élève qui est chargé de la table, qui emploie le traitement tant en provisions de campagnes que journalières. — Le chef de timonerie est celui des maîtres qui est chargé des boussoles, horloges, sondes, pavillons, drisses pour les signaux, drosses du gouvernail, lignes de loch, etc. — Le chef de pièce est le canonier qui pointe et commande la manœuvre d'une pièce de canon. — Le chef de roue, dans une corderie, est celui qui, plus habile que les autres fileurs, règle la grosseur du fil.

CHELINGUE, s. f. Mauvaise embarcation de la côte de Coromandel, construite sans membres : les bordages sont cousus avec de la paille : son fond est plat : elle a beaucoup de creux et un très-petit tillac de l'arrière et de l'avant. Ce sont les seules embarcations propres à passer sur les barres de Pondichéry, Madras, etc. Les lascards qui les montent, et qui sont de fort mauvais nageurs, chantent continuellement. Au moment de donner dans la barre, ils redoublent leur chant, qui n'est que la répétition des mêmes mots. On les désigne sous le nom de *maquois*. Les chelingues vont en rade et le long de la côte, mais par un beau temps seulement. *Voyez pl. B, fig. 21.*

CHEMIN, s. m. Les marins disent d'un vaisseau qu'il fait beaucoup de chemin quand il fait un grand sillage. Le chemin désigne mieux la distance parcourue dans les vingt-quatre heures d'un midi à l'autre. *Voyez le mot Point.*

CHEMISE, s. f. Un navire qui charge en grenier a ordinairement des voiles ou nattes qui tapissent l'intérieur de sa cale, et cette enveloppe est, par plusieurs caboteurs, nommée che-

mise de charge. — On embarquait autrefois sur les bâtimens de guerre des chemises à feu soufrées, imbibées de matières combustibles, pour être clouées sur le bordage d'un vaisseau ennemi, et y mettre le feu. — On serrait jadis les huniers en chemise, en ramassant la toile du fond, en forme de colonne, autour du pied du mât de hune.

CHENAL, s. m. Passage étroit pour entrer dans un port, rivière, etc., marqué ordinairement par des balises, tonnes, bouées ou amers. Ce nom peut être donné à un intervalle qui se trouve pour passer, sans danger, entre deux bancs, deux îles ou deux rochers.

CHENALER, v. n. Donner dans un chenal, en suivre exactement toutes les sinuosités pour les passer sans toucher : on dit alors avoir bien chenalé.

CHENET, s. m. Machine en fer disposée à peu près en forme de chenet ordinaire, mais beaucoup plus fort et plus grand, servant, dans les ports, à donner le pli aux bordages des embarcations, au moyen du feu qu'on fait dessous.

CHERCHER, v. a. On cherche la sonde en venant du large; on approche des côtes pour parvenir à trouver le fond. La quantité de brasses d'eau et la qualité du sol indiquent très-souvent le point où se trouve un vaisseau, soit la nuit, soit qu'on ait de l'erreur dans son point et que l'on soit sans observations astronomiques. — On cherche un port, un rendez-vous en pleine mer ou à une vue de terre désignée. — On cherche encore un abri pour mouiller : on cherche la terre.

CHEVALET, s. m. Sorte de tréteau dont on se sert pour supporter les fils dans les corderies; d'autres, à rouleau mobile, servent à soutenir le poids d'un câble dans le transport d'un magasin, dans une embarcation; autrement, à passer les câbles d'un lieu dans un autre. *Voyez pl. E, fig. 75.*

CHEVAUCHER, v. a. Manœuvres qui s'embarassent en se croisant au lieu de venir à leur appel : on les dégage pour les faire agir. — Deux pièces de bois portant l'une sur l'autre se chevauchent.

CHEVET, s. m. Pièce ordinairement en bois de peuplier, clouée sur l'arrière du traversin des bittes, pour être plus doux sous le câble autour de bitte : ce coussin de bitte est un peu arrondi sur sa face en arrière.

CHEVILLAGE, s. m. Opération qui consiste à enfoncer des

chevilles dans la charpente d'un vaisseau. Le chevillage se fait en fer ou en cuivre.

CHEVILLE, s. f. Sur les vaisseaux de l'état on n'emploie plus de chevilles en fer pour les fonds de toute la carène qui se double en cuivre. Dans tout le reste de la construction d'un vaisseau on se sert beaucoup de chevilles en fer de différentes grosseurs, longueurs et formes ; les unes ont les têtes carrées, les autres rondes ; sont à pointe, à écrous, à rivet, à goupille, à barbe ou grillées. — Dans les corderies il y a des chevilles de halage, d'ourdissage, de commettage : toutes sont très-fortes.

CHEVILLER, v. a. On cheville dans la construction des vaisseaux à bout perdu lorsque la cheville, à barbe ou grillée, se perd dans l'épaisseur des bois : on cheville avec d'autres qui, traversant, ont les bouts goupillés ou rivés sur viroles : les bâtimens de guerre qui sont tous doublés en cuivre, ont les bordages chevillés en chevilles de cuivre et en gournables.

CHEVILLOT DE TOURNAGE, s. m. Morceau de bois tourné, du diamètre de dix-huit lignes, long de seize pouces, que l'on plante à dix ou douze pouces l'un de l'autre sur des portions de planche épaisse en chêne, qu'on nomme râtelier ; ils sont fixés par des chevilles en dedans de la muraille d'un vaisseau, à trois pieds et demi et quatre pieds de hauteur, pour servir à tourner les manœuvres qui descendent le long des bas haubans : il y a aussi de ces tournages sur les traverses des bitons, entre les marionnettes.

CHICABAUD ou **BOUTE-LOF**, s. m. Pièce de bois mobile sur laquelle on amuré la misaine dans les lougres. Sorte d'arc-boutan ou bout-dehors.

CHICANER, v. a. Se dit d'un vaisseau qui gouverne au plus près du vent presque à ralinguer, c'est-à-dire qu'il laisse le moins de vent possible dans les voiles, et qu'il fait des auloffées à chaque risée : il va peu de l'avant et dérive davantage.

CHIEN-MARON, s. m. Animal ainsi nommé aux Indes orientales ; il a la forme d'un grand chien et d'un mouton, mais sans laine. On en donne en ration sur les vaisseaux qui passent à Pondichéri : il y en a des troupeaux sauvages et domestiques.

CHIQUE, s. f. Petit insecte des Antilles qui entre dans les pieds et qui se creuse un lit dans la chair : il serait dangereux de le laisser trop s'enfoncer : c'est une espèce de ciron noir. — La chique du matelot est une boule de tabac en feuilles roulées

qu'il conserve long-temps dans la bouche , par habitude plutôt que par utilité.

CHIROUTE, s. f. Les marins désignent sous ce nom seul la cigare , petit rouleau de tabac à fumer fait avec les feuilles de cette plante ; les chiroutes sont de différentes longueurs ; celles de la Havane n'ont que cinq pouces ; aux Indes orientales elles en ont jusqu'à huit. On en fait des paquets de douze , vingt-quatre , etc.

CHOPINE, s. f. Espèce de boîte cylindrique en cuivre ou en bois , placée dans le corps d'une pompe , au-dessus du piston ; elle est totalement percée pour le passage de l'eau , ayant à sa partie supérieure une soupape en cuir fort , nommée clapet ; elle est en outre garnie d'une anse en fer , pour servir au besoin à la retirer par le moyen d'une gaule armée d'un croc. La chopine est garnie tout autour d'un morceau d'étoffe suifée , pour qu'elle remplisse exactement l'intérieur de la pompe. *Voyez pl. E, fig. 54.*

CHOQUER, v. a. Filer ou mollir avec précaution un cordage tendu que l'on tient à retour sur un taquet , chevillot , tête de bitte ou bitton. On choque les boulines pour soulager les ralingues trop pressées. On choque la tournevire pour faire monter ses tours sur la cloche du cabestan. On commande au marin qui tient dessous à retour : choque quelques pieds ! choque en douceur ! choque rondement !

CHOUQUET, s. m. Les marins disent quelquefois chouque par abréviation. Pièce de bois de chêne , longue d'environ cinq pieds (dimension de ceux des bas mâts d'un vaisseau) , large de deux et demi , épaisse de douze pouces. Le chouquet est percé d'un trou carré pour être capelé sur le tenon d'un mât , et d'un autre trou rond servant au passage d'un mât supérieur. Deux forts cercles en fer , garnis de pitons en dehors , enveloppent le chouquet pour le renforcer. On les distingue par le nom des mâts sur les têtes desquels ils sont capelés. (Il serait avantageux d'adopter une mortaise de chaque côté dans l'épaisseur des chouquets pour y recevoir un réa en fonte , ayant son essieu en fer , et servir à passer les guinderesses.) *Voyez pl. A, fig. 1, h, h, h. Voyez aussi pl. D mon chouquet avec ses réas, fig. 15.*

CHUTE, s. f. Hauteur verticale d'une voile quand elle est déployée , c'est-à-dire , hissée , amurée , bordée. On dit qu'une

voile a beaucoup de chute, qu'elle manque de chute, quand elle pêche par trop ou trop peu de guindant ou de hauteur.

CIEL, s. m. On dit un ciel fin, nuageux, brumeux, couvert, un beau ciel, un ciel orageux, un ciel gris, etc. C'est la manière dont les marins désignent le temps dans leurs discours et en écrivant leurs journaux.

CINGLER, v. n. Un vaisseau cingle dès qu'il est mis en mouvement et qu'il a un sillage quelconque. On n'emploie ce mot qu'en parlant de la route sur laquelle on gouverne. On cingle au Nord, au Sud, etc. Cette expression est peu usitée.

CINTRER, v. a. Passer des grelins ou aussières sous un vaisseau dont les écarts auraient largué à la mer, pour les resserrer, au moyen d'une forte tension donnée à ces gros cordages.

CISEAUX, s. m. Une embarcation a ses voiles en ciseaux, lorsque le vent venant droit de l'arrière, sa misaine et sa grande voile sont bordées l'une sur tribord et l'autre sur bâbord. Les voiles carrées ne s'orientent pas en ciseaux : il faut qu'elles soient à livarde ou à bourcet.

CITERNE, s. f. Petit bâtiment gréant une voile carrée sur un mât très-court au centre. La citerne sert à porter de l'eau du port en rade, en remplacement de celle consommée par des bâtimens mouillées : elle a un bassin construit dans toute l'étendue de sa cale qui est garantie de l'eau de la mer : elle porte trente à quarante tonneaux.

CIVADIÈRE, s. f. Vergue gréée en dessous du beaupré pour servir à tenir les haubans des bout-dehors des mâts de foc qui passent à chaque extrémité de cette vergue, et qu'on roidit tribord ou bâbord sur le gaillard d'avant. La voile, aussi nommée civadière, s'envergue ; mais elle sert peu à la mer : on la déferle quelquefois sur les rades pour servir de masque. *Voyez pl. D, fig. 1, 1.*

CIVIÈRE ou **ERSE**, s. f. Nom qu'on donnait à la suspente de la vergue de civadière. *Voyez* Moustache. On ne la grée plus de même : elle est à peu près fixée au beaupré.

CLAIRON, s. m. (vieux). Endroit du ciel qui paraît clair dans une nuit obscure : c'est un éclairci.

CLAN, s. m. Emplacement d'un réa et passage d'un filin, tant dans les murailles d'un vaisseau qu'aux bouts des vergues,

des mâts, des bossoirs et des galoches. Cette ouverture est proportionnée au diamètre du réa et à la grosseur de la manœuvre qui doit y passer. Où il y a des clans il ne faut pas de poulies.

CLAPET, s. m. Morceau de cuir fort cloué sur un bord de l'ouverture de la chopine, portant une espèce de gros bondon pour fermer le passage à l'eau et l'ouvrir au moyen de cette sorte de soupape qui tient au piston d'une pompe. *Voyez* Chopine

CLAPOTAGE, s. m. Petite agitation des vagues en tous sens; mouvement irrégulier à la surface de la mer, faisant quelque bruit.

CLAPOTEUSE, s. f. La mer est clapoteuse après avoir été agitée par différens vents : ses lames sont courtes et se répètent en plusieurs sens sans s'étendre : des hauts fonds, des batures, des ras de marées causent souvent le clapotage.

CLAPOTIS, s. m. Mouvement léger des eaux à leur surface, souvent produit, dans un bras de mer, par la rencontre de deux marées ou courans opposés. Le clapotis, autour d'un vaisseau, empêche de prendre son tirant d'eau en dehors avec précision. Les ras de marées causent des clapotis.

CLASSER, v. a. Engagement que l'on fait d'un homme pour la marine, à compter de l'âge de dix-huit ans; c'est-à-dire que celui qui commence à naviguer n'est plus libre de suivre une autre carrière après ses dix-huit années révolues, et qu'il est dans le cas d'être appelé sur les bâtimens de guerre jusqu'à l'âge de cinquante ans, toutes les fois que l'état a besoin de son service. Le nom et le signalement de tous les matelots et officiers mariniens se trouvent inscrits sur des registres conservés dans les quartiers maritimes où ils sont classés.

CLASSES, s. f. plur. Une loi met chaque marin dans l'obligation de servir l'État en les appelant sur ses vaisseaux : il y a sur toutes nos côtes des bureaux des classes tenus par des commissaires, commis et syndics, où l'on trouve les noms, les signalemens et les grades des marins classés. Pour parvenir à être déclassé, il faut se faire inscrire un an d'avance dans son quartier, comme ne voulant plus naviguer.

CLEF, s. f. Petit billot taillé un peu en coin qu'on enfonce entre les varangues d'un vaisseau en construction. Les clefs placées aux extrémités des varangues sont dites d'empature; celles qu'on place au milieu, clefs de varangues. — D'autres clefs,

pour les mâts de hune , sont de gros boulons carrés en fer qui traversent la caisse de ces mâts pour les tenir guindés au-dessus des élongis des bâts mâts. Les clefs des mâts de perroquets et de cacatois sont en bois. (On ferait bien d'établir celles des mâts de perroquets en dessous des élongis pour les caler plus facilement en mer, ainsi que je l'ai fait à ma frégate. *Voyez pl. D, fig. 11.*)

CLIN, s. m. Désignation du bordé d'une embarcation qui n'est pas à joints ouverts, pour le distinguer du franc bord. On dit embarcation à clin, canot à clin ; quand les bordages se recouvrent l'un sur l'autre d'environ un pouce, pour être cloués ensemble, ou plutôt qu'ils sont traversés par des clous qu'on rive en dedans sur des viroles ou vis avec écrous. On disait jadis encouturé de cette manière de border ; bordages encouturés l'un sur l'autre.

CLINCAR, s. m. Navire caboteur construit à fond plat, en usage sur la Baltique.

CLINROC, s. m. Roc qui se grée au mât de ce nom (hissé sur le bout-dehors de beaupré ou mât de roc). On amure le clin roc au capelage de son bout-dehors ou mât de clin roc, ou à un rocambeau courant sur ce mât ; sa drisse passe sous le capelage du petit mât de perroquet, et son écoute arrive sur le gaillard d'avant. *Voyez cette voile, pl. D, fig. 1, m.*

CLOCHE, s. f. On n'a plus qu'une cloche sur chaque bâtiment au long cours ; elle sert à indiquer l'heure en frappant le battant à chaque demi-heure ; à marquer l'instant de relever les quarts et de prendre les repas à bord des bâtimens du commerce. Pendant la durée d'une brume très-épaisse on s'en sert dans les bâtimens de guerre, en la mettant en branle, pour signal de conserve. — Dans quelques ports on donne ce nom à la fusée d'un cabestan. On nommait cloche autrefois une machine dans laquelle on descendait un homme sous l'eau : on a depuis peu perfectionné cette cloche à Cherbourg ; elle contient jusqu'à quatre hommes. *Voyez pl. E, fig. 10.*

CLOUS, s. m. plur. Il y a bien des variétés dans les clous employés dans la marine, et chaque espèce a son nom particulier. Les clous à maugère ont une tête plate, large de six lignes, et n'ont que neuf lignes de longueur ; ceux à pompes de même longueur ont une petite tête ; ceux à plomb, égaux en longueur aux précédens, ont la tête ronde. Les doubles carvelles ont près de cinq pouces ; ceux de carvelle et demi-carvelle, plus de trois

pouces. Les clous de tillac, demi-tillac, de lisse, sont longs de trois à quatre pouces : de plus grands sont désignés par le nombre de pouces qu'ils ont de longueur : ceux à doublage sont petits, à large tête et en cuivre.

COCHE, adv. On dit d'un hunier et d'un perroquet qu'ils sont en coche lorsque les poulies d'itaque se touchent, et qu'il n'est pas possible d'élever davantage la vergue sur son mât, de la hisser plus haut.

COCHOIR, s. m. Synonyme de toupin. Morceau de bois d'orme, travaillé dans la forme d'un cône plein, dont la circonférence est creusée en trois, quatre, cinq ou six cannelures profondes, dans le sens de sa longueur, qui n'excède jamais dix-huit pouces : on s'en sert pour le commettage de toute espèce de cordages.

COCO DE MER, s. m. L'île Praslin et celle Curieuse, dans les Séchelles (Archipel au nord de Madagascar), sont les seules où l'on trouve l'arbre de ce célèbre coco : les grands arbres qui produisent ce gros fruit, se trouvent généralement sur le bord des côtes : les cocos, en maturité, tombent à la mer, flottent, et l'on en trouve à de grandes distances.

COFFRE, s. m. Un bâtiment qui a un pont de plain-pied et une muraille tout autour, est dit avoir beaucoup de coffre, si cette muraille ou vibord est élevée de plus de cinq pieds ; il a peu de coffre, si elle n'a que trois pieds et demi ou quatre pieds au-dessus du pont. — Autrefois on embarquait des coffres d'armes, des coffres d'armuriers, de chirurgie, etc. Aujourd'hui on bâtit des étagères pour la pharmacie, et on a des soutes, coffres ou caissons d'attache sur les faux ponts.

COËFFE, s. f. Petit morceau de toile goudronnée qu'on fait tenir sous la soulière au bout des haubans, ou autres gros dormans, pour les garantir des eaux. — On a aussi des coëffes pour les têtes des mâts couvrant les tenons des chouquets, sur les étoupilles, etc.

COËFFER, v. a. Un vaisseau coëffe ou est coëffé, selon que par la manœuvre des voiles on met le vent dessus, ou que ce soit le vent qui, par un changement subit, ait masqué ou coëffé, en donnant sur l'avant des voiles. *Voyez* chapelle et masquer.

COIN, s. m. Morceau de bois qu'on place dans les étambrais, autour des mâts et des pompes : les coins ont deux faces courbes ; ils sont longs d'environ trois pieds et ont un grand adent vers

la tête qui appuie sur le pont. Il y en a de plus petits, souvent très-minces, que l'on met dans les chouquets de hune et de perroquets; on les fait tous avec du sapin. Il y en a qui servent dans les roustures, et ceux ordinaires à mille autres choses: toute espèce de petits coins, dans la Méditerranée, sont nommés coignets.

COINCER, v. a. Action d'enfoncer des coins autour des mâts: on dit coincer les mâts quand on met des coins dans les étambrais autour des bas mâts, ainsi que dans les chouquets des mâts de hunes et de perroquets.

COITTES, s. f. pl. Sont deux pièces de bois qui ont la longueur d'un vaisseau en construction et servent tribord et bâbord, sur son chantier, à supporter toute la charpente du ber. Elles glissent avec lui et la masse entière qu'on lance à la mer: celles-ci sont courantes. Deux autres coittes, fixées sur la cale de construction à la distance nécessaire, retiennent intérieurement les premières, les empêchent de s'écarter avec le ber, pendant qu'elles descendent du chantier portant le vaisseau. *Voyez pl. E, fig. 84.*

COLLÈGE, s. m. Depuis le commencement de 1816, il a été créé un collège royal de marine à Angoulême, pour recevoir cent cinquante élèves de l'âge de treize à quinze ans, portant le titre d'élèves de la marine de troisième classe.

COLLIER, s. m. Sorte de grande bague formée au bout supérieur d'un étai par une pomme fixée dessus, qui sert à arrêter une petite bague faite sur le bout et dans laquelle passe l'étai jusqu'à la réunion de cette petite bague à la pomme; ce qui détermine la longueur du collier. — Le double des colliers inférieurs estrope la moque la plus basse, dans laquelle passent les rides de l'étai, ainsi que dans celle qui lui est supérieure. *Voyez pl. A, fig. 1, k.* (La moque supérieure et la ride devraient être supprimées; à la place et au lieu des pommes sur l'étai pour le collier, on devrait épisser un bout d'étai pour former avec le bout naturel un capelage: la réunion de ces deux branches, sur l'arrière du ton du mât, se ferait au moyen d'un aiguillage). — On a souvent des colliers en fer pour tenir les mâts aux baux des embarcations.

COLOMBIER, s. m. Forte épontille faisant partie du ber; on le place sous la carène d'un vaisseau en construction, lorsqu'il doit être lancé à la mer. Les colombiers sont en grand nombre; espacés sur toute la longueur des coittes tribord et bâ-

bord du fond du vaisseau : ceux du milieu sont nécessairement moins longs que ceux des extrémités. *Voyez* ber.

COLONNE, s. f. En escadre ou armée les vaisseaux sont rangés et marchent sur deux ou trois colonnes : dans l'ordre de marche naturel, sur trois colonnes, la première escadre (où se trouve l'amiral), est au centre, la deuxième escadre à droite et la troisième à gauche. Les frégates et corvettes sont en dehors, à la tête et à la queue. Lorsqu'une petite escadre ou division fait route seule, sa marche la plus ordinaire est sur deux colonnes : l'ordre des colonnes et leur nombre sont toujours réglés par l'amiral.

COLTIS, s. m. Dans un vaisseau, c'est le couple qui a son pied à la jonction de l'étrave avec la quille ; il se termine sous les bossoirs tribord et bâbord. Le bau qui va de l'un à l'autre porte le nom de bau de coltis.

COMBUGER, v. a. (les marins disent cambuser). Remplir des futailles d'eau douce, avant de les embarquer, pour les tremper et les bien laver ; celles destinées à recevoir le vin de campagne, sont combugées avec un peu d'eau-de-vie et on y fait brûler une mèche soufrée : pendant la combustion on tient la bonde bien bouchée.

COME, s. m. Nom des surveillans et directeurs des forçats dans les bagnes : ils ont pour chefs les administrateurs de cette partie, dans les ports militaires.

COMMANDANT (le), s. m. de la marine, dans un port militaire, est vice ou contre-amiral. Les armées navales et escadres ont pour commandant un de ces officiers généraux : les capitaines de vaisseaux peuvent commander des divisions : celui qui a le commandement d'un vaisseau est appelé, par son équipage, commandant : son second est appelé, capitaine, parce qu'il a le grade de capitaine de frégate. *Voyez* distinction. — Lorsqu'il ne se trouve pas de bâtiment de guerre sur une rade, le plus ancien capitaine, reçu pour le commerce, commande pour la police et la surveillance sur les navires en rade. Il porte pour marque distinctive la flamme nationale au mât de misaine de son navire : ce qui le fait reconnaître pour le commandant.

COMMANDE, s. f. La commande se fait avec deux ou trois fils de carret tords à la main ; les commandes n'ont jamais plus d'une brasses de longueur ; elles servent à faire divers amarages grossiers.

COMMANDE! imp. C'est le cri des matelots qui suit le coup de sifflet d'un maître d'équipage et qui précède le commandement. L'intervalle est marqué par un petit instant de silence : ce cri n'est plus guère permis.

COMMANDEMENT, s. m. On dit, d'un officier de marine nommé en chef, qu'il a le commandement de telle escadre, de telle station, de tel bâtiment, d'une prise, d'un corsaire, etc.

COMMANDER, v. a. Un bâtiment quelconque, c'est être chargé de le conduire à sa destination. — Commander son quart, c'est être le chef du quart. — Commander des gens classés pour les faire arriver de leurs quartiers dans les ports de l'état, c'est les désigner pour aller servir sur ses vaisseaux.

COMME ÇA! adv. (les marins ne disent pas comme cela.) Commandement que l'on fait au timonier de maintenir le vaisseau comme il est ; le prévenir de ne faire agir la barre ni pour auloffer ni pour arriver.

COMMETTAGE, s. m. Opération qui consiste à réunir des torons ou des fils déjà tords pour en former un câble ou des manœuvres. La grosseur qu'on veut donner au cordage détermine le nombre des torons et des fils à employer.

COMMETTRE, v. a. Action de composer un cordage quelconque avec des fils de carret déjà réunis en plus ou moins grand nombre. On commet en aussière avec des fils ou plusieurs petits torons. On commet en grelins avec trois torons commis à part. On appelle, 1°. commettre au tiers le cordage le plus tord ; 2°. commettre entre le tiers et le quart, et seulement au quart pour les ralingues ; c'est-à-dire que les fils tendus se raccourcissent d'un tiers, d'un peu moins ou enfin d'un quart.

COMMIS, s. m. Employés entretenus, subalternes de l'administration tant centrale que des ports. On en embarque un sur chaque bâtiment de guerre, où il prend le nom de commis aux revues, quelquefois d'agent comptable. Le commis aux vivres, dans un vaisseau, est chargé en chef de la distribution des vivres en rations à l'équipage : il est comptable envers la régie ou le munitionnaire.

COMMISSAIRES, s. m. plur. Il y a au département de la marine, tant dans l'administration centrale à Paris que dans les ports, des commissaires généraux ordonnateurs, des commissaires généraux, des commissaires principaux, des commissaires de première classe et de seconde classe, et des sous-commissaires.

COMMISSION, s. f. Un bâtiment de guerre est dit en commission quand il entre en armement. — Les corsaires ont besoin d'une commission du gouvernement pour aller en course pendant un nombre de semaines ou de mois déterminés.

COMMUNE, s. f. Sorte de barque (plus particulière au port de Rochefort) à fond plat, de trente-deux pieds de longueur environ sur la moitié en largeur, et d'une forte construction : elle remplace avantageusement les pigoulières des autres ports : on établit au milieu des chaudières à brai, et à chaque bout un magasin pour les calfats et les charpentiers : la carène est un peu relevée des deux bouts ; elle atois ou quatre pieds de bois au-dessus de l'eau.

COMMUNIQUER, v. a. Les bâtimens qui se rencontrent par un beau temps à la mer, communiquent ensemble par leurs canots. — On communique avec une terre en y envoyant des embarcations, même sans que le vaisseau y aborde. — La communication est défendue à tout bâtiment arrivant d'un pays où règne la peste, des fièvres jaunes ou autres maladies contagieuses ; il est contraint à faire quarantaine dans un point désigné de la rade où il est entré.

COMPAGNIE, s. f. Deux ou plusieurs bâtimens font quelquefois route de compagnie sans y être obligés, lorsqu'ils ont une marche à peu près égale. On nomme vaisseaux de compagnie ceux armés, par une société privilégiée, pour les Indes orientales et occidentales ; ce sont ordinairement de très-grands navires du commerce qui peuvent monter une batterie de canons ou de caronades. — Trois compagnies, chacune de cent élèves de la marine, de première et seconde classe, sont établies à Brest, Toulon et Rochefort.

COMPAS, s. m. En marine ce mot est synonyme de boussole. On distingue les compas de route placés dans l'habitacle, de ceux de variation qui servent aux observations de la déclinaison de l'aiguille aimantée et à faire des relèvemens : il y en a de renversés qu'on suspend aux barrotins ou lattes des dunettes, pour indiquer aux officiers commandans la direction que suit le vaisseau, sans sortir de leur logement. — Les compas qui servent dans les ateliers de mâture sont en fer ; leurs branches sont courbées.

COMPORTER, v. a. Un vaisseau se comporte bien à la mer lorsque ses mouvemens sont doux, et qu'il ne fatigue ni dans sa

coque ni dans ses agrès. Dans le cas contraire, on dit qu'il se comporte mal : il se comporte mieux sous telle allure que sous telle autre.

COMPTOIR, s. m. Place de commerce maritime des Européens aux côtes d'Asie et d'Afrique.

CONCOURS, s. m. Action de concourir, depuis l'organisation de la marine en 1791 ; on n'était admis dans les élèves et au grade d'enseigne de vaisseau qu'à la suite d'un examen qui avait lieu au concours, sur toutes les parties des mathématiques ; mais cette bonne institution, qui a duré trente ans, à laquelle on doit le corps actuel des officiers de la marine militaire, a été abandonnée par la création des écoles spéciales sous le ministère de M^r Decrès ; et depuis 1816, on s'est encore écarté davantage des vrais principes, en formant un collège de marine à Angoulême.

CONDAMNER, v. a. Un vaisseau trop vieux pour aller à la mer sans danger, est condamné ; on le démolit dans un port où on en fait un ponton, les fonds étant souvent très-bons. On condamne des mâts, des vergues, câbles, grément, etc., hors de service.

CONDUISSEUR, s. m. On donne ce nom, dans quelques corderies, à un long bâton percé d'un bout, par lequel on passe un fil de caret que ce bâton conduit dirigé sur un touret.

CONDUIT, s. m. Une manœuvre du haut des mâts a des conduits qui la dirige le long des haubans ; les conduits sont routés à huit ou dix pieds au-dessus des gaillards, si ce sont des pommes percées, gougées d'un côté. Lorsque des poulies servent de conduits, elles sont aiguilletées : à bords des petits bâtimens, des cosses ou margouillots en tiennent lieu.

CONDUITE, s. f. Somme allouée à un marin qui se rend dans un port pour le service, à raison de tant par lieue : la conduite est fixée par un règlement, depuis le vice-amiral jusqu'au mousse inclusivement.

CONGÉ, s. m. Permission donnée par le ministère de la marine à un capitaine du commerce d'aller à sa destination ; on la lui délivre quand l'équipage est formé et le navire prêt à mettre à la voile. — Il y a des congés limités pour les gens classés, d'autres dont la durée dépend du plus ou moins d'armemens en temps de guerre.

CONGÉDIÉ, v. a. Renvoyer du service des ports militaires

ou des vaisseaux des ouvriers ou des matelots : on leur donne alors la permission de rester chez eux jusqu'à nouvel ordre.

CONGRÉER, v. a. Garnir le vide d'un cordage avec une ligne ou quarantainier assorti qui remplit bien les contours entre les torons, ce qui arrondit le filin : des guirlandes de distance en distance sur le congréage servent à le retenir couché entre les torons.

CONNAISSANCE, s. f. La connaissance des temps c'est l'almanach nautique. *Voyez* ce mot. — On prend connaissance d'une terre après une longue traversée, pour rectifier son point : il en est de même à l'égard d'une flotte pour manœuvrer en conséquence, après l'avoir reconnue amie ou ennemie.

CONNAISSEMENT, s. m. Déclaration d'un capitaine du commerce ou reconnaissance des objets et marchandises qui composent la cargaison du bâtiment qu'il commande, portant l'engagement de remplir les conditions imposées par le chargeur.

CONSEIL, s. m. Dans chaque port militaire il y a un conseil composé du commandant de la marine, de l'intendant, du major général, du commissaire général, des directeurs du port, du génie et de l'artillerie, et du contrôleur. Ce conseil connaît des recettes et des dépenses, et rend compte au ministre. — Conseil de guerre, tribunal qui juge et fait une application de la loi, conformément aux délits. — La chambre de conseil, dans un vaisseau de ligne, est dans la partie de l'arrière, sous la dunette. — Les marins disent que les vents sont au conseil, lorsqu'étant en calme le vent est quelque temps à prendre une direction sensible.

CONSENTIR, v. n. Forcer une pièce de bois à se courber, à plier, c'est la faire consentir. Un mât, une vergue a consenti, quand un éclat, un effort produit une diminution de force, comparativement à son premier état. On surveille, on ménage un mât qui a consenti, si on ne le jumelle pas : on le change si son avarie est considérable.

CONSERVE, s. f. On a dans la marine des signaux de conserve et de reconnaissance. — Des navires faisant route ensemble sont dits être de conserve, aller de conserve.

CONSERVER, v. a. En armée ou en escadre c'est conserver l'ordre signalé que de continuer à tenir le poste qu'on occupe dans une ligne ou une colonne : conserver l'ordre de marche,

c'est de même maintenir le vaisseau dans le rang qui lui est assigné. On conserve une flotte, un vaisseau, lorsqu'on en reste à vue, quels que soient les changemens de route. Conserver les distances entre les vaisseaux; conserver un flot, un rocher, un cap, un navire par le travers, par le bossoir, etc. — Conserver l'avantage du vent, c'est souvent lutter de manœuvre avec le vaisseau qui veut s'élever au vent du sien.

CONSOMMATIONS, s. f. pl. On distingue dans la marine diverses sortes de consommations; les journalières, telles que les vivres, le bois, le charbon, le suif, l'huile, le brai, le goudron, la peinture, etc.; celles accidentelles, telles que la perte d'un mât, d'une voile, d'une ancre, d'un câble, d'une embarcation, etc., sont constatées par des procès verbaux. *Voyez ce mot.* Les divers maîtres de détails en tiennent notes, et le commis aux revues les enregistre tous les mois après qu'elles ont été approuvées par les officiers chargés de ces détails.

CONSTRUCTEUR, s. m. Dans les ports militaires on ajoute la qualité d'ingénieur à celle de constructeur des vaisseaux, pour distinguer l'officier du génie du simple constructeur des ports de commerce, qui n'ont guère que la pratique. Les ingénieurs constructeurs donnent les plans aux charpentiers qui les exécutent et dressent les gabarits.

CONSTRUCTION, s. f. L'art de la construction des vaisseaux consiste à les bâtir sur un plan approuvé avec des bois de dimensions disposés dans les ports, en les réunissant, les liant, etc., ce qui est le travail des charpentiers de la marine. Un vaisseau commencé est dit être en construction.

CONSTRUIRE, v. a. Un bâtiment pour naviguer; ouvrage que fait le charpentier sous la surveillance de l'ingénieur, en réunissant tout ce qui entre dans sa composition.

CONSUL, s. m. Fonctionnaire du gouvernement, établi en pays étranger pour protéger le commerce, ayant la police des marins de sa nation, juger leurs différens et légaliser les actes expédiés dans son ressort.

CONTRAIRE, ad. Le vent est contraire en mer quand il oblige à orienter les voiles au plus près, à courir des bordées pour approcher le plus possible de la route qu'on voudrait suivre. — Une marée est contraire, des courans sont contraires, quand ils s'opposent au sillage, qu'ils contrarient la route.

CONTRE-ARC, s. m. Lorsqu'un vaisseau est arqué, sa quille l'est aussi nécessairement, mais pas régulièrement dans toute sa longueur; comme sous les emplantures des mâts (surtout de celui du centre), où le grand poids fait courber la quille dans un autre sens, c'est-à-dire, que cette convexité partielle est opposée à l'arc total: ce sont ces points sous les pieds de la mâture, que l'on nomme contre-arc.

CONTRARIER, v. a. On est contrarié dans la navigation par les vents, les courans, plus ou moins long-temps; ce qui prolonge les traversées.

CONTRE, prépos. Un vent, un courant, une marée sont contre quand ils sont opposés à la route d'un vaisseau: on navigue contre vent et marée: on court à contre d'un autre vaisseau, lorsqu'on tient la bordée opposée à la sienne: des voiles sont brassées à contre quand on met le vent sur l'une et qu'on le conserve dans l'autre.

CONTRE-AMIRAL, s. m. C'est aujourd'hui le deuxième grade d'officier général de la marine, quoique ce soit le même que celui de chef d'escadre d'autrefois.

CONTRE-BRASSER, v. a. Par le moyen des bras capelés au bout de chaque vergue, les voiles qu'elles portent reçoivent le vent sur leur face postérieure pour faire avancer le vaisseau. Si on veut arrêter sa marche, ou seulement diminuer son sillage, on met le vent sur une ou plusieurs voiles, en changeant la position des vergues: c'est ce qu'on appelle contre-brasser; brasser à contre.

CONTRE-CIVADIÈRE ou **FAUSSE CIVADIÈRE**, s. f. Nom d'une vergue ou de sa voile qui se gréait sur le mât du grand foc: on n'embarque plus que la vergue pour rechange à celle du petit perroquet.

CONTRE-CORNIÈRE, s. f. (ou plutôt allonge de cornière.) Ce sont deux pièces de bois courbées vers le bas avec un peu de revers par le haut, qui, dans la charpente de l'arrière d'un vaisseau, servent sur chaque bout de l'estain à l'unir avec la cornière de poupe. *Voyez Estain.*

CONTRE-ÉTAMBOT, s. m. Pièce de bois qui sert à garnir et renforcer l'étambot dans le sens de sa longueur, intérieurement appliquée: elle consolide l'arcasse; celui qu'on met quelquefois en dehors n'est qu'une espèce de fourrure entaillée pour les ferrures de l'étambot qui supportent le gouvernail.

CONTRE-ÉTRAVE, s. f. Renfort intérieur de l'étrave en plusieurs pièces de bois courbes, pour être bien ajusté sur toutes celles qui entrent dans la composition de l'étrave.

CONTRE-FORT, s. m. Terme de construction : synonyme de clef d'estain.

CONTRE-HILOIRE, s. m. Quelques charpentiers nomment ainsi des bordages en chêne entaillés sur les beauprés des hiloires, faisant partie des planchers d'un pont.

CONTRE-MAÎTRE, s. m. Dans les ports militaires les ouvriers contre-mâtres marchent après les maîtres entretenus, et, sur les vaisseaux, le contre-mâitre n'est que le troisième des officiers mariniens de manœuvre : le maître et le second maître d'équipage sont avant lui.

CONTRE-MARCHE, s. f. Des vaisseaux en ligne de bataille virent de bord par la contre-marche ; chacun faisant alternativement son évolution d'un point déterminé pour se conserver à la même distance de son matelot de l'avant, sur le nouveau bord, en ligne renversée. La contre-marche s'exécute en virant vent devant, comme lof pour lof.

CONTRE-MARÉE, s. f. Dans les détroits ou bras de mer resserrés il existe une sorte de remous des eaux de chaque côté du rivage qui monte ou descend, en opposition avec la marée montante ou descendante, dont l'effet est plus sensible au milieu.

CONTRE-POINT, s. m. Bout de ralingue de renfort ajouté aux points des voiles, sur la ralingue même, et cousus ensemble.

CONTRE-QUILLE, s. f. Sorte de deuxième quille ajoutée intérieurement sur la quille dans toute sa longueur, croisant les écarts ; c'est sur elle que sont entaillées les varangues ; la quille et la contre-quille faisant corps ensemble par le chevillage : elle est plus épaisse aux deux extrémités qu'au centre ; ce qui fait qu'elle est, dans un grand bâtiment, en trois parties.

CONTRE ou **FAUSSE VOILE D'ÉTAI**, s. f. Dans les vaisseaux cette voile est grée entre la voile d'étai de hune et celle de perroquet : on la serre dans la hune de misaine en arrière du tou de ce mât : son point d'amure est au capelage ; elle a une draille en arrière du petit mât de hune avec un racage qui élève son point de drisse jusque sous celui de la vergue du petit hanier : une autre draille, sur laquelle courent les bagues d'envergure, a son bout qui passe sous le capelage du grand mât de hune et se raidit au pied du grand mât, où aboutit aussi la drisse

de cette voile de forme presque quadrangulaire. *Voyez pl. D, fig. 1, n.*, où elle est autrement grée qu'autrefois : on la voit enverguée sur une corne qui se hisse et s'amène sur l'arrière du petit mât de hune.

CONTRÔLEUR, s. m. Officier d'administration employé dans les ports de l'état comme inspecteur des recettes, dépenses, marchés et de tous les achats ; il a aussi l'enregistrement des brevets et commissions, titres et autres papiers relatifs à la comptabilité.

CONVOI, s. m. Réunion d'un plus ou moins grand nombre de bâtimens du commerce, naviguant pendant la guerre sous l'escorte de bâtimens de l'état : le convoi porte le nom de l'officier militaire qui le commande, quand on veut indiquer de quel convoi on fait partie. — En escadre ou en armée il y a un ordre de marche de convoi.

CONVOYER, v. a. Conduire, diriger et défendre plusieurs bâtimens du commerce réunis en convoi, pour naviguer sous l'escorte d'un ou plusieurs bâtimens de guerre qui sont les convoyeurs.

COQ, s. m. Dans un vaisseau c'est celui qui fait la cuisine de l'équipage ; cet homme est payé par le munitionnaire des vivres de la marine. — Dans une corderie on donne ce nom à l'ouvrier qui fait chauffer le goudron.

COQ-SOURIS ou **LECHEFRITE**, s. f. Voile ou bonnette en deux parties qui se lace entre le hunier et la vergue de fortune d'un sloop, pour remplir le vide que laisse l'échancrure du hunier. Les galiotes hollandaises s'en servent beaucoup vent arrière et grand large.

COQUE, s. f. On désigne ainsi le corps d'un vaisseau quelconque quand il est sans mâts et tout-à-fait léger, et abstraction faite de tous les agrès en place. — Les manœuvres trop cordées ou mouillées forment souvent des espèces d'anneaux qu'on défait en les élongeant et détournant un peu le filin : ce qui se dit défaire les coques.

COQUERON, s. m. Dans un bâtiment de guerre c'est l'espèce de fourcat sur l'arrière de la grande soute à poudre. On donne aussi le nom de coqueron, dans les embarcations, aux deux parties extrêmes de l'avant et de l'arrière qui servent à contenir quelques petits objets.

CORALIÈRE ou **CORALINE**, s. f. Espèce de chaloupe en usage dans le levant pour la pêche du corail et du poisson ; elle porte une voile carrée sans vergue sur un petit mât, et un foc en dedans.

CORBILLON, s. m. Petit baquet dont la base est plus large que l'ouverture : il sert à contenir le biscuit qu'on distribue en ration à chaque plat de matelot.

CORDAGE, s. m., s'entend de tout ce qui est corde dans la marine, soit en chanvre, en pitre, en kaire, en bastin, etc., goudronné ou non goudronné : les petites cordes se désignent par le nombre de fils qui entrent dans leur composition ; les plus grosses par le nombre de pouces de leur circonférence : elles sont cordées en aussières ou en grelins, selon que les fils de caret sont réunis par le même commettage ou que des torons sont commis séparément.

CORDE, s. f. Aller à mât et à cordes, se dit d'un vaisseau qui fait sa route toutes voiles serrées, par un coup de vent qui, soufflant avec force dans ses agrès, lui fait encore faire un grand sillage.

CORDELLE, s. f. Aller à la cordelle, se dit d'un bâtiment qu'on hale avec des cordes le long d'une jetée, dans une rivière ou bras de mer très-resserré pour entrer ou pour sortir, même contre le courant ou la marée.

CORDERIE, s. f. Nom de l'art qui a pour objet la confection des cordages. Dans chacun des grands ports il se trouve un atelier couvert (bâtiment peu élevé) qui a deux cent quarante brasses en longueur, et seulement cinq pour largeur. Le chanvre y est préparé pour être mis en fil caret, et servir à fabriquer la multiplicité des divers cordages employés dans la marine.

CORDON, s. m. C'est ordinairement trois aussières formant trois torons qu'on réunit pour commettre un grelin ou un câble, ce qui diffère du commettage servant d'aussière, où on n'emploie que des fils réunis les uns aux autres, formant quatre, six et plus de petits torons tortillés, non commis.

CORDONNIER, s. m. Oiseau de l'espèce des péterelles, particulier à la zone torride ; il est d'un noir grisâtre, de la grosseur d'une poule ordinaire, mais ayant les ailes plus longues.

CORNE ou **PIC D'ARTIMON**, s. f. ou m. Vergue hissée en arrière du mât d'artimon qui est ordinairement apiquée d'environ vingt degrés : sa longueur est la distance de son mât au couronne-

ment : elle porte la voile d'artimon enverguée ; et quand on veut se servir de la brigantine , on l'élevé avec trois drisses sur toute la longueur de la corne. Le guy est en dessous pour recevoir ses points d'amure et d'écoute. — Sur la corne , dans les senaus , est enverguée la voile de senau. — Depuis peu on a établi des cornes sur l'arrière des mâts , pour les voiles d'étai , ce qui est très-avantageux. On voit cinq de ces cornes à la *pl. D, fig. 1.* — Dans les ateliers de garniture on nomme corne un gros épisssoir en bois d'environ quatre pouces de grosseur sur deux pieds de long. — Corne d'amorce. *Voyez Poulevrin. Voyez la Corne d'artimon. pl. A, fig. 1, t.*

CORNET, s. m. On donne ce nom , dans quelques ports , à l'entourage que l'on fait autour des pieds des mâts , dans les embarcations.

CORNETTE, s. f. Marque distinctive du capitaine de frégate , du lieutenant ou de l'enseigne commandant une division au moins de trois bâtimens de l'état. La cornette est plus longue qu'un pavillon et fendue comme le guidon , mais enverguée ; elle se hisse à la tête d'un mât , en travers comme une flamme ; ses pointes déployées au vent forment deux cornes. *Voyez pl. B, fig. 17, m.*

CORNIER (le), s. m. Partie élevée des angles de l'arrière d'un vaisseau au-dessus des hanches : direction de tel objet , vu par le cornier de tribord , de bâbord , selon d'autres marins , par la hanche.

CORNIERE, s. f. Extrémités ou même les estains , les alonges de cornière qui font partie de l'arcasse d'un vaisseau. *Voyez Estain.*

CORNICHE, s. f. Pièce de bois sculptée qui s'applique en dehors de la lisse d'hourdy par-dessus le bordé. *Voyez Lisse d'hourdy.*

CORPS, s. m. C'est le vaisseau nu. — On dit le corps d'une pompe , pour désigner son intérieur. — Le corps d'une poulie est l'emplacement qu'occupe le rouet dans la caisse. — Des vaisseaux naviguant en corps d'armée. — Le corps de bataille est l'escadre placée au milieu de la ligne de bataille. — Dans un vaisseau les quatre corps de voiles désignent les principales : la grande voile , la misaine , le grand et le petit huniers. — Le corps de voile d'un chasse-marée est sa grande voile.

CORPS-MORTS, s. m. On donne ce nom à un appareil composé d'un bateau fortement construit et ponté , ayant une

chaîne au lieu de câble, adaptée à une très-grosse ancre qui n'a qu'une pàte : on mouille cette ancre dans les grands ports et sur certaines rades pour servir à amarrer des vaisseaux, des réserves et des pontons : la longueur de la chaîne est déterminée par la profondeur de l'eau, de manière que le bout, sur lequel on étalingue un fort câble, puisse s'élever au-dessus du niveau de la mer, pour avoir la facilité de changer le câble ou seulement son étalingure. On empanelle quelquefois avec un bout de chaîne une ancre d'un moindre poids que la première, pour qu'elles travaillent ensemble, en retenant le vaisseau qui occupe ce poste par le câble passé dans un de ses écubiers, et tourné à la bitte.

CORRECTION, s. f. Les marins qui n'observent pas la latitude et la longitude avec précision naviguent d'après l'estime de la boussole, pour la route, et du loch pour le chemin : ils ont seulement des hauteurs méridiennes du soleil, chaque fois qu'il se montre à son passage au méridien du vaisseau, d'où ils concluent leur latitude : ils comparent les latitudes observées de deux midis avec les latitudes provenant de l'estime, dans le même intervalle ; la différence leur sert à corriger leur route ou le chemin, au moyen du quartier de réduction.

CORRIGER, v. a. Moyen mécanique de corriger la route ou le chemin, ou l'un et l'autre, à bord d'un vaisseau en pleine mer : les corrections se font, bien ou mal, d'après les seules observations de latitude ; quand elles diffèrent beaucoup de la latitude provenant de l'estime, on corrige la route sur le renard. Lorsque le vent n'a pas permis de suivre le même air de vent, le timonier marque, avec une petite cheville, à chaque demi-heure, l'air de vent où il a gouverné ; au bout de quatre heures on réunit toutes ces chevilles sur le rhumb du renard qui tient le milieu : si on a viré de bord, on en fait deux routes qui s'écrivent sur le journal ou casernet de la timonerie ; c'est ce qu'on nomme corriger sur le renard. — La route se corrige aussi de la dérive du vaisseau et de la variation du compas.

CORSAIRE, s. f. Bâtiment armé en guerre, par des particuliers, pour faire la course sur les ennemis, avec l'autorisation du gouvernement, qui en fixe la durée.

CORVETTE, s. f. Parmi les bâtimens de l'État c'est celui qui prend rang immédiatement après la frégate et avant le bric. Une corvette monte depuis vingt jusqu'à vingt-six canons ou

^{en batterie}
 caronades: c'était jadis une petite frégate. *Voyez pl. B, fig. 19*, une grande corvette pavisée. On donne le nom de corvette (la corvette des élèves) au bâtiment à trois mâts qu'on arme pour commencer la navigation des élèves de la marine.

COSSE, s. f. Sorte d'anneau en fer cannelé sur sa circonférence pour recevoir un cordage qui l'entoure, et dont on fixe le double sur cette cosse au moyen d'un amarrage; il y en a de différentes grosseurs. Il y a dans le grément deux cosses l'une dans l'autre (*voyez Bague*) sur la tête des crocs qui doivent recevoir des aiguilletages, et dans la bague d'un cordage quelconque. — Anciennement on les nommait *delo*.

CÔTE, s. f. Bande de terre qui borde la mer; elle est acore quand elle est droite, à pic, et que très-près d'elle on a une grande profondeur d'eau: elle est basse lorsqu'elle descend sous l'eau: elle est saine quand on peut l'approcher sans craindre les rochers: on dit la mer, le vent bat en côte; faire côte; se jeter à la côte, c'est faire naufrage sur le bord d'une terre: un vaisseau est à la côte quand il est échoué, etc.

CÔTÉ, s. m. En marine le côté d'un vaisseau est souvent synonyme avec le bord, pour désigner les deux murailles de l'extérieur de la carcasse. — On abat sur le côté, sur tribord ou sur bâbord: on dit le côté ou le bord du vent ou sous le vent; il présente le côté, le travers à un vaisseau, à un fort ennemi. Un vaisseau a le côté fort lorsqu'il porte bien la voile; faible dans le cas contraire, ou côté faux. *Voyez Faux côté*.

CÔTIER, adj. Nom des pilotes pratiques pour la navigation près des côtes; ils connaissent les terres à leur aspect, les écueils, les sondes, les courans et les marées, et servent à les indiquer à bord des vaisseaux où il s'en trouve d'embarqués.

CÔTOYER, v. a. Naviguer près d'une côte en la suivant, même dans ses sinuosités.

CÔTRE, s. m. C'est le cutter des Anglais. Petit bâtiment de guerre à un mât, ayant sa grande voile, considérable, envergée sur une corne, bordant sur le guy; un beaupré presque horizontal; il grée un très-grand foc, en dedans une trinquette. Les grands côtres portent un mât de hune et même de perroquet; ils ont une voile de fortune pour le grand large et le vent arrière: le sloop lui est inférieur en tout. *Voyez pl. B, fig. 17*.

COUCHER, v. a. On couche, on incline un vaisseau sur le côté lorsqu'on veut le caréner: s'il échoue, il se couche sur un

bord : si le vent, trop fort en raison de la voilure qu'il porte, le surprend, il le fait coucher.

COUILLARD, s. m. Cargue-fond supplémentaire, à pate d'oie, pour bien prendre le milieu du fond d'une voile, l'approcher sur le fort de sa vergue.

COUILLON, s. m. Petit tapon d'étoupe qu'on lie sous le double d'une toile comme quand on sert une voile en chemise; il sert de bouton, sans percer la voile, pour amarrer dessus une commande ou bitord, et servir à bien faire tendre la toile autour du pied d'un mât de hune, renfermant tous les plis entre les élongis et le chouquet sur l'avant des mâts. *Voyez* Chemise. — On appelle aussi de ce nom les petites oreilles ou adents qui se trouvent sur la verge d'une ancre, près de la cigale que le jas recouvre avec entaille pour l'empêcher de jouer ni dévirer de sa position. — C'est aussi le nom d'un morceau de bois encastré dans le calcet, percé de deux trous pour le passage des amans ou itagues des vergues de mestre et de trinquet. Terme usité dans la Méditerranée.

COULÉE, s. f. Se dit d'une belle carène de vaisseau dont les formes plaisent à l'œil, et font présumer qu'il marchera bien, qu'il gouvernera bien, etc. On dit une belle coulée.

COULER, v. n. Rarement un vaisseau coule bas; néanmoins cet événement peut arriver dans un port, en rade ou à la mer. On dit couler bas, couler à fond, soit qu'on le submerge, qu'on l'abaisse sous l'eau, soit que, par accident, il rencontre un écueil sous sa quille, ou par les boulets d'un ennemi; ce dernier cas n'est pas commun.

COULEUR, s. f. On dit d'un bâtiment qu'on rencontre à la mer, qui hisse son pavillon de poupe, qu'il a sa couleur; il montre ses couleurs; lui faire mettre sa couleur; il ne met pas ses couleurs; on ne distingue pas ses couleurs.

COUP, s. m. Si le talon d'un vaisseau touche sur un écueil, en faisant route, on dit qu'il a donné un coup de talon. — Un coup de vent est un vent violent, une tempête qui dure plusieurs jours avec plus ou moins de force. — On dit d'un timonier qui s'est trompé de bord pour la barre du gouvernail, qu'il a donné un faux coup de barre. — Un coup d'aviron, en parlant du nageur qui fait plus ou moins d'efforts sur son aviron pendant qu'il est dans l'eau. — Un coup de mer, s'entend d'une grosse lame qui frappe avec violence ou déferle sur un vaisseau. — Un

coup de canon de diane, de retraite, de partance, etc. — Souvent un bâtiment de guerre, en hissant son pavillon à la mer, l'appuie d'un coup de canon.

COUPE, s. f. Le maître de coupe, dans un atelier de garniture, est celui qui coupe les manœuvres de longueur pour le grément d'un vaisseau et qui en connaît les différentes grosseurs. — La coupe des voiles carrées est extrêmement simple aujourd'hui, lorsqu'on a l'envergure, la bordure et la chute : on n'échancre plus les principales voiles sur les côtés ni aux fonds : au contraire, certaines voiles, telles que les brigantines, ont du rond à la ralingue inférieure. Les voiles en pointes ou latines sont de même sans échancrure, et généralement toutes celles des grands bâtimens.

COUPLE, s. m. Membres d'un vaisseau ; deux, levés à côté l'un de l'autre, forment le couple : on désigne les couples ; les premiers, les principaux couples de levée ; les autres qui sont dans les intervalles sont nommés couples de remplissage : le maître couple est celui élevé au grand bau : le couple de coltis est le plus de l'avant. — Chaque couple est composé d'une varangue formant à peu près un demi-cercle, d'un genou de chaque bord et de plusieurs allonges, pour un grand bâtiment. — Le couple qui tient le milieu entre l'étrave et le grand couple a porté le nom de couple du grand lof.

COURAI, s. m. Donner un courai à la carène d'un vaisseau qui n'est pas doublé en cuivre, c'est l'enduire avec un mélange de brai, de soufre et de suif très-chauds : ce mélange compose le courai.

COURALIN, s. m. Espèce de petite pirogue en usage dans les colonies occidentales : les couralins sont de plusieurs pièces et à fond plat.

COURANT, s. m. On dit le courant d'une manœuvre, d'un garant de palan, pour désigner le cordage qui passe sur le ou les réas d'une poulie ; c'est plus particulièrement la partie du garant sur laquelle on pèse ou hale : l'autre partie tenant au cul de l'estrope est nommée le dormant. — Les courans drossent un vaisseau dans telle ou telle direction. Les courans, en pleine mer, occasionent souvent des différences dans l'estime de la route et du chemin.

COURANTE, s. f. Les manœuvres courantes sont celles qui passent dans les poulies ou conduits, et servent à carguer, bor-

der, bouliner, brasseyer, hisser, amener les voiles. *Voyez* Dormant.

COURBATON, s. m. Ce mot n'est plus usité qu'en Provence, pour désigner les courbes des porte-haubans d'éperon, de gatte, de beaupré, etc. : ce sont de petites courbes.

COURBE, s. f. Pièce de bois indispensable pour la liaison des ponts ou des baux avec le corps d'un vaisseau ; leurs branches forment un angle plus ou moins ouvert : on en place dans la construction, verticalement, horizontalement et obliquement sous le bout des baux : celle de l'étrave est dite courbe de capucine : l'étambot et la quille ont la courbe d'étambot : l'arcasse a aussi des courbes qui empruntent son nom.

COURBER, v. a. Les parties arrondies de l'avant et de l'arrière d'un vaisseau ne peuvent être bordées qu'avec des pièces de bois que l'on fait courber à volonté, dans les chantiers de construction, au moyen du feu ou la vapeur de l'eau bouillante.

COUREAUX, s. m. A Belle-Ile-en-Mer, à Houat, à Hédic et autres îles, on nomme la partie de mer qui les sépare du continent le coureau, les coureaux, par opposition à la mer du large. — Coureaux est aussi le nom d'une embarcation qui sert au port de Bordeaux et à pêcher dans la Garonne.

COURIR, v. a. Un vaisseau sous voile court sur la terre, court au Nord, au Sud, etc. ; il court sur un ennemi ; sous les quatre voiles majeures, sous la misaine ; il court vent large, vent arrière. — On dit courir une bordée, un bord ; courir à terre, au large ; courir à bord opposé, ou le même bord qu'un autre vaisseau. — Courir la bouline, c'est faire courir entre deux rangs de matelots un homme condamné à recevoir un nombre de coups de garcettes. — Courir la grande bordée, c'est avoir l'équipage d'un vaisseau partagé en deux nombres égaux, pour faire le quart sur le pont. — Faire courir une manœuvre ; un câble court sur la bitte ; on court sur son ancre, etc.

COUROIR, s. m. Sorte de passage étroit entre la chambre et les soutes d'un vaisseau, communication resserrée, rétrécie sous des ponts.

COURONNEMENT, s. m. Dans un vaisseau, c'est le haut de sa poupe, recouvert par une lisse arrondie, que l'on nomme lisse du couronnement : le tout est orné de sculpture.

COURS, s. m. Voyage, campagne de long cours ; capitaine de commerce reçu pour le long cours ; pour différencier la navi-

gation du grand et du petit cabotage. Les voyages de long cours sont ceux que l'on fait d'Europe dans les colonies, aux grandes Indes, en Chine, etc.

COURSE, s. f. Ne se dit que des corsaires qui sont autorisés à faire la course pendant le temps fixé pour courir sur les ennemis de l'état et s'en emparer : ces sortes de bâtimens particuliers sont dits armés en course ; ils font la course, tandis que les bâtimens de guerre vont en croisière ; croisent, cherchent les ennemis.

COURSIVE, s. f. On nomme ainsi les passages entre les soutes à pain, à légumes, etc., au-dessus des coursives à poudre pratiquées sur le faux pont à l'arrière d'un vaisseau, ce que d'autres désignent sous le nom de couvoir. — La coursive est plutôt une planche ou deux établies de l'avant à l'arrière (portion de passavant) dans des navires qui ne sont pas pontés. C'est aussi une sorte de serre-gouttière.

COURTIER, s. m. Dans les ports, les courtiers sont aussi interprètes ; ayant affaire aux navigateurs commerçans de toutes les nations, ils doivent parler plusieurs langues du Nord. Ils ont un droit de courtage pour solde.

COUSSIN, s. m. On en fait de différentes formes, en bois de sapin et de peuplier ; pour garantir au traversin de la bitte ; aux écubiers ; à l'emplanture du beaupré ; sur les élongis, sous les capelages. Les coussins sont toujours en bois tendre, excepté seulement ceux employés avec le coin de mire dans chaque affût sous la culasse des canons.

COUTEAU, s. m. On désigne dans quelques ports, sous le nom de couteau, la partie fine et saillante du faux ou contre-étambot, de même que celle de la mèche de gouvernail, opposée au contre-étambot, pour faciliter l'angle que le gouvernail fait tribord et bâbord, avec le plan diamétral d'un vaisseau.

COUTURE, s. f. En construction navale c'est l'intervalle ou la jonction des bordages que les calfats remplissent d'étope pour empêcher l'eau de s'introduire ; c'est l'étope ainsi forcée entre chaque bordage (tant de la carène que des ponts) et couverte de brai que l'on nomme couture. — Les coutures des laizes de toile qui forment les voiles sont plates dans les voiles principales, et rondes dans les menues voiles.

COUVRIR, v. a. Les marées montantes couvrent des rochers, des bancs, etc., qu'on aperçoit à marée basse. Couvrir par la mer,

c'est quand elle cache momentanément un danger quelconque. On dit d'un rocher, d'un banc, qu'il couvre et découvre. — Couvrir un vaisseau qui combat, c'est se mettre entre lui et l'ennemi.

CRABIER, s. m. Gros oiseau qui mange les crabes : c'est aussi le trou où se tient le crabe, dans le sable, sur les rivages, aux colonies.

CRACHER, v. a. Les étoupes sortant des coutures, après une fatigue considérable du corps du vaisseau par cause d'un fort coup de vent, d'un échouage, etc., sont dites crachées; il faut recafaiter.

CRAÏER, s. m. Navire connu sur la Baltique; il a trois mâts à pible. *Voyez* Bûche.

CRAMPE, s. f. Crampon de fer ordinaire : on en emploie de toutes grandeurs dans la marine : celles de l'atelier de la mâture se nomment crampes à chambrière.

CRAPAUD, s. m. Forte plate-bande en fer, coudée et percée de deux grands trous sur la partie supérieure, ajustée avec des chevilles peu loin du bout de la barre du gouvernail d'un grand bâtiment, pour la supporter pendant qu'elle roule sur le croissant ou tamisaille : la barre se trouve soutenue par la portion courbée du crapaud qui porte sur cette tamisaille.

CRAQUER, v. n. Craquer et consentir sont à peu près synonymes, en parlant d'un mât ou d'une vergue qui, sans être rompu, ont craqué et annoncent qu'ils n'ont plus leur première force, qu'il faut les jumeller, en attendant qu'on puisse les changer.

CRAVAN, s. m. Nom d'un coquillage bivalve, qui s'attache à la carène des bâtimens qui ne sont pas doublés en cuivre, et que le plus fort sillage ne peut détacher : il s'en trouve aussi sous les fesses d'un vaisseau, dont le cuivre est usé ou percé.

GRAVATE, s. f. Gros cordage qu'on emploie sur la tête des bas mâts d'un vaisseau abattu en carène; le double est capelé au-dessus de la tête des aiguilles, lorsqu'on mâte ou qu'on démâte un vaisseau avec des bigues; un franc funin, passé dans une poulie à la tête des bigues, sert de cravate sur la tête du mât pour le redresser. — Une embarcation chargée d'une ancre sur une de ses extrémités, la tient suspendue au moyen d'un bout de cordage, dont le double passe sous la croisée de l'ancre : on nomme ce cordage cravate.

CRÉANCE, adv. Un vaisseau est en créance lorsqu'étant mouillé il fait porter son ancre d'affourche par sa chaloupe qui, l'ayant mouillée, lui rapporte le bout du câble à bord. (Ce mot est ancien et peu usité.)

CRÈCHE, s. f. Sorte d'établi où se trouvent placés les peignes dans une corderie pour mettre le chanvre en peignons.

CRÉMAILLÈRE, s. f. Ce sont des adents pratiqués dans deux pièces de bois qu'on veut réunir pour composer une vergue ; ils sont saillans sur l'une et rentrans dans l'autre.

CRÉNAU ou **CORNO**, s. m. Tuyau, conduit en plomb ou en bois qui sert au passage des ordures, des bouteilles et de la pouline à la mer.

CREVER, v. n. Quand, par le choc d'un vaisseau contre un rocher, il se fait une ouverture dans sa carène, un trou plus ou moins grand qui permet à l'eau de s'introduire dans l'intérieur, on dit qu'il est crevé : c'est aussi en touchant sur un fond inégal et dur qu'il peut se crever.

CREUSER, v. a. C'est par le moyen des cure-môles ou de machines à creuser qu'on nettoie un port, qu'on le rend plus profond quand quelque point l'exige.

CREUX, s. m. profondeur de la cale d'un vaisseau mesurée de dessus la carlingue, perpendiculairement au-dessous du maître bau. Autrefois les constructeurs faisaient le creux des vaisseaux égal à la huitième partie de sa longueur ; ils ont ajouté un pied pour élever la batterie.

CRIBLÉE, adj. Se dit d'une ou plusieurs voiles d'un vaisseau, percées dans un combat par un grand nombre de boulets de l'ennemi.

CRIQUE, s. f. Petit enfoncement sur les côtes où peuvent mouiller des bâtimens de moyenne grandeur.

CROC, s. m. On distingue, dans la marine, les crocs par les noms des palans auxquels ils appartiennent ; c'est ainsi qu'on dit croc de caillonne ; de caudelette ; le croc de capon ; croc du palan d'étai, du bredindin, etc. ; croc à émerillon est celui qui tourne sur l'estrope ferrée de la poulie. Les petits crocs servant à accrocher les hamacs sont enfoncés à vis dans les côtés des baux. Voyez *pt. E, fig. 77*, ceux à roulis et à tangage auxquels on suspend les hamacs à cadres. — Il y a d'autres sortes de crocs employés dans les corderies.

CROCHER, v. a. Passer le croc de la poulie de capon dans la cigale d'une ancre, c'est la crocher. On croche des palans sur des élingues pour hisser des fardeaux. *Voyez pl. E, fig. 58.* On croche les palans des canons, ceux de roulage. On dit : crocher une poulie de retour, etc.

CROISÉE, s. f. On désigne par ce mot la grande envergure des voiles vues en mer; la longueur de leurs vergues en rade, en disant : ce vaisseau a beaucoup de croisée, il a peu de croisée. — L'ouverture entre les deux pates d'une ancre est aussi nommée sa croisée.

CROISER, v. a. Parcourir, sous petite voile, un espace déterminé pour attendre des vaisseaux ennemis; en chercher. Le vaisseau qui tient ainsi la mer, croise; il est en croisière; c'est un croiseur.

CROISIÈRE, s. f. Une croisière est plus ou moins heureuse. Le parage qu'on occupe a été bien choisi si on y rencontre des vaisseaux ennemis à prendre. La croisière a été de tant de mois : on va en croisière; on arrive de croisière.

CROISSANT, s. m. On donne ce nom à la tamisaille de la barre du gouvernail d'un grand bâtiment, attendu que c'est une portion de cercle que la barre décrit dans ses mouvemens; le dessus du croissant sur lequel roule le crapaud de la barre est garni d'une lame en fer. — Des tringles courbées au-dessus de chaque sabord portent le nom de croissant; elles servent à détourner les eaux qui coulent le long de la muraille supérieure. — Le bourlet ou espèce de grosse tringle clouée, en demi-cercle, sur l'arrière du mât d'artimon, pour le support du guy, se nomme aussi croissant. — On rangeait jadis une armée navale en croissant. — On avait autrefois un petit croissant en bois à chaque bout des hamacs; il était percé de plusieurs trous pour le passage de la ligne formant les araignées.

CROISSANTE, adj. Sur une carte réduite on a l'échelle de latitude croissante; cette échelle représente les parties du globe comprises sur la carte, en conservant les méridiens parallèles entre eux.

CROISURE, s. f. On dit d'un vaisseau, qu'il a beaucoup de croisure, pour indiquer une longueur extraordinaire de vergue au-dessus des proportions : sa croisure s'entend des croix que forment les vergues avec les mâts.

CROIX, s. f. Les deux câbles qui tiennent un vaisseau à l'ancre sont sujets au renversement des marées, à se croiser par l'évitage du vaisseau au flot et au jusant, et réciproquement : on dit alors qu'il y a une croix dans les câbles. — Les vergues en poste sur leurs drisses et balancines, brassées perpendiculairement aux mâts, sont en croix. — On met les perroquets en croix quand on rétablit les vergues qui étaient dégrées. — La croix de Saint-André est une forte et large tresse de fil de caret ou de torons qu'on établit quelquefois en sautoir sur l'avant de la misaine pour la fortifier dans une tempête. — Dans les corderies on donne le nom de croix à une espèce d'étoile à quatre rayons ; elle sert à tenir sur chaque rayon le bout des torons que l'on dispose à être commis.

CRÔNE, s. f. Espèce de grue placée sur un quai pour élever des fardeaux.

CROUPIAT, s. m. Diminutif de croupière : c'est une aussière ou grelin frappé sur un des câbles que l'on paumoie à cet effet au moment de s'en servir : on le fait passer par un des sabords de l'arrière.

CROUPIÈRE, s. m. C'est ordinairement un grelin que l'on frappe sur le câble près de l'ancre avant de la mouiller, pour, en prenant à bord l'autre bout de cette croupière, par un des sabords de l'arrière, pouvoir s'en traverser, soit que l'on veuille battre un fort ou présenter le travers à des bâtimens de guerre ennemis. On largue et on raidit sa croupière à volonté. *Voyez* Embosser. — Les deux grosses bosses à fouet, les plus près de l'arrière des bittes, tribord et bâbord, sont désignées par le nom de croupières.

CROUTE, s. f. Partie irrégulière et inégale d'épaisseur que l'on scie en planche, plus ou moins épaisse, sur une pièce de bois de construction. Les croûtes sont employées dans les ports, à faire des coins, etc., et dans les vaisseaux des plate-formes ou planchers volans, sur le premier plan de la cale, sous les écoutilles, aux environs et dans tout l'emplacement qu'occupent les câbles tribord et bâbord de la grande.

CUEILLE, s. f. Synonyme de laize de toile employée dans les voiles d'un vaisseau. — Dans les cordages, en général, c'est chacun des tours d'une glène cucillie. *Voy.* Cueillir.

CUEILLETTE, adv. On désigne par ce mot le chargement d'un navire fait par diverses personnes ; frêt indépendant d'un

seul, pour le distinguer d'une cargaison faite par le même et unique chargeur. On dit, dans le premier cas, charger en cueillette.

CUEILLIR, v. a. Plier en rond et en plusieurs tours, sur lui-même, un câble, un grelin ou tout autre cordage; afin qu'il occupe, dans un vaisseau, le moins de place possible, et de l'avoir toujours bien dégagé en son lieu et place.

CUILLÈRE, s. f. Grosse et longue gouge servant à percer les pompes. — Cuillère à canon, en cuivre mince. — Cuillère à brai, en fer, ayant un manche de même; elle sert aux calfats à prendre le brai chaud. — Cuillère de cure-môle.

CUIRFORT, s. m. L'on s'en sert pour les clapets des pompes, pour recouvrir la partie de l'avant des dalots de l'entrepont. *Voy.* Maugère.

CUIR-VERT, s. m. Peau de bœuf ou de vache, sans être préparée: on en fait un grand usage dans les vaisseaux pour garnir les vergues aux brasseynes.

CUISINE, s. f. Espèce de grande caisse en tôle, divisée en plusieurs parties, pour loger les chaudières, casseroles, etc. Dans tous les bâtimens les cuisines devraient être portatives et placées de manière à rendre, sans danger, le feu utile à la salubrité intérieure. Les anciennes cuisines étaient lourdes et embarrassantes; les fours dans les vaisseaux étaient aussi mal imaginés. Les nouvelles cuisines en fer ont le four à pain dessous le fond; elles remplacent le tout avec un très-grand avantage; on peut même par les plus mauvais temps, faire cuire les alimens de l'équipage. (Je les ai établies dans l'entrepont, en arrière de l'écoutille de devant à bord des frégates; et en arrière de la même écoutille, sur le deuxième pont des vaisseaux.)

CUIVRÉ, adj. On dit quelquefois, en parlant d'un fond de la mer apparent, qu'il est cuivré; couleur de cuivre. Le poisson que l'on pêche sur les fonds cuivrés, peut être dangereux à manger; tel que celui qui, par sa couleur verte, porte le nom de perroquet.

CUL, s. m. Arrière d'un vaisseau que l'on distingue selon sa forme par cul rond. *Voyez pl. D, fig. 2.* Cul carré, cul de poule, cul pointu. — Un vaisseau trop calé de l'arrière est dit être sur cul. — Le cul d'une varangue est son milieu posant sur une entaille de la contre-quille. — Cul-de-lampe, c'est le bas des bouteilles. — Des pêcheurs donnent aussi le nom de cul-de-lampe

à la partie de l'enceinte où se trouve la bonde d'un étang. — Des nœuds faits au bout de diverses cordes portent le nom de cul-de-porc, double, simple. *Voyez pl. E, fig. 87.* — Cul-de-sac, enfoncement de la mer dans les terres.

CULER, v. n. Pour faire culer un vaisseau on brasse les voiles sur le mât, on les masque; ou c'est en virant de bord vent devant que le vaisseau cule avant d'avoir ses voiles orientées au nouveau bord qu'il doit courir. — Un vaisseau qui marche moins bien qu'un autre reste en arrière; on dit alors qu'il cule. — On fait culer les embarcations en commandant de scier; on les fait culer de l'arrière d'un vaisseau, en filant leurs amarres.

CUREMOLE, s. f. Sorte de grand chalan carré à fond plat et ponté, portant un appareil de roues et cordages, propre à faire agir d'énormes cuillères en tôle que l'on emploie à curer les ports: ces cuillères ont une trappe en dessous qui s'ouvre pour qu'elles se vident dans les puits des marie-salopes qui se présentent en chargement. *Voyez pl. F, fig. 38.*

CUSEFORNE, s. m. Petit bâtiment à rames: il est long, étroit, sans pont, et sert aux Japonais à faire la pêche de la baleine.

CYGALE ou **CIGALE**, s. f. Nom que les marins donnent à l'organeau d'une ancre: ils donnent aussi ce nom au manche courbé de la meule à aiguiser les divers outils à bord d'un vaisseau, et à celui qui fait mouvoir les pompes à chapelets. (Ce mot est tiré de l'idiome levantin et provençal.)

D

DALLE, s. f. Espèce de jumelle que l'on emploie quelquefois pour conduire les manches des pompes aux dalots. Ce sont aussi des pièces de bois creusées, dans le sens de leur longueur, pour servir de conduits ou pour couvrir des tuyaux.

DALOTS, s. m. plur. Grands trous inclinés que l'on perce dans la fourrure de gouttière d'un vaisseau tribord et bâbord sur tous les ponts pour l'écoulement des eaux à la mer: ils sont garnis intérieurement en plomb: les deux de chaque bord qui sont par le travers des pompes sont carrés et plus grands que les autres, qui ont une forme ronde.

DAMELOPRE, s. f. Bâtiment hollandais à plates varangues, servant à la navigation intérieure du pays.

DAMES, s. f. plur. Ce sont deux chevilles en fer qu'on établit momentanément sur l'arrière d'une embarcation pour empêcher le câble, le grelin ou tout autre cordage qu'on a au cul de l'embarcation, de tomber sur le côté. *Voyez Davier.* — On donne aussi le nom de dames à une sorte de tolets plats que l'on fixe sur les bords d'un canot, pour retenir, entre deux, pendant la nage, les avirons qui ne sont pas grées d'estropes.

DAMIER, s. m. Oiseau de l'espèce des pétrels, particulier à la zone tempérée du Sud; nommé ainsi, par les marins, à cause de son plumage tacheté de blanc et de noir.

DANGERS, s. m. plur. Les écueils, tels que roches, bancs, etc., sont des dangers, tous également redoutables aux navigateurs.

DANS, prépos. Un vaisseau est dans le port, dans une esca dre, dans les brisans; il est dans tel parage, dans les colonies; il est dans le lit du vent par rapport à un autre vaisseau; le vent est dans la voile, etc.

DARCE ou **DARSE**, s. f. On donne ce nom, dans la Méditerranée, au bassin du ponant, et celui de darcine à une petite darse.

DAVIER, s. m. Rouleau en bois de gaïac, dont l'essieu en fer passe dans deux montans en bois, que l'on ajuste momentanément sur le plat-bord à l'avant ou à l'arrière d'une embarcation qui doit se mettre sous un câble ou grelin, pour le paumoyer. — On donne quelquefois ce nom au rouleau et l'essieu compris qui tiennent au cercle en fer capelé au bout des vergues principales. *Voyez Cercle de bout-dehors.* — Une roue établie dans le bas d'une pompe à chapelet, qui s'engraine avec les plateaux, est aussi nommée davier.

DAUPHINS, s. m. plur. Pièces de bois courbes, au nombre de deux de chaque bord, qui servent à lier l'éperon d'un vaisseau avec l'étrave et le corps: on les nomme improprement jottereaux. *Voyez pl. A, fig. 1, n.*

DÉ, s. m. Sorte de garniture. Les trous des réas où passent les essieux, aux caisses des grosses poulies, sont garnis de dés en fonte pour servir de supports à ces essieux qui sont en fer. — Le dé des voiliers est cousu dans une bande de cuir qui s'applique solidement dans la paume de la main avec laquelle ils

poussent leurs aiguilles à coudre les grosses toiles et les ralingues ; c'est une plaque en métal garnie d'excavations, pour recevoir la tête de l'aiguille à voile ou à ralingue. — Quelques charpentiers donnent ce nom à des petits tapons de bois qu'ils emploient sur de grosses pièces, pour boucher les trous qu'y occasionent des nœuds pourris.

DÉBACLAGE, s. m. Désordre, démarrage de bâtimens ou d'embarcations qui étaient réunis, par des amarres, dans un port, une rivière ou un bassin.

DÉBACLER, v. a. Débarrasser, dégager, écarter tout ce qui nuit aux travaux à faire sur l'eau, ou aux mouvemens des vaisseaux, dans un port ou un bassin.

DÉBANQUER, v. n. Quitter un grand banc : un bâtiment de guerre ne sort de dessus le banc de Terre-Neuve où il se trouvait pour faire la police, qu'à la fin de la pêche. — Un bâtiment du commerce débanque après avoir fait sa pêche.

DÉBARCADÈRE, s. m. On donne ce nom, particulièrement dans les colonies occidentales, à une cale faite en pierres brutes, ou un bout de pont avancé du rivage sur la mer, pour faciliter les chargemens et déchargemens des accons et autres embarcations.

DÉBARQUEMENT, s. m. Sortie qu'un marin ou un passager fait d'un vaisseau ; s'il a son débarquement on apostille sur le rôle d'équipage, *débarqué*. — Le débarquement des marchandises consiste à les transporter d'un bâtiment dans un autre, ou les mettre à terre sur un point que l'on désigne pour leur débarquement.

DÉBARQUER, v. n. Quitter son vaisseau avec un congé limité ou absolu. On dit, tel est débarqué.

DÉBARQUER, v. a. Un homme mis à terre, sorti d'un vaisseau est dit, être débarqué. On débarque des objets de chargement, de pacotille, ou des effets quelconques, en les sortant du bord.

DÉBAUCHÉE, s. f. Dans quelques ports on entend par ce mot la cessation du travail des ouvriers ; ils quittent leurs chantiers, ils sortent du port aux heures permises pour se reposer et prendre leurs repas.

DÉBITER, v. a. On débite des pièces de bois, dans les chantiers de construction, en les dégrossissant et les disposant pour

les mettre en place. Débiter est aussi le travail de scier des pièces de bois en bordages ou en planches.

DÉBORDER, v. n. Pousser une embarcation au large; l'écartier d'un vaisseau, d'une cale, d'un quai.

DÉBORDER, v. a. Déclouer, arracher, découdre les bordages du dehors ou du pont d'un vaisseau. — Ce mot, par rapport aux écoutes des voiles, est l'opposé de border. — Dans les canots on déborde les avirons lorsqu'on les retire de dessus le bord pour les rentrer.

DÉBOSSER, v. a. (peu usité). On dit lever les bosses, les ôter de dessus un câble, un grelin, une aussière, etc., où elles étaient fouettées.

DÉBOUQUEMENT, s. m. Canal formé par des îles. Les débouquemens des petites et des grandes Antilles sont nombreux. On dit, un vaisseau est dans le débouquement; il entre, il donne dans le débouquement; il sort du débouquement.

DÉBOUQUER, v. a. Quitter un débouquement, un détroit, un archipel, pour entrer dans une mer libre.

DEBOUT, adv. Lorsqu'un vaisseau présente son avant au vent, au courant, à la lame, on dit qu'il est debout au vent, au courant, etc. — Abordage debout au corps, se dit d'un vaisseau qui arrive jusqu'à choquer son avant sur le travers d'un autre. On dit aussi qu'il court debout à terre; qu'il a la mer debout. — Un bas mâât en place est debout, s'il est dans son emplanture.

DÉCAPELER, v. a. Dégréer, retirer ce qui est capelé sur le ton d'un mâât ou d'un bout de vergue : c'est l'opposé de capeler.

DÉCAPER, v. n. Sortir d'une grande baie, d'un golfe; se porter au large des pointes ou des caps qui les forment.

DÉCHALEMENT, s. m. Action de la mer qui, par l'effet du jusant, se retire et laisse à découvert une plage, un banc, etc. On dit, la mer a beaucoup déchalé, pour faire remarquer qu'elle est descendue très-bas. Elle monte à proportion.

DÉCHALER, se dit d'un bâtiment échoué, en parlant de la partie de sa carène émergée.

DÉCHARGEMENT, s. m. Action de retirer d'un vaisseau son chargement, de le débarquer. Le décharger, c'est le vider, le rendre léger.

DÉCHARGER, v. a. Changer le phare de derrière, ensuite celui de devant dans un vaisseau qui vire vent devant. Les voiles

sont chargées sur les mâts ; on décharge la mâture en brassant les vergues , pour que le vent donne dans les voiles et facilite à les orienter pour aller de l'avant sur la nouvelle bordée. On commande d'abord : décharge derrière ! peu après on décharge devant.

DÉCHETS, s. m. plur. Pertes, réduction qu'éprouvent les vivres de campagne embarqués sur un vaisseau. On ajoute un supplément de douze pour cent sur les boissons et de dix pour cent sur les autres comestibles pour couvrir ces déchets.

DÉCLARATION, s. f. Le capitaine d'un bâtiment du commerce est tenu de faire la déclaration de son chargement et de sa nature dans les bureaux établis pour les droits.

DÉCLINAISON, s. f., éloignement. Les marins nomment variation la déclinaison de la boussole ; ils l'écrivent, par abréviation, W.

DÉCOUVERTE, s. f. Action de découvrir. Des vaisseaux qui marchent en flotte, en escadre, ont souvent des frégates en avant et sur les ailes qui sont à la découverte.

DÉCOUVRIR, v. a. Apercevoir, étant en mer, un vaisseau, une île ou autre objet ; en avoir une première vue. — On dit aussi d'un banc, d'un rocher, d'un haut fond, qu'ils découvrent plus ou moins au jusant.

DEDANS, prépos. On dit d'un vaisseau qu'il est vent dessus, vent dedans, lorsque des voiles sont masquées, qu'elles reçoivent le vent dessus, en même temps que d'autres sont pleines, ayant le vent dedans. On dit qu'on est en dedans des caps, en dedans des débouquemens, en dedans d'un récif, d'une barre, etc.

DÉDOUBLER, v. a. Enlever, déclouer le doublage d'un bâtiment, qu'il soit en cuivre ou en bois, pour le changer ou seulement pour visiter et réparer les bordages.

DÉFENDRE, v. a. Éviter le choc d'un canot contre un vaisseau, contre un quai ou tout autre objet ; empêcher d'aborder avec violence. — Pour défendre l'abordage d'une embarcation on se sert de la gaffe.

DÉFENSE, s. f. Les bâtimens qui accostent les quais ont des tronçons ou des glènes de vieux cordages pendus le long du bord, que l'on nomme défenses. Ceux qui reçoivent de grandes allées, des citernes, etc., le long de leur bord, établissent momentanément de ces défenses. Les embarcations ont des défenses suspendues à la hauteur du carreau tribord et bâbord, faites en rond de six à sept pouces, avec des tresses de fil de caret.

DÉFERLER, v. a. Déployer, lever les rabans de serlage, et tenir une voile sur ses cargues.

DÉFERLER, v. n. Une lame qui se brise, en choquant un corps quelconque, déferle, se déploie, s'étend avec plus ou moins de violence et d'écume.

DÉFIER, v. n. Sous voile, au plus près, on commande au timonier de défier du vent : défie de l'arrivée! dans les embarcations, on défie les abordages.

DÉFOURNIS, s. m. plur. Dans les pièces de bois, ce sont des vides, des défauts qui leur ôtent les dimensions exigées.

DÉGAGER, v. a. Débrouiller, débarrasser une manœuvre, la rendre libre. — Dans un combat, un vaisseau qui a affaire à des forces supérieures, est dégagé par des renforts. — Se dégager des haut-fonds, des bancs, des récifs, c'est s'en retirer.

DÉGARNIR, v. a. Oter les barres d'un cabestan ou d'un guindeau, en retirer la tournevire ou tout autre cordage dont il est garni. — Les vergues ont pour garniture leur pouliage; l'enlever c'est les dégarnir — Dégarnir se dit aussi quand on découvre des manœuvres dormantes de limandes, de sangles, de paillots qui les garnissaient, les enveloppaient.

DÉGAUCHIR, v. a. Préparer, travailler une pièce de bois, la dresser suivant les dimensions qu'il convient qu'elle ait, pour la place où on la destine.

DÉGRAT, s. m. Expression dont se servent les marins de Terre-Neuve, pêcheurs de morue; quand un bateau est sorti du Havre, pour aller pêcher, ils disent qu'il est en dégrat.

DÉGRADER, v. n. Un vaisseau tombé sous le vent du lieu qu'il voulait aborder, est dégradé. Ce mot est très-peu usité.

DÉGRAISSER, v. a. Travailler les faces d'une pièce de bois pour qu'elles fassent entre elles un angle plan plus fermé qu'un angle droit.

DÉGRÉER, v. a. Un vaisseau peut être dégréé dans un combat, par l'effet des boulets, qui ont coupé son gréement, ses voiles. — On le dégréé entièrement quand on le désarme ou que l'on veut visiter, réparer tout son gréement.

DÉGROSSIR, v. a. Bûcher, tailler une pièce de bois quelconque, pour l'approcher de la forme qu'elle doit avoir, des dimensions du gabarit.

DEHORS, adv. Un vaisseau sorti du port, de la rade et qui est en pleine mer, est dehors : quand il rentre, on dit, il vient de

dehors. — On dit encore mettre toutes voiles dehors. — Le bau se mesure de dehors en dehors des membres. — Jeter dehors des objets quelconques.

DÉJAUGER, v. n. État d'un vaisseau qui touche sur un fond, qui, n'étant plus à son tirant d'eau ordinaire, est émergé; on le dit déjàugé de tant de pieds, de tant de virures.

DÉLAISSEMENT, s. m. Dans le commerce, le délaissement consiste à abandonner, aux assureurs, un navire ou des marchandises, qu'ils sont obligés de payer d'après leur valeur stipulée dans le contrat d'assurance : on leur dénonce la perte d'un bâtiment assuré.

DÉLESTER, v. a. Retirer le lest d'un vaisseau, enlever les pierres ou les gueuses de sa cale, la vider entièrement.

DÉLIAISON, s. f. Commencement de séparation dans la coque d'un vaisseau : jeu dans des pièces de bois de liaison, qui avaient été établies solidement dans sa construction.

DÉLIER, v. a. Un vaisseau a des pièces déliées par suite de gros temps qu'il a éprouvé à la mer, d'échouage ou de vétusté. Les bouts des baux sortent de leur place, les ponts ont du jeu, les coutures s'ouvrent, etc. Il convient de réparer un vaisseau trop délié.

DÉLIVRER, v. a. Hacher, enlever d'un vaisseau tout ou partie d'un bordage, d'une vaigre, pour visiter sa membrure, ou seulement changer des pièces de bois avariées. On délivre de même des allonges, des planches de pont.

DÉMANCHER, v. n. Sortir de la Manche; d'un bras de mer que l'on nomme la Manche : c'est l'opposé d'emmancher.

DEMANDE (à la), adv. On file d'un câble, à la demande du vent, selon l'état de la mer, pour éviter de faire chasser l'ancre qui tient un vaisseau mouillé. — Celui qui jette le loch doit filer de la ligne à la demande du sillage, ni trop ni trop peu pour bien mesurer le chemin. — Une pièce de bois se travaille à la demande de la place qu'on lui destine.

DÉMARRAGE, s. m. Déplacement d'un vaisseau, soit qu'on le démarre du poste qu'il occupe dans un port, ou que la force du vent, le mauvais temps fasse rompre ses amarres.

DÉMARRER, v. a. Retirer les amarres d'un vaisseau pour les changer, le faire appareiller ou le réamarrer ailleurs. Ses amarres sont des câbles sur des ancrs en rade; dans le port,

ce sont des bouts de câbles, qui allongent des chaînes sur une réserve ou un ponton. — On démarre toutes les amarres tournées, arrêtées, les canons, les bosses, les embarcations, etc.

DÉMATAGE, s. m. Perte que fait un vaisseau d'un ou de plusieurs de ses mâts par accident. — Un dématage peut aussi avoir lieu dans un combat, dans un coup de vent qui l'occasionent; échouage ou abordage. — Démâtément s'applique aussi à un de ces cas.

DÉMATER, v. a. Enlever les mâts d'un vaisseau, au moyen de la machine à mâter, ou avec des bigues. L'on démâte quelquefois ceux désarmés dans les ports. — Dans un combat on fait tirer à démâter, en pointant sur les mâts de son ennemi. — On est démâté d'un bas mât, d'un mât de hune, etc.

DEMI, adj. Donner une demi-bande, c'est réparer à peu près la moitié de la carène d'un vaisseau, en l'émergeant. — Le nœud que l'on nomme demi-clef, se fait au bout d'un cordage en le tournant sur lui-même. On fait ordinairement deux demi-clefs l'une sur l'autre, pour bien amarrer. — Un sablier qui passe pendant trente secondes, est nommé demi-minute. — Demi-folle, filet plus petit que la folle, ses mailles sont aussi moins ouvertes: c'est le filet que l'on nomme butelier ou jet et picot sur les côtes de la Manche.

DÉMOLITION, s. f. Action de démolir un vaisseau en le dépeçant, lorsqu'il n'est plus propre à naviguer; on nomme bois de démolition tout le bois qu'on en tire.

DÉMONTER, v. a. On démonte le gouvernail d'un vaisseau en l'enlevant de sa place; un canon, en le retirant de dessus son affût. — On démonte un capitaine, quand on lui ôte son commandement.

DÉPART, s. m. Le relèvement de pointes, caps ou îles qu'on fait au compas ou boussole, à bord d'un vaisseau qui prend le large avant de perdre la terre de vue, donne la latitude et la longitude du point de départ. Le départ compte cependant de l'instant de l'appareillage; mais on ne commence à estimer la route que du point de départ.

DÉPARTEMENT, s. m. On donne ce nom, dans la marine militaire, aux grands ports, tels que Brest, Toulon, Rochefort, Cherbourg et Lorient, où doivent résider et faire un service les officiers militaires et civils entretenus par l'état, sous les ordres

de leurs chefs respectifs : les ports environnans dépendent de ces cinq chefs-lieux.

DÉPASSER, v. a. Devancer. On dépasse un vaisseau sous voile quand on le gagne de vitesse. — On dépasse la tournevire en la changeant de bord, une manœuvre de sa poulie, de son conduit, un garant de palan, une guinderesse, etc. — Dépasse les câbles, c'est faire sortir le bout de celui d'affourche (ordinairement à bâbord) par son écubier, pour défaire les tours que les deux câbles ont fait ensemble, par l'évitage du vaisseau dans un sens au lieu de l'autre : on reprend ensuite le câble dégagé avec son tour de bitte.

DÉPENDANT (en), adv. Aller en dépendant, se dit d'un vaisseau sous voile qui fait porter par degré, en s'écartant de sa route, pour arriver à la rencontre d'un autre vaisseau ou lui couper le chemin, ou pour passer sous le vent d'une île, etc. — Arriver en dépendant. — On dit d'un vaisseau : il vient en dépendant, il porte en dépendant, il gouverne en dépendant.

DÉPENDRE, v. n. Le vent dépend de tribord ou de bâbord, de la hanche, etc., selon qu'il souffle d'un bord ou de l'autre du vaisseau.

DÉPLACEMENT, s. m. S'entend de la place qu'occupe dans l'eau toute la carène d'un vaisseau : le poids du volume d'eau déplacé est égal à celui du vaisseau en totalité : ce déplacement augmente avec le chargement.

DÉPLANTER, v. a. Arracher du fond de la mer la pate d'une ancre mouillée sur de la vase, du sable, ou l'un et l'autre. La difficulté de déplanter une ancre, au moyen de son câble ou de son orin, est d'autant plus grande, que le fond est plus ou moins dur ; le bec est aussi quelquefois engagé entre des rochers.
Voyez Déraiper.

DÉPLOYER, v. n. Brisement de la mer élevée en vagues lorsqu'elle rencontre un objet, tel qu'un rocher, un vaisseau : son choc est plus ou moins fort, selon qu'elle est agitée par le vent : elle se déploie par-dessus les rochers, autour du vaisseau, etc. — On dit quelquefois que les voiles sont déployées, quand elles sont dérabantées et sur leurs cargues. — On déploie un pavillon qui était en berne, lorsqu'on le développe entièrement au vent.

DÉPRESSION, s. f. Abaissement de l'horizon de la mer, par rapport à un observateur plus ou moins élevé au-dessus de son

niveau : on diminue toujours la hauteur observée des astres, en raison de l'élévation du vaisseau à l'endroit où l'on a observé.

DÉRADER, v. n. Sortir malgré soi d'un mouillage, d'une rade, par l'effort du vent ou des courans : un vaisseau qui a déradé se trouve ainsi quelquefois en mer, manquant de beaucoup d'objets nécessaires.

DÉRALINGUER, v. a. Déchirure d'une voile le long de ses ralingues, occasionée par la force du vent ou par vétusté. — On déralingue une voile pour la réparer, ou pour changer sa ralingue.

DÉRAPER, v. n. L'ancre d'un vaisseau sur laquelle on vire, est dérapée quand elle quitte le fond, qu'elle est détachée du sol.

DÉRIVE, s. f. Déviation de la route d'un vaisseau occasionée par l'obliquité des voiles, quand elles sont orientées au plus près du vent : tous les vaisseaux, en allant de l'avant, sont jetés dans ce cas un peu de côté; celui qui acquiert plus de vitesse, sous une voilure égale, dérive moins qu'un autre. — On dit que l'on va en dérive, quand une grosse mer ou un courant réuni à un vent qui empêche d'avoir beaucoup de voile dehors, de porter en route et vous en écarte, vous jette sous le vent, vous fait perdre à chaque bordée. On dit encore, il y a de la dérive; il n'y a pas de dérive; la dérive corrige la variation, quand elle est égale à la W. et en sens opposé.

DÉRIVE (en), adv. Un objet quelconque flottant, qui est entraîné par les courans ou poussé par le vent, est dit aller en dérive; mettre à la dérive, c'est laisser aller au gré d'un courant. Un bâtiment est en dérive lorsqu'il s'affale, tombe sous le vent, qu'il manque le mouillage.

DÉRIVER, v. n. Un vaisseau dérive plus ou moins, étant au plus près du vent, selon sa construction, l'état de la mer et la voilure qu'il a dehors : on dit qu'il dérive de tant de degrés, de tant de quarts : étant à la cape, par une grosse mer, il dérive beaucoup. — On se laisse dériver avec le courant d'une rivière lorsque sa largeur ne permet pas de courir des bords. — En pleine mer, il y a des circonstances où l'on se fait dériver, en serrant bien le vent sous peu de voilure.

DÉRIVES ou **DRIVES**, s. f. plur. Espèces d'ailes en forme de semelles, faites avec deux épaisseurs de planche, que les bâtimens à plates varangues portent, une de chaque bord, pour diminuer la dérive, en laissant tomber presque per-

pendiculairement celle de dessous le vent, tenant depuis la flot-taison jusqu'au-dessous du niveau de la quille; elles ont en longueur une fois et demie le creux du bâtiment : la moitié du creux en largeur au bout le plus bas, et le tiers seulement depuis le milieu jusqu'au bout le plus élevé. *Voyez pl. E, fig. 36.*

DÉSAFFOURCHER, v. n. Lever une des deux ancres qui tenaient le vaisseau affourché dans un mouillage quelconque. L'ancre levée se prend au bossoir du bord où elle était mouillée.

DÉSARMEMENT, s. m. Opération de dégréer, débarquer l'artillerie, ôter d'un vaisseau tout ce qui avait servi à son armement : pour cela on le rentre dans un port; on lui laisse ordinairement du lest et ses bas mâts; il est désarmé, l'équipage est congédié.

DÉSARMER, v. a. Faire le désarmement d'un vaisseau, d'une division, d'une flotte. — Un marin désarme d'un vaisseau quand on le congédie, qu'il ne fait plus partie de l'équipage. — Oter la charge d'un canon, c'est le désarmer. — Rentrer des avirons dans un canot, les retirer de dessus le bord, c'est le désarmer.

DÉSARRIMER, v. a. Défaire l'arrimage établi dans la cale d'un bâtiment, soit pour le changer, pour le mieux faire, en nettoyer le fond ou le désarmer.

DESCENDRE, v. n. Faire suivre à un vaisseau le cours d'une rivière qui le porte sur une rade ou en mer. Lorsque le jusant commence, on dit que la mer descend. — On descend à terre au moyen des embarcations qui vous prennent le long du bord, lorsque vous descendez d'un vaisseau.

DESCENTE, s. f. Action de guerre. Aborder une côte ennemie pour y jeter des hommes armés; faire une descente, on a fait la descente; on a manqué la descente; des bâtimens armés protègent la descente.

DÉSÉCHOUER, v. a. Remettre un vaisseau à flot, le retirer d'une place quelconque, où il s'était échoué. Plusieurs marins disent raffloner, ce qui signifie remettre à flot.

DÉSEMPARER, v. a. Détruire, en partie, les mâts, les voiles, les manœuvres d'un vaisseau : on dit : il a été désemparé de tel vergue, de tant de manœuvres, de son gouvernail, etc., par un combat, par le mauvais temps, par abordage ou échouage.

DÉSERTEUR, s. m. Un matelot ou tout autre individu faisant partie de l'équipage d'un vaisseau, qui s'absente du bord sans permission, et n'y rentre pas avant l'expiration du troisième

jour, est censé déserteur : après ce temps, il est apostillé sur le rôle d'équipage et dénoncé comme tel.

DÉSERTION, s. f. Abandon que fait, de son vaisseau, un homme classé ou engagé dans un équipage.

DESSUS, adv. On dit, vent dessus, vent dedans, quand les voiles sont brassées pour que le vent donne sur le devant de l'une et sur le derrière de l'autre ; ce qui a lieu quand les deux phares sont brassés à contre. On a le vent dessus les voiles quand il vient de l'avant et que l'on est masqué, coiffé. — Un vaisseau en panne a le vent sur un hunier et le vent dans l'autre ; c'est-à-dire, que le premier hunier est sur le mât, et que l'autre reçoit le vent sur sa face postérieure.

DESTINATION, s. f. Se dit d'une croisière, d'une campagne, d'une mission quelconque dont un officier commandant est chargé. — Un vaisseau a telle ou telle destination. — Répartition des matelots, des ouvriers dans les vaisseaux, chantiers et ateliers. — On escorte, on accompagne des bâtimens jusqu'à leur destination.

DÉTACHER, v. a. Séparer un ou plusieurs bâtimens d'une flotte ou escadre pour une cause quelconque. — On détache aussi des officiers, des soldats et des matelots.

DÉTAIL, s. m. Le second d'un vaisseau, *voyez* Second, est l'officier chargé du détail général, de l'arrimage, du gréement, des consommations, de la police à bord et des punitions correctionnelles. — Les différens détails sont répartis entre les trois, quatre ou cinq premiers officiers qui suivent le second, pour la surveillance sur les maîtres chargés.

DÉTALINGUER, v. a. Défaire l'étalingure d'un câble, le démarrer de la cygale d'une ancre.

DÉTAPER, v. a. Retirer les tapes de liège qui ferment la bouche des canons. Les tapes sont peintes aujourd'hui en noir et ferment bien hermétiquement pour empêcher les eaux de passer dans l'intérieur sur la charge. L'on détape avant de tirer.

DÉTROIT, s. m. Passage, bras de mer, entre deux terres, qui laisse aux vaisseaux plus ou moins de longueur pour communiquer d'une mer dans une autre. — On connaît une quantité de détroits, les uns sans danger, d'autres ayant divers écueils qui en rendent la navigation plus difficile.

DEVANT, prép. Se dit d'un vaisseau qui reçoit le vent sur ses voiles, en le prenant de devant, soit que, par la manœuvre, il vire vent devant, ou qu'il soit masqué par le vent qui saute de l'avant, ou par la faute du timonier. *Voyez* Chapelle. — Un matelot est devant quand il est sur l'avant du vaisseau, sur le gaillard d'avant. — On dit : un navire devant nous !

DÉVENTER, v. a. Une voile que l'on brasse en ralingue ou plutôt qui est abritée par une autre, est dite, être déventée : toutes les voiles sont quelquefois déventées par l'abri d'un autre vaisseau plus grand, ou par une terre élevée qu'on a beaucoup approchée.

DEVERGUER, v. a. Démarrer les rabaus de faix ou d'envergure, qui tenaient une voile à sa vergue ; séparer la voile de sa vergue soit pour la réparer, la changer, ou au moment du désarmement d'un vaisseau. On dit même déverguer les voiles auriques, quoique le plus grand nombre soit sans vergue, sur des drailles. (On n'emploie plus le mot désenverguer.)

DEVERS, s. m. Travailler, dans un chantier, une pièce de bois en onglet, c'est lui donner du devers ; la mettre d'équerrage sur deux faces avec toute sa largeur.

DEVIGOGNER, v. n. Les marins entendent par ce mot dégauchir, déformer, ajuster de travers un objet ; la chose ne vaut rien, n'est pas propre à servir, elle est déjetée de sa place. Elle est faussée, toute dévigognée. (Un peu trivial.)

DÉVIRAGE, s. m. On donne ce nom, dans les chantiers de construction, aux bordages de l'arrière et de l'avant, sous les fesses et les joues d'un vaisseau : une des faces n'a pas tous ses points dans un seul plan.

DÉVIRER, v. a. Détourner un cabestan ou un guindeau pour donner du mou dans la tournevire ou autre cordage qu'on y avait roidi en virant dessus. — On devire une manœuvre courante en la détournant par un bout pour défaire les coques. *Voyez* ce mot. — Dans les chantiers on devire des pièces de bois pour les travailler, les visiter.

DEVIS, s. m. Détail écrit des dimensions de toutes les parties d'un vaisseau et de ce qu'il coûtera à construire, à mâter, à gréer, etc. — C'est aussi par un devis, qu'au retour d'une campagne, le capitaine fait connaître les bonnes ou les mauvaises qualités de son vaisseau, par des observations sur sa mâture, sa

voilure, son arrimage, etc., et les changemens ou les réparations à faire.

DÉVOYER, v. a. Détourner, dans un vaisseau, c'est la position de certains couples qui ne sont pas perpendiculaires à la quille. Le dévoiement leur ôte le parallélisme avec les couples de levée. Tels sont les estains et les couples les plus de l'avant.

DIABLE, s. m. Sorte de train très-fort, ayant un essieu et deux roues, servant dans les ports à transporter des canons et des pièces de bois de fortes dimensions, que l'on suspend au milieu, et que l'on traîne au moyen de gros cordages frappés sur une longue flèche, etc. — Toute la machine est d'une grande solidité.

DIABLOTIN, s. m. Les marins donnent improprement ce nom à la voile d'étai du perroquet de fougue. Sa ralingue d'en avant est sur l'arrière du grand mât; son point d'amure est à la jonction du grand mât et de la corne du foc d'artimon, et son point de draille au-dessous des jotteraux. *Voyez pt. D, figure 1, o.*

DIAMANT, s. m. Point de jonction, dans une ancre, du milieu des becs avec la verge. *Voyez pt. D, fig 8, a.*

DIANE, s. f. Batterie de caisse à bord des grands bâtimens de guerre; on bat la diane au point du jour pendant environ un quart d'heure; on tire ensuite un coup de canon, tant à l'avant-garde des ports militaires qu'en rade, à bord du vaisseau commandant. Après le coup de canon de diane, on ne demande plus le mot d'ordre aux embarcations et elles naviguent sans être hélées.

DIFFÉRENCE, s. f. Le tirant d'eau d'un vaisseau, plus grand de l'arrière que de l'avant de 18, 20, 22 et jusqu'à 28 pouces, est ce qu'on nomme la différence: Elle est encore plus grande quand le vaisseau est lége et désarmé. (Il serait à désirer que nos vaisseaux fussent construits pour naviguer sans différence.) — Différence à la mer, entre l'estime et l'observée; c'est-à-dire, que le chemin et la route de l'estime ne donnent pas, lorsqu'on fait son point, la même latitude et longitude que les observations. La différence est nord, si le vaisseau est au sud de son estime, étant dans l'hémisphère nord. C'est le contraire étant au sud de l'équateur.

DIFFÉRENCIOMÈTRE, s. m. Instrument d'une invention très-ingénieuse, imaginé pour donner le tirant d'eau d'un vais-

seau étant à la mer : il est composé de deux tubes en cuivre ou en plomb contenant l'eau ; fixés perpendiculairement dans l'intérieur aux deux extrémités de l'arrière et de l'avant : l'eau de la mer s'y introduit par un canal, *qui doit être en serpenteau*, depuis le bord, où il y a un robinet, jusqu'au pied du tube, où un autre robinet sert à le décharger, à le vider dans la cale après l'opération ; un flotteur (espèce de chopine en fer-blanc) s'élève dans le tube, au niveau de la flottaison du vaisseau, et marque, sur une règle divisée, supportée par ce flotteur et soudée à l'embouchure, le tirant d'eau avec exactitude. On a l'attention, quand la mer est grosse, et que le flotteur est monté à son niveau, de fermer le robinet dans le bord à moitié ou au tiers ; dans ce cas le mouvement du flotteur dans le tube devient insensible.

DIGON, s. m. On distingue plus généralement sous le nom de flèche, les pièces de bois qui composent le taille-mer d'un vaisseau, en avant de l'étrave et au-dessus de la gorgère. — Les pêcheurs donnent aussi ce nom à un morceau de fer barbelé et terminé par un demi-dard, portant un long manche ; ils s'en servent pour piquer, darder certains poissons.

DIMANCHE, s. m. Palan portatif, nommé aussi palan volant, mais plus ordinairement palan de dimanche : il est le plus petit dont on fasse usage dans les vaisseaux. — C'est aussi une lacune, une place que les barbouilleurs laissent vide : on dit, il y a des dimanches, il faut repasser de la peinture ou le pinceau.

DINGA, s. f. Barque particulière à la côte de Malabar : elle a beaucoup d'élançement et de quête ; sa quille est courbée comme celle des navires du Nil. Un mât, incliné sur l'avant, porte une voile à antenne. *Voyez pl. B, fig. 18.*

DIRECTEUR, s. m. Qualité que l'on donne, dans les ports, à l'officier supérieur qui est chargé d'une direction ; telle que celles des constructions, des mouvemens du port, de l'artillerie. Les chefs de division du ministère de la marine portent aujourd'hui le titre de directeurs. Il ont les uns et les autres des sous-directeurs sous leurs ordres.

DIRECTION, s. f. Il y en a plusieurs dans un port militaire. Celle des constructions a dans ses attributions les chantiers, les forges, la voilerie, le calfatage, etc. La direction du port a les mouvemens des vaisseaux, leur lestage et délestage ; l'atelier de

la garniture, celui des pompes, etc. Celle de l'artillerie a pour objet tous les travaux relatifs à ce service : celle des vivres est chargée de tout ce qui concerne les munitions de bouche. — Les bureaux du ministère de la marine sont divisés en quatre directions principales. — On dit que le vent vient de telle direction, que la marée, le courant portent dans telle direction.

DISPUTER, v. a. Manœuvrer au plus près du vent, pour le gagner sur un ennemi ou sur d'autres vaisseaux : disputer le vent, faire son possible pour l'obtenir.

DISTANCE, s. f. Intervalle entre deux ou plusieurs vaisseaux qui marchent en ligne, et celui des colonnes qui séparent les lignes. — En pilotage, la distance est le chemin parcouru dans les vingt-quatre heures. En astronomie nautique, on mesure la distance du soleil à la lune, ou de la lune à une étoile zodiacale, pour en conclure la longitude du lieu où se trouve le vaisseau. Cette distance corrigée des effets de la parallaxe et de la réfraction, et réduite en distance vraie, se compare aux distances qu'on trouve dans la connaissance des temps, calculées pour le méridien de Paris, et on en conclue la longitude du vaisseau.

DISTINCTION, s. f. Marque distinctive des grades parmi les officiers militaires commandans. Elle consiste, dans une armée, escadre ou division, en un pavillon carré que l'on hisse à la tête du grand mât pour l'amiral; au mât de misaine pour le vice-amiral; au mât d'artimon pour le contre-amiral. Le capitaine de vaisseau porte le guidon au grand mât; le capitaine de frégate et tous les officiers d'un grade inférieur, étant en chef, portent la cornette. Les autres bâtimens de guerre, sont distingués de ceux du commerce, par la flamme qu'ils portent au grand mât. *Voyez pl. G*, les pavillons, guidons et flammes. (Il conviendrait, pour mieux reconnaître le grade de l'officier qui commande une division, ou seulement deux bâtimens de guerre, dans un convoi ou un mouillage où il se trouve des bâtimens de commerce, que le chef de division, ou capitaine de vaisseau de première classe, portât le guidon au grand mât; celui de deuxième classe au mât de misaine, le capitaine de frégate au mât d'artimon; le lieutenant de vaisseau de première classe hisserait la cornette au grand mât; celui de deuxième classe au mât de misaine, et l'enseigne de vaisseau au mât d'artimon. Un lieutenant commandant en chef sur un bâtiment à deux mâts, porterait la cornette au grand mât, l'enseigne au mât de misaine.

sur un côté. Ce dernier officier porterait une cornette mi-partie blanche et bleue, ainsi que cela a lieu pour les pavillons carrés des contre-amiraux, lorsqu'il s'en trouve plusieurs dans la même flotte.

DISTRIBUTION, s. f. Marquer, sur la quille d'un vaisseau en construction, la place où chaque couple doit être fixé. — On fait, à la cambuse des vaisseaux, la distribution des vivres en rations trois fois par jour à l'équipage.

DIVISION, s. f. Trois bâtimens de guerre, au moins, réunis sous un chef, forment une division. Dans une armée de vingt-sept vaisseaux, il y a trois escadres de neuf vaisseaux chaque, et dans une escadre il y a trois divisions : au-dessous de neuf bâtimens, c'est une division.

DOGRE ou **DOGRE-BOT**, s. m. Bâtiment du commerce qui fait ordinairement la pêche du hareng dans les mers du Nord : il y a un grand mât au milieu et un de l'arrière plus petit, gréé de voiles carrées, beaupré et foc : il est ponté. *Voyez pl. A, fig. 11.* Il a un vivier dans le fond pour conserver le poisson vivant.

DOGUE-D'AMURE, s. m. Espèce de chaumard ou grosse galoche en bois, garnie d'un rouet, que l'on fixait tribord et bâbord sur la muraille extérieure d'un vaisseau, en arrière des porte-haubans de misaine, pour amurer la grande voile : on les a supprimés avec raison ; le point d'amure reste aujourd'hui en dedans du plat bord, particulièrement dans les bâtimens de guerre ; car ceux qui n'ont pas de bastingage ont encore leur dogue-d'amure en dehors.

DÔME, s. m. Élévation en planches qui fermait trois côtés, et le dessus du passage de l'escalier ou échelle qui est placée sur l'arrière du gaillard pour descendre sur le pont. (Ces sortes de grands capuchons doivent être supprimés à bord des grands bâtimens de guerre.)

DONNER, v. a. Un vaisseau donne la bande quand il incline sur un bord ou sur l'autre. — Il donne une remorque. — Il donne dans une passe, lorsqu'il fait route pour y entrer. — Il donne dans un convoi ennemi ; pour amariner le plus de bâtimens possible. — Il donne vent devant quand il vire de bord étant au plus près. — Il donne la chasse à un ennemi. — Donner la cale. *Voyez ce mot.* — Donner la voix à plusieurs hommes qui doivent faire effort ensemble. — Un officier commandant donne

la route. — On donne un courai sur une carène non cuivrée. — On donne, dans un combat, quand on s'engage au feu. — On donne à la côte, lorsqu'on veut y jeter son vaisseau.

DONNER, v. n. On dit donner telle voile à un autre vaisseau avec lequel on se trouve à la mer, lorsqu'on le tient, qu'on marche aussi bien que lui, avec telle voile dehors de moins. On lui donne la misaine : on lui donne les perroquets, etc.

DORMANT, s. m. Bout d'une manœuvre, frappé soit sur le ringot au cul d'une poulie, soit passé dans l'étrépe même, soit sur une ralingue, sur une vergue ou ailleurs pour être à demeure ; ce qui est nécessaire pour appui aux cargues, aux bras, au courant d'un palan et de diverses manœuvres : tout cordage, dont le double passe dans des poulies ou des chaumars, a un dormant, c'est-à-dire, un bout fixe, arrêté, tandis que l'autre bout est courant sur des réas.

DORMANT, adj. Ce sont les haubans d'un vaisseau, les galhaubans, étais et pendeurs qu'on distingue sous le nom de dormant, parce que ces manœuvres sont à demeure sans varier de place. On dit, en parlant de celles-ci, manœuvres dormantes.

DORMIR, v. n. Se dit de l'horloge ou sablier qui passe pendant une demi-heure pour donner les heures à bord d'un vaisseau ; oublier de le retourner c'est laisser dormir l'horloge.

DOSSIER, s. m. Large planche volante proprement travaillée qui sert à adosser les officiers assis sur l'arrière d'un canot et qui les sépare du patron.

DOUBLAGE, s. m. L'on nomme ainsi les feuilles de cuivre ou les planches rescisées que l'on place à la carène des vaisseaux, sur leurs bordages, pour les préserver de la piqure des vers. Les doublages en cuivre ont l'avantage sur ceux en bois d'empêcher les coquillages de s'attacher à la carène, ce qui la conserve lisse, et fait qu'elle coule mieux dans le fluide que déplace le vaisseau. — L'on nomme doublage, dans les voiles, des bandes de toile qui servent de renforts sous les bandes de ris, près des ralingues et des points.

DOUBLE, s. m. On dit le double d'un cordage, partie d'une manœuvre qui revient en double sur elle-même. — Les doubles chaloupes sont les plus grandes qui, sans être pontées, servent dans les ports, et seraient trop lourdes pour être embarquées. — On commande de faire une chose en double pour prescrire d'aller vite, sans repos.

DOUBLEMENT, s. m. Action de fortifier un écart, en le couvrant avec une troisième pièce de bois. Peu usité.

DOUBLER, v. a. Couvrir la carène d'un vaisseau avec des feuilles de cuivre ou des planches. — Dans la navigation, doubler une pointe, un cap, un écueil, etc., c'est en passer au vent, sans danger. — On double la ligne de l'ennemi par la tête ou par la queue. — On double un autre bâtiment quand on le dépasse en vitesse. — On double des manœuvres telles que bras, écoutes et amures, lorsque la force du vent l'exige.

DOUCEUR (en), adv. Mollir, filer peu à peu un cordage tendu. On commande : file en douceur ! amène en douceur ! à retour, doucement, pouce à pouce.

DRAGON, s. m. On dit plutôt haut pendu, en parlant d'un petit nuage qui donne une forte raffale qu'on éprouve quelquefois aux environs de la ligne et des tropiques. Il est bon d'être sur ses gardes pour parer aux avaries. — Il y a des marins qui donnent le nom de dragon à la voile d'étai de hune d'un lougre.

DRAGUE, s. f. Fort filet garni d'une large lame de fer que l'on traîne sur le fond de la mer pour prendre des poissons plats, des huîtres, des moules, etc. — C'est aussi une espèce de bourlet ou garniture que l'on cloue, de chaque bord, sur les bordages du fond d'une embarcation destinée à échouer.

DRAGUER, v. a. Traîner par une embarcation une drague sur le fond d'une rade, d'une baie auprès des côtes, pour pêcher des moules, des huîtres, des coquillages ou des poissons plats, tels que raies, soles, etc. — On drague une ancre dont la bouée est perdue, avec un gros filin; on traîne le double sur le fond au moyen de deux embarcations qui ont les deux bouts, se tenant à une certaine ouverture entre elles : on drague aussi un câble, mais avec une chatte. — Lorsqu'une ancre chasse, on dit qu'elle drague, en traînant sur le fond.

DRAILLE, s. f. Cordage passant au-dessus des capelages des mâts, et tendu dans la direction des étais. C'est sur des drailles ou des étais qui en tiennent lieu qu'on hisse les principaux focs et les moyennes voiles d'étai; ces voiles tiennent à des bagues en fer ou en bois, dans lesquelles la draille est passée; en sorte que les bagues courent sur les drailles toutes les fois que l'on hisse ou qu'on amène ces sortes de voiles.

DRANET, s. m. Espèce de filet employé sur les côtes de Normandie.

DRÈGE ou **DREIGE**, s. f. Réunion de plusieurs trémails qui forment cette espèce de grand chalut. On dit faire la pêche à la drège; elle est moins en usage qu'autrefois; elle exige de bons bateaux pontés et de forts équipages.

DRESSER, v. a. L'on dit dresser la barre du gouvernail, la mettre parallèlement à la quille. — On dresse un navire quelconque, en le rappelant dans une situation droite. — Dresser les vergues; c'est, lorsqu'un vaisseau est à l'ancre, les mettre horizontalement, en leur faisant faire des angles droits avec leurs mâts respectifs. — Dresser une pièce de bois, c'est la polir dans tous les sens.

DRISSE, s. f. Manœuvre qui sert dans un vaisseau à hisser les voiles; il y en a de simples pour les plus petites voiles, les pavillons et les flammes; de doubles et de triples, c'est-à-dire que ces dernières passent dans des poulies en deux ou en trois, selon que le poids de la vergue et de la voile réunies demande de force: chaque drisse porte le nom de sa voile ou de sa vergue. C'est ainsi que l'on dit: la drisse de la grande vergue et jamais de la grande voile; les drisses du grand, du petit hunier, des perroquets. *Voyez* les drisses des huniers, *pl. A, fig. 1, 0, 0, 0.*

DROIT, adj. Un vaisseau qui n'incline sur aucun bord est droit. — La barre se dresse par le commandement au timonier: droit! droit la barre! — On travaille une pièce de bois sur le droit, pour distinguer le travail que l'on ferait sur le tour. Une pièce est droite, une autre est courbe.

DROME, s. f. Dans un vaisseau, la réunion des mâts, des vergues, des bouts-dehors embarqués pour rechange, se nomme drome. Au désarmement on met en drome les mâts et les vergues que l'on doit conduire à terre. — Les chaloupes et canots, rassemblés dans un port, prennent aussi le nom de drome. On dit, la drome des embarcations. — Lorsqu'on lance un vaisseau de son chantier on amarre en travers de la cale, à une petite distance, une drome de vieux mâts pour lui casser son aire. — Plusieurs pièces à eau flottantes et amarrées ensemble font aussi une drome de pièces.

DROSSE, s. f. Cordage qui a ordinairement une partie, prise au milieu, tournée sur le cylindre de la roue du gouvernail: les deux bouts descendent par des conduits appelés galoches, pour aller joindre les murailles du vaisseau au-dessus

du premier pont, et arriver au centre sur le bout de la barre : elle est ordinairement en filin blanc. — Les drosses des basses vergues sont de fortes estropes garnies en basane, qui font le tour des bas mâts, en prenant la vergue, comme ferait à peu près un racage, sans être souqué : un petit palan de chaque bord du mât, croché dans une cosse, au bout de la drosse, sert à approcher la vergue du mât si on le roidit, ou à la laisser s'en écarter pour le brassiage quand on le mollit. — Sur les galères on appelait bastarde le cordage qui servait de drosse ; il saisissait l'aman au mât.

DROSSER, v. a. Un vaisseau à la mer est drossé par les vents, par la lame, par les courans, lorsqu'il est entraîné dans une direction contraire à sa route.

DUITE, s. f. Dans diverses corderies on donne ce nom à de très-petits torons provenant de fil fin : ils sont propres à faire de la ligne d'amarrage et du menu filin.

DUNES, s. f. plur. Montagnes de sable et de terre que l'on voit sur le bord de plusieurs côtes et îles : elles sont formées le plus souvent par les vagues qui rapportent plus ou moins de sable du fond de la mer.

DUNETTE, s. f. Pont léger que l'on bâtit sur de grands bâtimens, depuis le mât d'artimon jusqu'à l'arrière : le dessous est divisé et emménagé en chambres pour le capitaine et les premiers officiers. Autrefois on élevait des cabanes ou des carrosses sur les dunettes : on les a supprimés avec raison. (Il serait très-avantageux d'en faire de même des dunettes sur les vaisseaux de guerre. On soulagerait l'extrémité de l'arrière d'un poids d'environ vingt tonneaux.) *Voyez pl. A, fig. 1, p.*

E

EAU, s. f. L'eau d'un vaisseau s'embarque aujourd'hui dans des caisses en tôle, qui remplacent avec avantage les pièces à eau. La provision d'eau sera désormais pour six mois, à deux bouteilles par homme chaque jour. Un vaisseau fait son eau, dans une relâche, lorsqu'il remplace celle consommée. — Il fait de l'eau, quand celle de la mer s'introduit dans le vaisseau, par une voie quelconque. — On dit qu'il ne fait pas d'eau, lorsque tous les passages sont bien fermés par le calfaitage, et que

la cale est sèche. — Il y a de l'eau, il n'y a pas d'eau, se disent quand on peut ou qu'on ne peut pas faire passer un vaisseau sur une barre, un banc, etc. — Les lignes d'eau sont tracées sur la carène d'un vaisseau par le niveau de la mer. — On dit qu'on a un boulet à fleur d'eau; que le vaisseau tire tant de pieds d'eau; l'eau est changée; mettre à l'eau; dans les eaux; être sur l'eau, au niveau de l'eau; même eau, etc.

ÉBAROUIR, v. n. Effet de la sécheresse, de l'action du soleil qui fait retirer le bois, ouvrir les séparations des bordages d'une embarcation, les douves d'une futaille, etc., au point que les canots ne tiennent plus sur l'eau, que les tonneaux perdent celle qu'ils contiennent: on dit alors de ces objets qu'ils sont ébarouis: l'ébarouissage est grand, tout est ébaroui.

ÉBOUTER, v. a. Hacher ou scier le bout d'une pièce de bois de construction ou le bout d'un mât, pour juger de sa qualité, de son état.

ÉCART, s. m. Réunion de deux bouts d'une pièce de bois employée dans la construction d'un vaisseau: il y a des écarts carrés, de longs, d'autres à sifflets, endentés, de doubles et de simples; ils ont toujours lieu sur la même ligne des bordages, ayant la précaution de les croiser avec les virures inférieures et supérieures. — Les baux, la quille ont des écarts, c'est-à-dire des joints au bout des pièces qui les allongent.

ÉCARVER, v. a. Réunir à la suite l'un de l'autre les bouts de pièces de bois, en les appliquant l'un sur l'autre ou l'un près de l'autre, selon la forme de l'écart, c'est les écarver ensemble.

ÉCHAFAUD, s. m. Assemblage de quelques planches soutenues par deux barres transversales qui débordent de chaque côté, et sur lesquelles sont amarrées les cordes qui servent à suspendre l'échafaud le long du bord d'un vaisseau et partout où il est nécessaire. — Echafaud, sorte de grand treillis bâti en bois sur la grève, à Terre-Neuve, par les pêcheurs, sur lequel ils arrangent la morue pour sécher.

ÉCHAMPEAU, s. m. Plusieurs marins nomment ainsi le bout d'une ligne de pêche, sur lequel est étalingué l'hameçon ou l'hain.

ÉCHANCRURE, s. f. Les voiles d'un vaisseau étaient autrefois échanrées sur les côtés, et même par le bas; c'est-à-dire que les ralingues n'étaient pas en ligne droite comme elles sont aujourd'hui: elles formaient un arc, tandis qu'il convient mieux

de laisser même du rond à certaines voiles, telles que la brigantine et autres. — On a seulement des perroquets d'hiver qui sont échancrés dans le fond (par le bas), pour servir lorsqu'on a deux ris pris aux huniers.

ÉCHANTILLON, s. m. Dimension d'une pièce de bois ; elle est d'un grand, d'un moyen ou d'un petit échantillon : deux pièces semblables sont de même échantillon. — L'échantillon d'un vaisseau s'entend de l'épaisseur de sa muraille : il est d'un faible échantillon, lorsque la charpente de sa muraille, son bord, a peu de dimension ; il est d'un grand échantillon, quand il est fort et bien boisé sur son épaisseur.

ÉCHAPPÉE, s. f. Rétrécissement de la carène d'un vaisseau pris du grand bau jusqu'à l'étambot. On dit qu'il a peu d'échappée, qu'il a une belle échappée, selon que ses largeurs sont plus ou moins diminuées dans ses fonds vers l'arrière.

ÉCHARPES, s. f. plur. Sortes de lisses courbées et sculptées qu'on nommait autrefois aiguilles de l'éperon ; elles prennent depuis divers points des joues d'un vaisseau jusque sur le bout de l'éperon. *Voyez* Herpe.

ÉCHAUDIS, s. m. Grosses boucles de fer faites en triangles, qui servent, sur la courbe de capucine, dans plusieurs vaisseaux, à y passer la lière du beaupré ; celles qui sont en dedans, et sur les ponts servent pour les saisines d'embarcations.

ÉCHAUFFÉ, ÉE, part. Pièce de cordage ou de bois qui, ayant un commencement de corruption, se trouve hors d'état de servir : elle est disposée à la pouriture.

ÉCHELLE, s. f. Il y a plusieurs échelles dans un vaisseau ; le plus grand nombre ne sont que des escaliers volans, composés de sept à huit marches : les quatre qui servent à descendre des passavans sur le pont, ont trois pieds de largeur, et se lèvent aux barrotins lorsqu'elles gênent à la manœuvre des canons et autres. Les échelles de l'arrière, étant au milieu, se démontent rarement ; ce sont plutôt des escaliers, puisque les unes comme les autres ont des marches de six à huit pouces de largeur et un pouce d'épaisseur. — L'échelle de commandement est placée, en rade seulement, sur un des côtés, vers le milieu du vaisseau ; elle se démonte en trois ou quatre pièces. — Les échelles du levant sont des places de commerce dans les mers de l'Archipel ou du fond de la Méditerranée. (ESCALE signifiait autrefois port, d'où est venu échelle.) Il y a des échelles en cordes, telle que

celle de l'arrière qui sert aux canotiers. *Voyez planche A, figure 1, b'.*

ÉCHILLON, s. m. Nuage noir, dont la queue forme une trombe ou syphon.

ÉCHIQUEUR, s. m. C'est un ordre de marche des armées navales : on dit marcher en échiquier sur la ligne du plus près tribord, les amures à bâbord, ou sur la ligne du plus près bâbord, les amures à tribord. On a pour point de relèvement le vaisseau du centre de la ligne : dans le cas d'un nombre pair, on relève celui dont le numéro accompagne le signal d'ordre.

ÉCHOUAGE et **ÉCHOUEMENT**, s. m. Choc d'un vaisseau contre un haut-fond sur lequel il s'arrête ; position d'un vaisseau qui n'a pas assez d'eau pour être à flot ; il touche le sol. En général les caboteurs échouent dans les havres, à toutes les marées. — Les bâtimens qui portent des canons en batterie n'échouent pas sans danger, à moins qu'ils soient petits, et qu'ils s'appuient sur des béquilles. *Voyez ce mot.* On est quelquefois forcé d'échouer son vaisseau devant un ennemi supérieur. Un gros temps, des avaries, de mauvaises manœuvres peuvent faire échouer sur un écueil quelconque.

ÉCHOUER, v. n. C'est ordinairement à la pleine mer qu'on échoue, sur une grève ou un rivage, les barques et les canots dont on veut nettoyer la carène pendant le jusant. On échoue son vaisseau sur une terre, lorsque des circonstances malheureuses obligent à cette manœuvre, ou par accident.

ÉCLAIRCI, s. m. Si pendant que le ciel est couvert, un jour, entre les nuages, montre ce que les marins nomment le vieux ciel, c'est un éclairci ; et si le soleil se découvre, on en profite pour observer sa hauteur sur l'horizon, pour avoir la latitude, l'heure vraie du lieu, ou pour connaître tout ce qui peut être à vue.

ÉCLI, s. m. Petit éclat séparé d'une pièce de bois quelconque : espèce de languette qui s'élève suivant le fil du bois, soit en travaillant, soit aussi par des boulets traversant les murailles d'un vaisseau. Des marins considèrent l'écli comme un diminutif de l'éclat. On dit quelquefois qu'un mât, une vergue est écliqué, quand il n'a qu'une faible brisure ou la jumelle ; s'il est éclaté, il faut le changer aussitôt qu'on en a la possibilité.

ÉCOLE de marine, s. f. Établissement du gouvernement où se forme la pépinière des officiers de marine : on y reçoit les élèves

depuis 13 jusqu'à 15 ans : leur nombre est fixé à 150. — Le bâtiment école est souvent une corvette ou gabarre armée, où l'on embarque les élèves pour les instruire en théorie et en pratique et les former à l'état de marin. — Aujourd'hui l'école, sous le titre de Collège des Élèves pour la marine, se trouve dans la ville d'Angoulême, contre l'opinion des officiers supérieurs de cette arme. (Il conviendrait mieux de supprimer une telle dépense, et d'ouvrir un concours dans les principaux ports du roi, lorsqu'il se trouverait des places d'élève vacantes : les sujets seraient mieux appréciés, plus connus des marins, et le budget du ministère de la marine trouverait une économie annuelle de plus de 70,000 francs.) Aux écoles de navigation, établies dans tous les ports du royaume, on enseigne gratis, aux navigateurs qui se présentent, la partie des mathématiques qui s'applique à la navigation au long cours, et les moyens de se servir des instrumens nautiques. *Voyez* Examen.

ÉCOUTE, s. f. Manœuvre frappée comme l'amure, aux points des basses voiles et qui sert à les border. — Les autres voiles carrées ont seulement deux écoutes chacune qui les tiennent bordées, tendues sur leurs vergues inférieures : les voiles en pointes ont communément deux écoutes, mais il n'y en a jamais qu'une à la fois qui tient le point de bordure tribord ou bâbord sous le vent. Les fausses écoutes sont des cordages volant que l'on ajoute momentanément aux écoutes, dans les grands vents, pour les renforcer, et qui travaillent avec elles. — On nomme écoutes de revers celles des basses voiles qui se trouvent au vent, et par conséquent larguées. Les bonnettes hautes ont les écoutes opposées à leurs amures.

ÉCOUTILLE, s. f. On lui donne improprement le nom de panneau. *Voyez* ce mot. Les écoutilles sont des ouvertures, à peu près carrées, qui sont pratiquées dans tous les ponts des vaisseaux : elles correspondent les unes au-dessus des autres pour faciliter le chargement et le déchargement : les plus grands bâtimens en ont trois ; la plus grande au milieu et les deux autres en arrière du grand mât, et en arrière de celui de misaine. — Les écoutilles sont entourées d'un cadre en bois qu'on nomme surbau qui doit s'élever d'un pied au-dessus du plancher du premier pont.

ÉCOUTILLON, s. m. Diminutif d'écoutille. On en perce entre les ponts pour communiquer avec la cale, à ses deux ex-

trémities et y passer facilement un homme ou tout au plus un quart, un tierçon. — Il y a souvent des écoutillons percés dans les panneaux qui couvrent les écoutilles. On fait aussi des écoutillons pour descendre dans l'archipompe. Les petits bâtimens qui ont des tilles, n'ont que des écoutillons.

ÉCOUVILLON, s. m. Instrument qui sert à nettoyer l'intérieur d'un canon après qu'il a tiré, et enlever le cul de la gousse qui, quelquefois, reste enflammé au fond : il est fait de peau de mouton ayant sa laine; un tire-bourre est adapté sur le bout et le tout est emmanché sur un bâton de dix pieds ou moins long, selon le canon auquel il est destiné. Pour les petits calibres l'écouvillon et le refouloir sont sur la même hampe.

ÉCRIVAIN, s. m. On qualifiait ainsi autrefois l'officier civil de la marine qui, à bord d'un vaisseau tenait les rôles, les registres de consommations, etc., sous la direction du lieutenant en pied. *Voyez* Commis.

ÉCUBIERS, s. m. plur. Trous percés en rond, deux de chaque bord de l'étrave, d'une circonférence assez grande pour que les câbles du vaisseau puissent y passer librement avec un paillet qui les garnit en cet endroit. Les écubiers sont percés au-dessus des dauphins, à une élévation de cinq à six pouces au-dessus du premier pont, et en direction avec les bittes. (Il serait à désirer que l'on fit des sabords pour y placer un canon à la mer, au lieu de ces deux trous qu'on est obligé de boucher lorsqu'on a détalingué les câbles. *Voyez* pl. D, fig. 3, a', a'.

ÉCUEILS, s. m. plur. Les rochers, les bancs et les hauts-fonds en mer, sont des écueils qu'un vaisseau doit éviter pour ne pas les toucher, échouer ou périr.

ÉCUELLE. s. f. Plaque de fer de forme concave dans laquelle est fixé un dé qui supporte et sur qui tourne le pivot de la mèche d'un cabestan, à bord d'un vaisseau : on lui donne aussi le nom de chaudron et de saucier.

ÉCUMEUR, s. m. Nom que l'on donnait autrefois aux bâtimens et aux hommes qui les montaient pour exercer la piraterie : ils faisaient métier de voler sur mer les bâtimens de toutes les nations moins bien armés qu'eux. D'où leur venait la désignation d'écumeur de mer.

ÉCUSSON, s. m. La partie la plus basse de l'arcasse d'un vaisseau est ainsi nommée ; elle est formée par quatre pièces de

bois dites courbes d'arçasse ou d'écusson. — Le nom du vaisseau est écrit sur un cartouche appelé écusson.

ÉGOÏNE, s. f. Nom qu'on donne dans plusieurs ports à une scie à main montée à poignée droite.

ÉGORGEOIR, s. m. Cargue additionnelle ou fausse cargue qui sert à étouffer le fond des voiles, à aider ses cargues naturelles lorsque le vent est très-fort, pour mieux retrousser la voile vers le centre de sa vergue.

ÉGOUTTOIR, s. m. Dans plusieurs corderies on donne ce nom à l'espèce de treillis sur lequel on place le cordage goudronné pour égoutter.

ÉLANCÉ et ÉLANCEMENT, s. m. Le nom de couples élançés se donne à ceux de l'avant d'un vaisseau, qui sont dévoyés : ils sont établis de chaque bord des allonges d'écubiers. Lorsque l'avant est bien aigu, on dit que le vaisseau a beaucoup d'élançement : aussi l'élançement varie-t-il à la volonté des constructeurs. C'est la longueur d'un vaisseau qui excède, sur l'avant, celle de sa quille. Il serait avantageux de le borner à une saillie fixe et modérée, sans guibre. *Voyez pl. D, fig. 1.*

ÉLÉVATION, s. f. Plan sur lequel est projetée la hauteur de l'étrave et de l'étambot sur la quille d'un vaisseau que l'on veut construire. On voit la courbure des préceintes dans toute leur longueur, et d'autres dispositions sur ce plan d'élevation.

ÉLÈVE, s. m. Titre des jeunes gens reçus dans la pépinière de la marine, tant pour former les officiers militaires pour la mer, que civils pour les ports, le génie, les bureaux, etc. On a eu des élèves de port qui passaient dans les officiers qu'on n'employait qu'à ce service : il y a des élèves en chirurgie pour les hôpitaux et les vaisseaux ; aujourd'hui trois cents élèves de deuxième classe provenant du collège d'Angoulême sont répartis en trois compagnies, aux ports de Brest, Toulon et Rochefort. Ceux de première classe prennent rang avec les lieutenants en second du service de terre.

ÉLEVER (s'), v. pr. Un vaisseau s'élève en latitude en s'écartant de l'équateur ; il s'élève en longitude en s'éloignant du premier méridien : il s'élève au vent en gagnant au vent : il s'élève de la côte en s'en écartant au plus près du vent.

ÉLINGUE, s. f. Cordage le plus souvent en double, (il y en a de diverses grosseurs) qui sert à élever toutes sortes de fardeaux pour entrer ou pour sortir d'un vaisseau ; on le passe

autour de l'objet qu'on veut élinguer, et les deux bouts pris ensemble ou seulement un des doubles s'accrochent à un palan; le poids du fardeau fait souquer l'élingue et le rend immuable. Il y a des élingues à pates qui ne servent qu'à accrocher les petites barriques et les quarts sous une de leurs douves, à chaque extrémité: il y en a de simples avec une cosse d'un bout; d'autres en fil de caret. *Voyez Erse. Voyez aussi une Élingue, pl. E, fig. 38.*

ÉLINGUER, v. a. Prendre une futaille, un fardeau quelconque dans une élingue en la passant autour pour servir à l'enlever, le hisser, le déplacer au moyen d'un palan qui fait effort sur l'élingue.

ELME (feu Saint-Elme), s. m. Vapeur enflammée qui parcourt les mâts, les vergues, etc., d'un bâtiment, lorsque le ciel est très-orageux, dans les nuits obscures.

ÉLONGER, v. a. Prolonger en suivant de près une terre, un vaisseau. — On élonge une grosse manœuvre pour que plusieurs hommes halent dessus à la fois; on l'élonge pour défaire les coques qui s'y forment lorsqu'elle est neuve ou mouillée. — On élonge une ancre dans telle direction, à tant d'encâblures du bord. On élonge une touée, un câble, une bitture.

ÉLONGIS, s. m. plur. Barres en chêne, au nombre de deux, placées de chaque côté sur les jottereaux des bas mâts, et sur les noix des mâts de hune. Celles du grand mât ont ordinairement en longueur le quart du bau du bâtiment: celles du mât de hune la moitié de celles-ci. Les premières portent les mâts de hune; les autres ceux de perroquets: les mâts de cacatois sont aussi sur les élongis des mâts de perroquets, moitié de celles de hune. Les unes et les autres ont huit, six ou deux traversins. *Voyez pl. F, fig. 44.* Les élongis sous un capelage de bas haubans.

EMBANQUER, v. n. Un navire qui arrive sur un banc comme celui de Terre-Neuve est dit, embanqué; ce qui se reconnaît en sondant.

EMBARCADÈRE, s. m. C'est, dans les colonies, le même lieu que débarcadère. *Voyez ce mot.* Espèce de jetée qui, du rivage, s'avance un peu dans la mer, en s'élevant à la hauteur du bord d'un accon, chaloupe, etc., pour faciliter l'embarquement des hommes et des choses.

EMBARDÉE, s. f. Effet d'un fort courant sur un vaisseau à l'ancre, qui donne à son avant un mouvement de rotation de gauche à droite, et de droite à gauche, plus ou moins sensible. On peut le diminuer par le moyen du gouvernail : on dit alors que l'on gouverne sur l'ancre. Sous voile, les embardées sont occasionnées par la maladresse du timonier, ou par ordre, pour attendre un autre vaisseau en ralentissant sa marche directe.

EMBARDER, v. n. Faire lancer alternativement le vaisseau de quelques quarts sur tribord et sur bâbord, au moyen du gouvernail. On dit embarder sur tribord, embarder sur bâbord; égaliser les embardées.

EMBARGO, s. m. Arrêter, défendre à tous les bâtimens qui se trouvent dans un port ou sur une rade, d'en sortir, soit que le gouvernement ait l'intention de prendre provisoirement ceux du commerce à son service, ou seulement les équipages, ou enfin de retenir ceux d'une nation avec laquelle il entrerait en guerre. On met l'embargo, on lève l'embargo.

EMBARCATION, s. f. On comprend sous cette dénomination tous les bateaux à rames, et depuis la plus grande chaloupe jusqu'au plus petit canot. On dit une embarcation, les embarcations.

EMBARQUEMENT, s. m. Destination d'un marin, d'un soldat ou d'un passager sur un bâtiment quelconque. — L'embarquement des chaloupes et des canots, c'est les élever de la mer pour les mettre à bord. On dit aussi embarquement des troupes.

EMBARQUER, v. a. Recevoir à bord d'un vaisseau, loger dans sa cale des marchandises et tous les objets d'approvisionnement, d'armement, etc. On embarque les canots quand on part pour la mer ou à cause d'un mauvais temps sur les rades. — Embarquer dans un canot, c'est y entrer. On commande aux canotiers : embarque ! — Si une lame passe par-dessus les bastingages et qu'elle tombe sur les gaillards ou sur le pont, on dit que la lame embarque par l'avant, par l'arrière ou par le travers.

EMBAUCHÉE, s. f. Se dit, dans quelques ports, de la rentrée des ouvriers dans les divers ateliers et chantiers, le matin et l'après-midi.

EMBELLIE, s. f. Changement favorable du temps : on dit voilà une embellie ; ce n'est souvent qu'un passage, qu'un moment où le ciel se montre pur pendant un mauvais temps.

EMBOSSAGE, s. m. Position d'un vaisseau qui veut présenter le travers : l'embossage est bien ou mal fait suivant la disposition des câbles, grelins ou aussières qu'on y emploie.

EMBOSSER, v. a. Faire présenter le travers à un vaisseau dans un mouillage, pour battre un fort ou se défendre d'autres vaisseaux qui seraient au large. Un vaisseau s'emboisse lorsqu'il travaille à prendre un grelin ou une aussière par l'arrière, après avoir fait frapper à fouet le bout sur un des câbles mouillés : il est embossé quand il a fini ce travail plus ou moins long, selon l'état du vent, de la mer et l'emplacement. — Une flotte, une division s'emboisse sur une côte, dans une baie, en ligne droite, courbe, ou sur deux lignes endentées.

EMBOSSURE, s. f. Se dit d'un grelin ou aussière employé à embosser un vaisseau, soit qu'on l'ait étalingué sur la même ancre qu'un des câbles ou qu'il soit fouetté à une petite distance de l'ancre. On frappe une embossure moins éloignée du bord, c'est-à-dire, moins avant sur le câble, lorsqu'on ne veut qu'un croupiat.

EMBOUCHURE, s. f. Entrée d'une manche, d'un détroit, d'une rivière. Les marins disent, nous avons été tant de jours retenus par des vents contraires à l'embouchure de l'yroise, à l'embouchure de la manche, etc.

EMBOUDINURE, s. f. Garniture que l'on fait à la cygale ou organeau d'une ancre, avec des bouts de cordes multipliés, serrés obliquement (sur une forte limande de toile goudronnée qui enveloppe la cygale) bien roustés par plusieurs guirlandes de ligne. L'emboudinure sert de garniture sous l'étalingure du câble. *Voyez pl. E, fig. 39.*

EMBOUQUEMENT, s. m. Entrée d'un passage entre des îles, cayes, ou autres écueils.

EMBOUQUER, v. a. Faire route pour donner entre des îles, îlots et bancs, avec la résolution de traverser ces dangers pour arriver à une mer libre.

EMBOURDER, v. a. (Il vieillit). Action d'accorer un vaisseau échoué pour qu'il ne tombe pas sur le côté : on se sert de mâts, de vergues, etc., que l'on place, en forme de béquilles, tribord et bâbord, ou seulement du bord où on juge qu'il donnerait la bande.

EMBRAQUER, v. a. Haler sur une manœuvre, tendre un cordage quelconque, commencer à le roidir.

EMBRUNI, s. m. Se dit d'un ciel couvert de brouillards. On dit le temps s'embrunit quand, à la mer, le ciel se gâte.

ÉMÉRILLON, s. m. Croc tournant sur un bout de chaîne; il a la forme d'un hain, et sert à prendre des requins. — Plusieurs poulies ferrées pour drisses de hune et pour divers palans, sont à émérillon; c'est-à-dire que l'estrope en fer reçoit dans un trou, au cul de la poulie, une tête de cheville ou de croc, sur laquelle on fait tourner cette poulie pour défaire les tours qui se forment souvent dans les drisses à palans. — Dans les corderies, l'émérillon d'un fileur est un petit crochet qui a un bouton tournant sur un bois percé; il sert à accrocher son fil. *Voyez pl. E, fig. 40*, une poulie à émérillon.

EMMANCHER, v. n. Entrer dans un bras de mer qu'on nomme Manche, tel que celui de Bristol, ou celui compris entre les côtes de France et d'Angleterre.

EMMÉNAGEMENT, s. m. S'entend de la disposition des chambres, soutes, magasins, etc., dans un vaisseau. (En France on est encore indéterminé sur des emménagemens fixes et invariables, quoique je les aie beaucoup perfectionnés dans l'armement de l'Algéziras en 1804, à Lorient, et que l'on ait assez généralement adopté les miens. *Voyez l'appendice.*

EMPÂTEMENT, s. m. On donne ce nom, dans quelques ports, à la longueur des torons d'un cordage décommis pour faire une épissure.

EMPÂTER, v. a. L'on empâte des torons d'un cordage avec des torons d'un autre cordage pour faire une épissure; elle se fait aussi avec les deux bouts du même cordage: cette opération consiste à les croiser les uns entre les autres avant de passer les bouts opposés entre les torons. — On empâte des pièces de bois en réunissant leurs extrémités l'une sur l'autre: telles sont les varangues avec les genoux, et ceux-ci avec les alonges.

EMPÂTURE, s. f. C'est par des empâtures, des réunions, des liaisons de deux pièces dans les couples d'un vaisseau que l'on boise et fortifie sa carène. — La vaigre d'empâture réunit tous les couples en passant intérieurement par la jonction des varangues et des genoux.

EMPENNELAGE, s. m. Disposer une petite ancre, la mouiller en dehors, (c'est-à-dire plus éloignée du vaisseau) mais près d'une grande, pour qu'elles travaillent ensemble à retenir plus

sûrement un vaisseau contre de forts courans, une grosse mer, ou un vent violent. *Voyez pl. A, fig. 1. 60.*

EMPENNELER, v. a. Frapper un bout de grelin étalingué sur une ancre à jet, sur la croisée, au diamant d'une grande ancre dont le câble tient au vaisseau, et les mouiller de manière à les faire travailler ensemble; la petite ancre ayant pris fond empêche celle de bossoir de chasser, étant toutes deux en direction du câble qui retient le vaisseau. Si on n'empannelait qu'à-près avoir mouillé une grande ancre, on se servirait de son orin étalingué sur la petite, et on mouillerait celle-ci en dehors de la première par rapport au vaisseau: la grande ancre en chassant sur le sol ferait prendre la petite et l'empennelage travaillerait.

EMPESER, v. a. Mouiller les voiles par un très-petit frais pour les rendre plus impénétrables au vent, c'est les empeser. (Peu usité.)

EMPLANTURE, s. f. Espèce de berceau construit solidement sur la carlingue d'un vaisseau, où pose le pied de chacun de ses bas mâts. — Dans les embarcations, l'emplanture des mâts est presque toujours creusée dans la carlingue.

EMPOINTURE, s. f. On donne ce nom aux deux coins supérieurs d'une voile carrée, aux points où se réunissent les ralingues des côtés avec celle de la têtère ou d'envergure. Les empointures de ris sont les pates sur les ralingues de côté, au bout de chaque bande de ris. *Voyez Rabans d'empointure.*

EN, prépos. On dit d'un vaisseau qu'il est en armement, en partance, en rade, en mer, en arrière, en ligne, en croisière, en panne, en désarmement. — Filer en garant, en douceur, en bande, en vat-et-vient; être en carène, en radoub, en chargement, en paix, en guerre; être armé en flûte, en marchandises, en aventurier, etc. *Voyez ces mots.*

ENBELLE, adv. On pointe en belle, on tire le canon en belle, c'est lorsque la pièce est bien au milieu du sabord, elle se trouve en belle pour ne pas manquer l'ennemi. — On dit aussi qu'une ancre appelle en belle lorsque le vaisseau est bien dans sa direction sur la longueur du câble.

ENCABANEMENT; s. m. Partie intérieure d'un bâtiment qui rentre depuis la ligne du fort jusqu'au plat-bord

ENCABLURE, s. f. Longueur d'un câble qui a cent vingt brasses (cent toises). La brasse est la mesure adoptée par les

marins pour mesurer tous les cordages ; ils estiment par encâblure les distances particulièrement entre les vaisseaux en escadre.

ENCAPER, v. n. Quand un vaisseau donne dans un golfe ou une vaste baie, dès qu'il est entre deux terres dont les extrémités forment des caps, il se dit, encapé. (Peu usité.)

EN COCHE, adv. Hisser les huniers et perroquets autant que possible : pour mettre en coche un hunier, il faut que les poulies d'itaque du capelage à la tête du mât et celle sur la vergue soient à se toucher ; mais il convient mieux de leur laisser un peu de jeu. (Bloc est ici synonyme de coche.)

ENCOLURE, s. f. Nom que l'on donne dans la construction d'un vaisseau à la hauteur du milieu de chaque varangue au-dessus de la râblure de la quille : l'encolure est plus grande sur les couples de l'avant et de l'arrière. — Une ligne qui passerait par le milieu de chaque varangue, et qui serait tirée dans toute la longueur de la carcasse, porterait le nom de ligne d'encolure.

ENCOMBREMENT, s. m. Gêne qu'occasionent, dans un vaisseau, les objets qui, dans son chargement, causent de l'embaras pour les bien arrimer tous : lorsque toute la capacité intérieure est occupée, remplie à ne laisser aucun vide ni passage, on dit : il y a encombrement partout. — Les marchandises d'un gros volume telles que balles de plumes, de pelleterie ; le liège, le chanvre, sont dites être d'encombrement.

ENCOMBRER, v. a. Obstruer la cale et même l'entrepont d'un vaisseau : souvent il est encombré, parce qu'on a mal arrimé les marchandises ou les munitions de guerre et de bouche qu'il doit embarquer.

ENCOQUER, v. a. Faire passer une vergue, un mât dans des cercles, des moques ou des estropes ; le mât de foc s'encoque dans les moques, etc.

ENCOQURE, s. f. Action d'introduire un bout ou une moitié de mâtereau, vergue, etc., dans un lien de fer ou de cordes qui reste sur l'objet.

ENCORNAIL, s. m. Nom que l'on donne à un demi-rouet de poulie et à la place qu'il occupe dans certains clans au bout d'un mât ou d'une vergue d'embarcation, ou d'un petit mât, vergues, etc., des vaisseaux.

ENDENTEMENT, s. m. Sorte d'engrenage entre deux pièces

de bois sur lesquelles on fait des adents pour les unir en les posant l'une sur l'autre bien ajustées. — Il y a un ordre d'endementement dans les armées navales : des vaisseaux, au lieu d'être sur une ligne droite, sont placés entre d'autres au vent ou sous le vent, en seconde ligne, fermant les vides de la première. De même sur les rades, des vaisseaux en escadre mouillent souvent en endementement pour présenter plus de feu, en même temps, à un ennemi qui les attaquerait au mouillage dans une baie ouverte ou près d'une côte.

ENDENTER, v. a. Travail qui consiste à réunir des pièces de mâts, vergues, etc., en les ajoutant pour les joindre, par des adents saillans, qui se pénètrent réciproquement sur les deux pièces disposées convenablement. — On dit endenter des vaisseaux. *Voyez* Endementement.

ENDURER, v. a. Laisser tomber la pelle des avirons dans l'eau pour arrêter l'aire d'une embarcation : on commande, endure tribord ! endure bâbord ! ce qui est différent de scier. Au lieu d'endurer, les Provençaux disent palper.

ÉNERVER, v. a. Dans plusieurs corderies de la marine, on donne cette désignation à du chanvre qui se déchire sous le peigne, qui est avarié, échauffé, de mauvaise qualité : on dit alors qu'il est énérvé.

ENFANT TROUVÉ, s. m. Qualification que l'on donne généralement aux personnes de tout âge, de tout sexe qui se sont cachées à bord d'un bâtiment avant son départ sans faire partie de l'équipage, et que l'on trouve en excédant le lendemain ou le surlendemain qu'on a quitté la rade ou le port, étant en mer. On dit qu'ils ont passé par-dessus le bord : ils sont portés sur le rôle à la suite de l'équipage, sous la désignation d'enfants trouvés.

ENFILADE, s. f. Recevoir par l'arrière de son vaisseau la volée ou des boulets d'un ennemi qui passe à poupe : on est même enfilé par l'avant, attendu que, jusqu'ici, la forme des constructions laisse ouvert l'avant et l'arrière des vaisseaux. (J'ai la persuasion qu'on en viendra bientôt à fermer les bâtimens de guerre comme ma frégate, *pl. D, fig. 1.*)

ENFILER, v. a. Tirer des coups de canons dans le sens de la longueur de son ennemi. Les plus grands accidens peuvent arriver à un vaisseau qui se laisse ainsi prendre par l'avant et surtout par l'arrière qui n'est fermé que par des croisées.

ENFLECHURE, s. f. Échelons en quarantainier que l'on fixe sur les bas haubans, sur ceux de hune et de perroquets, pour monter à la tête des mâts et en descendre : on dit, enflécher, travailler à tendre horizontalement les enfléchures sur toute l'étendue des haubans. *Voyez pl. A, fig. 1.*

ENGAGEMENT, s. m. Combat de peu de durée entre deux vaisseaux. — Sur les bâtimens du commerce l'engagement d'un matelot sont ses conditions avec le capitaine ou l'armateur, pour une campagne de long cours ou au cabotage.

ENGAGER, v. a. Engagement d'un marin sur un vaisseau du commerce, d'après la solde convenue pour un voyage quelconque. — Autrefois des hommes qui voulaient passer à Saint-Domingue, n'ayant pas le moyen de payer leur passage, l'obtenaient en s'engageant à servir trois ans : on les appelait les trente-six mois. Les Anglais exigeaient sept ans d'engagement pour les passer dans leurs colonies. — Des armées navales, escadres, etc., s'engagent lorsque le combat commence. — Un vaisseau s'engage quelquefois sous voile, étant surpris par un fort grain ; il est exposé à démâter ou à avoir ses voiles emportées, ou enfin, si tout résiste, à chavirer sous l'effort du vent. Un vaisseau s'engage aussi lorsqu'il se trouve dans des écueils, et que l'on est embarrassé pour l'en retirer. — Un câble s'engage sur l'ancre. *Voyez Surjaler.* — Une manœuvre s'est engagée quand elle ne passe plus librement dans sa poulie ou conduit arrêtée par une coque, ou qu'elle est prise quelque part. — On a engagé, dans un chargement, un objet quelconque quand on l'a placé dans la cale de manière à ne pouvoir l'en retirer à volonté.

EN-GARANT, adv. Expression affectée principalement à faire entendre qu'on doit prendre de grandes précautions pour filer sur retour un cordage qui est en action.

ENGIN, s. m. Nom que l'on donne, par dérision, à de très-petits bâtimens ayant peu de qualités et d'un faible échantillon. — On donnait jadis le nom d'engin ou de gruau à une machine qui élevait de gros fardeaux comme les grues ; mais, au lieu de roue, on se servait de cabestans ou vireveaux. Ces sortes de machines ne tournaient pas sur leur axe, comme fait la tête de la grue avec son appareil.

ENGORGÉE, adj. Se dit d'une pompe qui est engagée intérieurement par des étoupes, du sable, ou toute autre chose :

que le piston élève du fond du vaisseau, et qui empêche l'eau de monter. On dit la pompe est engorgée.

ENGOUJURE, s. f. Sorte de rainure pratiquée sous les caisses des mâts de hune et de perroquets des vaisseaux pour recevoir le braguet.

EN GRAND, adv. Expression commune dans le langage des marins, pour dire total; comme faire porter un corps totalement sur tous ses points; larguer tout-à-fait une manœuvre; amener en grand, c'est laisser tomber le fardeau en larguant le garant du palan ou tout autre cordage qui servait à le hisser.

ENGRAVER, v. a. Enterrer les bouges des pièces ou autre objet d'arrimage au fond de la cale d'un vaisseau, dans son lest en pierres ou en gros graviers.

ENGRENAGE, s. m. Fourrer une pièce, une barrique, un boucaud, un tambour, etc.; l'arrimer dans un vide qui se trouve dans les antennes d'un plan de la cale d'un vaisseau, c'est faire un engrenage.

ENGRENER, v. a. Jeter de l'eau dans une pompe pour, en faisant agir le piston, retirer l'eau de la cale d'un vaisseau. L'on engraine ainsi les pompes, parce qu'elles ne prendraient pas sans cette précaution quand le cuir intérieur est desséché.

ENHUCHÉ, adj. Nom que l'on donne aux œuvres mortes d'un vaisseau qui ont une élévation plus qu'ordinaire. On dit ce vaisseau est trop enhuché de l'arrière, etc. C'est un défaut pour les qualités à la mer : trop de bois hors de l'eau donne beaucoup de prise au vent.

ENJALER, v. a. Les marins disent enjoualer; c'est garnir une ancre de son jas formé de deux pièces de bois qu'on lie ensemble par des chevilles et des liens en fer. (J'ai trouvé le moyen de faire tourner le jas pour saisir l'ancre le long du bord, à la mer, en le tenant à volonté parallèle aux becs. *Voyez pl. D, fig. 7 et 8.*

ENLIGNER, v. a. Aligner; mettre des pièces de bois sur une même ligne, au moyen d'une règle ou d'un cordeau. On enlignait des préceintes, des ponts, etc. Aplanir les faces d'une pièce de bois quelconque, c'est l'enligner.

ENLIOUBER, v. a. Se dit, dans plusieurs ports, de l'action d'ajouter le bout d'une pièce de bois travaillée en coin ou lioube dans le bout d'une autre qui a été ouverte pour recevoir la première : la deuxième enlioube l'autre dans une espèce de

gueule de loup. Cette manière d'enter deux pièces dans les mâts, vergues, etc., s'opère par tous les moyens connus.

ENRÔLER, v. a. Se faire inscrire sur le rôle des classes de son quartier pour être marin et rester classé jusqu'à l'âge de cinquante ans, si, avant celui de dix-huit, on ne renonce pas à cette profession ou par une déclaration faite un an d'avance : enrôler, classer, engager.

ENSEIGNE, s. m. Titre du dernier grade des officiers de la marine : les enseignes, dans la marine militaire, ont rang de lieutenant en premier du service de terre. — On nommait autrefois le mât qui portait le pavillon de poupe la gaule d'enseigne, attendu que ce pavillon avait le nom d'enseigne de poupe : on ne s'en sert plus depuis qu'il se hisse à la corne d'artimon, à bord des bâtimens de guerre en général : des navires marchands ont encore la gaule d'enseigne, et la nomment mât de pavillon : on voit les différentes places d'arborer son pavillon, *pl. C, fig. 22 et 15.*

ENSEMBLE! adv. Simultanément; ordre qu'on donne souvent dans un canot de nager ensemble : ce commandement a toujours lieu pour que les hommes qui sont employés à un même travail agissent au même instant sur une manœuvre, sur des avirons, etc.

ENTAILLE, s. f. Travail du charpentier dans une pièce de bois pour en recevoir une autre qu'on veut y joindre. On dit entaille carrée, à adent, à queue d'aronde et à sifflet.

ENTALINGUER, v. a. Les marins prononcent étalinguer; c'est passer le bout d'un câble ou d'un grelin dans l'organeau ou cygale d'une ancre déjà garnie de son emboudinure, et faire les amarrages nécessaires. *Voyez pl. E, fig. 39, l'emboudinure.*

ENTALINGURE ou **ÉTALINGURE**, s. f. Nœud du bout d'un câble sur la cygale d'une grande ancre; d'un grelin sur une ancre à jet; d'une aussière sur une ancre d'évitage; d'un cablot sur l'organeau d'un grapin. On étalingue les orins sur les croisées des ancres. *Voyez pl. E, fig. 37, l'étalingure d'un câble.*

ENTER, v. a. Réunir bout à bout deux pièces de bois de même grosseur en les croisant plus ou moins, les entaillant ensemble pour les bien joindre.

ENTRAVERSER (s.), v. a. Travailler à présenter le travers d'un vaisseau à une batterie de côte ou à d'autres vaisseaux que l'on veut canonner, soit en mouillant une ancre de l'arrière et une de l'avant, ou par le moyen d'une embossure. (Un bâtiment

peut s'entraverser promptement ayant des ancrs aux bossoirs de l'arrière comme de l'avant, ainsi que je les ai disposées le premier. *Voyez pl. D, fig. 1.*)

ENTRE, propos. Un vaisseau est entre deux feux quand il est canonné tribord et bâbord : il est entre vent et marée, lorsque le vent et la marée agissent sur lui en sens contraire. On dit quelquefois qu'on a le vent entre les deux écoute quand on est poussé par un vent de l'arrière : dans ce cas la grande voile est carguée. — Entre-deux de sabord, intérieurement.

ENTRÉE, s. f. Les marins désignent ainsi le commencement d'une ouverture, d'une passe qui, de la mer, conduit dans une rade, un port ou une rivière. C'est ordinairement devant ou près de certaines entrées que les grands bâtimens prennent un pilote lamaneur.

ENTREMISE, s. f. Espèce de petite bande plate, en bois, que l'on place dans les vaisseaux entre les baux et barrots, sur laquelle portent les hiloires des ponts : ce sont des pièces qui servent à en maintenir deux autres à la distance où on les a fixées dans la construction. Sorte de clef.

ENTREPONT, s. m. (On dit, en Provence, **COURREDON**.) Intervalle dans un vaisseau, qui sépare deux ponts. (Entre le dessus du premier pont et le dessous du second, il y a ordinairement six pieds deux pouces de planche en planche.) C'est dans l'entrepont que se trouve la première batterie d'un vaisseau de ligne. Les entreponts des frégates et des bâtimens du commerce, sont généralement plus bas (cinq pieds et demi sous planches, moins de cinq pieds sous barreaux).

ENTREPÔT, s. m. Port libre et privilégié où les marchandises des Colonies ne paient pas de droit. Il y a aussi des entrepôts formés par des sociétés de commerçans pour y vendre leurs marchandises ou les importer.

ENTRER, v. a. On dit entrer dans un port, dans une rivière, soit qu'un vaisseau vienne de la mer ou seulement de la rade. On entre un vaisseau dans une forme pour le mettre à sec : on l'entre dans un bassin où il reste à flot.

ENTRE-TOISE, s. f. Pièce de bois placée en travers entre deux autres : pièce qui traverse les affûts entre les flasques : les pièces de bois d'assemblage aux bigues d'une machine à mâter portent le même nom.

ENVERGUER, v. a. Nouer sur les vergues les rabans de faix

passés dans les œils de pie de la têtère d'une voile carrée, que l'on envergue, c'est-à-dire qu'on l'unit à la vergue qui doit la porter et la faire manœuvrer. *Voyez* Rabans d'envergue. On envergue les voiles auriques sur des bagues qui courent le long de leurs drailles.

ENVERGURE, s. f. On dit d'un vaisseau qu'il a beaucoup d'envergue, qu'il a peu d'envergue ou une belle envergue, selon que ses vergues, en général, sont très-longues, courtes ou dans les meilleures proportions. L'envergue d'une voile quelconque, est la longueur de celle de ses ralingues qui tient à la vergue ou à la draille, selon qu'elle est carrée ou en pointe.

ENVOYER, v. a. Commandement que l'on fait aux canonniers marins de tirer sur l'ennemi quand on commence le feu; envoyer une ou plusieurs bordées, ou seulement quelques coups de canon. — Envoyer se dit aussi en manœuvrant; c'est le commandement qui précède et est, en quelque sorte, synonyme d'adieu-vat, pour commencer l'évolution d'un vaisseau virant vent devant: le timonier met à ce commandement la barre du gouvernail sous le vent.

EN-VRAGUE (en paquet). Jeter dans un vaisseau sans aucune précaution, quelque chose que ce soit; arrimage précipité, fait sans ordre, fait en vrague, à la hâte, provisoire, en attendant un meilleur arrangement.

ÉPARS, s. m. Les marins désignent ainsi certains petits éclairs sous les climats chauds qui ne se propagent guère et ne sont pas suivis de coups de tonnerre.

ÉPATEMENT, s. m. Angle plus ou moins ouvert que forme le bas des haubans d'un vaisseau avec le mât, sur la tête duquel ils sont capelés: moins les mâts sont élevés, plus le bau est grand et plus il y a d'épatement.

ÉPAVE, s. f. On désigne par ce nom tout ce qui est abandonné à la mer ou jeté sur ses côtes, tels que navires, embarcations, marchandises, etc.

ÉPAULE, s. f. Partie de la muraille extérieure d'un vaisseau, comprise depuis l'étrave, de chaque bord, jusque par le travers du mât de misaine entre la flottaison et le plat bord. *Voyez pl. D, fig. 3, e, e.*

ÉPAULEMENT, s. m. L'avant d'un vaisseau renflé avec grâce en formant tribord et bâbord une belle opposition à la mer dans les grands sillages, est ce qu'on nomme épaulement.

ÉPAULETTE, s. f. Nom d'une entaille rectangulaire que l'on fait sur l'arrête d'une pièce de bois devant servir d'appui aux oreilles d'une autre pièce qui s'endente avec la première, étant pour cela entaillée convenablement.

ÉPERON, s. m. Charpente saillante, en avant de l'étrave d'un vaisseau, qui tient au-dessus de la gorgère, digon ou flèche du taillemer, depuis la muraille du coltis : une porte, de chaque bord dans cette muraille, se nomme porte de l'éperon. *Voyez* Poulaine, Gorgère, Digon, Dauphin, Courbes de capucine et Coltis.

ÉPERVIER, s. m. Petit filet très-connu que l'on nomme en Provence ressaut.

ÉPINGLETTE, s. f. Morceau de fil de fer, pointu d'un bout dont se sert le chef de pièce pour faire entrer la poudre dans la lumière du canon. — On donne aussi ce nom, dans quelques ateliers de garniture, à une sorte de petit épissoir.

ÉPINEUX, adj. Désignation, dans certaines mers, des endroits dangereux pour la navigation ; tels que beaucoup de hauts fonds ou roches dispersés.

ÉPISSER, v. a. Réunir deux bouts de cordage, les ajouter ensemble, en croisant les torons les uns dans les autres, et en dessus les uns des autres, de la longueur de cinq à six pouces, c'est faire une épissure carrée, sur un petit filin : on croise davantage les bouts sur un plus gros cordage, pour faire deux passes sur chacun : ces sortes d'épissures ne se font guère que sur les câbles, les grelins et les manœuvres dormantes, soit que l'on veuille les allonger ou les rétablir, après une rupture : les manœuvres courantes sont réunies ou allongées par des épissures longues qui n'augmentent pas la grosseur du cordage, comme le font les courtes ou carrées.

ÉPISSOIR, s. m. Il est ordinairement en fer, plus ou moins fort ; il a une tête en marteau d'un bout ; il est pointu de l'autre, sous la forme d'une corne de bœuf peu courbée : on s'en sert à bord des vaisseaux et dans les ateliers de garniture : il y en a en bois, mais qui sont droits. Les épissoirs servent à ouvrir les torons d'un cordage, à les séparer pour recevoir les bouts de celui qu'on veut épisser : on ne pourrait faire des épissures sur les gros cordages sans épissoirs. *Voyez pl. E, fig. 76.* Leur longueur varie de six à quinze pouces, et leur circonférence de dix-huit lignes à dix pouces. — Les épissoirs dont les voiliers se servent pour ralingues et œils de pie, sont droits et en bois.

ÉPISSURE, s. f. Jonction que l'on fait de deux bouts d'un cordage cassé, ou celle des extrémités de deux cordages en les entant, les entrelaçant par leurs torons, les uns dans les autres : indépendamment des deux sortes d'épissures carrées et longues, on en fait sur les lignes de sonde et de loch qui sont longues, mais on ne décommet pas un toron : les deux bouts s'épissent par deux passes à une distance de neuf à dix pouces. *Voyez pl. E, fig. 42, 43 et 44.* Trois sortes d'épissures.

ÉPITE, s. f. Petite cheville en bois : il y en a d'arrondies qui servent à boucher les trous de clous dans la carène d'un vaisseau : d'autres, en forme de petits coins, servent à être enfoncées dans la tête des gournables, fendues pour les recevoir.

ÉPITIÉ, s. m. (Peu usité.) Synonyme de parc à boulet en gobelet.

ÉPITOIR, s. m. Petit poinçon en fer, long de 2 à 3 pouces, servant à ouvrir la tête des gournables pour recevoir des épites.

ÉPONTILLE, s. f. Sorte d'étance en bois, travaillée et tournée, que l'on place verticalement sous les baux et barrots, entre les ponts des vaisseaux : les épontilles de la cale sont les plus longues, et il n'y en a qu'un rang au milieu portant sur la carlingue et sous l'hioloire renversée du faux pont ; elles ne sont pas tournées : il y en a communément deux rangs établis, entre tous les ponts (indispensablement entre ceux qui portent des canons de gros calibre), dans la direction, tribord et bâbord, de la largeur des écoutilles : les épontilles, qui environnent les cabestans, tant dans l'entrepont que sous le gaillard d'arrière, se lèvent à volonté dans tout le cercle que décrivent les barres garnies au cabestan.

ÉPONTILLER, v. a. Soutenir les baux des ponts par des épontilles, destinées à cet effet, que l'on place perpendiculairement dans tout l'intérieur d'un vaisseau, où elles sont nécessaires.

ÉQUERRAGE, s. m. Les charpentiers désignent ainsi l'angle que forment entre elles deux faces planes d'une pièce de bois : lorsqu'un de ces angles est obtus, l'équerrage est en gras ; la pièce a du gras : s'il est aigu, ils disent qu'il est en maigre ; que la pièce a du maigre. Prendre les équerrages d'une pièce de bois, c'est relever la grandeur des angles sur les plans des diverses parties d'un vaisseau : porter les équerrages, c'est présenter la fausse équerre sur une pièce désignée.

ÉQUERRE, s. f. Instrument dont les deux branches fixées à leur sommet forment entre elles un angle droit; les ouvriers de la marine la nomment équerre carrée: celle qui s'ouvre et se ferme est nommée fausse équerre. Ils s'en servent pour mesurer toute sorte d'angles sur les bois.

ÉQUERRER, v. a. Donner à une pièce de bois la forme qui lui convient; les équerrages qu'elle doit avoir pour être placée dans une partie de la charpente d'un vaisseau; la mettre d'équerre.

ÉQUINETTES, s. f. plur. Nom que l'on donne, dans quelques ports, aux parties verticales du bois des girouettes.

ÉQUIPAGE, s. m. Se compose de tous les hommes d'un vaisseau, portés sur un registre que l'on nomme rôle d'équipage: les officiers sont désignés sous celui d'état major. *Voyez* Officiers mariniens. Le nombre d'hommes nécessaires à la conduite d'un vaisseau ou autre bâtiment de guerre, est fixé par un règlement, en raison de la quantité et du calibre de ses canons; pour les bâtimens du commerce, le port en tonneaux détermine la force de leurs équipages: on dit l'équipage est bon, il est faible, il est complet, il est bien portant. — Les équipages de haut-bord créés en 1808, licenciés en 1814, était une bonne institution, mais dont la comptabilité était vicieuse.

ÉQUIPEMENT, s. m. Synonyme d'armement par rapport aux bâtimens de guerre. Ceux qui portent des marchandises, ont dans leur équipement seulement, ce qui concerne les moyens nécessaires à la navigation, sans comprendre les objets divers de chargement.

ÉQUIPER, v. a. Armer un vaisseau; ces deux mots sont synonymes: c'est le fournir de tout ce qui est nécessaire pour faire une campagne quelconque. S'entend des bâtimens de guerre comme de ceux du commerce.

ÉQUIPET, s. m. Petite planche, ayant une tringle sur le bord, que l'on place dans les chambres et cabanes des officiers et des maîtres, contre la muraille d'un vaisseau ou une cloison pour servir à contenir divers petits objets appartenant à la personne qui occupe un de ces emplacements: ces sortes de petits compartimens sont nommés dans le Levant cantannelles.

ÉRISSON, s. m. Nom donné, par beaucoup de marins, à un grappin à quatre bras ou pates: on s'en servait sur les galères.

ERSE, s. f. Cordage épissé, les deux bouts ensemble, pour former une espèce de bague, petite élingue; il y en a de différentes

grandeurs et grosseurs : les erses, en fil de caret, sont les plus en usage pour élinguer de petits volumes d'un grand poids ; pour frapper sur un câble, sur des vergues et sur des ancres. Le nombre des fils de caret est plus ou moins grand, selon que l'erse doit être forte ou petite. Les estropes d'avirons sont aussi nommées erses, de même que celles des poulies, dans quelques ports.

ERSEAU ou **ERSIAU**, s. m. Petite erse, plus faible, plus légère, telle que l'estrope d'un aviron que l'on nomme souvent ersiau.

ESCADRE, s. f. Il faut au moins neuf vaisseaux de guerre réunis sous le même commandement, pour former une escadre ; on donne cependant cette dénomination à un nombre de bâtimens de guerre de tous rangs s'élevant à neuf ; néanmoins il n'appartient qu'à cette quantité de vaisseaux de ligne jusqu'au nombre de dix-sept inclusivement : au-dessus c'est une armée ; comme au-dessous de neuf jusqu'à trois une division. *Voyez* ces articles. Il y a cependant une exception dans les armées et grandes escadres : trois, quatre, cinq, six, sept ou huit bâtimens forment l'escadre légère d'une flotte, vaisseaux et frégates compris : le nombre dépend de la volonté de l'amiral. — On donne aussi le nom d'escadre d'évolution, à une petite flotte armée de peu de vaisseaux ou seulement de frégates et corvettes pour l'instruction des jeunes marins, sur la tactique, la manœuvre et les exercices. — Dans une armée navale les escadres sont désignées par la première escadre, la deuxième et la troisième, sans comprendre l'escadre légère.

ESCARBILLE ou **ESCARBITTE**, s. m. Petit vase dont les calfats se servent pour mouiller leurs ciseaux, quand ils travaillent ; il est en bois, a six pouces de long sur trois de large : il y a de l'étoupe mouillée dans un bout et du suif dans l'autre.

ESCALE, s. f. Dans la Méditerranée on emploie assez généralement ce mot au lieu de celui de relâche : on dit faire escale, bâtiment qui s'arrête, qui jette l'ancre.

ESCOPE, s. f. Espèce de pelle de bois très-étroite et creusée en longueur se recourbant vers le bout ; elle sert à jeter de l'eau sur les parties extérieures d'un vaisseau pour le laver ou pour amortir l'action du feu quand on le chauffe ! il y en a de différentes grandeurs. *Voy. pl. E, fig. 88.*

ESCOUADE, s. f. Compagnie, détachement. Par l'ordon-

*Il y a aussi des
escopes dans les
embarcations
qui servent à
enlever l'eau
qui y est entrée*

nance de la marine de 1786, les équipages des grands bâtimens de guerre, étaient divisés en cinq escouades, sous la surveillance des cinq plus anciens officiers. En 1806, on créa des bataillons, peu après des équipages de haut-bord. On a rétabli les escouades depuis cinq ans; par l'une et l'autre de ces ordonnances, les marins sont vêtus uniformement. Mais l'organisation est différente, les escouades étant composées de marins classés, les équipages forment des corps militaires.

ESPADE, s. f. Palette en bois d'environ trente pouces de longueur sur le septième en largeur; elle est emmanchée, et sert, dans une corderie, à rompre le chanvre en le battant et à l'affiner après l'avoir battu.

ESPADER, v. a. Battre le chanvre sur une planche verticalement placée pour en diminuer la raideur et en séparer les chenevottes; c'est, dans une corderie, le travail de l'espadeur. (M. Christian, artiste distingué, vient d'inventer une machine ingénieuse qui fait presque tout le travail de l'espadeur.)

ESPALE, s. f. Dans les embarcations à rames, c'est la distance de la poupe au banc de nage le plus de l'arrière: ce mot n'est pas généralement usité.

ESPALIER, s. m. Ancienne désignation que prenait celui des rameurs qui donnait la mesure de la nage: c'est toujours celui de l'arrière qui règle les coups d'avirons de tous les autres pour nager ensemble.

ESPALMER, v. a. C'est en général nettoyer, approprier la carène d'un vaisseau, ses pompes, les roues des affûts, les embarcations; rendre propre, dégager de tous corps étrangers.

ESPAR, s. m. Petit mâtereau de sapin: on en embarque à bord des vaisseaux pour servir de rechanges aux bout-dehors de bonnettes et aux mâts d'embarcations: ceux qui ont environ sept pouces de diamètre sont nommés doubles; les espars simples n'ont que trois à quatre pouces ou quatre palmes. *Voyez* ce mot.

ESPÈCE, s. f. Distinction des bois de chêne destinés aux constructions; ils sont classés en cinq espèces et leurs valeurs déterminées d'après leur dimension et leur configuration: plusieurs autres sortes de bois tels que les merrains et les gournables, qu'on emploie dans la marine sont aussi classés par espèce pour en fixer le prix.

ESPERONNADE ou **ESPERONADE**, s. f. Embarcation de

l'île de Malte, portant deux mâts, gréant des voiles à baleston et montant dix-huit à vingt avirons.

ESPINGOLE, s. f. Arme à feu dont le canon est très-court et évasé depuis le milieu jusqu'à la bouche; elle est généralement en cuivre. On charge l'espingole de dix à douze balles à mousquet et on la tire de même; mais à petite portée: on les a remplacées par des tromblons. Les espingoles armées d'un pivot étaient souvent placées sur des montans aux extrémités des petites embarcations.

ESQUIF, s. m. Très-petit canot de peu de largeur qui sert plus sur les rivières ou bras de mer du Ponant et du Nord, qu'aux vaisseaux: il est toujours en usage à bord des bâtimens du Levant.

ESSARDER, v. a. Éponger les ponts avec un faubert pour les sécher.

ESSES, s. f. plur. Chevilles en fer à têtes aplaties, qui servent sur le bout des essieux d'un affût à empêcher les roues d'en sortir. Ce sont aussi des bandes de fer courbées qui embrassent le bout des traversins, des barres de perroquets, et qui sont percées pour le passage des haubans: elles prennent ce nom de leur forme.

ESSIEU, s. m. Les affûts qui portent les bouches à feu, dans la marine, sont montés sur des roues basses et pleines qui ont des essieux en bois. Les poulies ordinaires ont leurs essieux en bois de chêne vert, lorsque les réas sont en gaillac. Les essieux des poulies, qui ont des réas en fontes, sont en fer. — Dans les clans et les chaumards il y a des essieux sur lesquels tournent les réas.

EST, s. m. L'un des quatre points cardinaux de l'horizon, la partie du Levant. Les marins prononcent este, vent d'este, le cap est à l'este. Ils écrivent par abréviation avec une seule lettre E.

ESTACADE, s. f. Sorte de barrière qu'on établit momentanément à l'entrée d'un port ou d'une rivière avec des corps flottans, telles que des dromes de mâts, et par des câbles ou chaînes tendus, pour empêcher des vaisseaux ennemis d'y entrer. On donne aussi ce nom dans quelques ports, à des remplissages en bois qu'on place entre les couples d'un vaisseau, depuis sa flottaison jusqu'au plat bord.

ESTAINS, s. m. plur. Ce sont deux pièces de bois dévoyées

et réunies portant sur l'étambot, et s'élevant vers les cornières de la poupe d'un vaisseau, en faisant partie de l'arcasse. Les estains aboutissent aux extrémités de la lisse d'hourdy, et leurs pieds croissent sur l'étambot.

ESTERRE, s. f. Mot dont se servent les caboteurs et les flibustiers de l'Amérique, pour désigner une crique, un petit port ou hâvre caché entre des mornes : ils y relâchent avec de petits bâtimens. On donnait jadis à l'esterre le nom de calangue.

ESTIME, s. f. S'entend dans un vaisseau à la mer, de l'approximation de sa position, ayant estimé le chemin qu'il a fait, sa dérive, etc. Chaque jour, à midi, le point du vaisseau est arrêté, et diverses observations astronomiques, faites dans les 24 heures, servent à corriger l'estime qui très-souvent a de l'erreur, tant sur la route tenue que sur le chemin parcouru.

ESTIMER, v. a. Tenir compte du chemin, de la route, de la dérive et de la variation, pour en conclure chaque jour, à midi, la latitude et la longitude du point où se trouve un vaisseau en pleine mer.

ESTIVE, s. f. Chargement en coton, en laine et autres marchandises, en balots, qui ont plus ou moins d'élasticité que l'on comprime le plus possible pour en loger davantage dans la cale d'un navire ; c'est ce qu'on dit charger en estive. — Dans quelques ports on exprime ainsi la force qu'on fait pour allonger des cordages avant de les mettre en œuvre.

ESTIVER, v. a. Opération qui consiste à serrer, à presser des marchandises d'un grand volume : en les estivant on leur fait occuper le moins de place possible ; sans cette précaution on remplirait un navire sans le charger.

ESTRAN, s. f. Plage : on désigne ainsi, dans quelques pays, une côte plate et sablonneuse.

ESTROPE, s. f. Bague ou lien en cordage dont on ceint les poulies, les cavillots, les cosses, etc. On les estrope, c'est-à-dire, qu'on les entoure d'un cordage pour en former des palans, des retours, des conduits de manœuvres, etc. On donne aussi le nom d'estropes aux ersiaux d'avirons.

ESTROPER, v. a. Entourer le corps d'une poulie, d'une cosse, ou d'un margouillet, avec le bout d'un cordage qu'on doit épisser et garnir pour lui servir d'estrope : en estropant on a l'attention de laisser l'estrope assez grande pour contenir au cul

d'une poulie, une cosse seule ou tenant à un croc, à un aiguilletage, à un fouet, etc.

ÉTABLIR, v. a. Déployer une voile, la manœuvrer convenablement au vent régnant lorsqu'un vaisseau fait route : elle est bien ou mal établie selon qu'elle est plus ou moins ouverte ou brasseyée par rapport à la route à suivre. Établir les voiles, c'est les orienter sur un bord ou sur l'autre. — Un vaisseau établit sa croisière en pleine mer, à la vue d'une terre ou devant un port.

ÉTABLISSEMENT, s. m. Se dit, de l'heure, dans chaque port, havre ou baie, à laquelle la mer est pleine le jour de la nouvelle et de la pleine lune : les marées, par un retard journalier de quarante-huit minutes, reviennent aux mêmes heures à chaque sizigie de la lune.

ÉTAI, s. m. Cordage qui sert à contenir le mât d'un vaisseau sur l'avant; chacun des principaux mâts en a deux : ils portent le nom particulier du mât où ils sont employés ; comme étai du grand mât, étai de misaine, de hune, etc. *Voyez pl. A, fig. 1, q, q, q.* Je les fais égaux en grosseur.

ÉTALE, adj. État de la mer à la fin du flot et du jusant, dans les lieux de marées; elle est stationnaire pendant quelques instans. On expédie des embarcations à la mer étale : on les fait accoster un vaisseau à la mer étale. — Quand un vaisseau cesse d'aller de l'avant, qu'il est arrêté; il est étale : on dit, nous sommes étale. — Un cordage étale, retient, résiste.

ÉTALER, v. a. On dit, d'un vaisseau qui reste en place contre le flot ou le jusant, soit sous voile ou à l'ancre qu'il est étale, qu'il étale la marée : il étale un autre vaisseau s'il a une marche égale à la sienne : étant ensemble à la mer, deux vaisseaux s'étalent par une vitesse égale.

ÉTAMBOT, s. m. Pièce de bois droite, opposée à l'étrave, élevée sur l'extrémité de la quille d'un vaisseau : elle porte le gouvernail : c'est sur l'étambot qu'on bâtit l'arcasse et par où l'on commence la construction. Une râblure creusée tribord et bâbord de l'étambot, reçoit les bouts des bordages de la carène. On cloue sur l'étambot des lames de plomb qui indiquent le tirant d'eau de l'arrière. Cette pièce est quelquefois inclinée sur l'arrière; c'est ce qu'on nomme quête de l'étambot; mais plus souvent elle est placée perpendiculairement à la quille. *Voyez pl. A, fig. 1, r.*

ÉTAMBRAI, s. m. Ouverture circulaire qu'on fait dans chaque pont d'un vaisseau, pour le passage des mâts, des pompes et des cabestans : les premiers sont entourés d'un bourlet sur lequel on cloue le bas des braies. Les pourtours intérieurs des étambrais de cabestans sont garnis d'un fort cercle en fer. La position inclinée du mât de beaupré, oblige à percer son étambrai en ovale ; il ne passe souvent que dans le pont le plus élevé.

ÉTAMINE, s. f. Étoffe dont on fait les séries, de pavillons, guidons, etc., de toutes couleurs pour les signaux à la mer. — Les pavillons, les cornettes et les flammes des autres nations sont en étamine : en France seulement, ceux-ci se font en toile blanche.

ÉTANCE, s. f. Étançon : morceau de bois droit qui fait l'effet de l'épontille, sans être travaillé : on met souvent les étances à se toucher sous des ponts qui portent momentanément des bigues ou des aiguilles.

ÉTANCHER, v. a. Arrêter une voie d'eau : la boucher : lorsque le vaisseau ne fait plus d'eau on dit qu'on a bien étanché sa voie d'eau ; c'est-à-dire, que l'on a bien fermé, calfaté l'endroit par où l'eau entraît.

ÉTARQUER, v. a. Hisser une voile le plus possible, bien tendre ses ralingues de côtés. Une voile est bien étarquée lorsque ses ralingues latérales sont très-raides.

ÉTIER, s. m. Petit canal qui aboutit à la mer, dans une grande rivière ou dans un fleuve ; dans les Pays-Bas il y a beaucoup d'étiers propres à recevoir divers navires.

ÉTIQUETTE, s. f. Bout de feuillard sur le plat duquel on écrit le nom des manœuvres, avant ou après avoir servi, pour les reconnaître : on amarre avec deux bouts de ligne une de ces étiquettes sur chaque glène de cordage formant la manœuvre qu'on veut conserver dans un magasin ou dans un atelier.

ÉTOCS ou **ESTOCS**, s. m. pl. On nomme ainsi des roches multipliées près de certaines côtes ou qui y sont attenantes : elles sont dangereuses pour la navigation. On connaît les étocs de Pennemarck ; ce sont de petites têtes de rochers, partie au niveau de la mer, d'autres couvertes aux pleines mers.

ÉTOILES, s. f. Très-petit anneau en fer-blanc, armé de rayons pointus et supporté par une portion de bouchon de liège pour tenir une petite mèche en coton flottante sur l'huile de la

verrine qu'on a dans l'habitacle, à bord d'un vaisseau, pour éclairer le compas.

ÉTOUPE, s. f. Dans les corderies on nomme étoupe le rebut du chanvre qui reste dans les peignes; c'est l'étoupe blanche. Celle qu'on emploie à calfeuter les vaisseaux est tirée de vieux cordages goudronnés dont on fait une espèce de charpie. Les calfats en font des torons tournés mollement avec la main, sur le genou, de la grosseur de dix-huit à vingt lignes, et en emplissent les joints des bordages qu'ils couvrent ensuite de brai. On dit étoupe noire, vieille étoupe.

ÉTOUPILLE, s. f. Sorte de mèche d'étoupe, tournée en pointe comme un fuseau; elle est garnie de suif, pour être raide, afin d'entrer dans la lumière d'un canon; elle empêche l'humidité de s'introduire dans la charge. — On donne aussi le nom d'étoupille à une préparation inflammable disposée dans un tuyau de plume, surmontée d'une tête arrondie et garnie d'une petite mèche. Elle remplace l'amorce, en l'introduisant dans la lumière des canons qui ne portent pas de batterie.

ÉTRANGLER, v. a. On étouffe, on étrangle une voile quand, n'ayant sur le fond ni fausses cargues ni couillards, on relève la toile sur la vergue, à force de bras, pour la rabanter sur son milieu, entre les deux poulies de cargues-points, et la mettre à l'abri d'un grand vent.

ÉTRAVE, s. f. Pièce de bois sur l'avant d'un vaisseau, et opposée à l'étambot. Elle est courbe, et a plusieurs écarts pour la former dans sa longueur depuis la quille jusque sous son beaupré: On y fait des rablures de chaque bord pour recevoir les bouts des bordages de la carène; de petites lames de plomb, placées à demi-pied de distance sur ses deux faces, servent à mesurer le tirant d'eau de l'avant. *Voyez pl. A, fig. 1, s.*

ÉTRIER, s. m. Dans les chaînes des bas-haubans d'un vaisseau, c'est le chaînon chevillé le plus bas sur la préceinte. On donne aussi ce nom au double cercle capelé sur la tête de la barre du gouvernail, portant deux rouleaux pour l'appui des drosses. — Les étriers de marche-pied sont espacés sous les vergues au nombre de deux ou trois de chaque bord; les deux bouts de ce petit cordage font dormant sur la vergue, et le double sert d'estrope à une cosse dans laquelle passe le marche-pied pour le tenir à deux pieds environ, au-dessous de la vergue, pendant qu'il y a des hommes dessus.

ÉTRIPER, v. a. Se dit d'un cordage dont une partie des torons qui le composent a rompu dans un effort qu'il a éprouvé.

ÉTRIQUER, v. a. Ajuster deux pièces de bois de manière à les bien joindre, soit dans le bordé d'un vaisseau, soit dans la composition d'un mât. L'étricage est l'action d'ôter du bois.

ÉTRIVE, s. f. On dit d'une manœuvre qui, au lieu d'être tendue en direction, forme un angle par la rencontre d'un objet qui la détourne, qu'elle appelle, qu'elle vient en étrive. C'est aussi le nom d'un amarrage fait sur deux cordages à l'endroit où ils se croisent, et le premier que l'on fait au cul des caps-de-moutons avec les haubans et galhaubans.

ÉTUI, s. m. Enveloppe en toile peinte, pour chaque voile de rechange à bord des vaisseaux, et, pour le jeu de voile complet, dans les ateliers du port.

ÉVENTER, v. a. Disposer une voile, au moyen des vergues qu'on brasse, de manière qu'elle reçoive le vent dedans. Qu'elle soit sur le mât ou en ralingue; l'éventer, c'est la faire porter.— On évente la quille d'un vaisseau en carène en l'abattant jusqu'à ce que la fausse quille, qui garnit le dessous de la quille, soit hors de l'eau.

ÉVENTRER, v. a. Crever, percer une voile dans un danger imminent de perdre des mâts par la force du vent, ou de chavirer dans une embarcation. Dans ce cas, rare, on sacrifie la voile qui est bientôt en lambeaux: il faut, pour en venir là, que l'écoute soit engagée.

ÉVEUX, adj. (peu usité). Pour exprimer qu'un vaisseau faisait beaucoup d'eau par des bordages largués, ou la pouriture de ses étoupes, on disait autrefois, il est éveux.

ÉVITAGE, s. m. Mouvement de rotation d'un vaisseau sur ses ancres au changement de marée, ou par la force du vent qui agit plus sur lui que le courant. Faire un évitage, faire son évitage, c'est tourner dans une position différente de la première.

ÉVITÉE, s. f. Espace qu'il faut à un vaisseau tenu par son ancre de flot pour changer sa direction: il tourne sur lui-même au changement de marée, pour arriver à l'appel de son ancre de jusant. S'il n'était pas affourché, qu'il ne fût que sur une seule ancre, il lui faudrait un plus grand espace pour faire son évitée.

ÉVITER, v. n. Changer de cap; c'est-à-dire, qu'un vaisseau qui était évité de flot, évite de jusant lorsque la mer commence à descendre : il peut être momentanément évité entre vent et marée, en travers au vent : il évite du bon côté lorsqu'il ne fait pas une croix dans ses câbles, en tournant dans l'autre sens. — On peut éviter sous voile un danger, en manœuvrant de manière à s'en écarter, à le parer. On fait aussi éviter un bâtiment au moyen d'amarres disposées convenablement.

ÉVOLUER, v. a. Manœuvrer un vaisseau, en faire manœuvrer plusieurs; diriger leurs mouvemens en différens sens; varier leur position; établir un ordre de marche, le changer, exercer, prendre position.

ÉVOLUTION, s. f. Par rapport à un vaisseau, c'est le mouvement horizontal qu'on lui fait faire. En escadre ou en armée, ce mot exprime les mouvemens relatifs et combinés entre les vaisseaux qui passent d'un ordre signalé à un nouvel ordre de marche ou de bataille, en lignes, en colonnes, en échiquier, etc.

EXAMEN et **EXAMINATEUR**, s. m. A diverses époques, chaque année, le ministre de la marine fait partir deux examinateurs pour faire leur tournée dans les ports du royaume : ils y sont annoncés. Ces messieurs, l'un pour le Ponent, l'autre pour le Levant, procèdent aux examens exigés par les réglemens, tant pour l'admission des élèves à la première classe que pour le commandement des bâtimens du commerce au long cours et ceux pour le cabotage.

EXERCICE, s. m. Mouvement de l'équipage d'un vaisseau, chacun à son poste, comme dans un combat. On dit l'exercice du canon, de la manœuvre, de l'abordage, de la mousqueterie, des signaux, etc.

EXCÉDANT, s. m. Différence en plus, en longueur ou en diamètre, qui se rencontre presque toujours dans un mât brut destiné à faire un mât régulier. Les excédans sont payés aux fournisseurs d'après un tarif en sus du prix fixé pour le mât régulier.

EXPÉDIER, v. a. Faire partir un bâtiment pour remplir une mission ayant pour objet le service de l'état ou une affaire de commerce. Il est expédié quand il ne lui manque plus rien pour commencer son voyage, pour prendre la mer.

EXPÉDITION, s. f. Exécution d'un projet par des bâtimens de guerre.

F

FAÇONS, s. f. Formes rétrécies d'une partie de la carène d'un vaisseau, en avant et en arrière. Dans les constructions, la lisse la plus basse sur les couples de levée, est nommée lisse des façons : elle se trouve plus élevée sur l'étambot que sur l'étrave, parce que l'arrière est plus fin, a plus de façons que l'avant ; ce qui cause la différence du tirant d'eau. Les façons varient dans tous les vaisseaux qui ne sont pas faits d'après les mêmes plans : elles sont en général plus fines aux bâtimens de guerre.

FACTORIE, s. f. Nous désignons sous le nom de comptoirs les établissemens et les résidences de nos agens ou négocians en pays étrangers : les autres nations européennes qui ont des compagnies de commerce chez les étrangers les désignent sous le nom de factories.

FAGOT, s. m. Réunion, rassemblement de toutes les pièces composant un bateau qu'on embarque quelquefois sur un vaisseau ; ces pièces sont démontées et toutes sont numérotées, pour être rétablies à leurs places au besoin.

FAIBLE, adj. On dit d'un vaisseau qui donne une forte bande, sous l'impulsion d'un vent de moyenne force, qu'il est faible de côté ; il porte mal la voile : on dit aussi qu'un vaisseau est faible d'échantillon quand ses murailles ont peu d'épaisseur.

FAILLI, s. m. Pauvre hère : failli gars : épithète que l'on donne à un mauvais novice, offrant peu ou point de ressource pour devenir matelot. Homme sans capacité qu'on a à bord d'un bâtiment.

FAIRE, v. a. On dit en marine faire servir, faire route, faire petite voile, faire de la voile, faire vent arrière, faire un bord, faire chapelle, faire son quart, faire gouverner, faire abattre, faire branle-bas, faire son eau, faire du bois, faire les vivres, faire quarantaine, faire tête, faire côte, etc.

FAIT, part. En parlant de l'apparence d'une longue durée dans l'état de l'atmosphère, on dit le vent est fait ; c'est un temps fait.

FAIX, s. m. Poids. La ralingue de têtère d'une voile carrée

et les rabans d'envergure qui passent dans les yeux de pie (percés dans le renfort sous cette ralingue), sont nommés ralingue de faix et rabans de faix; ils portent le faix de la voile. — Les hiloires renversées et placées sous les ponts et où les épontilles portent, sont nommées hiloires de faix. — Sur un chantier on met des acores, des étances en faix lorsqu'on les place pour servir d'appui.

FANAL, s. m. Grande lanterne, aujourd'hui vitrée : on garnit les fanaux de grosses bougies en cire jaune, et ils servent, dans les escadres, à faire des signaux la nuit, en les hissant à la tête des mâts ou au bout des vergues : les fanaux de combat sont suspendus aux baux, dans les batteries, lorsqu'on se bat la nuit. Il y avait autrefois des fanaux de poupe, de grandes dimensions, montés au couronnement; les vaisseaux amiraux en portaient trois et un quatrième sur l'arrière de la grande hune. Les fanaux sourds, dont on se sert pour éclairer dans l'intérieur, n'ont qu'une petite corne; on les porte à la main dans les rondes et pour les travaux de la cale. Ceux des soutes à poudre sont vitrés, grillés et convenablement placés.

FANONS, s. m. plur. Nom que les marins donnent aux parties d'une voile carrée, que les cargues n'ont pas assez retroussées, quoiqu'elles soient rendues : ce sont les portions de toile pendantes sous la vergue, entre les cargues et plus souvent celles comprises entre les cargues-points et cargues-boulines; surtout lorsque les fausses cargues établies ont relevé le milieu du fond de la voile.

FARDAGE, s. m. On désigne sous ce nom des objets inutiles, embarrassans et de peu d'importance embarqués dans un vaisseau. — On nomme aussi fardage, un lit de billettes ou fagots qu'on élève au fond de la cale d'un vaisseau, pour garantir, éloigner certaines marchandises de l'humidité.

FARDER, v. n. Une voile bien coupée, bien orientée, farde bien, quand, recevant le vent, elle a une forme arrondie, régulière et agréable.

FARGUES, s. f. plur. Planches minces que l'on cloue sur les alonges ou jambettes, en dehors, à bord des petits bâtimens qui n'ont ni vibord, ni bastingage pour les garantir des lames et abriter un peu leur pont : on les élève rarement à plus de trois pieds et demi au-dessus du plat bord. — Les bouts de planches placées verticalement et à coulisse intérieurement sur les seuil-

lets des sabords des batteries basses des vaisseaux, sont appelés fargues; elles servent à arrêter l'eau qui pourrait entrer sur le premier pont, lorsque les sabords sont ouverts ou fermés mal joints.

FASIER, v. n. Synonyme de ralinguer. Se dit d'une voile dont le vent frappe sur une des ralingues de côté, et ne donne ni dessus ni dedans; pour la mettre à fasier, il faut exactement la tenir brassée, son plan dans la direction du vent.

FATIGUER, v. n. Un vaisseau fatigue à la mer, par un gros temps, dans sa coque, dans sa mâture, de l'avant, de l'arrière, etc. Il fatigue à l'ancre dans diverses circonstances: c'est lorsque ses liaisons souffrent qu'elles s'altèrent.

FAUBERT, s. m. Sorte de balai fait avec une grosse poignée de fil de caret que l'on coupe également, de la longueur de deux pieds à deux pieds et demi, ployés en double et arrangés pour recevoir un manche de la même longueur. *Voyez pl. E, fig. 46.* Dans l'idiome levantin et provençal le faubert se dit radasse.

FAUBERDER, v. a. Se servir d'un faubert pour *essarder* l'eau quand on a lavé les ponts, après une pluie ou une lame: c'est assécher les ponts ou toutes autres parties d'un vaisseau qui sont mouillées.

FAUSSE SAINTE - BARBE, s. f. Dans les frégates et les grandes corvettes, c'est l'emplacement entre les chambres des officiers et l'endroit où ils mangent: elle est sur l'avant de la Sainte-Barbe, et séparée par une cloison: c'est encore là l'ancien emménagement sur l'arrière des entreponts.

FAUSSE-CIVADIÈRE. Vergue et voile que l'on gréait sur la bâton de foc. On ne s'en sert plus.

FAUSSE-COUCPE. Se dit à l'occasion d'une pièce de bois mal travaillée.

FAUSSE-QUILLE. Bordage épais, en sapin, que l'on applique sous toute l'étendue de la quille d'un vaisseau.

FAUSSES-AMURES. Manœuvres qui servent à renforcer les amures des basses voiles, pendant un coup de vent.

FAUSSES - BALANCINES. Balancines supplémentaires que l'on établit provisoirement sur une vergue pour diminuer de la fatigue qu'éprouvent ses balancines.

FAUSSES-CARGUES. Addition aux cargues naturelles des voiles majeures.

FAUSSES-ÉCOUTES. Se placent momentanément et pour renforcer les écoutes, pendant un coup de vent.

FAUSSE-SUSPENTE. Cordage servant avec la suspente d'une vergue pour l'aider ou la remplacer.

FAUX-CÔTÉ, s. m. Bord faible d'un vaisseau qui oblige, pour le tenir droit au commencement de son armement, à mettre plus de lest et de poids dans l'arrimage d'un côté que de l'autre. On se sert aussi du mot bordier lorsque ce défaut se remarque étant sous voile.

FAUX-BAUX. Sont les baux qui portent les planches, en partie volantes, du faux pont entre la cale et l'entrepont d'un grand bâtiment.

FAUX-BRAS. Manœuvres courantes qu'on grée sur une vergue pour aider aux bras, ou les remplacer provisoirement.

FAUX-ÉTAI. C'est un deuxième étai servant sur les mâts majeurs et ceux de hune. Il était plus faible que l'étai. *Voy.* ce mot.

FAUX-FOC. Il est sur un rocambeau qui porte son point d'amure sur le bâton de foc au point où l'on veut; soit pour être hissé entre le petit et le grand foc, ou pour remplacer ce dernier en différens cas.

FAUX-RENNE ou **FAUX-RANG.** Vide entre les pièces arriérées dans la cale. *Voyez* Forain, et Peule.

FAUX-SABORDS. Ils servent aux canons de la seconde batterie des vaisseaux et à la batterie des bâtimens inférieurs qui n'ont pas de mantelets de sabords: c'est un carré en planches qui remplit le sabord: il est percé au milieu pour faire passer dedans la volée du canon; une sorte de manche en toile peinte en noir est adaptée autour pour garantir l'intérieur, de la mer. Il y a des faux-sabords qui sont brisés en deux parties, au-dessus et au-dessous des canons.

FAYOLS (on prononce fayots), s. m. pl. Nom que les marins donnent aux haricots secs qu'on distribue en ration à bord des vaisseaux, certains jours maigres.

FÉLOUQUE, s. f. Bâtiment léger, long et étroit, plus généralement en usage dans la Méditerranée: la felouque va à la voile et à la rame; elle sert à la navigation de côte à côte: on en arme en guerre. *Voyez pl. A, fig. 7.*

FEMELOTS, s. m. plur. Sont des pentures à deux branches qui portent les ferrures femelles pour le gouvernail: on les cloue

sur l'étambot et les bordages sur lesquels les branches s'étendent tribord et bâbord ; ils sont en fonte sur tous les bâtimens doublés en cuivre. On dit les femelots du gouvernail.

FER, s. m. Ce mot s'emploie souvent seul à bord des vaisseaux. Les instrumens du calfat dont il se sert pour calfaiter, sont des fers simples, doubles, cannelés. — Le fer de gaffe est une espèce de croc surmonté d'une petite branche terminée en pointe. On dit quelquefois d'un vaisseau à l'ancre qu'il est sur le fer. — Dans les corderies on passe le chanvre sur le fer ; c'est une espèce de grande crampe, fichée sur un poteau, dans laquelle on frotte la poignée de chanvre ; c'est le ferrer. — Mettre un homme aux fers, c'est lui passer le bas de la jambe dans un anneau qui court sur une barre de fer de cinq à six pieds de longueur sur un pouce de diamètre. *Voyez* cette barre de justice garnie *pl. E, fig. 14.* — Les fers de girouette se placent aux têtes des grands mâts des bâtimens qui n'ont pas de paratonnerre.

FERLAGE, s. m. Action de ployer une voile sur sa vergue : les rabans qui ferlent la toile, qui la serrent contre la vergue, sont faits en tresses avec des fils de caret. On les nomme rabans de ferlage.

— **FERLER**, v. a. Relever, sur une vergue, une voile par pli, lorsqu'elle est carguée ; la ferler, c'est la serrer tout le long, un peu au-dessus, sur l'avant de sa vergue.

FERMER, v. a. Amener deux objets l'un par l'autre ; lorsqu'un vaisseau faisant du chemin ferme l'angle que ces deux points formaient auparavant ensemble. — Dans les indications des passe ou chenal, on dit fermer deux marques de reconnaissance l'une par l'autre, ou de les tenir ouvertes d'une voile, d'un quart, etc. — On ferme un port lorsqu'on en barre l'entrée. — Fermer les sabords d'un vaisseau, c'est abattre, faire tomber les mantelets dans leurs feuillures.

FERMURE, s. m. Dans quelques ports on nommait ainsi les bordages placés entre deux préceintes : aujourd'hui on borde en suivant, sans différence d'épaisseur dans les bordages entre préceintes.

FERRURES, s. f. plur. Nom que l'on donne aux pentures, quoiqu'en matière de fonte, clouées tant sur l'étambot d'un vaisseau que sur son gouvernail : elles servent à le porter et à sa rotation. — Toutes les ferrures des embarcations sont en fer.

On dit les ferrures de l'étambot, les ferrures du gouvernail.

FESSES, s. f. plur. Parties de l'arrière d'un bâtiment qui s'arrondissent en s'élevant au-dessus de sa flottaison : elles sont plus ou moins hautes selon sa construction.

FEU, s. m. Commandement de tirer sur l'ennemi : commencer le feu, c'est commencer à combattre. Feu bâbord ! feu tribord ! feu partout ! On dit, le feu est vif pour exprimer que les canons sont bien servis ; c'est le contraire si le feu est ralenti : un vaisseau est entre deux feux, quand il a un ennemi qui le combat de chaque bord. Cesser le feu ! A bas le feu ! c'est finir l'action ou un salut. — Les fanaux allumés la nuit sont les feux d'un vaisseau. — On dit cacher ses feux ; montrer ses feux : éteindre ses feux. On nomme aussi les phares établis sur les côtes, des feux, tels que, le feu de Cordouan, le feu d'Ouesant, etc. — Donner le feu à un vaisseau, c'est brûler des fagots, etc., pour chauffer sa carène qui est démergée. — Le feu Saint-Elme est une vapeur enflammée, *voyez* Elme. — Feux de couleur, *voyez* signaux de nuit.

FEUILLARD, s. m. Nom que les marins donnent à des branches de bois de châtaignier fendues, que les tonneliers emploient à faire des cercles : avant d'être courbées, c'est un feuillard : plusieurs réunies forment un paquet de feuillards ; ils ont huit et neuf pieds de longueur. — Les feuillards en fer sont très-minces et servent, dans les vaisseaux, à cercler les bidons, gamelles, barils de galères et autres.

FEUILLE, s. f. On donne ce nom, dans quelques ports, aux bretonnes, ou bordages intérieurs dans un vaisseau : sorte de vaigres qui couvrent les membres depuis le pont jusqu'au seuillet de sabord d'un bout à l'autre : dans d'autres ports on les nomme vaigres bretonnes ; on doit distinguer le bordage le plus bas portant moitié sur les baux, par le nom de gouttière ou tire-point. *Voyez* serre-gouttière. Au-dessus, c'est la bretonne. — Les feuilles de cuivre qui servent à doubler les vaisseaux ont quatre pieds de longueur sur vingt-deux pouces de largeur. — Les maîtres chargés reçoivent, chacun pour leur détail, des feuilles imprimées contenant l'état d'armement.

FEUILLETTE, s. f. Fouet dont on se sert dans les corderies ; sa longueur est de trois à cinq pieds ; son diamètre varie en raison de la grosseur du cordage que ce fouet lie au gatton pendant le commettage.

FICHE, s. f. C'est, dans la marine, un petit objet en fer servant à ficher diverses choses ; on a des chevilles à fiche, des clous à fiche, des clous à barbe, des anneaux à fiche et autres.

FIGALE, s. m. Nom d'un petit bâtiment des Indes orientales. Il a une petite teugue ouverte portant une voile et allant à la rame : son avant a une saillie en pointe.

FIGURE, s. f. On donne ce nom à la statue, au lion ou à l'écusson que l'on place au bout de la guibre, en dessous du beaupré : elle annonce communément le nom du vaisseau, et sert d'ornement à cette partie. *Voyez pl. A. fig. 1, t.*

FIL, s. m. Le fil de caret est fait avec des fibres de chanvre tors ensemble, de la grosseur de quatre à six lignes de circonférence pour les gros cordages : celui qu'on emploie à faire les lignes d'amarrage, le luzin et le merlin, est filé au-dessous de trois lignes : celui dont on fait le fil à voile est la moitié moins gros. On le désigne par fil blanc, fil goudronné, fil de premier, de second brin.

FILARET, s. m. Ancien nom que l'on donnait à de longues pièces de bois minces qui sont soutenues par des chandeliers ou montans de balayoles.

FILER, v. a. Travail du cordier qui fait le fil de caret et autres pour confectionner les cordages qu'on emploie dans la marine. — Dans un vaisseau, filer un cordage, c'est le larguer peu à peu : On dit filer en douceur, filer en garant, c'est-à-dire, avec précaution et en tenant à retour ; filer à réa, c'est amener le plus vite possible ; en bande, c'est tout largue. On file à la demande, en diminuant une trop forte tension d'un câble, d'un grelin, d'une manœuvre, etc. On file la ligne du loch à la demande du sillage.

FILETS, s. m. plur. Les filets de bastingage sont faits avec de la ligne gondronnée ou du quarantainier ; les mailles ont trois ou quatre pouces d'ouverture ; on les établit autour des bâtimens de guerre sur des chandeliers en fer à doubles branches pour embrasser le plat bord et le vibord ou muraille des gaillards. Ces espèces de rets sont tendus avec force ; ils ont des baguettes en fer qui, passant dans un trou de la tête des chandeliers, leur servent de filières. De grosses toiles, peintes en noir, couvrent les hamacs des équipages que renferment ces sortes de bastingages. On a un filet sur le beaupré, entre les colliers d'étai de misaine, l'étai de hune et les deux filières qui servent de garde-corps : on y sert le faux foc et le petit foc. Les filets de pêche sont très-multipliés.

FILEUR, s. m. Ouvrier d'une corderie qui, avec le chanvre, fait le fil de caret : dans quelques ports il y en a qui filent en se servant d'une longue quenouille : d'autres, et c'est le plus grand nombre, se forment autour du corps une grosse ceinture de chanvre peigné à l'avance. Ils partent d'une mollette qu'une roue fait tourner, et, en reculant jusqu'à la distance d'une encablure et plus, ils font un fil bien tord de toute cette longueur, le roulent sur un touret, et ils recommencent. Le premier est nommé fileur à la quenouille, l'autre fileur à la ceinture.

FILIN, s. m. On distingue, par ce nom, tout le cordage commis en aussière de celui commis en grelin, et aussi en filin en trois, en quatre, selon qu'il est composé de trois, de quatre torons, etc. D'autres plus petits sont nommés filins de tant de fils. On dit filin blanc et filin noir.

FIN, adj. Se dit d'un bâtiment qui est très-rétréci dans ses fonds, dont les façons sont au-dessus du niveau de la mer, en avant et en arrière : il est fin lorsque la largeur de ses varangues diminue sensiblement, depuis sa flottaison en descendant vers la quille. — On nomme fin voilier un bâtiment qui marche bien, surtout au plus près du vent.

FISOLER, s. m. Nom que l'on donne à un petit bateau de Venise, extrêmement léger.

FLACHE, s. f. Excavation qu'on ne peut pas enlever, dans une pièce de bois que l'on travaille, en lui conservant ses dimensions : les flaches sont des défauts trop profonds, dans certaines pièces, pour les employer, surtout dans le contour d'un plan où il ne faut ni partie saillante ni rentrante.

FLACHEUX, SE, adj. Pièce de bois qui présente, sur ses arêtes ou sur ses faces, des vides qu'on nomme flaches. Pièce défectueuse.

FLAMBART, s. m. Embarcation de côte, servant à la pêche au libouret ou au chalut : elle est en usage au Havre : elle porte deux mâts avec leurs voiles, comme à la *pl. B*, *fig. 5*.

FLAMAND, adj. Nom que nos charpentiers donnent à un écart de cinq à six pieds de long.

FLAMBER, v. a. On flambe le capitaine d'un bâtiment, un officier en lui faisant signal de mécontentement ; s'il est appuyé d'un coup de canon, c'est une sorte de punition pour le bâtiment qui s'y expose : on dit alors tel bâtiment a été flambé par l'amiral ou le commandant.

FLAMME, s. f. On emploie, dans la marine, des flammes pour les signaux ; il y en a six dans chaque série de pavillons ; elles sont en étamine de diverses couleurs, longues de vingt-cinq pieds, larges de cinq, en diminuant jusqu'à un pied au petit bout qui est arrondi. D'autres flammes, qui ont la couleur du pavillon de poupe, servent, à la tête du grand mât, à désigner les bâtimens de guerre : elles sont beaucoup plus longues et plus étroites que celles employées pour les signaux, et ont une petite vergue dans la gaine. — La flamme d'ordre est toujours de la couleur de celle du pavillon de poupe : hissée à la corne d'artimon, c'était le signal à chaque vaisseau d'envoyer un canot à bord de celui commandant. Aujourd'hui on se sert du signal exprimé par le pavillon n° 19, pour appeler à bord, et la flamme d'ordre à la corne ne s'emploie plus guère que pour appeler des bâtimens du commerce qui n'ont pas la série. Ce signal est souvent appuyé d'un coup de canon.

FLAMMEGUE, s. f. Sur les côtes de la Manche, on donne ce nom à un filet servant à prendre du hareng, hors le temps de la pêche, contre les réglemens.

FLANC, s. m. Côté d'un vaisseau : ses flancs sont le milieu des côtés, tribord et bâbord.

FLASQUE, s. f. Dans un affût, ce sont les deux pièces de bois qui portent le canon par ses torillons. Les flasques du beaupré emboîtent, en quelque sorte, le pied de ce mât, comme font autour des emplantures des mâts majeurs, d'autres flasques placées sur la carlingue et les porques.

FLECHE, s. f. Mauvais instrument astronomique, dont les marins ne se servent plus depuis 50 ans. — Les flèches des mâts sont toute la partie la plus élevée, et nue au-dessus du capelage des perroquets ou cacatois : elles sont sans haubans, ont seulement un étai de flèche qui prend sous la pomme, et soutient un peu la tête : on grée des cacatois volans sur les flèches des mâts de perroquets, et des papillons sur celles des mâts de cacatois. On grée aussi ces derniers sur des flèches en l'air, lorsqu'on n'a pas de mâts de cacatois, et que ce sont des flèches volantes, fort longues, qui les remplacent.

FLECHE-EN-CUL, s. f. Voile légère qu'on établit dans l'espace compris entre la corne d'artimon et le mât de perroquet de fougue ; elle a sa drisse à la tête de ce dernier mât : on l'amure au bout de la corne, et sa ralingue de chute suit

l'arrière du mât de perroquet de fougue, et descend jusqu'au capelage de celui d'artimon : on la grée aujourd'hui sur une corne. *Voyez pl. D, fig. 1, p.*

FLETTE, s. f. Nom d'un petit bateau couvert, servant sur certaines rivières et canaux intérieurs : son nom dérive du nom de flôte, ou du flot de la mer.

FLEUR (à), adv. Un objet quelconque, vu au niveau de la mer, est dit être à fleur d'eau. — On dit aussi la fleur d'un vaisseau, en parlant des bordages qui l'entourent à la flottaison.

FLIBOT, s. m. Navire hollandais du commerce : il y en a de toutes grandeurs ; ils ont le cul rond comme les pingues, mais plus élevé : le fibot porte deux mâts.

FLIBUSTE, s. f. Mot à qui les marins donnent beaucoup d'extension. Faire la flibuste, c'est faire la contrebande, la fraude, marauder, butiner, aller à la picorée.

FLIBUSTIER, s. m. Aventurier, corsaire faisant la flibuste. Les marins entendent souvent, par ce mot, le vol, le pillage, la prise de bâtimens, particulièrement de la nation espagnole, à l'Amérique méridionale : on désigne le navire et les hommes qui font ce métier par le nom de flibustiers.

FLOT, s. m. Flux de la mer ; le temps qu'elle est à monter : les marins disent il y a flot, à demi-flot, ou demi-marée, à la fin du flot ou commencement de jusant. — Un vaisseau est à flot quand il n'est porté que par l'eau, qu'il ne touche pas au sol ; il flotte, il nage sur son élément.

FLOTTAISON, s. f. Ligne de charge d'un vaisseau quelconque, que le niveau de l'eau trace sur sa carène.

FLOTTE, s. f. Nom que l'on donne à un grand nombre de bâtimens réunis pour naviguer ensemble ; mais plus généralement à ceux de guerre, sous les ordres d'un amiral. — On nomme aussi flotte, des barriques vides élinguées, pour soutenir un câble au niveau de l'eau, ou seulement l'élever au-dessus d'un fond de roches ou de corail qui le ragueraient sans cette précaution. Sont encore nommés flotte, des morceaux de liège ou de bois de peuplier bien secs, plats et ronds à peu près comme une galette de biscuit, ayant un trou au centre, dans lequel passe la ralingue d'une seine. (Cette ralingue est opposée à une autre descendant vers le fond, au moyen des plombs dont elle est garnie) : ils servent à la tenir à fleur d'eau.

FLOTTER, v. n. Un navire flotte quand il est porté par l'eau ;

après avoir échoué, la mer revient le faire flotter, l'enlever de la place où il reposait sur le sol. — On fait flotter un câble par des flottes qui le soutiennent sur plusieurs points de son étendue. — Un pavillon flotte; on fait flotter son pavillon lorsqu'on le hisse d'un vent assez frais pour le bien déployer.

FLOTTILLE, s. m. Flotte composée de petits bâtimens armés.

FLUE, s. f. Demi-folle. Nappe fine qui se trouve aux filets entrामails, entre les deux hamaux.

FLUTE, s. f. Grand bâtiment à trois mâts, chargé par le gouvernement, et portant généralement une batterie de canons ou de caronades : un vaisseau de guerre, une frégate, sont quelquefois armés en flûte : on diminue le nombre et le calibre de leurs canons, par conséquent leurs équipages, pour leur faire prendre un plus grand chargement. — Les Hollandais construisent de très-grandes flûtes qui naviguent sur toutes les mers. *Voyez pl. B, fig. 7.*

FLUX, s. m. Courant de la marée montante que les marins nomment le flot : il dure généralement six heures douze minutes, et élève le niveau de la mer, sur quelques côtes, jusqu'à quarante-huit pieds.

FNÉ, s. m. Bâtiment de transport du Japon, ne s'écartant jamais des côtes : il a beaucoup de rameurs et un mât avec une voile.

FOC, s. m. Il y a divers focs : ce sont des voiles triangulaires, qui se hissent sur le petit mât de hune et celui de perroquet; on les sert sur le beaupré et le mât de foc : les grands bâtimens (particulièrement ceux de guerre) en gréent six qui sont : le petit foc, le faux foc, le grand foc, le clin foc, le foc vedette et le foc en l'air : on peut gréer en outre pour le mauvais temps une trinquette ou tourmentin sur l'étai de misaine : (j'en ajoute un septième sous les bouts-dehors de beaupré qu'on peut nommer foc de dessous. *Voyez pl. D, fig. 1, 7.*)

FOËNE, s. f. Instrument en fer qui a plusieurs branches pointues et armées à leurs bouts d'un petit crochet : elle est emmanchée à un gros bâton de huit à neuf pieds de long, plombée près de la douille, et garnie d'une grosse ligne pour la retirer de l'eau quand elle a été lancée sur un poisson, passant très-près d'un vaisseau. *Voyez pl. E, fig. 47.*

FOËNER, v. a. Se servir de la foëne pour darder des poissons d'une certaine grosseur, qu'un vaisseau rencontre et qu'on

aperçoit près de la surface de la mer : on dit lancer la foëne (comme pour harponner), c'est foëner : on nomme foëneur, le matelot qui attend le poisson pour le foëner à son passage.

FOIRER, v. n. Amarrage qui a pris du mou, qui a glissé, descendu, dérangé de la place où il réunissait deux manœuvres dormantes, telles que les bouts d'haubans ou autre cordage qu'il était destiné à maintenir souqués ensemble.

FOLLE, s. f. Sorte de nappe en filet, dont les mailles ont depuis cinq jusqu'à dix-huit pouces et au-delà, d'ouverture en carré ; elle sert à prendre des tortues, de grandes raies, etc.

FOND, s. f. Profondeur de la mer que les marins mesurent avec une ligne de sonde, et qui s'exprime par tant de brasses d'eau : fond de vase, fond de sable, fond de roches, etc., c'est la qualité du sol recouvert par la mer et que le plomb de sonde rapporte : on dit qu'il n'y a pas de fond quand la sonde ne peut l'atteindre : on est sur le fond, lorsqu'en approchant des côtes on parvient à mesurer la profondeur de l'eau : on a perdu le fond lorsqu'on ne peut plus l'avoir : il y a fond, il n'y a pas de fond : sur les rades on distingue les qualités de fonds par dur, mou, de bonne tenue, de mauvaise tenue, de petit fond (de peu de brasses), grand fond ou grand brassiage. — Les fonds d'un vaisseau sont les parties de sa carène, au-dessous de sa flottaison : il a de beaux fonds, de grands fonds ; ses fonds sont fins : on dit le fond de la cale, le fond d'une voile, c'est sa partie intérieure comprise depuis le centre jusqu'à la ralingue d'en bas, qui est la ralingue du fond. — Dans les grands ports il y a le bureau des fonds ; de même que la division des fonds au ministère de la marine, d'où s'expédient les états de paiemens, etc.

FONDRIER, adj. Se dit du bois qui est d'une pesanteur plus grande que l'eau qu'il déplace, et qui, par conséquent, loin de flotter, coule au fond.

FORAIN, s. m. Vide qui se trouve dans l'arrimage des pièces à eau, ou autres objets qui entrent dans la cale d'un vaisseau.

FORAINE, s. f. On désigne ainsi une rade mal fermée, ouverte aux vents et à la mer : une rade où les vaisseaux ne seraient pas mouillés en sûreté contre de grands vents.

FORBAN, s. m. Nom que l'on donne aux bâtimens et aux hommes qui font le métier de voler sur mer : courant éga-

lement sur les navires de toutes les nations sans être avoués par aucune ; on pend les équipages dès qu'ils sont pris.

FORCER, v. a. Quand un vaisseau met dehors toute la voilure possible avec un bon vent, on dit qu'il force de voile. — Des mâts sont quelquefois forcés pour avoir porté trop de voile par un grand vent, ou pour avoir été trop tenus en étais ou haubans ; ils prennent un pli, le plus souvent sur l'avant, qu'on ne peut bien redresser à la mer. — Un vent forcé oblige à mettre à la cape, ou à fuir vent arrière.

FORGE VOLANTE, s. f. On prend aujourd'hui à bord de tous les grands bâtimens de guerre une petite forge en tôle avec l'enclume et tout ce qui en dépend ; lorsqu'il ne se trouve pas de forgeron embarqué (il n'en est passé qu'aux vaisseaux montés par des amiraux), c'est l'armurier qui en tient lieu ; on la place sur un point du deuxième pont en avant du grand mât : elle se démonte comme une forge de campagne ; machine indispensable dans un vaisseau.

FORME, s. f. Place d'un seul vaisseau qu'on veut refondre ou dont on veut réparer la carène : on y introduit l'eau de la mer pour y faire entrer le vaisseau ; lorsqu'il est bien au-dessus des chantiers qu'on lui a préparés, on ferme les portes de la forme, on en pompe l'eau, et le vaisseau acoré bien droit, reste à sec. C'est à tort que dans plusieurs ports on donne le nom de bassins aux formes. *Voyez* Bassin et d'Arce.

FORT, s. m. Partie d'un vaisseau la plus élevée de sa carène, qui répond ordinairement au-dessus de sa ligne de flottaison, lorsqu'il est chargé ; il appuie sur l'eau du bord où il s'incline, étant sous voile avec les vents du travers opposé ; c'est le point de sa stabilité. On dit qu'un vaisseau est rendu à son fort, pour remarquer qu'il n'incline plus. On donne aussi ce nom à la lisse ou ceinture d'un vaisseau en construction, placée à son fort.

FORT, adj. Se dit d'un vaisseau qui a les côtés épais : on le dit fort en bois ; il est fort de côté, lorsque sa stabilité est telle qu'il incline peu, ayant les amures sur le bord par un grand vent. — Un vaisseau est fort par son artillerie, par son échantillon, par son équipage, etc.

FORTUNE, s. f. On assure un vaisseau ou des marchandises contre toutes les fortunes de la mer, en garantissant leur valeur à l'assuré. — On donne le nom de voile de fortune à toutes celles qui ne servent que momentanément, qui ne sont point enver-

guées : elles se gréent ordinairement sur des cartahus ; c'est donc improprement que l'on conserve ce nom à une voile qu'on envergue depuis peu sur la vergue sèche ou barrée ; elle devrait se nommer la basse voile d'artimon, et sa vergue, vergue d'artimon ou du mat d'artimon. — On nomme gouvernail de fortune celui qu'on bâtit à la mer, lorsqu'on a perdu le sien, pour servir jusqu'à la première relâche (on devrait en embarquer un de rechange).

FOSSE, s. f. Dans les grands ports on a pratiqué des canaux fermés pour conserver les mâts dans l'eau de la mer : on nomme ces réservoirs des fosses à mâts. — Quand la sonde trouve de grandes inégalités dans le fond, on dit qu'il y a une fosse, qu'il y a des fosses. — Dans un vaisseau, la fosse aux lions est un emplacement, sur la partie de l'avant de la cale, renfermant divers objets de consommation journalière de l'article du maître d'équipage, comme huile, suif, chandelle, goudron, peinture, lignes d'amarrage etc. — La fosse aux câbles est une plate-forme faite en grosses planches ou de croûtes, sur le premier plan de la cale, aux environs de la grande écoutille pour loger les câbles, grelins, etc., à bord des bâtimens de guerre ; car ceux du commerce ont leurs amarres dans l'entrepont quand ils sont chargés.

FOUET, s. m. Bout de cordage, qu'on détord pour être tressé en fouet ; c'est le diminuer de grosseur en le terminant : il y a des bosses à fouet, des palans à fouet, des poulies à fouet ; les fouets ont le plus souvent huit et dix pieds de longueur ; ils servent, en les tortillant et les élongeant (après avoir pris un tour-mort) sur un câble, un croupiat, le garant d'une caliorne, etc., à retenir un objet quelconque, près d'un point d'appui. *Voyez pl. E, fig. 22, la bosse à fouet.*

FOUETTER, v. a. Tourner un fouet sur un cordage tendu de manière à l'empêcher de mollir ; le fouet doit être tortillé de façon à ne pas glisser, en enveloppant bien l'objet qu'il doit retenir. On fouette des palans sur des haubans et galhaubans pour les rider. Fouetter et frapper sont presque synonymes en marine.

FOUGUE, s. m. Nom que l'on donne au mât de hune d'artimon ; il conserve le nom de mât de perroquet de fougue, sans beaucoup de raison ; la vergue est aussi connue sous le nom de vergue de perroquet de fougue, au lieu de vergue du hunier d'artimon qu'elle devrait avoir. La voile qu'elle porte est le perroquet de fougue, au lieu du hunier d'artimon. *Voyez pl. A, fig. 1, u u.*

FOULE, s. f. Espèce de livarde; longue perche qui sert, à bord des navires grésés avec des voiles à bourcet, à pousser au vent la ralingue de ces voiles pour, faisant l'effet des boulines, les ouvrir le plus possible.

FOUR, s. m. C'était jadis une séparation en arrière de la soute à poudre où l'on empilait les gargousses pleines. On avait aussi, dans les grands bâtimens, un grand four bâti dans l'entrepont, près du grand mât, pour cuire du pain à la mer; il est aujourd'hui au-dessous de la cuisine confectionnée en fer.

FOURCAT, s. m. Nom des varangues des deux extrémités d'un vaisseau; elles forment des angles si aigus qu'elles approchent de la figure d'une fourche: elles ont par conséquent un grand acculement. La barre la plus basse de l'arcaste est nommé fourcat d'ouverture.

FOURCHE, s. f. Dans plusieurs ports on donne ce nom à deux mâts ou mâteraux qu'on élève et qu'on réunit vers le petit bout pour en former ce qu'on désigne plus généralement sous le nom de bigues. — On nomme fourches de carène de longues perches armées de fourches ordinaires servant à tenir les fagots allumés sur la carène d'un vaisseau que l'on chauffe.

FOURRER, v. a. Garnir, entourer un cordage avec des torens, du bitord, du fil de caret, etc., pour le garantir du frottement. Il y en a qui exige la précaution de le couvrir de limandes avant de faire la fourrure.

FOURRURE, s. f. C'est ce qui sert à garnir un câble, une manœuvre dormante, etc. Les morceaux de vieilles toiles à voile sont conservés pour fourrures. Des paillets, des sangles, des bouts de vieux cordages sont des fourrures; ils servent de garnitures, à préserver un objet quelconque dans les points où il fatigue. — En charpentage les fourrures sont des morceaux de bois qui remplissent les vides ou défauts dans les pièces. — Les fourrures de gouttières sont des sortes de ceintures intérieures d'un vaisseau, travaillées pour porter sur les membres et sur le bout des baux, au-dessus des bauquères. C'est dans ces pièces que sont percés les dalots. Il y a des fourrures en sapin, sous les câbles, aux écabiers; aux bittes, aux portelofs, etc.

FRAÎCHEUR, s. m. En parlant d'un vent très-faible qui commence après un calme plat, on dit: voilà un peu de fraîcheur; la fraîcheur vient de telle direction.

FRAÎCHIR, v. n. Augmentation du vent : on dit, il fraîchit quand il vient à souffler avec plus de force, qu'il augmente souvent au point d'obliger à diminuer de voile. Si c'est après un calme on met au contraire tout dehors.

FRAIS, adj. Les marins désignent, par ce mot, les différens degrés de la force du vent; un vent faible, est un petit frais, même très-petit frais; en augmentant un peu, c'est un joli frais; ensuite, bon frais, grand frais. *Voyez* Coup de vent.

FRANC, adj. En parlant d'un vent qui ne varie ni en force ni en direction, on dit le vent est franc. — On nomme francs-bords, tous les bordages extérieurs d'un vaisseau. — Les francs-funins, sont des cordages en aussières dont la grosseur varie depuis quatre jusqu'à neuf pouces de circonférence. Il y en a de blancs qui servent aux appareils dans les ports, et de goudronnés à bord des vaisseaux. — On désigne, dans divers ports du commerce, le pont sur gueule d'un navire par franc tillac; c'est souvent le seul pont.

FRANCHE, adj. La pompe est franche quand elle ne jette plus d'eau, que le piston n'en trouve plus à aspirer.

FRANCHIR, v. a. Passer sur un banc, un récif, une barre; un écueil quelconque où un vaisseau pouvait toucher; il a franchi, c'est-à-dire, il a passé outre, sans y rester. — On franchit quand la pompe ne jette plus d'eau dehors, que l'eau qui entre dans le vaisseau ne gagne pas, la pompe franchit.

FRAPPER, v. a. Lier fortement la tournevire sur le câble, au moyen de garcettes, lorsqu'on le fait rentrer dans le vaisseau : on dit frapper les garcettes. Frapper, c'est amarrer fortement, momentanément des manœuvres, palans, etc.; c'est, en un mot, tourner, serrer, unir deux objets ensemble.

FRATER, s. m. On donne ce nom, sur les bâtimens de guerre, au matelot, soldat ou tout autre individu qui reçoit un supplément de solde pour raser l'équipage.

FRÉGATE, s. f. Bâtiment de guerre qui, pour la force, vient après les vaisseaux de ligne. Depuis long-temps le nombre des canons d'une frégate s'élève à vingt-six en batterie du calibre de douze, jusqu'à vingt-huit du calibre de dix-huit, et des caronades de vingt-quatre (au nombre de quatorze pour les premières et dix-huit pour les secondes), armaient les gaillards, en place de canons de six et de huit. Les frégates de douze sont déjà abandonnées, et celles de dix-huit seront bientôt généralement rem-

placées par de plus fortes , portant trente canons de vingt-quatre en batterie et au moins vingt-huit caronades de trente-six sur le pont découvert. (Il y a quinze ans que j'ai commencé le plan d'une frégate du premier rang sans rentrée , sans bouteilles , à cul rond , sans porte-haubans , sans écubiers. *Voyez* l'appendice. Elle est actuellement finie , je l'ai construite sur une échelle de quatre lignes pour un pied. Elle monte trente-cinq canons de vingt-quatre dans sa batterie et trente-quatre caronades de trente-six sur un pont supérieur de plain-pied ; cette frégate n'a ni élancement , ni quète ; la hauteur de sa batterie est de sept pieds tout armée. Son tirant d'eau est égal devant et derrière. *Voyez pl. D, fig. 1*).

FRÉGATÉ, adj. (vieux mot). Il signifiait qu'un vaisseau avait l'apparence d'une frégate , par la finesse de sa carène et la légèreté de sa construction.

FRET, s. m. S'entend de la cargaison , du chargement d'un navire du commerce , de quelque nature qu'il soit : on dit qu'il prend un fret , avoir un fret , le prix du fret.

FRÉTER, v. a. Donner un navire à loyer , par tonneau , par voyage ou par mois , selon les conditions : fréter en grand ou en travers , c'est fréter , louer le navire en totalité.

FRÉTEUR, s. m. Propriétaire qui frète son navire à loyer. *Voyez* Affréteur.

FRISE, s. f. Planches sculptées que l'on place de chaque bord de l'éperon d'un vaisseau : ce sont aussi des morceaux d'étoffe de laine communément blanche , que les callats emploient.

FRISER, v. a. Placer , étendre des bandes de frise dans certains écarts et au pourtour de la fermeture des mantelets de sabords des batteries basses des vaisseaux , des hubelots , etc. On a soin de bien suifer les frises.

FRONT, s. m. C'est l'ordre de marche dans lequel tous les vaisseaux d'une flotte sont rangés , en se relevant réciproquement sur la perpendiculaire du vent ; faisant route vent arrière ou vent large ; on dit alors qu'ils sont en ordre de front.

FRONTEAU, s. m. Planche sculptée dont on couvre les barrots de l'avant de la dunette et du gaillard d'arrière et la partie de l'arrière du barrot du gaillard d'avant. — L'excédant en bois qu'on laisse sur la serre gouttière , au-dessus de chaque sabord pour recevoir et appuyer la volée du canon à la serre , se nomme fronteau de volée.

FRONTON, s. m. Partie sculptée du couronnement d'un vaisseau, au-dessus de sa galerie, autour du tableau : on lui donne aussi quelquefois le nom de cartouche.

FUIR, v. a. Manœuvre d'un vaisseau pris par un très-gros temps, un ouragan : il est obligé de faire vent arrière, de fuir à la lame, sous fort peu ou point de voilure, selon la circonstance : il fuit à cordes et à mâts ; c'est-à-dire, sans aucune voile dehors. Les vergues et mâts de perroquets sont dégrésés.

FUNES, s. f. plur. Ce sont les deux cordages qui servent à haler une seine au rivage : on les nomme aussi jets.

FUNIN, s. m. Se dit en général d'un cordage blanc dont on se sert, dans les ports, pour les grandes opérations ; on le nomme aussi franc-funin ; il est commis en aussière ; il y en a de différentes grosseurs.

FUSEAUX, s. m. plur. Dans quelques ports on nomme ainsi les taquets de cabestan.

FUSÉE, s. f. On donne ce nom à la pièce de bois qui forme la mèche, passe au centre du cabestan, se prolonge et le porte : les taquets et tout le bois formant le cylindre du cabestan, sont cloués sur la partie supérieure de la fusée. — Des fusées ordinaires servent à faire les signaux de nuit, en division, escadre et armée. — Des marins donnent aussi le nom de fusée aux pommes faites sur une tournevire.

FUT, s. m. Réunion de petits bois légers qui forment la monture de la girouette d'un vaisseau : le fût de girouette (garni de l'étamine qui fait la girouette) tourne sur un fer rond ou un paratonnerre, à la tête du grand mât de tous les bâtimens sous voiles.

FUTAILLE, s. f. Nom collectif que l'on donne aux barriques, dans la marine.

G

GABARE, s. f. Bâtiment de transport ; il y en a de différentes grandeurs. Les gabares de l'état sont du port de trois à quatre cents tonneaux : elles ont trois mâts, montent de six à douze canons ou caronades ; elles vont aux colonies. D'autres gabares plus petites, pontées et non pontées, sont à plates varangues et servent à porter à bord des bâtimens, au bas des rivières et sur des rades, des objets de consommation journalière et de chargement de tout genre expédiés d'un port.

GABARER, v. n. C'est donner de la vitesse à une petite embarcation avec un seul aviron : on se sert plus souvent du mot goudiller. *Voyez* Goudille.

GABARIAGE, s. m. Nom que l'on donne au trait qui sépare les deux membres qu'on a gabariés pour former chaque couple, dans la construction d'un vaisseau.

GABARIER, v. a. Travailler une pièce de bois d'après un gabarit.

GABARIER, s. m. Patron de gabare du commerce ; telles que celles qui chargent dans les rivières et pour les rades. Les plus grandes de ces gabares, qui sont pontées, vont le long des côtes, de Nantes à Brest, à Rochefort et environs.

GABARI, s. m. Modèle, patron de la courbure que doit avoir une pièce de bois, dans les constructions navales. Les gabaris sont faits en planches minces et légères pour être portées partout : il y en a de toutes grandeurs pour toutes les parties principales d'un vaisseau, comme l'avant et l'arrière. On lève les gabaris d'un vieux bâtiment qui a eu de bonnes qualités à la mer, de belles formes dans sa carène, avant de le démolir, pour suivre et imiter sa construction. On embarque sur chaque bâtiment le gabari du gouvernail.

GABAROT, s. m. Diminutif de gabare du commerce : il n'est pas ponté, a le fond plat ; il est gréé d'un mât et d'une voile vers son milieu et sert sur quelques rades, mais plus particulièrement au bas de la Loire.

GABET, s. m. Nom que l'on donnait autrefois aux girouettes des vaisseaux ; c'est aussi celui d'une pinule qu'on adaptait à un instrument astronomique.

GABIE, s. f. Sorte de demi-hune ou caillebottis que porte la tête des mâts à antennes sur la Méditerranée : c'est l'origine du mot gabier.

GABIER, s. m. Nom des premiers et meilleurs matelots d'un vaisseau : on les distribue pour le service des hunes et sur le beaupré ; ils ne prennent cependant ce titre que lorsqu'ils sont désignés pour la surveillance et les travaux d'entretien à la tête des mâts. Les uns pour le grand mât sont les gabiers de grande hune, au nombre de seize sur un vaisseau et dix et douze sur une frégate : d'autres sont les gabiers de misaine, en même nombre : pour la hune d'artimon et de beaupré seulement huit ou dix à chacun de ces derniers mâts. Au surplus,

ces hommes précieux sont propres à tout, dans les ports comme sur les vaisseaux.

GABORD, s. m. Premier bordage extérieur et le plus bas de la carène d'un vaisseau : on le nomme dans quelques ports calbord : c'est le bordage dont le bord inférieur entre dans la râblure de la quille depuis l'étrave jusqu'à l'étambot, où les bouts entrent aussi dans les râblures : le gabord a généralement la moitié de l'épaisseur du bordage qui joint le dessous de la préceinte.

GAFFE, s. f. C'est le fer et le manche réunis qu'on connaît sous ce nom : on dit quand ils sont séparés le manche de gaffe, le fer de gaffe. Le manche est droit, de la grosseur d'un manche de bêche ordinaire ; long de douze à quinze pieds pour l'avant des embarcations, tandis que le manche de gaffe de l'arrière n'a que cinq à six pieds. Le fer a deux branches, l'une droite et un peu pointue, l'autre crochue. La gaffe sert à défendre les abordages comme à accrocher sur un point quelconque.

GAGES, s. m. plur. Solde, salaire des marins ; la paye par mois est réglée, pour ceux employés au service de l'état, en raison du mérite à la mer de chaque classe d'hommes ; tandis que sur les bâtimens du commerce les gages des gens formant les équipages varient selon les circonstances qui offrent plus ou moins de matelots à l'engagement avec l'armateur ou le capitaine.

GAGNER, v. a. L'emporter de vitesse sur un autre vaisseau, le gagner de l'avant, le gagner au vent, si on s'élève mieux que lui dans le lit du vent. — On gagne un port à la bordée. — On gagne un mouillage soit en louvoyant ou autrement, quand on y arrive pour jeter l'ancre.

GAILLARD, s. m. Dans les grands bâtimens on nomme gaillard, les deux portions du troisième pont qui ne sont bordées (planchées) que de l'arrière, depuis le couronnement jusqu'au grand mât, ce qui forme le gaillard d'arrière ; l'autre portion forme le gaillard d'avant, compris depuis les apôtres jusque vers le milieu (du travers) des porte-haubans de misaine. *Voyez* Passavant et Fronteau.

GAÎNE, s. f. C'est en général, dans la marine, un ourlet plat, assez large pour passer une petite vergue, un petit filin ou ligne soit dans une tente ou dans la toile qui sert de renfort aux pavillons et flammes du côté où on les hisse. La gaîne d'un pavillon

est cousue à la grosse ligne qui passe dedans pour recevoir sa drisse et son hale-bas, et garantir la déchirure de l'étamine ou toile blanche qui le confectionne.

GALÉASSE, s. f. On donnait autrefois ce nom à des galères vénitiennes allant à la voile et à la rame : elles étaient fort grandes. On n'en construit plus.

GALÈRE, s. f. Ancien bâtiment de la Méditerranée, long, étroit et d'un petit tirant d'eau ; allant à la voile avec des antennes, et à la rame par des galériens ou forçats : elles ne naviguaient sur les côtes que par une belle mer.

GALERIE, s. f. Sorte de balcon, jadis saillant en dehors de la poupe d'un vaisseau. Elle est ornée d'une balustrade sculptée ; son plancher est au niveau de celui de la chambre du conseil et au-dessus des croisées de la grande chambre ; on y entre par deux portes donnant dans la chambre du conseil ; elle a pour longueur toute la largeur du vaisseau, dans cette partie ; sa largeur varie de quatre à cinq pieds. Depuis quelque temps on a supprimé, avec raison, la saillie en dehors de ces galeries. Les vaisseaux à trois ponts, autrement de cent vingt canons, ont deux galeries. Les grands bâtimens du commerce ont aussi une galerie. *Voyez pl. A, fig. 1, v*, la galerie de la poupe. — On nommait galerie une cloison montée à trois ou quatre pieds de la muraille intérieure, dans tout le contour du faux pont d'un grand bâtiment de guerre. (Je les ai supprimées à bord de l'Algéziras en 1804, et on m'a généralement imité depuis.)

GALETTE, s. f. On donne ce nom au pain, biscuit, à cause de sa forme plate, ronde ou carrée. Chaque galette pèse six onces et fait la portion d'un matelot pour un repas : on en embarque une grande quantité pour les campagnes de long cours. On peut les conserver plus de deux années, dans des soutes ou des caisses, quand ce biscuit de mer est bien conditionné.

GALGATE, s. f. Mastic qui durcit dans l'eau. Les Indiens le composent mieux que nous ; ils en enduisent la carène de leurs navires, elle tient lieu de doublage : les vers ne percent jamais sur leur galgate ; on a la plus grande peine à la détacher de dessus le bordage. — En Europe, on fait une galgate avec de la chaux, de l'huile et du goudron pour appliquer sur les carènes des bâtimens que l'on double en bois.

GALHAUBAN, s. m. C'est la plus longue des manœuvres dormantes d'un vaisseau, qui sert à contenir par le travers les mâts

de hune et de perroquet : on en capelle plusieurs sur ces mâts. Il y en a qui sont volans, c'est-à-dire qu'au lieu d'être ridés sur des caps de moutons, ils ont des poulies, souvent à itaque, pour faciliter le moyen de les larguer lorsqu'il gênent au brasseyage, et de les roidir pour contenir leur mât respectif, par la tête du bord du vent, ou aider aux autres qui sont fixes tribord et bâbord, si c'est d'un vent arrière. Les galhaubans tiennent mieux les mâts élevés que leurs haubans : on en établit quatre de chaque bord, sur le grand mât de hune, autant sur le petit à bord d'un vaisseau ; celui de l'avant et de l'arrière de chaque bord, à chacun de ces mâts, doit être volant : au mât de perroquet de fougue ou mât de hune d'artimon, on en grée trois de chaque bord ; au mât de perruche deux, et un (toujours de chaque bord) aux trois mâts de cacatois. Le grand et le petit mât de perroquet doivent en avoir chacun le même nombre que le mât de hune d'artimon. *Voyez pl. A, fig. 1, x, x, x.*

GALION, s. m. On donne ce nom à de grands navires qui font la navigation de l'Espagne avec ses colonies méridionales. Ils sont toujours armés pour défendre leurs cargaisons qui consistent en matières et sommes considérables d'or et d'argent, dont ils sont quelquefois chargés.

GALIOTE, s. f. On nommait galiotes à bombes des bâtimens de guerre construits pour porter ordinairement deux mortiers, qu'on établissait sur une plate-forme, en avant du grand mât. Ces navires n'avaient pas de mât de misaine : depuis on a fait des bombardes de construction et de mâturation différentes. — Les Hollandais se servent plus que les autres navigateurs du grément et de l'ancienne construction des galiotes qui sont de moyens bâtimens, d'un petit tirant d'eau, sans mât de misaine : elles ne font guère que le grand et le petit cabotage. *Voyez une nouvelle galiote pl. B, fig. 9.* — Les galiotes d'écotilles sont les barres rainées qui traversent une écotille à angle droit, pour appuyer des portions de panneau qui ferment soit en deux ou en quatre parties les écotilles qui sont trop grandes pour être fermées par un seul panneau.

GALIPOT, s. m. Sorte de mastic particulier à la marine, dont la recette est très-connue : c'est de la résine mêlée de matières grasses, qui, étant bien cuites, servent à enduire les carènes, les murailles extérieures des batimens du commerce, leurs mâts et leurs vergues.

GALOCHE, s. f. Poulie coupée. Les galoches sont plates et longues; les plus grosses sont estropées en fer et à croc pour servir au retour d'un garant ou d'une manœuvre. L'estrope est à charnière sur la partie coupée pour la fermer et l'ouvrir à volonté. Les petites galoches, sans estropes, ont un fouet au bout d'en haut le plus petit; celui opposé à la partie où est le réa. — Des réas, placés dans des mortaises faites dans des pièces de bois pour être fixées dans différentes parties de la muraille d'un vaisseau, sont aussi nommés galoches: ils servent au passage des écoutes des basses voiles, des bras des basses vergues, etc. *Voyez pl. E, fig. 48.*

GALVETTE, s. f. Petit bâtiment de la côte du Malabar, dont se servent les Marates pour exercer leurs pirateries: ils y placent de petits canons de divers calibres, plus ordinairement montés sur l'avant et sur l'arrière. Il sortait autrefois du port de Chaoul, des flottilles de galvettes portant jusqu'à dix-huit canons en batterie: les matelots sont de la race des Angrias.

GAMBES, s. f. plur. Portions des haubans de hune ou gambes de revers, qui prennent, de chaque bord, depuis le trelingage des bas haubans d'un vaisseau, jusqu'aux bords des hunes où ils sont crochés sur des lattes en fer qui estropent des caps de moutons, et les réunissent aux haubans des mâts de hune, au moyen des rides. Ces gambes sont indispensables dans le grément d'un vaisseau, mais il vaut mieux les assujettir par le bas sur le bas mât, au-dessous des jottereaux que sur un trelingage: pour ces changemens, *voyez pl. D, fig. 1, et l'appendice.*

GAMBIER ou **GAMBILLER**, v. a. Changer de bord une voile à bourcet par rapport au mât, en faisant passer sur l'avant la plus longue partie de la vergue et de la voile: c'est aussi, dans un chasse-marée, muder, trelucher.

GAMELLE, s. m. Vase en bois, cerclé de fer, qui a la largeur du fond d'un seau ordinaire et la moitié de sa hauteur: la gamelle sert de soupière pour chaque plat de matelots, composé de sept hommes. On donne le nom de chef de gamelle à l'officier et à l'élève, chargés de la dépense de la table.

GANSE, s. f. Estrope en quarantainier ou tresse roustée, à chaque capelage des vergues de perroquets et de cacatois, pour passer les balancines dedans, et les empêcher de décapeler; leur capelage ne pouvant être souqué trop juste, attendu que l'on grée et dégrée souvent les vergues: c'est aussi le nom d'une es-

trôpe baguée au cul d'une poulie ou palan portant une cosse pour accrocher un deuxième palan et agir concurremment.

GARANT, s. m. Bout du cordage qui, après avoir formé un palan, par les courans qui passent dans des poulies, s'éloigne en partant de la poulie motrice, et sur lequel des hommes sont rangés lorsqu'on fait agir, soit un palan simple, une cadelette, une caliorne ou capon. On commande de mollir, de filer en garant; ce qui veut dire avec précaution, doucement, à retour, sans secousse. On dit aussi filer rondement, à réa, plus vite.

GARCETTE, s. f. Tresse que l'on fait à la main : les plus grosses, pour les grands bâtimens, sont faites avec du bitord en trois et même en cinq. On en fait aussi de la même manière avec des fils de caret, toujours en nombre impair, cinq, sept et neuf. — Les garcettes de tournevire sont celles qui servent à souquer le câble avec la tournevire pendant qu'on vire dessus au cabestan : elles sont sans nœuds, longues de six à huit pieds, finissent par les deux bouts en pointe, comme celles de ris : celle-ci sont moins fortes et de différentes longueurs, attendu que les vergues diminuent en circonférence vers les deux extrémités. Avant de passer les garcettes de ris dans les œils de pie, on fait un nœud vers le milieu de chaque, et lorsqu'elles sont dans la bande de ris, un deuxième nœud (la toile sépare ces deux nœuds) les retient pour les empêcher de dépasser du trou ou œil de pie. Les garcettes se placent avec l'attention de passer les moins longues sur les bouts vers les côtés de la voile pour chaque bande de ris : observant encore de réserver toutes les plus longues pour la quatrième bande de ris. *Voyez Ris*. Ces dernières ont, sur les grands bâtimens, jusqu'à huit à neuf pieds. — Dans les galères on nommait les garcettes de ris, terceirol.

GARDE, s. f. Ce mot, dans la marine, s'applique à beaucoup de choses très-différentes. Des portions de planches qu'on emploie dans les ports à maintenir momentanément deux pièces de bois réunies, en les clouant sur l'une et sur l'autre, se nomment garde. C'est aussi le nom d'une espèce de jumelle qu'on applique provisoirement sur une pièce éclatée ou ayant besoin d'être renforcée. — Des bâtimens armés, naviguant près des ports, à vue de terre, sont désignés sous le nom de garde-côtes.

GARDE-CORPS, s. m. plur. Cordes tendues momentanément, dans les gros temps, pour retenir les hommes lorsque le pont, les gaillards ou les passavans sont mouillés, et que la

mer agite beaucoup le vaisseau : on leur donne aussi le nom de garde-fou.

GARDE DE LA MARINE, s. m. Titre qu'avaient, avant la révolution, les jeunes gens admis, reçus au concours pour former la pépinière des officiers de la marine, qui ont été connus pendant vingt-cinq ans, sous le nom d'aspirans, et aujourd'hui sous celui d'élèves.

GARDE-FEU, s. m. C'est le même que gargoussier. *Voyez* cet article.

GARDE-TEMPS, s. m. Chronomètre, ou montre marine destinée à faire trouver la longitude à la mer. (Plusieurs habiles horlogers français et étrangers ont réussi à procurer à cette précieuse machine une perfection qui permet de compter sur la longitude à moins d'un quart de degré près. Cependant, habitué depuis trente ans à faire dans tous les pays, sous tous les climats, des observations sur des instrumens construits par les plus habiles artistes, j'ai toujours donné la préférence aux montres de *M. Louis Berthoud*.) En un mot un garde-temps est un instrument qui, ayant été réglé sur le méridien d'un lieu de départ, conserve régulièrement l'heure de ce lieu, quelque part qu'on se transporte sur le globe : il est d'autant plus parfait que les grandes différences de température n'influent pas sensiblement sur l'uniformité de sa marche pendant plusieurs mois.

GARDIEN, s. m. On donne ce nom, dans les ports, à tout individu chargé de garder un magasin, un vaisseau, un canot. — Sur les vaisseaux de guerre, un aide-canonnier reste dans la partie de l'arrière, sur le premier pont, il a les fonctions et le titre de gardien de la sainte-barbe. Sur l'avant, au-dessous de ce premier pont, est le gardien de la fosse aux lions : ceux-ci sont ordinairement des marins âgés.

GARGOUSSE, s. f. Petit sac en parchemin, en serge, en toile ou en gros papier, qui doit contenir la poudre destinée à la charge d'un canon, et qui est d'un diamètre à pouvoir entrer librement au fond de la pièce.

GARGOUSSIER, s. m., ou garde-feu. Cylindre creux de cuir fort ou de bois léger pour contenir une gargousse : il y en a de différentes grandeurs pour les divers calibres ; on s'en sert pour porter les charges dans les batteries : c'est l'étui de la gargousse. *Voyez* un porte-gargousse, *pl. E, fig. 49.*

GARNIR, v. a. On garnit une vergue en la gréant de toutes ses poulies, ce qu'on nomme sa garniture : on garnit un cabestan, en plaçant ses barres, après toutefois l'avoir garni de la tournevire ou de tout autre cordage. On garnit des manœuvres avec une limande de toile goudronnée, etc. On garnit une tournevire de ses pommes ; on les garnit elles-mêmes. Une jarre se garnit avec des torons de fil de caret, travaillés en natte pour la préserver des abordages.

GARNITURE, s. f. En construction, on donne ce nom à des morceaux de bois qui servent à remplir des vides entre diverses pièces de la charpente d'un vaisseau. — C'est aussi le nom de l'atelier ou magasin où l'on dispose toute espèce de cordages nécessaires à un vaisseau ; où on les coupe, les garnit et les travaille. — La garniture d'un mât, d'une vergue, d'une voile, d'un canon, comprend tout qu'il faut de poulies, de cordages, de cosses et d'amarrage pour qu'il soit en état de servir sur les vaisseaux.

GAROCHOIR, s. m. (vieux). Se disait d'un cordage qu'on tournait pour le commettre dans le même sens qu'avait été tourné le fil de caret qui devait le composer ; on le nommait aussi main-torse. On sait que les cordages dont on se sert dans la marine, reçoivent une torsion contraire à celle des fils.

GAT, s. m. Descente pratiquée par des marches ou degrés sur le bord d'une côte escarpée pour arriver à l'endroit où il se trouve un embarcadère.

GATTE, s. f. Forte cloison transversale qu'on élevait à trois ou quatre pieds au-dessus du premier pont des vaisseaux de guerre, en arrière des écubiers et sur l'avant du mât de misaine, pour empêcher l'eau de la mer qui entraît par les écubiers de se répandre dans l'entrepont. Deux grands dalots pratiqués en avant de cette cloison, servaient à la faire écouler. *Voyez* Maugère. On remplace avec avantage les cloisons des gattes par de simples tringles de quatre à cinq pouces.

GATTON, s. m. Bâton dont les cordiers font usage : il y en a de grands et de petits ; les premiers qui servent au commettage des plus gros cordages, ont jusqu'à cinq pieds de long, et le fouet qu'ils portent est frappé sur le milieu. Les petits, de quinze à vingt pouces, ont un fouet sur un de leur bout et servent aux moyens cordages. Le nombre qu'on emploie est considérable sur les plus

longs cordages qu'on commet ; ils facilitent beaucoup cette opération.

GAUCHE, adv. Désignation que les charpentiers donnent à une pièce de bois qui est mal équarrie, dont les faces ont du dévirage : on dit cette pièce a du gauche.

GAVAUCHE, adj. Désordre, défaut d'arrangement dans l'arrimage, comme dans le grément d'un vaisseau : on dit tout est en gavauche, à bord de tel bâtiment.

GAULE D'ENSEIGNE, s. f. Nom que l'on donnait autrefois au bâton de pavillon de poupe : on ne s'en sert plus sur les bâtimens de guerre depuis qu'on hisse les pavillons à la corne d'artimon. On dit aussi gaule de pompe ; c'est un bâton gros et long.

GELIF, adj. Nom que les charpentiers donnent aux bois de construction attaqués de gelivures : sorte de gerçures plus ou moins profondes occasionées par l'action de l'air. On dit bois gelif.

GÈNER, v. a. C'est en marine, presser un boucaut, une barrique, ou balot dans l'arrimage, et ailleurs. — On gêne des bordages en les serrant sur tous les points de leur contour sur les membres : on gêne une pièce de bois en la serrant, la forçant dans une place et lui ôtant tout jeu.

GENOPE, s. f. Bout de filin ou de ligne qui sert à réunir, à serrer tellement deux cordages ensemble, qu'ils ne puissent se séparer, se déranger.

GENOPER, v. a. Serrer ensemble fortement, au moyen de plusieurs tours, deux cordages réunis par un troisième, qui est la genope : Une manœuvre est genopée quand elle est engagée entre la caisse d'une poulie et son réa.

GENOU, s. m. Pièce de bois plus ou moins courbe, qui entre dans la formation de la membrure d'un vaisseau : le genou tient le milieu entre la varangue et l'allonge, et les réunit. — Les genoux de fond sont ceux du milieu de la longueur du vaisseau : ceux de revers sont vers les extrémités.

GENS, s. m. plur. Tous les hommes qui font le métier de marins sont nommés gens de mer. On dit les gens de l'équipage, les gens de la cale, les gens du munitionnaire.

GERCE, s. f. Fente, gersure, ouverture dans le sens du fil d'une pièce de bois de construction ou de mâture, provenant, le plus souvent, d'une trop longue exposition aux rayons du soleil.

GERME, s. f. Grande barque d'Alexandrie : elle a un carrosse de l'arrière, porte deux mâts : celui de misaine, fort court, est sur l'étrave : le grand mât a trois haubans de chaque bord gréé à antenne. *Voyez pl. C, fig. 6.*

GIBELOT, s. m. Dans quelques ports de construction on donne ce nom à la pièce de bois fourchue qui lie les lisses de l'éperon à l'extrémité de la guibre, en arrière de la figure du vaisseau. Le gibelot est, dans toute espèce d'embarcations, la pièce fixée entre les deux plats bords et l'étrave : sa forme tient le milieu entre la courbe et la guirlande.

GIROUETTE, s. f. Laize d'étamine, cousue dans l'équinette ou bois de girouette, et placée à la tête des mâts. On en fait de six à sept pieds de longueur et de toutes couleurs, mais plus ordinairement en blanc, rouge ou bleu ; elle tournent sur le fer du paratonnerre pour indiquer la direction du vent. En escadre les vaisseaux se reconnaissent par le nombre de girouettes, leur couleur et les mâts où elles sont établies. *Voyez Fer de girouette.*

GISEMENT, s. m. Situation des côtes ; la direction qu'elles suivent ; on applique ce mot à toute espèce d'objets en les comprenant toujours dans le sens de leur longueur ; ainsi lorsqu'on dit d'une île qu'elle gît NE. et SO., on entend qu'elle suit cette direction en prenant les deux points les plus éloignés. Les gisements donnés par les navigateurs servent à ceux qui les suivent à connaître la position des côtes, à éviter des écueils et à trouver des mouillages.

GIT. En parlant d'un rocher, par rapport à une terre, on dit qu'il gît dans tel air de vent, c'est-à-dire que de cette terre on le relève à l'air de vent désigné. La côte gît E. et O. La terre gît SE. et NO. Les dangers gisent l'un par l'autre, ils sont dans le même gisement.

GLÈNE, s. f. C'est ainsi qu'on désigne un cordage ployé en rond sur lui-même et formant un cercle plus ou moins grand, selon sa grosseur ; plus il est long et plus les tours sont multipliés l'un sur l'autre. Chaque cordage ou manœuvre a sa glène particulière qui forme plusieurs tours les uns sur les autres, afin d'être toujours bien dégagée, bien disposée à se développer. On fait une petite glène, c'est-à-dire de quelques plis, dans la main gauche, quand avec la droite, on veut lancer une amarre à une embarcation ou un plomb pour sonder en faisant du che-

min : la glène se développe en laissant chaque tour s'échapper successivement de la main gauche qui les tient bien disposés. *Voyez pl. F, fig. 17.*

GLÉNER, v. a. Ployer en rond l'excédant des manœuvres courantes près de leur poulie de retour, sur les ponts ou gailards des vaisseaux. *Voyez Cueillir, Rouer et Lover.*

GLORIA, s. m. Nom que les marins donnent au thé qu'ils prennent après y avoir mis de l'eau-de-vie, quoique sucré comme d'usage.

GOËLETTE, s. f. Petit bâtiment à deux mâts, servant plus généralement aux États-Unis et aux Antilles; il y en a depuis trente tonneaux jusqu'à quatre-vingt-dix — Depuis quelques années on en fait usage en Europe et on en arme en guerre. *Voyez pl. A, fig. 5, une goëlette du commerce, et celle de guerre pl. B, fig. 15; une goëlette bric ou bric goëlette, pl. C, fig. 11.*

GOËMON, s. m. Plante marine qui pousse, et a sa racine dans les rochers qui bordent les côtes du continent et de beaucoup d'îles : il y en a de toutes sortes de formes et de grandeurs. Ce mot est synonyme de varech. Lavé à l'eau douce et bien séché, on le brûle, et de sa cendre on obtient l'alcali végétal.

GOLFE, s. m. Grande étendue de mer entre des caps dont l'ouverture est considérable.

GONDOLE, s. f. Embarcation de passage et d'agrément dont on se sert à Venise. *Voyez pl. A, fig. 6.*

GONDOLER (il vieillit). Se disait en parlant d'un vaisseau ayant une grande tonture, relevé aux extrémités dans le sens des gondoles.

GONDOLIER, s. m. Nom qu'on donne à Venise aux hommes qui nagent dans les gondoles.

GONNE, s. f. Les barils de goudron, venant du nord, sont désignés sous le nom de gannes.

GORET, s. m. Balai qu'on souquait autrefois entre deux bouts de planche; il était emmanché et servait à nettoyer les carènes qui avaient des cravans, des bernaches et autres coquillages qu'on voulait en détacher.

GORETER, v. a. Nettoyer, balayer la carène d'un vaisseau pour en ôter les herbes et les coquillages.

GORGÈRE, s. f. Taillemer d'un vaisseau : pièce de bois courbe fixée en avant sous le beaupré et sur l'étrave; Elle tient

au taquet de gorgère : c'est dans la gorgère que sont les mortaises pour les lières de beaupré.

GOTON, s. m. (vieux.) Anneau de fer plat, armé de dents sur une face : on l'emploie au timon d'un gouvernail; c'est à peu près le secteur denté qui remplace la barre.

GOUDILLE ou **GODILLE**, s. f. On donne ce nom à un aviron qui, placé dans un creux en demi-cercle, sur l'arrière d'une petite embarcation, sert à l'homme qui l'emploie à la diriger seul, par une belle mer. C'est aller à la godille.

GOUDILLER ou **GODILLER**, v. a. On dit aussi gabarer et coqueter : action du godilleur qui, tenant la poignée d'un aviron des deux mains, la fait tourner de droite à gauche et de gauche à droite, ayant la pelle de l'aviron aux deux tiers dans l'eau : il tourne le dos à l'avant de l'embarcation qu'il conduit.

GOUDRON, s. m. Gomme noire et gluante qu'on extrait des pins par le moyen du feu. Cette production végétale est indispensable dans la marine.

GOUDRONNAGE, s. m. Étendre du goudron sur un corps quelconque, l'imbibé de cette matière liquide.

GOUDRONNER, v. a. C'est, par le moyen d'un gros pinceau à long manche, étendre du goudron chaud sur des mâts, des vergues ou des toiles, etc. On goudronne le fil de caret, dans les corderies, en le faisant passer dans une chaudière contenant du goudron chaud. Les fils, en sortant de la chaudière, passent entre les trous d'un cordage qui les pressent pour leur faire rendre le goudron dont ils sont trop imbibés.

GOUDRONNERIE, s. f. Atelier, dans un port, destiné à chauffer le goudron, à le disposer pour être employé.

GOUGE, s. f. Espèce de ciseau de charpentier qui a la forme d'une petite portion de cercle ; on s'en sert pour faire des goujures, des cannelures dans les bois.

GOJER, v. a. Faire une cannelure sur la surface du pied d'un mât ou de toute autre pièce de bois : on fait des goujures dans des pommes percées diamétralement qui servent de conduit pour les manœuvres.

GOJON, s. m. Nom qu'on donne dans nos arsenaux aux chevilles en fer qui ont la même grosseur dans toute leur longueur : il y en a de ronds, de triangulaires et de carrés.

GOJONNER, v. a. Arrêter, fixer en place une pièce de bois par le clouage avec des goujons.

GOJURE, s. f. On donne ce nom à des cannelures qu'on fait autour des caisses de poulies pour recevoir leurs estropes et les loger en partie : les caps de mouton inférieurs ont les goujures creuses sur toute leur circonférence, dans lesquelles sont reçues leurs estropes en fer rond ; les caps de moutons supérieurs ont les goujures plus grandes pour loger le bas des haubans qui les estropent.

GOUIN, s. m. Nom injurieux qu'on donne quelquefois aux marins, mais plus particulièrement aux matelots d'une mauvaise tenue.

GOULET, s. m. Canal étroit et de peu de longueur qui reçoit les eaux de la mer et sert d'entrée à une rade ou un port. Sur les côtes d'Europe les marées sont sensibles dans les goulets. — On nomme aussi goulet, l'espèce d'entonnoir en filet, d'une nasse par où le poisson descend, sans pouvoir en sortir ; sur la Méditerranée on dit gouloume.

GOUPILLE, s. f. Sorte de languette en fer plat, qui se sépare, s'ouvre en deux pour, après avoir été enfoncée dans le bout d'une cheville fendue, être reployée pour maintenir la cheville dans les pièces de bois qu'elle traverse. On emploie plus ou moins de viroles entre la pièce chevillée et la goupille.

GOURABE ou **GOURABLE**, s. f. Barque du commerce, dans les Indes orientales, qui ne s'écarte pas au-delà de Madagascar et va rarement jusqu'au détroit de Malac et de la Sonde ; on en construit de meilleures à Bombay ; il y en a qui sont armées en guerre. Les gourabes armées par les Maures, sont des bâtimens parrias qui, bien au-dessous de nos constructions, n'en font pas moins des trajets de cinq à six cents lieues.

GOURBILLAGE, s. m. Évaser en forme d'entonnoir l'entrée d'un trou, pour que la tête de la cheville ou du clou qu'il doit recevoir puisse s'y perdre. On gourbille avec une grosse vrille, une tarière ou une gouje.

GOURDIN, s. m. Bout de feuillard qui servait autrefois à corriger les forçats. On a conservé ce mot dans la marine, en parlant d'une billette ou d'un bout de corde, lorsqu'on menace d'en frapper un mauvais matelot.

GOURGANE, s. f. Les marins donnent ce nom aux fèves sèches, embarquées en provision pour rations aux équipages des vaisseaux.

GOURNABLE, s. f. Longue cheville en bois de chêne bien sec, d'une forme ronde. Elle sert dans les constructions à attacher les bordages sur les membres, et à diminuer le nombre des chevilles et des cloux de fer.

GOURNABLER, v. a. Passer dans les bordages de la carène d'un vaisseau, des gournables qui les unissent avec les membres : on a gournablé quand toutes les gournables nécessaires sont placées, enfoncées avec une masse dans les trous de tarière faits pour les recevoir.

GOURNABLIER, s. m. On donne ce nom dans les grands ports aux ouvriers qui travaillent à faire des gournables pour les vaisseaux en construction.

GOUSSET, s. m. Dans quelques ports on nomme gousset l'ouverture pratiquée sous la voûte d'un vaisseau pour la tête du gouvernail. *Voyez* Jaumière.

GOUTTIÈRE, s. f. Cette pièce est différente du tire-point, quoique quelques charpentiers les confondent ensemble. La gouttière commence le premier bordage de chaque pont d'un vaisseau, en même temps qu'elle fait le commencement de la première vaigre d'entre les ponts : elle est, en conséquence, entaillée d'un pouce et demi environ vis-à-vis chaque bau et chaque couple ; elle porte ou repose sur les entremises. Les dalots sont percés dans les gouttières. *Voyez* Serregouttière.

GOVERNAIL, s. m. Pièce de charpente la plus indispensable à tout bâtiment de mer pour transmettre l'impulsion qu'elle reçoit et communiquer un mouvement horizontal de rotation que lui facilite sa position sur l'étambot du bâtiment. L'angle que décrit le gouvernail, de chaque bord, dans les grands bâtimens, ne peut être plus grand que 35°. *Voyez pl. E, fig. 52.* On dit, d'un vaisseau qui, manquant de vent et ne gouvernant plus en route, qu'il ne sent pas son gouvernail : il commence à sentir son gouvernail. — Le gouvernail des drisses de hune (que quelques marins nomment guide) est une petite barre de fer, ayant un croissant d'un bout, pour embrasser ordinairement celui des galhaubans de hune le plus en arrière ; sa longueur de quinze à dix-huit pouces est percée de plusieurs trous pour recevoir des bouts de ligne qu'on amarre à trois pouces les uns des autres, en dessus et en dessous du petit bout de la barre, verticalement à l'itague de hune au-dessus du cul de la poulie où se trouve le dormant de l'itague : ce gouvernail ainsi gréé

sert à maintenir les drisses des huniers à la même distance des galhaubans sur lesquels elles montent et descendent quand on hisse ou qu'on amène la vergue pour empêcher l'itague de tourner, ou au moins diminuer les tours qui se font dans la drisse.

GOVERNER, v. a. Diriger un vaisseau sous voile à la route ou air de vent désigné, par le moyen de son gouvernail : on gouverne sur une terre, sur une rade, sur un port, sur un autre vaisseau ; quelquefois sur sa bouée lorsqu'étant à l'ancre, de forts courans font embarder. Faire gouverner, c'est commander au timonier qui est à la roue ou à la barre pour gouverner, de défier du vent, d'arriver, d'auloffer, etc. On gouverne dans les eaux d'un vaisseau, lorsque, le suivant de près, on ne s'écarte pas de son sillage. — Gouverner à la lame, c'est fuir vent arrière, par un très-gros temps ; c'est éviter de recevoir des lames par le travers. Bien gouverner un vaisseau, c'est l'empêcher de dévier de la direction du rhumb de vent désigné.

GRAIN, s. m. Changement violent et momentané dans l'atmosphère produit par la dilatation d'un nuage : les marins expérimentés savent prévoir ce danger et le préviennent en manœuvrant à propos. On soutient l'attention des gens de quarts placés sur les drisses, écoutes et cargues, par ces mots à l'approche des grains, veille ! veille ! Souvent on diminue de voile auparavant. — Dans les régions tempérées les grains s'annoncent, et l'expérience apprend à en éviter les dangers : entre les tropiques on est quelquefois surpris par un grain blanc qui provient d'un léger nuage sous un très-beau ciel : il tombe souvent à bord avant qu'on l'ait aperçu. — On donne le nom de grains d'orge à de petits morceaux de bois qui remplissent des vides, des défauts, dans une pièce de charpente d'un vaisseau ou de mâture. — On a aussi des grains d'orge tribord et bâbord de la quille d'un vaisseau sur les chantiers, cloués sur les tins.

GRAINASSE, s. f. Petit grain de vent, presque toujours accompagné de pluie, qu'un vaisseau éprouve, par intervalle, d'un temps variable.

GRAND-GOSIER. s. m. Gros oiseau aquatique qui pêche sur les bords de la mer et rentre dans les terres : c'est une espèce de pélican que les matelots mangent avec plaisir.

GRAPIN, s. m. Verge ronde en fer, ayant à une extrémité cinq branches recourbées intérieurement et un anneau ou boucle à l'autre bout, sur lequel on étalingue une aussière ou un câble.

Les grapins sont aux petites embarcations ce que sont les ancres aux grands bâtimens, mais ils sont sans jas. *Voy. pl. E, fig. 53.*

— Les grapins d'abordage ont seulement trois ou quatre branches; les bouts sont terminés en pointes avec une barbe crochue, au lieu que les premiers ont des espèces d'oreilles: il y a des grapins d'abordage disposés sur un cartahu, au bout des basses vergues, qui sont étalingués à une chaîne tenue sur le pont; on les laisse tomber dans les agrès d'un bâtiment ennemi lorsqu'on veut l'accrocher: des grapins plus légers sont suspendus au bout des bout-dehors poussés au large, comme quand ils servent aux bonnettes, ou sont lancés de dessus les bastingages par des hommes choisis.

GRAS, adj. Nos charpentiers donnent ce nom aux angles plans d'une pièce de bois quadrangulaire dont les faces adjacentes sont obtuses; son équerrage est dit, être en gras; elle a été travaillée en gras. *Voyez Maigre.*

GRATTE, s. f. Sorte de râcle: petite plaque triangulaire, en fer, peu épaisse et tranchante sur ses trois côtés: elle a une douille dans son milieu pour recevoir un manche long de douze à quinze pouces. On se sert des grattes pour gratter les ponts et les carènes des vaisseaux, et en détacher les ordures, brai, etc. *Voyez pl. E, fig. 55.*

GRATTER, v. a. Râcler, passer, en appuyant fortement sur la gratte un de ses tranchans sur la surface de la carène ou d'un pont pour enlever les enduits et autres ordures.

GRÉEMENT, s. m. C'est la réunion de tout ce qu'un vaisseau a besoin, en cordages, poulies, voiles, etc., pour être en état de prendre la mer. On dit, en parlant de ce qui est nécessaire pour chaque objet en particulier, le gréement d'un mât, d'une vergue, d'une voile, d'une embarcation, etc.

GRÉER, v. a. Établir à leur place toutes les parties composant le gréement d'un vaisseau: il est plus ou moins bien gréé, selon l'arrangement, la légèreté ou la routine qu'on a suivis, en plaçant les dormans, les poulies, les manœuvres, conduits, etc. Un bâtiment est gréé en carré ou en voiles auriques; il est gréé en bric, en goëlette, en pingre, etc.

GRÉLIN, s. m. Cordage qui, pour la grosseur, tient le milieu, dans les grands bâtimens, entre leurs aussières et leurs câbles: il est formé de trois ou quatre aussières commises ensemble: sa plus forte circonférence est de onze pouces; au-des-

sus (dans la marine militaire) il prend le nom de câble : ce n'est pas qu'au-dessous de onze pouces jusqu'à cinq ou six, il ne serve de câble à des bâtimens de diverses grandeurs, au-dessous des grandes corvettes : leur longueur est aussi de cent vingt brasses.

GRENIER, (en) adv. Chargement d'un bâtiment en sel, blé, etc., qu'on jette dans sa cale, sur des nattes, ou grosse toile étendue à cet effet. *Voyez* Chemise de chargement. — On nomme aussi grenier, une couche de lest en galet ou en bois qu'on dispose dans une cale, et qui doit recevoir des ballots ou autres marchandises qu'on veut garantir de l'humidité par cette plate-forme.

GRÉSIO, s. m. Terme de mépris : sottise qui s'applique à un jeune marin, novice, sans expérience. Les Nantais s'en servent souvent lorsqu'ils sont mécontents d'un novice, d'un mauvais matelot : c'est un grésio, c'est un ignorant, un pauvre gars.

GRÈVE, s. f. Les marins distinguent la grève de la plage par la différence du sol. La grève est garnie de cailloux ou de petites pierres, tandis que la plage est de sable uni près de la mer, souvent couronnée de petites dunes en remontant le rivage.

GRIBANE, s. f. Nom d'une petite barque qui navigue sur les côtes de la Manche : elles sont moins grandes et en plus petite quantité qu'autrefois : elles ont deux mâts très-courts et un beaupré.

GRIGNON, s. m. Beaucoup de marins donnent ce nom aux petits morceaux de biscuit qui, avant d'être réduits à l'état de machemoure, se distribuent encore en ration aux équipages.

GRIL, s. m. Chantier pratiqué près et le long d'un quai, pour recevoir un bâtiment qui a besoin de réparations dans ses fonds, que la place ne permet de faire qu'aux basses mers. On dit mettre un bâtiment sur le gril : il y sera tant de marées pour avoir sa carène en bon état.

GRILLAGE, s. m. Assemblage de pièces de bois qui se croisent à angles droits, qu'on bâtit solidement sur la cale d'un vaisseau qu'on met sur les chantiers. C'est sur ce grillage qu'on monte le ber du vaisseau, lorsqu'il est construit, pour le lancer à l'eau.

GROS, s. m. On désigne par ce mot les pleines mers ; les jours des nouvelles et pleines lunes, en ajoutant, de l'eau ; le

gros de l'eau. — Le gros d'un bas mât, son plus grand diamètre, répond ordinairement un peu au-dessus du milieu de sa longueur, en partant du pied.

GROS-BOIS, s. m. Espèce d'acon en usage aux petites Antilles, pour apporter l'eau et toutes sortes d'approvisionnement et de marchandises aux bâtimens sur les rades. C'est une allège qui a une portion de l'avant et de l'arrière pontée; tout le milieu, qui reçoit le chargement, est ouvert : elle va à l'aviron, et porte vingt-cinq à trente tonneaux : elle est à fond plat, pointue de l'avant et de l'arrière. *Voyez pl. A, fig. 15.*

GROSSE AVENTURE. C'est faire un prêt à la grosse.

GROSSIR, v. n. En parlant d'une grosse mer qui prend un nouvel accroissement. On dit : la mer grossit, lorsque ses lames s'élèvent à une grande hauteur; la mer est grosse, très-grosse, fort grosse. — Après avoir découvert un bâtiment à l'horizon, si on s'en approche, on dit : il grossit.

GUÉRITE, s. f. Planche en chêne placée sur le bord de la hune d'un vaisseau, tribord et bâbord, dans laquelle passent les lattes qui servent d'estropes aux caps de moutons des haubans de hune. *Voyez pl. A, fig. 1.* — On nomme aussi guérite le grillage qui entoure le pied du mât d'artimon où on tient le ou les fanaux éclairant la soute à poudre. On dit : la guérite du fanal.

GUETTEUR, s. m. On donne ce nom aux hommes chargés (sur des éminences au bord des côtes) de signaler les voiles aperçues au large, leurs manœuvres, etc. On donne aux guetteurs une lunette d'approche, des pavillons d'étamine, des bombes d'osier, ou enfin ils font leurs signaux avec un télégraphe ou sémaphore. Les guetteurs sont au nombre de deux dans chaque poste, et ces postes sont répétés autant que possible toutes les quatre, cinq ou six lieues, depuis Dunkerque jusqu'à Bayonne, etc. Ils ont des chefs-lieux où leurs signaux correspondent. *Voyez la planche H.*

GUEULE DE LOUP, s. f. Nom de la coupe angulaire des accores qu'on emploie à étayer les levées d'un vaisseau en construction. C'est aussi le nom d'une sorte de nœud qu'on fait avec une corde sur le croc d'un palan.

GUEULE DE RAIE, s. f. Nœud qu'on fait avec le bout d'une ride autour du croc d'un palan qui sert à rider.

GUEUSE, s. f. Masse de mauvais fer coulé, du poids de cin-

quante et cent livres ; sa forme est un carré long ; elle a un trou d'un bout pour y passer un petit croc qui sert, au moyen d'un bout de corde frappé sur le croc, à la traîner dans la cale d'un vaisseau, où, réunies, elles s'arriment pour servir de lest. *Voyez pl. E, fig. 56.*

GUI, s. m. Espèce d'arc-boutant sur lequel s'étend la brigantine : on l'appelle aussi bôme : il est tenu par un bout, à joue de vache, sur un croissant qui le supporte au mâit d'artimon, à cinq ou six pieds au-dessus du pont ou gaillard : l'autre bout est en dehors du couronnement du quart de sa longueur, et soutenu par un croissant fixé au milieu sur le haut du couronnement. *Voyez pl. A, fig. 1, y. (Voyez pl. D, fig. 1, où j'ai supprimé le gui, c'est-à-dire tout le bois intérieur de cette grosse perche.)*

GUIBRE, s. f. On donne ce nom à toute la charpente qu'on voit en saillie sur l'avant de l'étrave d'un vaisseau. *Pl. A, fig. 1, z.* Elle tient par ses lisses le taquet de gorgère, la courbe de capucine et les dauphins, étant formée de pièces de bois moins courbes qu'autrefois.

GUIDE, s. m. Cordage. Manœuvre qui hâle le palan d'étai à volonté sur l'avant du grand mâit : il est frappé et fait dormant sur le pendeur, près du cul de la poulie, à l'aiguillette : l'autre partie (le courant du guide) passe dans une poulie estropée sur le bout d'en arrière des élongis de misaine ; il y a un guide sur chacun des deux palans d'étai. — Quelques marins nomment guides les gouvernails des drisses des huniers.

GUIDON, s. m. Marque distinctive que porte, à la tête du grand mâit, le chef de division ou capitaine de vaisseau commandant une division de bâtimens de guerre, au nombre de trois au moins ; ce guidon est de la couleur du pavillon de la nation ; il se hisse en long, c'est-à-dire sans vergue, ayant sa gaine le long de la flèche du mâit supérieur ; il est fendu comme la cornette, plus long qu'un pavillon et beaucoup plus court qu'une flamme nationale. *Voyez pl. A, fig. 2, m.* — Les guidons pour les signaux sont au nombre de six dans une série ; ils sont de différentes couleurs et en étamine ; ils se hissent aussi, comme les pavillons, sans vergue ; ils ont absolument la même forme que ceux de commandement. *Pl. A, fig. 1. α.*

GUINDAGE, s. m. Action de hisser, d'élever un mâit de hune sur un bas mâit ; un de perroquet sur un mâit de hune, et

un de cacatois sur celui de perroquet, pour les mettre en clef. — Si l'appareil qui sert à élever un poids quelconque n'est pas assez élevé pour le rendre à la hauteur demandée, on dit qu'il n'y a pas assez de guindant; que le guindage manque.

GUINDANT, s. m. Longueur d'une voile; la plus grande hauteur à laquelle on puisse l'élever, soit à la tête des mâts si c'est une voile carrée, soit le long d'une draille comme les focs et voiles d'étai. — Les pavillons et guidons ont aussi leur guindant, qui est la longueur de leur gaine.

GUINDEAU, s. m. Cabestan horizontal d'une forme cylindrique: un tourillon à chaque bout porte sur deux montans sur lesquels on le fait tourner.

GUINDER, v. a. Élever au-dessus des élongis des bas mâts d'un vaisseau ses mâts de hune; c'est de même mettre en clef, hisser à leur place des mâts de perroquet et de cacatois. *Voyez* les mâts de hune, de perroquet, etc., où ils sont placés, *planche A, figure 1.*

GUINDERESSE, s. f. Gros cordage, commis en aussière, qui sert à guinder les mâts de hune, passé en double dans des clans faits à la caisse du mât et dans ceux pratiqués de chaque côté des chouquets des bas mâts des grands bâtimens (ainsi que je l'établis à ma frégate, *pl. D, fig. 1.*) Celles qui servent à guinder les mâts de perroquet sont, en raison de ce que ces mâts sont moins considérables, d'une plus petite grosseur; et celles pour les mâts de cacatois encore moindres et passées en simple.

GUIPON, s. m. Espèce de gros pinceau ou brosse qui sert à étendre le brai ou tout autre enduit, dont on recouvre les coutures de la carène d'un vaisseau ou sa carène entière: il est fait avec de la laine filée ou des morceaux d'étoffe de laine, cloués sur un des bouts du manche. *Voyez pl. E, fig. 57.*

GUIRLANDE, s. f. On donne ce nom, dans la construction d'un vaisseau, à des pièces de bois courbes placées intérieurement sous chaque pont à la muraille de l'avant, pour servir de liaison aux alonges avec l'étrave. — Les guirlandes, dans le gréement des vaisseaux, se font, sur la congréure, d'un gros cordage avec du quarantainier en plusieurs tours à des distances de trois ou quatre pieds entre chaque guirlande, servant à retenir le congréage bien couché dans le vide entre les torons.

GUITERNE, s. f. (on la nomme aussi antenne.) Arc-boutant

placé en arrière des machines à mâter les vaisseaux dans les grands ports, et dont un bout est rousté sur la bigue du milieu, tandis que l'autre l'est sur le mât principal ou à point fixe vers le pied.

H

HABILLEUR ou **TRANCHEUR**, s. m. Fonction du chirurgien ainsi que des officiers embarqués sur un navire qui fait la pêche à Terre-Neuve : ils ouvrent les morues dans toute leur longueur, pour ensuite les aplatis et les faire sécher : le saleur est après les officiers.

HABITACLE, s. f. Sorte de petite armoire, en bois ordinaire, peinte à deux couches, exposée à l'air. On place l'habitacle au milieu de la largeur d'un vaisseau, sous les yeux du timonier, à dix-huit ou vingt pouces en avant de la roue du gouvernail : elle renferme une boussole ou compas de route, dans le bas, pendant la nuit ; on établit au-dessus une verine ou lampe qu'on allume pour éclairer le timonier qui gouverne : sur un des côtés intérieurs se place ordinairement l'ampoulette, sablier ou horloge de demi-heure, qui sert à donner l'heure à bord. *Voyez pl. D, fig. 4.* On place généralement deux habitacles simples à bord des grands bâtimens ; mais comme elles ne se trouvent pas écartées à plus de quatre pieds et quatre pieds et demi l'une de l'autre, j'ai supposé que la sphère d'activité des aiguilles aimantées, pouvant s'étendre à cette distance, devait contribuer à des variétés entre les deux compas de route, et j'ai établi en conséquence, depuis-long temps, sur les bâtimens de guerre que j'ai armés, une plate-forme de la largeur de l'habitacle sur cinq pieds de longueur ; elle est fixée sur l'avant de la roue, perpendiculairement à la quille. On fait glisser sur cette plate-forme, et sans secousse, une seule habitacle pour être du côté du vent, sous les yeux du timonier à la mer, et qu'on peut arrêter au milieu étant en rade.

HAIN ou **HAIM**, s. m. Noms des crochets d'une ligne de pêche ; c'est un petit croc fait de métal, d'os ou de bois, avec lequel on saisit le poisson ; l'appât ou amorce y est accroché. Quelques pêcheurs comprennent sous le nom d'hameçon l'hain garni de sa boîte.

HÂLE-A-BORD, s. m. Petit cordage employé momentanément à hâler dans un vaisseau tout objet extérieur un peu éloigné, qu'on veut mettre à bord ou seulement faire accoster le bord.

HÂLE-BAS, s. m. Petite manœuvre qui est frappée sur le point de drisse des focs et voiles d'étai, prolongeant leurs drailles, en passant dans les bagues d'envergure, sur lequel on pèse pour faire descendre, amener la voile : quelques marins le nomment calebas. — Les pavillons de signaux, guidons et flammes ont un hâle-bas, en grosse ligne blanche, sortant d'un des bouts de la gaine de quatre pieds et demi, mesure de l'intervalle entre deux signes hissés ensemble.

HÂLE-BREU, s. m. Petit cordage employé à faire monter les cargues de l'artimon ou de la brigantine, jusqu'au bout de la corne, en suivant la ralingue de l'arrière ; ce qui les fait affaler et empêche la voile d'en être bridée. Le hâle-bas du hâle-breu est celui qui agit en sens contraire : à tous les bouts de vergue on peut avoir des hâle-breus.

HÂLER, v. a. Raidir vers soi une manœuvre. On dit hâler les boulines ; hâler les embarcations de l'avant, en tirant sur leurs bosses ; hâler les canons dedans. — Hâler un bâtiment à la cordelle, c'est le faire monter ou descendre le long d'une digue, d'un port, d'un chenal, d'une rivière, traîné par des hommes rangés sur la cordelle et marchant le long de la rive, en suivant sa direction.

HÂLER, v. n. On dit d'un vaisseau qui, en courant des bordées s'élève au vent, qu'il se hâle dans le vent ; de même celui qui, virant sur une amarre debout, amarrée à une distance plus ou moins grande, va en avant, approche du but, est dit se hâler, se hâler de l'avant, se hâler en travers. *Voyez* Tourer.

HAMAC, s. m. Une toile à voile de la longueur de six pieds au plus ; large d'une laize et demie (trente-trois pouces), forme le hamac ou le lit de chaque matelot : il est garni d'un matelas ayant seulement deux ou trois pouces d'épaisseur, et d'une couverture de laine ; on le suspend aux baux dans les entreponts, à des crocs qui sont placés avec ordre (à la distance de seize pouces sur le même bau) au moyen d'une araignée en ligne qui, à chaque bout du hamac, passe en plusieurs tours dans une bague en fer, laquelle bague prend sur les crocs pour tenir le hamac

tendu; on les dit hamacs matelassés. Les hamacs à cadre ou carrés, étant plus embarrassans et plus lourds parce qu'ils renferment, matelas, draps et couvertures, ne servent que pour les officiers ou élèves qui n'ont point de chambre; ils ne sont pas propres à être arrimés dans les bastingages comme ceux des matelots; aussi dans les branle-bas de combat, on les place sur le faux pont ou dans la cale.

HAMPE, s. f. A bord des bâtimens de guerre on donne ce nom aux manches d'écouvillons et de refouloirs. Pour les canons au-dessous du calibre de dix-huit et toutes les caronades, l'écouvillon se trouve sur un bout de la hampe et le refouloir à l'autre bout. Pour les calibres au-dessus on a une hampe pour l'écouvillon et une pour le refouloir.

HANCHE, s. f. On désigne souvent par ce nom la partie d'un vaisseau, tribord et bâbord, sur l'arrière des porte-haubans d'artimon. On dit que le vent vient de la hanche, qu'on se tient dans la hanche d'un autre vaisseau, d'autres disent le cornier : battre en hanche, aborder par la hanche.

HANET ou **AMET**, s. m. Petit bout de ligne passé au bas d'une voile, dans la bande de ris des petits bâtimens ou embarcations pour prendre le ris d'en bas, en ployant la toile sur la ralingue du fond.

HANSAR, s. m. Sorte de scie ayant une lame très-large et flexible. Elle a une poignée en bois à une de ses extrémités, et à l'autre un trou dans lequel on fait passer une brochette ou grand clou, pour se faire aider dans quelques cas par un second scieur qui tire et pousse à ce bout.

HARPON, s. m. Fer tranchant et pointu ayant une douille pour recevoir un long manche sur lequel est frappé, dans un œillet ou bague lié à la douille, une grosse ligne servant à retirer le harpon de l'eau, avec ou sans sa proie, le manche en bas, le fer en l'air. On s'en sert pour harponner, en le lançant sur de gros poissons; lorsqu'il s'introduit entre des côtes ou dans les os de la tête, le poisson ne peut plus s'échapper. Une petite lame de fer couchée dans le harpon s'ouvre en travers dans le corps du poisson lorsqu'on hâle sur la ligne et que le manche est abandonné. On harponne avec le harpon, comme on foëne avec la foëne. *Voyez pl. E, fig. 59.*

HAUBAN, s. m. C'est en général au pluriel que l'on parle des haubans, attendu qu'il y en a plusieurs et en nombre pair,

pour tenir les mâts d'un vaisseau tribord et bâbord. Les gros cordages qui les forment sont capelés à la tête de chaque mât et se raidissent, ceux des mâts majeurs, en dehors du vaisseau sur les porte-haubans. *Voyez pl. A, fig. 1, 2, 2, 2.* *Voyez aussi l'appendice.* Le nom de grands haubans est donné à ceux qui tiennent le grand mât. Les haubans de misaine sont ceux qui tiennent ce mât, etc. Nous avons l'usage de commettre en aussière les cordages qui nous servent de haubans; d'autres marins les commettent en grelin quelquefois congréé. Les haubans de beaupré et de minot sont raidis différemment. *Voyez pl. D, fig. 1, s.* Les grandes embarcations ont de petits cordages pour un ou deux haubans de chaque bord.

HAVENEAU ou **HAVENET**, s. m. Petit filet formant une espèce de poche en pointe au fond, ouverte par un petit cercle, sur la circonférence duquel il est transfilé : un manche assez léger sert à le tenir pour pêcher au courant ou dans des bateaux, à recevoir le long du bord le poisson qui tombe du filet quand on le hâle à bord. On le nomme boudeux sur les côtes de la Manche.

HAVRE, s. m. Petit port du commerce, dans le haut duquel les bâtimens échouent à la basse mer. Beaucoup de havres assèchent totalement aux grandes marées.

HAUT, adj. Vaisseau enhuché; il est haut de bord s'il est plus élevé au-dessus du niveau de la mer que les autres vaisseaux de son rang. — On dit aussi les hauts d'un vaisseau, en parlant de ses murailles; des bois qui s'élèvent au-dessus du dernier pont, comme les gaillards et les dunettes. — Haut pendu, est un nuage plus ou moins noir qui passe vite au-dessus d'un vaisseau, et oblige, même par un beau temps, à veiller les voiles ou à en diminuer momentanément, ce qui s'appelle saluer le grain, le haut pendu. — Une terre est haute lorsque sa côte est très-élevée au-dessus du rivage. — En parlant des huniers, perroquets et cacatois, on dit : les voiles hautes, par opposition avec les voiles basses. — On disait autrefois, vaisseau de haut-bord, capitaine de haut-bord. *Voyez haut-fond.*

HAUT (en), adv. C'est être au haut des mâts que d'être en haut, par rapport à ceux qui ne sont pas montés; ainsi qu'à l'égard de ceux qui, à bord d'un vaisseau, sont entre les ponts ou dans la cale, les autres sur les gaillards, sont en haut. — Une ancre est haute, lorsqu'après l'avoir dérapée, on voit le jas à la flottaison et qu'on ne vire plus sur le câble, qu'on croche le ca-

pou. — On fait monter l'équipage en commandant ; tout le monde en haut ! c'est-à-dire, le faire sortir d'entre les ponts pour l'avoir en entier sur les gaillards : — On hisse un hunier, un perroquet tout-haut, à tête de mât.

HAUTEUR, s. f. C'est en construction l'élévation de l'étambot, de l'étrave, des lignes d'eau d'un vaisseau, mesurée depuis le dessous de sa quille, jusqu'à la distance des extrémités de ces pièces. — La hauteur dans les batteries ou les ponts, c'est l'intervalle qui sépare le plancher inférieur d'un pont mesuré perpendiculairement au-dessous du bau du pont supérieur. — La hauteur d'un seuillet de sabord, c'est son élévation intérieure au-dessus du pont. — La hauteur de la batterie d'un vaisseau, c'est la quantité de pieds et de pouces, dont est élevé au-dessus du niveau de l'eau, le seuillet extérieur des sabords du centre. — Prendre hauteur à la mer, c'est mesurer avec un instrument astronomique l'élévation du soleil au-dessus de l'horizon, lorsqu'il passe au méridien. On prend des hauteurs absolues dans les intervalles du lever de l'astre à midi et quelques heures avant son coucher. On dit qu'on est à la hauteur d'un cap, d'une île, lorsqu'on en est près sur son parallèle.

HAUT-FOND, s. m. Montagne de roche ou de sable s'élevant dans la mer assez près de la surface pour qu'un bâtiment, même de moyenne grandeur, évite de passer dessus : il ne faut pas le confondre avec bas-fond, ni avec basse. *Voyez* ces mots. On trouve plus ou moins de pieds d'eau sur un haut-fond ; les bas-fonds ne sont pas dangereux.

HAUTURIER, s. m. On donnait autrefois ce nom aux pilotes qui naviguaient au long cours et prenaient la hauteur des astres pour diriger les vaisseaux en mer, et cela pour les distinguer des pilotes côtiers et lamaneurs qui n'ont pas besoin de connaître les instrumens d'astronomie. On dit pilote hauturier.

HÉLER, v. a. Appeler. On se sert, pour hêler, d'un grand porte-voix presque toujours à deux corps, pour parler d'un vaisseau à un autre peu éloigné, et pour donner des ordres. — Deux vaisseaux à la mer ont rarement la facilité de s'entendre à la voix simple. Par un beau temps, lorsqu'ils peuvent s'approcher de très-près, on se parle avec un porte-voix à main ; mais c'est toujours le commandant du bâtiment, ou une autre personne chargée par lui de hêler ou de répondre, qui parle dans le porte-voix.

HERMINETTE, s. f. Outil de fer tranchant d'un bout et recourbé dans sa largeur, ayant une tête de marteau à l'autre bout, une douille au milieu pour le manche qui a trois pieds de long. Les charpentiers s'en servent pour aplanir et même polir les faces de diverses pièces de bois qu'on travaille dans la marine. *Voyez pl. F, fig. 8.*

HERNIER, s. m. Morceau de bois dans le trou duquel on passe les branches d'araignées d'une tente : il a de dix à douze pouces de longueur ou hauteur sur un diamètre de trois ou quatre. — Un clan, à la tête, contient un petit réa servant à faire courir la grosse ligne qui soutient le milieu d'une tente étendue qu'on nomme l'araignée de la tente.

HERPES, s. f. plur. Lisses en bois recourbées et sculptées qu'on voit tribord et bâbord de la guibre d'un vaisseau. *Pl. A, fig. 1, 60.* Elles portent aussi le nom de lisses de l'éperon, étant fixées depuis la muraille de l'éperon jusqu'à l'extrémité de la guibre pour aider à la liaison de la poulaine, en avant de l'étrave : il y en a deux de chaque côté et une petite entre elles nommée boudin.

HEU, s. m. Petit bâtiment du Nord et de la Manche, faisant le cabotage ; il est d'un petit tirant d'eau ; son grément consiste dans une voile à livarde ; sur son grand mât une trinquette, un foc et un mât de tape-cul portant une petite voile aussi à livarde. *Voyez pl. A, fig. 12.*

HEURE, adv. A la bonne heure : réponse, après un coup de sifflet, au commandement d'un maître de manœuvre. Cette réponse, qui était un cri de l'équipage, n'est plus en usage que dans les porte-voix, pour exprimer qu'on a bien entendu l'ordre d'un chef et qu'on l'exécutera. A la bonne heure ! c'est la dernière réponse à des ordres transmis d'un vaisseau à un autre par le porte-voix.

HEUSE, s. f. Piston ou la partie mobile d'une pompe ; sorte de boîte cylindrique percée dans toute sa longueur ; le haut recouvert par un clapet. *Voyez ce mot.* (Je l'avais fait exécuter en cuivre, ainsi que son clapet, sur l'*Algéziras.*) Une verge ou gaule de fer ou de bois conduit la heuse dans le corps de la pompe. La heuse ou piston, étant en bois, est garnie autour d'un cuir qu'on frotte de suif.

HILOIRE, s. f. Bordage en chêne, dans un pont, fait de planches de sapin clouées sur les baux d'un vaisseau. Ces

hiloires de pont ont plus d'épaisseur que les autres planches du même pont, pour être entaillées sur les baux, au nombre de deux ordinairement sur toute la longueur de la moitié du pont; c'est-à-dire, qu'on place quatre hiloires sur chaque pont des grands bâtimens, pour ajouter à sa liaison : deux sont le long des écouteilles et deux près des murailles. Les hiloires renversées sont de forts bordages qu'on établit sous les bouts des barrots des dunettes de vaisseaux, pour remplacer les courbes qui, dans les batteries, lient les baux avec la muraille, afin de rendre ce logement plus dégagé. — Les surbaux qui entourent le carré des écouteilles sont souvent nommés hiloires.

HISSE, v. a. C'est élever une voile, ou toute autre chose, à une hauteur déterminée, en pesant sur un garant de palan, une drisse ou cartahu. — On hisse les huniers, les perroquets, les bonnettes, etc. C'est peser ou hâler sur un cordage appelé drisse, jusqu'à ce que ces voiles aient leurs ralingues de chute tendues. On dit alors qu'elles sont hissées ou rendues, c'est-à-dire, qu'elles sont hautes. Amener est l'opposé de hisser.

HIVERNAGE, s. m. Dans les colonies c'est la saison des pluies, des grands vents et des ouragans; les vaisseaux la passent désarmés dans un port bien abrité, ou s'éloignent de la côte où règne l'hivernage, pendant environ trois mois que dure cette mauvaise saison.

HIVERNER, v. n. C'est rester dans un lieu éloigné ou sur une côte opposée à celle où l'hivernage doit commencer, pour tout le temps de cette mauvaise saison, ou être désarmé jusqu'au retour de la bonne saison.

HO! HO! DE LA GRANDE HUNE? HO! DE LA VIGIE? etc. C'est appeler un gabier, ou l'homme qui est à la tête des mâts, pour lui donner des ordres ou le questionner de dessus le gaillard : il répond, holà! Holà est de même le cri en réponse d'un gabier à un coup de sifflet distinctif d'un maître d'équipage. Ho! est le cri d'appel ordinaire de question; holà! cri en réponse, avis qui indique qu'on est attentif, qu'on écoute.

HOMME DE MER, s. m. On désigne ainsi celui qu'une longue expérience a rendu bon marin, qui connaît toutes les ressources qu'on peut employer dans une infinité de circonstances difficiles qui se présentent dans la navigation : c'est à la mer l'homme qui a, par tous les temps, de l'intelligence, du sang-froid et une bonne tête.

HONNEUR, s. m. C'est comme dans l'armée de terre, les cérémonies qu'on rend aux souverains, aux princes, aux amiraux, etc., sur les vaisseaux : on tire des coups de canon ; (toujours les salves se font en nombre impair) ; on pavoise. On crie *vive le roi !* trois ou cinq fois, de même qu'il est tiré plus ou moins de coups de canon : il y a des réglemens à ce sujet. — A la mort d'un capitaine en mer, le vaisseau a pendant quelque temps le pavillon à mi-mât ; les voiles et les vergues en panne. *Voyez* ce mot. — Un vaisseau range à l'honneur un autre vaisseau, une côte, un danger quelconque, lorsqu'il en passe aussi près que possible sans y toucher.

HORLOGE, s. f. C'est l'ampoulette ou le sablier qui passe toutes les demi-heures : on s'en sert sur les vaisseaux pour mesurer le temps, d'une manière peu exacte à la vérité, mais suffisamment pour les changemens de quart et les repas. Cette horloge est, au surplus, réglée trois fois par jour ; au lever du soleil, à son passage au méridien et à son coucher, ou par les montres à longitude, quand le soleil ne se montre pas : on dit que l'horloge dort, quand on a négligé de la tourner, lorsque le sable d'une demi-heure est passé d'une ampoulette dans l'autre. *Voyez* Piquer l'horloge. On dit, veiller l'horloge. — L'horloge de quatre heures ne sert que rarement pendant les combats et les gros temps : celle d'une demi-heure est constamment surveillée ; on la tient dans l'habitacle : les horloges de demi-minute et de quart de minute servent à mesurer le sillage pendant qu'on file la ligne de loch ; elle marque la durée de l'expérience.

HOUACHE, s. f. Trace de l'eau, agitée par le passage d'un vaisseau qui indique sa longueur dans la route qu'il a parcourue, en refoulant le fluide. — C'est aussi le nom qu'on donne à un petit morceau d'étamine passée dans les torons de la ligne de loch, à une distance du bateau, égale à la longueur du bâtiment. Cette quantité de ligne est filée de l'arrière, en dehors du vaisseau, pour avoir le bateau de loch hors de la houache ou sillage tracé, avant de tourner la demi-minute qui doit s'écouler pendant la durée de l'expérience de la mesure du chemin que fait le vaisseau. *Voyez* Loch.

HOUARY, s. m. Bâtiment à deux mâts, gréant deux voiles auriques, qui se hissent le long des mâts ; il a un foc à chaque mât, et grée souvent un tape-eul : il sert au cabotage dans le Nord. *Voyez* pl. B, fig. 11.

HOURGUE ou **HOURQUE**, s. f. Grand bâtiment de transport en usage dans le Nord : la hourque a deux mâts, l'un au centre, l'autre de l'arrière ; le grand mât grée une grande voile et un hunier ; celui de l'arrière a une voile carrée au-dessus d'une petite brigantine : elle porte trois focs très-grands et une civadière. *Voyez pt. A, fig. 13.* — On donne, par dérision, le nom de hourgue à tout grand bâtiment reconnu pour avoir de mauvaises qualités : on dit c'est une hourgue, un mauvais marcheur.

HOULE, s. f. C'est, à la suite d'un grand vent, l'état de la mer qui, après avoir formé des lames, s'ondule en élévations, dont les bases sont larges et la pente douce d'une forme allongée, la surface unie. On dit la houle marque, il y a une petite houle de tel air de vent.

HOULEUSE, adj. En parlant de la mer, quand elle forme des houles sans bruit, des ondes élevées, longues, qui suivent un coup de vent : les eaux sont sans écume pendant le calme ; circonstance qui fatigue et agite le plus un vaisseau. Mer houleuse, très-houleuse.

HOUPÉE, s. f. Effet que produisent les lames qui se choquent, après une variété dans les vents qui ont soufflé avec force. Dans cette collision, elles s'élèvent plus ou moins ; c'est cette agitation verticale qu'on nomme houpée. Un vent frais, contraire à la lame ou à la marée, occasionne de la houpée.

HOURA, interj. Mot que les matelots répètent à haute voix, en halant ensemble, par saccade, sur un cordage quelconque.

HOURDI, s. f. Nom de la lisse ou barre de l'arcasse d'un vaisseau qui se trouve placée à l'endroit où la poupe a le plus de largeur : c'est la lisse d'hourdi : elle forme comme un bau, dont le milieu est entaillé sur le haut de l'étambot, et les extrémités aboutissent aux estains. *Voyez ce mot.* Elle fixe la hauteur des seuillets des sabords de l'arcasse, et porte une râblure à sa partie inférieure ; elle est généralement courbée sur deux sens.

HOURI, s. m. Nom qu'on donne, à Dieppe, à une espèce de chasse-marée qui fait la pêche dans la Manche ; il pousse un petit bout dehors en avant, sur lequel il amure sa misaine. Les plus grands gréent un hunier volant au-dessus de la grande voile. Ils sont tous pontés.

HOURVARI, s. m. On donne ce nom, aux Antilles, à un vent d'orage qui vient de terre ; il est accompagné ordinairement de pluie et de tonnerre.

HOYÉ, adj. Poisson hoyé, est celui qui est meurtri, fatigué dans le filet ; c'est le premier que les pêcheurs font cuire pour eux.

HUILE DE BOIS, s. f. Elle est extraite d'arbres qu'on trouve aux Indes orientales, particulièrement aux îles du Roi et à Mergui, côte de l'Est. Elle a le grand avantage, employée en peinture, de donner un beau vernis aux bois des navires qui en font usage.

HUBLOT, s. m. Petit sabord ; ouverture à peu près carrée, qu'on perce dans la muraille des grands bâtimens pour donner du jour et de l'air dans l'entrepont ; on leur donne aussi le nom de ventouse : les vaisseaux de ligne en ont tous au milieu de chaque mantelet de sabord de la batterie basse : en les ouvrant, d'une grosse mer, et mettant la volée du canon en face, on peut y passer le refouloir et le charger sans ouvrir le sabord.

HULOT, s. m. Ouverture circulaire, pratiquée sur le bord des écoutilles pour le passage des câbles : c'est aussi le nom du trou fait horizontalement dans la muraille de l'arrière d'un vaisseau, au-dessus de l'étambot et de la barre d'arcasse, pour y passer celle du gouvernail, en direction de sa mortaise inférieure : ce trou étant à distinguer de celui fait dans le pont, pour le passage de la tête du gouvernail. *Voyez* Jaumière.

HUNE, s. f. Espèce de plate-forme établie sur les élongis des bas mâts des grands bâtimens : ces traversins servent de points d'appui aux haubans de hune ; la grande hune est celle du grand mât ; il y a également celle de misaine et celle d'artimon. *Voyez* pl. A, fig. 1, é é é.

HUNIER, s. m. Voile qui, dans un vaisseau, est au-dessus des basses voiles : on la borde sur les extrémités des basses vergues. Les huniers ont, sur les grands bâtimens, jusqu'à quatre bandes de ris : ils sont envergués sur les vergues de hune, sur la partie de l'avant desquelles on les serre, et d'où on les déferle. *Voyez* les huniers orientés, à deux quarts large, pl. D, fig. 1, a' a' a'. — On dit : hunier à mi-mât, hunier au bas ris, hunier sur le ton.

I

ÎLE, s. f. Les îles des Antilles se distinguent par grandes et petites : les dernières se nomment aussi îles du vent ; les autres, îles sous le vent : ces noms sont justifiés par leur position respective, par rapport au vent régnant. Les petites Antilles se terminent, en venant de l'Est, à Saint-Thomas ; les grandes commencent de Porto-Rico jusqu'à l'extrémité de la Floride. D'autres îles isolées se trouvent sur diverses parties du globe, ayant des étendues différentes.

ÎLET, s. m. C'est un diminutif d'île, qu'il ne faut pas confondre avec îlot : l'îlet est une terre d'une très-petite étendue, mais qui peut être cultivée, rendue productive.

ÎLOT, s. m. Sorte de grand banc de rochers ou de sable, qui est toujours élevé au-dessus du niveau de la mer, et qu'on doit distinguer de l'îlet, attendu qu'on n'y rencontre pas de terre végétale : l'îlot diffère de la vigie en ce qu'il est d'une plus grande étendue.

INCLINAISON, s. f. Bande, plus ou moins forte, que donne un vaisseau sous voile : il incline facilement : il n'incline pas s'il a le côté fort, il porte bien la voile. — On incline les mâts de certains bâtimens sur l'arrière, sur l'avant. — Le beaupré a une inclinaison qui varie depuis 40°. jusqu'à 0. — L'inclinaison de l'aiguille aimantée se corrige, pour le lieu où elle a été aimantée, avec un peu de cire à cacheter dont on charge la rose de la boussole jusqu'à ce qu'elle soit dans une position bien horizontale sur son pivot.

INCOMMODITÉ, s. f. État momentané de détresse, où peut se trouver un vaisseau en mer ; il le fait connaître à ceux qu'il rencontre, en mettant son pavillon en berne et en tirant des coups de canon par intervalle. Les incommodités majeures sont, une voie d'eau qui gagne malgré le jeu des pompes, le manque de vivres ou d'avaries très-considérables.

INTENDANT, s. m. Premier grade parmi les officiers civils de la marine : on l'a recréé depuis 1814, dans les ports militaires : plusieurs chefs de divisions du ministère à Paris se sont donné ce titre, en ajoutant, des armées navales, des ports et arsenaux.

INVENTAIRE, s. m. État des agrès, des munitions de guerre et de bouche qu'on délivre, à l'armement d'un vaisseau, à celui qui en est chargé : au désarmement on fait l'inventaire de ce qui se trouve après la campagne.

ITAGUE, s. f. Cordage simple frappé d'un bout sur un objet pour servir à l'élever, le hisser à une hauteur déterminée ; l'autre bout sert d'estrope à la poulie supérieure d'un palan avec lequel on hisse, moyennant que l'itague soit passée dans une poulie fixée, soit à la tête d'un mât de hune, d'un mât de charge, ou tenue à un plus gros cordage, tel que hauban, galhauban, etc. On a des itagues de palanquins pour les ris ; elles passent au bout des vergues : les itagues sur les mantelets de sabord servent à les ouvrir.

J

JALOUX, adj. Les marins de la Méditerranée, seulement, se servent de ce mot pour indiquer qu'un petit bâtiment incline facilement et roule extraordinairement, qu'il se tourmente trop. Ailleurs on se sert du mot volage en parlant des embarcations.

JAMBE, s. f. On nomme jambe de chien, des montans de poulaine qui prennent depuis le digon jusqu'à la herpe supérieure jointe à toutes les lisses ou herpes. — Le tors d'un câble ou gros grelin, fait faire quelquefois un petit pli sur lui-même ; on le nomme jambe de chien.

JAMBETTE, s. f. On donne ce nom à tous les montans, les bouts d'allonge qui excèdent en hauteur les bords d'un bâtiment, et qui sont dégagés des bastingages : on tourne des manœuvres, on prend à retour sur une jambette. C'est aussi le nom qu'on donne aux montans de la poulaine qui lient les lisses de l'éperon tribord et bâbord. Les montans de voûte reçoivent aussi ce nom, dans différens ports.

JARDIN, s. m. Partie supérieure des bouteilles d'un vaisseau : le fond des jardins est garni d'une plaque de plomb, et les contours, à peu près demi-circulaires, sont ornés de balustres sculptées.

JARRET, s. m. Dans une pièce de bois, c'est le défaut opposé à la flache, voyez ce mot, espèce de saillie, de bosse qui dérange l'uniformité de sa courbure, de son contour.

JAS, s. m. (les Levantins nomment le jas, cape de l'ancre.) Traverse en bois formée de deux pièces cerclées ensemble sur l'extrémité de la verge d'une ancre, en dedans de la cigale, servant, étant tombée à plat sur le sol, à tenir les becs dans une position verticale au fond de la mer. Les ancres au-dessous du poids de six cents livres ont les jas en fer d'une seule pièce : on les éloigne sur la verge à volonté. (J'ai trouvé le moyen de faire tourner les jas parallèlement aux becs pour mieux appliquer l'ancre le long du bord d'un vaisseau, lorsqu'il prend la mer. *Voyez pl. D, fig. 7.*)

Nota. La longueur du jas est égale à celle de la verge de l'ancre ; sa grosseur au milieu est quadruple de celle de la verge.

JAUGE, s. f. Petite bande de parchemin, divisée en pouces et en lignes, dont on se sert dans les ateliers de garniture et de corderie, pour mesurer la circonférence des cordages au-dessus de neuf lignes.

JAUGEAGE, s. m. Action de jauger combien un bâtiment peut loger, dans sa cale, de solides qui auraient un volume de quarante-deux pieds cubes.

JAUGER, v. a. Mesurer la capacité intérieure de la cale d'un navire pour connaître combien elle peut contenir de tonneaux en marchandises, effets, etc., d'arrimage, à raison de quarante-deux pieds cubes le volume ; les tonneaux, du poids de deux mille chaque, indiquent son port. L'irrégularité de l'intérieur d'un navire empêche de le jauger, d'en déterminer le port par le jaugeage avec une grande précision ; plus il est partagé en tranches verticales, et mieux on estime les parties qu'on ne peut mesurer, plus on approche d'un bon jaugeage.

JAUGEUR, s. m. C'est un homme commissionné, dans les ports de commerce, pour jauger (souvent assez grossièrement) tous les navires.

JAUMIÈRE, s. f. C'est le nom le plus reçu avec celui de gousset pour désigner l'ouverture, à peu près circulaire, qu'on pratique sous la voûte de tous les grands bâtimens qui ont un peu de quête et au-dessus de l'étambot, pour le passage de la tête du gouvernail, lorsqu'il est en place. Quelques marins lui donnent le nom d'étambrai ou d'encornat. (Il conviendrait d'avoir ce trou parfaitement rond, ainsi que la tête du gouvernail qui passe dedans.)

JET, s. m. Action de jeter, dans quelques circonstances, hors d'un bâtiment, des objets trop lourds, pour fuir un ennemi ou augmenter sa stabilité en se débarrassant de fardeaux pesans, sur les hauts; dans un échouage ou un ouragan. — Jet est aussi le nom que des pêcheurs donnent aux funes d'une seine.

JETÉE, s. f. Sorte de chaussée en pierre ou en bois qui s'avance plus ou moins dans la mer, à l'entrée d'un port, hâvre ou rivière : elle forme quai, du côté que rangent les bâtimens. Les jetées servent de chemin de hâlage pour entrer ou sortir un navire à la cordelle, et d'abri à ceux qui viennent du large.

JETER, v. a. On jette le loch de l'arrière d'un vaisseau, pour mesurer son sillage : on jette le plomb, étalingué sur une ligne de sonde, pour avoir le fond. — Jeter l'ancre, c'est larguer la bosse debout qui la tient suspendue au bossoir pour la mouiller ; prendre fond. — On dit jeter les grappins d'abordage. — Par un mauvais temps, une mauvaise manœuvre ou suite d'avaries majeures, un vaisseau est jeté sur un écueil, il est jeté au plein. — On prend quelquefois le parti de se jeter à la côte, quand on ne peut plus tenir la mer : on jette l'eau d'un canot dehors : on jette le salvanos, ou bouée de sauvetage, à la mer.

JEU, s. m. Collection complète de toutes les voiles d'un vaisseau : un jeu de pavillons est de même l'assemblage de tous ceux qui forment une série. — Le jeu de la barre est la liberté de mouvoir le gouvernail sans obstacle. — On dit jeu dans la charpente, dans les liaisons. — Un jeu d'avirons est formé du nombre nécessaire à l'armement d'un canot.

JONQUE, s. f. Bâtiment chinois du port de deux à trois cents tonneaux ; d'une construction grossière, ayant trois mâts, presque de bois brut, et des voiles en nattes cousues ensemble, ou en grosse toile de coton ; le grément lourd et compliqué. Il y en a pour la guerre et pour le commerce : les jonques naviguent jusque dans les Moluques, les Philippines et environs. Elles sont très-enhuchées de l'arrière et ont deux gouvernails. *Voy. pl. C, fig. 4.*

JOTTEREAUX, s. m. plur. Ce sont les pièces de bois qu'on applique solidement de chaque côté de la tête des bas mâts d'un vaisseau dont la partie la plus élevée reçoit les élongis au ton du mât, où le ton commence. Les jottereaux, faits en bois de choix, sont un peu entaillés sur les côtés du mât et descendent, en rétrécissant, plusieurs pieds au-dessous du ton : ils ont sur

l'avant une saillie qui sert à supporter les élongis à l'endroit où passe la caisse du mât de hune.

JOUE, s. f. Partie de l'avant d'un vaisseau qu'on voit tribord et bâbord depuis les bossoirs jusque par le travers du mât de misaine, descendant près de la flottaison. Les joues sont synonymes d'épaules. — On nomme joue de poulie les côtés de la caisse, et joue de vache une demi-joue avec un réa, appliquée sur le côté d'un mât, vergue ou muraille.

JOUER, v. n. Faire jouer le gouvernail au moyen de sa barre : on dit le gouvernail joue librement ; il ne joue plus lorsque le vaisseau touche ; un mât joue, une pièce de charpente joue, quand ils ont du mouvement à leur place. — Le vent joue quand il est faible, qu'il varie beaucoup.

JOUET, s. m. On donne ce nom, dans plusieurs ports, à une espèce de large virole triangulaire ou petite plaque de fer qu'on cloue de chaque côté sur les bringuebales des pompes pour y passer l'essieu, ou pour garantir tout autre trou fait dans une pièce de bois qui reçoit une cheville ouvrière ou essieu de fonte ou de fer.

JOUG, s. m. Bâton de cinq à six pieds de long sur deux à trois pouces de diamètre, dont on se sert, dans une corderie, pour diriger et soutenir le cochoir lorsqu'on commet des manœuvres courantes en moyen et petit cordage. — Le joug dont on fait usage pour rapprocher les pièces qui composent un bas mât, est en bois de chêne, long de trois à quatre pieds sur une grosseur de sept pouces environ. Il est souqué avec le corps du mât dans une erse de fil de caret, et sert de point d'appui aux coins qu'on force pour unir étroitement toutes les parties qui doivent former le mât.

JOUR, s. m. On indique, par le nombre de jours, la quantité de vivres embarqués sur un vaisseau. On dit, il a de l'eau pour tant de jours ; il est réduit à tant de jours de vivres ; il n'a plus que pour tant de jours de vin, etc. — Les jours de planches sont ceux accordés pour le déchargement d'un bâtiment du commerce : s'il emploie plus de jours que ceux fixés, le propriétaire de la cargaison paie une somme déterminée pour chaque jour qui a excédé les jours de planches convenues dans le connaissement.

JOURNAL, s. m. Registre, cahier que le capitaine, les officiers et les élèves d'un vaisseau sont tenus de suivre chaque

jour d'un midi à l'autre, en écrivant chacun sur le sien, la direction du vent et sa force, l'état de la mer, du ciel, la voileure, la route, les manœuvres faites dans les vingt-quatre heures; les observations astronomiques et autres, la dérive, les nœuds filés, etc.

JOURNALIER, s. m. Se dit des vivres qu'on distribue journallement à un vaisseau, en armement dans un port, avant que l'équipage soit complet, qu'on le rôle de plat soit fait. On dit qu'on est en journalier, qu'on vit du journalier. Il n'y a pas encore de provisions dans le vaisseau; les vivres sont pris dans les magasins du port. On vit aussi du journalier en rade; c'est-à-dire qu'on ne prend sur les vivres de campagne qu'après le départ pour la mer. Les vivres de journalier sont fournis tous les sept ou huit jours par les magasins du port.

JUELLE, s. f. Pièce de bois plus ou moins longue, un peu creusée sur une face et arrondie de l'autre, qu'on applique sur l'avant d'un bas mât pour renfort ou garniture, ou sur une vergue pour la fortifier; elles sont ordinairement en chêne, et on en embarque de rechange dans les vaisseaux. Il y a des jumelles d'assemblage dans la composition des mâts de plusieurs pièces, qui terminent les contours: celles-ci sont en sapin; d'autres courtes et en bois dur, servent dans les ports, sous des mâts qu'on traîne d'un lieu dans un autre. *Voyez pl. E, fig. 60, la première.*

JUELLER, v. a. Renforcer un mât ou une vergue qui a éclaté ou consenti, c'est lui appliquer une jumelle pour fortifier la partie affaiblie au moyen de petit filin qu'on emploie à faire des roustures, de distance en distance, pour tenir bien unie, bien serrée, la jumelle avec l'objet avarié.

JUSANT, s. m. C'est le même que le reflux ou le temps que la mer descend dans les lieux de marée. Le jusant est l'opposé du flot.

K

KAIR ou **QUER**, s. f. C'est un cordage d'auffe. *Voyez Quer.*

KETCH, s. m. Nom anglais d'un bâtiment, que nous écrivons quaique. *Voyez cet article.*

KIOSQUE, s. m. Sorte de bâtiment particulier aux Turcs.

KOFFE, s. m. Nom hollandais d'un bâtiment caboteur à deux mâts (et quelquefois un tape-cul) portant des voiles à livardes, huniers et focs. *Voyez pl. C, fig. 23.* Il navigue plus particulièrement dans les mers du Nord.

KOT, s. m. Sorte de roufle (nom hollandais) bâti sur l'avant de certain petit bâtiment, portant sur le premier pont, et s'élevant d'environ le tiers de sa hauteur, au-dessus du second pont.

L

LABOURER, v. a. Lorsqu'une ancre rague le fond, qu'elle est traînée par le vaisseau, on dit qu'elle laboure, elle chasse. — Un vaisseau laboure avec sa quille, lorsqu'il touche légèrement le fond, en passant sur un écueil quelconque, sans y être retenu.

LACER, v. a. C'est, à bord des bâtimens, réunir avec une petite corde ou raban, deux voiles ensemble, au moyen d'œils-de-pie pratiqués le long des ralingues qui doivent se joindre. *Voyez Lèchefrite.* Les petites voiles qui s'ajoutent ainsi aux principales, sont des espèces de bonnettes placées dessous ou à côté.

LÂCHE, adj. Un vaisseau est lâche lorsque, orienté au plus près du vent, il a des dispositions à arriver, malgré que sa voilure de l'arrière soit plus considérable que celle de l'avant : ce mot est l'opposé d'ardent. C'est un grand défaut à un vaisseau que d'être lâche ; il marche alors moins bien, dérive davantage, et ne vire de bord vent devant que difficilement, par une belle mer.

LAGON, s. m. Espèce de lagune ; petit lac formé par la mer, entre des rochers ou des terres, peu propre à recevoir des bâtimens, étant le plus souvent parsemé d'écueils ou de hauts-fonds.

LAGUIS, s. m. Sorte de nœud qui ne court point, étant fait avec le bout d'un cordage repley sur lui-même pour former une espèce de ganse dans laquelle on fait couler l'autre bout du cordage. On fait des laguis doubles lorsqu'ils tiennent lieu de chasse pour tenir un homme assis et suspendu le long du bord, d'un mât, d'une voile, etc. *Voyez pl. E, fig. 50.*

LAISSE, s. f. Se dit du sol que la marée avait couvert en montant ; c'est-à-dire, pendant le flot, et que le jusant ou la ma-

rée descendante laisse à découvert. — On donne aussi le nom de laisse à tout ce que la mer amoncelle au haut du rivage jusqu'où elle monte dans les grandes marées.

LAISSER, v. n. Abandonner un vaisseau; laisser ses ancrs ou une ancre, lorsqu'il les abandonne au fond en partant du mouillage. On laisse arriver, on laisse porter, on laisse tomber une ancre lorsqu'on mouille. : on laisse tomber les basses voiles d'un vent plus ou moins large.

LAIZE ou **LÉ**, s. f. La laize des grosses toiles à voile est de vingt-deux pouces. Les marins désignent aussi par le nom de cueille, chaque laize dont une voile est formée.

LAMANEUR, s. m. Noms des pilotes reçus et commissionnés pour entrer et sortir toute espèce de bâtimens, des rades, baies, rivières, etc. Ils connaissent les dangers et les marées des côtes environnantes : leur garantie prévient tous les reproches dans le cas où un bâtiment toucherait. *Voyez* Pilote côtier. Ils sont quelquefois nommés Locman par les nations du Nord.

LAMBIS, s. m. Nom que les marins donnent à un coquillage univalve, espèce de corne très-sinueux, dans lequel on corne lorsqu'il est vidé de son poisson.

LAME, s. f. Vague plus ou moins élevée selon que la force du vent agite la mer à sa surface. On dit, la lame est longue; elle est courte, une grosse lame, une lame du fond, une lame sourde. Un vaisseau entre deux grosses lames en est souvent abrité; c'est-à-dire, qu'il est un moment sans éprouver de vent dans les voiles, pendant un coup de vent, avec un vent impétueux. — Il est bout à la lame, il a la lame du travers, de l'arrière ou en hanche.

LANCER, v. a. Action de faire descendre un vaisseau du chantier sur lequel il a été construit. Le lancer à la mer de dessus et en suivant sa cale de construction. C'est aussi le mouvement spontané de rotation d'un vaisseau à flot; sous voile, il lance sur tribord, sur bâbord d'un nombre de quarts déterminé, en faisant agir son gouvernail. Il lance sur ses câbles quand il est mouillé dans un lieu où il y a un fort courant.

LANCHE, s. f. Embarcation employée sur les côtes : elle est d'un assez petit tirant d'eau, pour naviguer dans les baies, rades et grandes rivières de l'Amérique méridionale. Elle porte deux mâts : celui de misaine est droit, tout-à-fait de l'avant; le grand mât est très-couché sur l'arrière; son emplanture très-près de

celle du mât de misaine ; gréant une voile carrée enverguée à chaque mât : elle navigue très-bien. *Voyez pl. C, fig. 14.* Il y a aussi des lanches (grands canots) au Brésil, montant seize et dix-huit avirons de chaque bord.

LANGARD, s. m. On donne ce nom aux brics qui enverguent une grande voile carrée, indépendamment de leur grande voile naturelle, la brigantine. Ce ne sont que les grands brics qui garnissent ainsi la vergue inférieure du grand mât ; jamais les brigantins n'en portent.

LANGUE, s. f. Coin en bois de trois pieds de longueur, dont le petit bout est fait en forme de langue amincie, large de dix à douze pouces ; il sert dans les ports, sous les côtes, ventrières, etc. — On donne aussi le nom de langue à un morceau de toile coupée en forme de langue. — Une langue de terre est parmi les marins une portion de terre basse, étroite, une pointe qui s'allonge plus ou moins, de la côte ou d'une île, dans la mer.

LANS, s. m. plur. Écarts que fait un vaisseau tribord et bâbord de la route qu'il suit, d'un bon frais, grand large ou vent arrière : un bon timonier gouverne de manière à ne pas faire de lans, ou au moins à égaliser les petits lans.

LANTERNE, s. f. On donne ce nom, dans plusieurs ports militaires, à une boîte cylindrique, en fer blanc, qui contient des balles à mitraille : c'est aussi la partie creusée sur l'avant de la mèche du gouvernail, sous chaque ferrure, pour laisser passage libre à celle de l'étambot, quand on le monte ou le démonte.

LANTIONE ou **LATIONE**, s. f. Espèce de galère chinoise montant un grand nombre de rames, et ne s'écartant pas des côtes. Elles sont généralement armées en guerre.

LARDER, v. a. Passer des bouts de fil de caret (dont on ouvre ensuite les deux bouts en étoupe), un sur chaque face d'une voile, d'un paillet ou d'une sangle, ou seulement sur une seule face, si on n'a besoin que de larder, de garnir un seul côté. On grossit le lardage en le faisant avec du bitord.

LARGE, s. m. En parlant d'une mer quelconque hors de vue des côtes : on dit, d'un vaisseau qui se montre qu'il vient du large, en partant du mouillage : il prend le large ; il court la bordée du large ; il porte au large ; s'il passe en dehors d'une île ou d'un bâtiment, on dit qu'il passe au large. — La lame

vient du large; la mer est grosse au large. — Une embarcation pousse au large du bord, du quai, etc.

LARGEUR, s. f. L'ouverture du maître couple, prise au niveau du premier pont, est la largeur principale d'un vaisseau, autrement son grand bau.

LARGUE, adj. C'est désigner l'état d'une manœuvre ou cordage quelconque. Ce mot est synonyme de lâche, dans la langue commune. Tout cordage qui n'est pas raidi, qui n'est pas tourné est largue : on commande, largue la drisse, l'écoute, le palan, etc. C'est faire filer, lâcher, diminuer la tension. — Le vent est largue, pour un vaisseau qui a ses voiles orientées entre le vent arrière et le plus près du vent, c'est-à-dire, que les vergues sont brassées sous un angle, depuis 169° . jusqu'à 67° ., eu égard à la direction de la quille prise en avant : dans cet intervalle de 102° . on est grand largue, ou tant de quarts largue, depuis quinze quarts jusqu'à sept, d'un bord ou de l'autre. Le largue est la meilleure allure : toutes les voiles portent sans s'abriter, sans occasioner de dérive. Lorsque les vergues ne forment qu'un angle de 67° . avec la direction en avant de la quille, on n'a qu'un bon quart dans les voiles. On dit qu'on a les amures sur le bord, le balan des boulines est embraqué, les bras du vent appuyés; mais le point du vent de la grande voile ne se cargue que quand le vent prend plus de l'arrière; alors on dit avoir quatre quarts de largue et plus. *Voyez pl. D, fig. 1*; ma frégate est orientée à deux quarts largue; le vent est à huit quarts de la route.

LARGUER, v. a. Laisser aller un cordage, l'abandonner; il cesse d'être tendu, lorsqu'il a été largué. On largue un retour en filant une manœuvre quelconque promptement : on largue en bande quand on l'abandonne entièrement. Larguer les ris, c'est l'opposé de prendre des ris; c'est donner une augmentation de voile au vent, rendre aux huniers la partie de toile qui était serrée sur la vergue, par la bande de ris. — Un vaisseau qui a beaucoup souffert ou qui est vieux a des parties de sa charpente qui jouent, qui se désunissent; il largue; il largue de partout : des écarts larguent.

LAST, s. m. Dans la mer du Nord, c'est la mesure du poids de deux de nos tonneaux, ou environ 4,000 livres. Les Hollandais jaugent leurs bâtimens par last.

LATINE, s. f. On donne généralement ce nom aux voiles

auriques, coupées en triangle ou en pointe vers la drisse et l'écoute : il provient des bâtimens latins qui ne portaient que de ces sortes de voiles, n'en gréaient jamais de carrées.

LATITUDE, s. f. Distance (sur la ligne N. et S.) d'un vaisseau à l'équateur, qu'on obtient par la mesure de la hauteur du soleil à son passage au méridien sous lequel se trouve ce vaisseau. En combinant l'élévation de l'astre au-dessus de l'horizon avec sa déclinaison, on a, en degrés et minutes, la hauteur du pôle de l'hémisphère où on se trouve : c'est ce que les marins nomment la latitude observée. Celle estimée provient de l'estime du chemin et de la route du vaisseau pendant vingt-quatre heures. On dit la latitude du départ ; la latitude d'arrivée ; la latitude corrigée ; la latitude croissante, latitude N., latitude S.

LATTE, s. f. Forte tringle de bois dont on se sert pour faire les caillebotis qui ferment certaines écoutes dans les vaisseaux ; les planchers des hunes et des poulaines doivent être faits avec des lattes à peu près semblables. — Des lattes plus longues, minces et pliantes servent à tracer, dans une salle, les contours des couples d'un vaisseau qu'on veut construire, après quoi on dresse les gabarits. — D'autres lattes d'une plus forte dimension sont placées entre les barrots et les barrotins des gaillards et dunettes, pour aider au clouage des planches de ces ponts. Des lattes en fer servent, d'un bout, d'estropes aux caps de moutons de hune ; de l'autre, elles sont trouées pour recevoir les crocs des gambes. (J'ai supprimé ces lattes, caps-démouton, gambes et trelingages, en faisant passer les haubans de hune sur des réas en fonte (essieux de fer), au bout de chaque traversin, et les ridant sur les bas mâts au-dessous des jottereaux. *Voyez pl. D, fig. 1*).

LAVÉ, v. a. Jeter de l'eau de mer sur le bord et les ponts d'un vaisseau, pour le nettoyer et empêcher les grandes chaleurs de causer des gerces. — On lave un câble pour le nettoyer de la vase avant de le rentrer à bord. — L'équipage a un jour par semaine pour laver ses hamacs et son linge, avec de l'eau douce, sur les rades, et à l'eau salée à la mer : le tout est hissé sur des cartahus pour sécher. *Voyez pl. B, fig. 15*.

LÉ, s. f. C'était autrefois, sur le bord des rivières, un espace d'environ huit mètres qui devait rester libre pour le service des bâtimens remontans et descendans. Lé désigne aussi la largeur des toiles à voile. *Voyez Laize*.

LÉGE, adj. Situation d'un vaisseau quelconque qui n'a rien à bord, qui est déchargé ; s'il n'a pas son lest et son grément, il est désarmé ; hors d'état de naviguer ; il est tout lége.

LÉGER, adj. On se sert de ce mot en parlant de toute espèce de bâtiment qui navigue bien à la voile comme à l'aviron. Les bâtimens légers sont généralement les brics, les côtres, les goëlettes et les lougres.

LEST, s. m. On entend, par ce mot, les matières pesantes, destinées à donner de la stabilité aux bâtimens : le lest s'arrime dans la partie la plus basse de la cale. Les bâtimens de l'état l'ont généralement en fer. *Voyez* Gueuses. Ceux du commerce se servent de pierres ou de petits cailloux. Pour maintenir son bâtiment à la meilleure différence du tirant d'eau, on conserve, à bord de ceux de guerre, une certaine quantité de tonneaux de lest disponible, qui sert à faire varier les lignes d'eau, en les transportant, ou en partie, à une des extrémités du vaisseau : on nomme celui destiné à cet usage, lest volant. Lorsqu'un navire est sans chargement, on dit qu'il est sur son lest ; il navigue sur son lest ; on dit qu'il fait son lest, pendant le temps qu'il l'embarque.

LESTE, adv. Dégagé ; se dit d'un vaisseau bien tenu, de son grément lorsqu'il est fait avec soin et propreté, de ses batteries bien dégagées ; tout est libre, facile ; on a porté une grande attention à rendre le grément leste, et le vaisseau, dans toutes ses parties, disposé dans le meilleur ordre.

LESTER, v. a. Charger le fond d'un vaisseau de son lest, avec ordre et connaissance du lestage ; c'est-à-dire, de l'arrimage le plus convenable à la forme de sa carène, en l'étendant bien à propos sur les ailes de la cale, et le moins possible à ses extrémités. On dit un vaisseau est trop lesté ; il n'est pas assez lesté ; il est bien lesté ; il est mal lesté ; le lest est bien réparti.

LESTEUR, s. m. Est celui qui arrime le lest dans la cale d'un vaisseau. Il y avait autrefois, dans les ports, des hommes désignés pour ce travail. Le meilleur lesteur, aujourd'hui, est le capitaine ou son second, dirigeant un homme intelligent, pris parmi les officiers mariniens de l'équipage.

LETTRE, s. f. Passe-port que le gouvernement délivre aux capitaines des vaisseaux du commerce pour aller à la mer. Ces lettres portent le nom du capitaine, du vaisseau, de l'armateur, le port en tonneaux, la nature de la cargaison, et le lieu

de la destination : c'est ce qui se nomme lettres de marque. Il en est aussi donné aux bâtimens armés qui font la course en temps de guerre. — Une lettre de santé est un certificat de santé. — Les petits caboteurs reçoivent des lettres de voiture qui leur servent de connaissance et de charte-partie.

LEURRE, s. m. Plusieurs pêcheurs donnent ce nom à l'appât factice qu'ils mettent aux hains pour attirer le poisson : sur les côtes, c'est un morceau d'écarlate coupé en langue de chat, pour les maquereaux : en pleine mer, un poisson volant fait avec de la toile et deux petites plumes, pour les thons, etc.

LEVÉE, s. f. C'est faire un rassemblement des hommes classés pour la marine ; les faire partir de leurs quartiers respectifs, pour se rendre dans un des ports où ils doivent former les équipages des bâtimens de guerre en armement. Faire une levée d'un nombre d'officiers marinières, matelots et novices, voulu par un ordre de service du ministère, qui circule dans les quartiers, arrondissemens des départemens maritimes. On dit homme de levée. — La levée des couples d'un vaisseau en construction, c'est les mettre en position sur la quille, c'est-à-dire, les couples de levée, ceux tout disposés pour servir à régler la forme des couples intermédiaires, d'après le plan vertical. *Voyez pl. F, fig. 9.* — On dit, en parlant des grosses lames, il y a de la levée ; levée de la mer.

LÈVE-NEZ, s. m. Petit cordage qui sert à élever les cargues de la brigantine ou artimon, au point supérieur de la corne, en suivant la ralingue de l'arrière : il est, à cet effet, frappé sur le double de toutes les cargues. Le lève-nez de la bonnette basse, est une sorte de cargue pour élever le bas de la bonnette, la ployer en deux, sur son bout dehors, au bout de la vergue de misaine. *Voyez pl. D, fig. 1. c.*

LEVER, v. a. On arrache, on lève l'ancre du fond en virant sur la tournevire, garnie au cabestan et liée, de distance en distance, au câble par des garcettes ; c'est travailler à la lever : on lève l'ancre avec la chaloupe. (Je ne voudrais plus embarquer de chaloupe sur les bâtimens de guerre ; un bon, grand canot, ayant un guindeau volant en travers sur son milieu, lèverait en dessous, en tout temps, les ancres par le centre de sa longueur, et serait plus navigable que nos lourdes chaloupes.) *Voyez pl. D, fig. 15 et 14.* — Lever les lofs dans un vaisseau, c'est carguer en partie les points des basses voiles pour

les dégager en les élevant au-dessus des bastingages, lorsqu'on vire de bord. — Lever la chasse, c'est cesser de poursuivre un bâtiment. — Lever les rames : dans les chaloupes et canots le patron commande, lève rames ! et toutes ensemble sortent de l'eau, restent sur une ligne horizontale, tournées à plat, à la hauteur du bord de l'embarcation, jusqu'à ce qu'on les remette en action, ou qu'on les rentre. — Lever les bosses, c'est les démarrer de dessus un câble ou autre gros cordage qu'elles retenaient. — On lève la fourrure de dessus un câble ou autre cordage qui était entouré d'une toile de fourrure ou d'un paillet.

LIAISONS, s. f. plur. Assemblage de toutes les parties de charpente qui forment la construction d'un vaisseau, et qui travaillent ensemble. Il a de bonnes liaisons, ou ses liaisons sont faibles.

LIBOURET, s. m. Ligne qui contient plusieurs hains, sur des petits bouts de ligne, ou des avançons, pour pêcher des maquereaux.

LIEN, s. m. Cercle de fer. On en emploie plusieurs, dont on ceint les pièces qui composent les mâts, les cabestans, les vergues, etc. C'est aussi le nom que plusieurs marins donnent aux cercles ou blins des bouts-dehors de bonnettes.

LIEU, s. m. Poisson de mer qu'on prend à la ligne, non loin de nos côtes, comme le cabillot dont il diffère peu, si ce n'est qu'il est moins gros.

LIEUE, s. f. Dans la marine, c'est une mesure linéaire de la longueur de 2853 toises et demie. On la divise en tiers de lieue ; ou milles, et nœuds sur la ligne de loch. — Les lieues majeures, ou de grand cercle de la sphère, sont de vingt au degré : les lieues mineures sont courues sur un plus petit cercle. *Voyez* Moyen parallèle.

LIEUTENANT, s. m. Dans la marine militaire, c'est le titre de l'officier qui marche après le capitaine de frégate et avant l'enseigne de vaisseau ; il portait autrefois deux épaulettes de capitaine, en or, et avait rang de major d'infanterie ; il n'y avait pas alors de capitaine de frégate : le plus ancien des lieutenans embarqués sur un vaisseau en était le second ; on le désignait sous le nom de lieutenant en pied : c'était l'officier chargé de tout le détail du vaisseau. Aujourd'hui les cinquante plus anciens lieutenans roulent, à date de brevet, avec les chefs de

bataillons de l'armée : les autres sont assimilés aux capitaines. Ce sont les lieutenans qui commandent les quarts à bord des vaisseaux. — Les lieutenans, sur les vaisseaux de commerce, marchent après le second du vaisseau.

LIGNE, s. f. Petit cordage qui sert de ligne de sonde : elle est en filin blanc (quelquefois il est noir) de cent vingt brasses de longueur. Commis avec 9, 12, 15 ou 18 fils de caret, ^{carrot} ^{petite an} ^{etc.}
 — Les lignes de loch, de pêche et d'amarrage ont depuis six jusqu'à douze fils sur des longueurs de soixante brasses que l'on nomme manques : les deux premières sont toujours faites en fil blanc ; celles d'amarrage avec des fils goudronnés : pour ces trois dernières lignes on n'emploie dans les corderies que des fils au-dessous de trois lignes de circonférence. — En construction on nomme généralement ligne d'eau, celle que l'eau trace sur la carène d'un vaisseau : la ligne de fort est celle de sa plus grande largeur : la ligne de charge est celle que doit tracer l'eau sur la carène d'un bâtiment qui a fait son chargement. — Dans la navigation, la ligne du plus près est celle que suit un vaisseau orienté au plus près du vent, tribord ou bâbord. L'angle qu'il fait avec le vent est de 60 à 63 degrés ; c'est-à-dire, que le vent est à 60, 62 ou 63° de la direction de la proue du vaisseau. Les vergues font un angle un peu plus petit avec la quille pour recevoir le vent de quelques degrés (5 ou 6) de l'arrière des voiles : on a alors de la dérive. — On forme en escadre des lignes de bataille, de convoi, de front. Si elle forme deux ou trois lignes, on dit : la ligne du vent, la ligne du centre, la ligne sous le vent. On dit aussi la ligne du plus près, couper la ligne, serrer la ligne, former la ligne, etc. — La ligne équinoxiale est le grand cercle de la sphère qui sépare la partie du N. de celle du S., autrement l'équateur : les marins disent seulement la ligne. — On dit un vaisseau de ligne, d'un vaisseau qui est de force à se mettre en ligne dans une armée navale, tel que celui *pl. A, fig. 1.*

LIGNER, v. a. Dans les chantiers, c'est tracer, à l'aide d'un cordeau blanchi de craie, une ligne sur une pièce de bois, pour marquer ce qu'il faut enlever des arêtes.

LIGNEROLLE, s. f. Petite ficelle, ordinairement de la grosseur du plus fort fil à voile, qu'on fait à bord des vaisseaux avec des étoupes, en les tournant entre la main et le genou. Lorsque les matelots sont chargés d'en faire plusieurs pelotes (comme quand on veut faire une seine), ils amarrent sur le genou un

morceau de vieille toile goudronnée, sur lequel le tord se donne à la lignerolle.

LIMANDE, s. f. Bande de toile goudronnée, plus ou moins large, selon la grosseur du cordage qu'elle doit entourer sous une garniture ou fourrure de bitord ou de ligne.

LIME DE LA MER, s. f. Trace que la mer laisse sur le rivage; la limite où elle a monté.

LIMON, s. m. On donne ce nom, à bord des vaisseaux, aux bouts de cordages bien ridés qui servent de bras d'échelle pour monter des gaillards dans les haubans, sans marcher sur les bastingages : il y en a aussi pour monter aux tons des mâts, dans chaque hune des plus grands bâtimens.

LINGUET, s. m. Bout de bois de chêne cerclé à une de ses extrémités et l'autre bout chevillé sur le pont, près d'un cabestan, pour servir, en forme d'arc-boutant, à empêcher un cabestan de tourner : le linguet est mis et retiré à volonté de dessous et d'entre les dents qui entourent le cabestan; il tourne pour cela librement sur sa cheville : un fort taquet, en forme de traversin, chevillé aussi sur le pont, sert d'appui au linguet, contre l'effort que fait le cabestan pour dévirer, et à soulager la cheville qui sert d'essieu au linguet. Les deux morceaux de bois qui forment le linguet, s'ouvrent entre eux d'un angle depuis 30 jusqu'à 50°. Il y a aussi des linguets en fer. *Voyez pl. E, fig. 51.* Le linguet est nommé ginguet par beaucoup de marins.

LISSE, s. f. Nom des ceintures qui servent momentanément sur la carcasse d'un vaisseau en construction, à maintenir les couples à leur place, d'après le plan donné, et à diriger les charpentiers pour les équerrages de toute la membrure. A mesure qu'elles gênent pour appliquer les bordages, on les enlève : elles portent des noms différens, tels que lisse des façons; celle qui est placée sur le bout des varangues; la fausse lisse est entre la quille et celle des façons. La lisse du fort est la ceinture à la plus grande ouverture des couples : les intermédiaires sont désignées par première, deuxième, etc., depuis la lisse des façons. Les lisses d'accastillage sont celles du haut, au-dessus de la flottaison. Lisse de plat bord, de vibord, de rabattue, de couronnement. — La lisse d'hourdi est, dans l'arcasse, au-dessus des estains : c'est sur cette lisse que portent les montans de la voûte. — On a des lisses de batayolles, de bastingage, de porte-haubans, des lisses de fronteau, des lisses de poulaine ou de l'éperon.

LISTEAU, s. m. Petite lisse ou bout de lisse. C'est aussi le nom d'un morceau de bois qu'on met, en forme de remplissage, dans un mât ou vergue de plusieurs pièces.

LIT, s. m. C'est la vraie direction du canal où coule une rivière, un courant, une marée : on dit, lit de marée, mais plus souvent ras de marée. — Le lit du vent est la ligne d'où il souffle, d'où il vous arrive en s'étendant.

LIURE, s. f. Nom que les marins donnent à plusieurs tours de gros cordages qui, réunis, souquent deux objets ; comme le beaupré avec la guibre d'un vaisseau. Le mât de beaupré est tenu sur l'éperon par deux liûres faites avec des guinderesses qui ont servi, et, étant au quart ou au tiers usées, n'allongent plus. *Voyez pl. A, fig. 1, d.*

LIVARDE, s. f. On donne ce nom, sur l'Océan, au baleston de la Méditerranée : perche longue et légère servant à élever le point d'une voile enverguée sur le mât et à l'écarter par le haut ; aujourd'hui peu en usage même dans les canots. *Voyez pl. C, fig. 15, a.* — Dans les corderies on nomme ainsi un bout de corde avec lequel on frotte un cordage.

LOCH, s. m. La ligne, le bateau et la petite manivelle qui en dépendent, forment le loch : on dit la ligne de loch, le bateau de loch ; c'est une mesure établie pour connaître la vitesse progressive d'un vaisseau. La ligne est ordinairement longue d'une manoque et demie : elle est marquée depuis la houache, *voyez ce mot*, par des nœuds et demi-nœuds entre deux : les premiers à quarante-sept pieds et demi, les seconds sont à vingt-trois pieds neuf pouces de distance : le nœud est la 120^e. partie du tiers d'une lieue marine ; la durée de l'expérience, lorsqu'on mesure le chemin du vaisseau, est de la cent vingtième partie d'une heure. *Voyez demi-minute.* — Le bateau de loch forme un triangle isocèle de sept pouces de hauteur sur six de base ; cette base est plombée pour qu'il reste placé perpendiculairement sur l'eau, pendant qu'on mesure le sillage : il est percé de trois trous à ses trois angles pour recevoir trois bouts de ligne qui se réunissent à trois ou quatre pieds du bateau, sur la petite cheville qu'on enfonce dans le morceau de bois percé en forme d'étui, et qui est rousté avec du fil à voile, sur la ligne. Lorsqu'on cesse de filer la ligne de dessus le touret ou tour de loch, *voyez ce mot*, en la hâlant à bord, la cheville sort de son trou et le bateau se démonte ; il revient à plat à la surface de l'eau. Chaque nœud

donne un tiers de lieue à l'heure. On dit, jeter le loch, lorsqu'on le met en action pour mesurer le chemin.

LOF, s. m. C'est le bord du vent d'un vaisseau orienté au plus près : on dit le lof de grande voile, ou le grand lof : le lof de misaine, en parlant du point d'amure, qui est à tribord ou à bâbord selon la bordée qu'on court : virer lof pour lof, c'est, étant au plus près d'un bord, larguer les boulines des deux phares de l'arrière, tenir ces voiles en ralingue en mettant la barre au vent ; lever le lof de misaine avant d'être vent arrière, etc. Lorsqu'un vaisseau en route a quatre ou cinq quarts largué, il cargue le point du vent de la grande voile ; on dit souvent le grand lof. On commande au timonier, lof ! pour faire venir le vaisseau au vent lorsqu'on gouverne au plus près : lof, dans ce cas, est opposé à laisse arriver : on dit venir au lof. — Le mot orse est employé pour lof par les marins de la Méditerranée.

LOFFER, v. n. Venir au vent, faire approcher la proue d'un vaisseau du lit du vent ; c'est l'opposé d'arriver.

LOGEMENT, s. m. Désignation d'une chambre à bord d'un vaisseau. Le logement du capitaine est le plus grand ; logement est synonyme avec chambre.

LONGITUDE, s. f. Distance où se trouve un vaisseau à la mer à l'est ou à l'ouest du premier méridien que nous faisons passer par l'observatoire à Paris : les Anglais comptent leur longitude de Greenwich ; les Espagnols de l'île de Fer, etc. La longitude du départ, celle de l'arrivée, estimée, corrigée, observée, sont des mots analogues à ceux de l'article latitude. La longitude s'observe par la mesure des distances du soleil à la lune, de la lune aux étoiles et par l'ascension droite de la lune. (J'ai démontré ce dernier moyen dans un calendrier astronomique imprimé à l'île de France en 1789, pour 1790.)

LONGUEUR, s. f. En parlant d'un vaisseau, c'est la distance de ses points extrêmes. Sa longueur absolue comprend l'élanement et la quète : la longueur de dehors en dehors est celle mesurée du dehors de l'étrave, au dehors de l'étambot à la hauteur du premier pont, et enfin la longueur de la quille, portant sur terre, qui est la plus courte. La longueur de tête en tête est celle prise, de râblure en râblure, au niveau du premier pont. — La longueur d'un câble, autrement une encâblure, est de cent vingt brasses ou cent toises.

LOUGRE, s. m. C'est généralement un petit bâtiment de

guerre, aviso, souvent bordé à clin. Il a beaucoup de tirant d'eau de l'arrière; mâté d'un grand mât, d'un mât de misaine, d'un beaupré et d'un tape-cul; voiles à bourcet; gréant des huniers; les plus grands gréent des perroquets volans. *Voyez pl. A, fig. 3.*

LOUP, s. m. En parlant d'un grand marin, d'un homme qui ne connaît que son métier, qui est toujours en mer par goût, on dit de lui que c'est un loup de mer, qu'il n'a pas les usages de la société comme on les connaît dans les villes.

LOUSSEAU ou **LOUSSET**, s. m. (Appelé aussi lossec par quelques marins.) Dans les embarcations qui n'ont pas de pompe montée, c'est un petit réservoir où l'eau se rend en dessous des varangues, par un petit passage, jusqu'entre les deux qui répondent au-dessous du premier banc de l'arrière. *Voyez Nable et Sentine.*

LOUVE, s. m. Baril défoncé des deux bouts, placé sur l'écoutillon d'un bâtiment terreneuvais ou terreneuvier, par lequel passe la morue pour arriver dans la cale. (M. L'Escalier donne ce nom au trou percé dans le pont pour le passage de la tête du gouvernail.) *Voyez Jaumière.*

LOUVOYER, v. n. Porter successivement les amures sur le bord pour courir sur l'une et l'autre ligne du plus près du vent: le vaisseau vire plus ou moins souvent vent devant, selon la longueur de ses bordées: les multiplier, c'est louvoyer. En louvoyant d'une belle mer, tout vaisseau bien gréé peut orienter à cinq pointes et demie ou 60° que forment les voiles avec la quille: elles sont dirigées sur deux lignes, qui forment un angle de 119 à 121°. On dit d'un vaisseau qu'il oriente bien en louvoyant sur moins de onze pointes ou rhumbs de vent.

LOVER, v. a. C'est le même que cueillir; ployer une manœuvre en rond: on se sert de l'un et de l'autre de ces deux mots; ils sont absolument synonymes. On dit aussi quelquefois gléner; faire une glène de cordage. *Voyez pl. F, fig. 17.*

LOXODROMIE, s. f. Vraie distance, d'un lieu à un autre, mesurée sur la surface du globe, par la ligne courbe que présente sa convexité: ligne qui croise obliquement tous les méridiens, en formant avec eux un angle constant.

LUMIÈRE, s. f. Petite entaille faite au cul des varangues, qu'on nomme aussi anguillère; conduit pour l'écoulement des eaux au fond de la cale. — La lumière d'une pompe est le trou,

sur un côté, par où l'eau sort pour passer dans la manche qui conduit au dalot. — La lumière d'un canon est le trou percé au renfort de culasse au-dessus de l'âme par où descend la poudre sur la gargousse, lorsqu'on amorce la pièce.

LUSIN, s. m. Ligne d'amarrage (fil blanc ou goudronné) faite avec deux fils de caret très-fins; à l'aide du siège de commettage, ainsi que le merlin.

M

MACHEMOURE, s. f. Débris du biscuit embarqué dans les vaisseaux : on ne donne ce nom qu'aux morceaux au-dessous de la grosseur d'une noisette. On donne la machemoure aux volailles : les matelots ne peuvent pas refuser en ration les morceaux de biscuit brisés qui sont de la grosseur d'une noisette.

MACHINE, s. f. Nom de la mâture établie, dans chaque grand port, sur le bord d'un quai élevé ou sur un vaisseau rasé en ponton, comme à Rochefort. Les machines à mâter et à démâter sont composées de trois grosses pièces de mâture qui forment une espèce de chèvre, élevée à plus de cent pieds : elles sont tenues entre elles par plusieurs traverses. *Voyez planche F, figure 55.*

MÂCHOIRE, s. f. Espèce de fourche, formée en demi-cercle, que les charpentiers font sur le bout intérieur de la corne d'artimon et du guy pour arc-bouter sur le mât d'artimon, en l'embrassant en partie vers l'arrière.

MADRIER, s. m. Nom particulier qu'on donne dans les ports aux pièces de bois d'orme, de frêne, de noyer, de chêne vert et de hêtre ou fouteau qui ont une longueur de six à dix pieds, et depuis quatre jusqu'à huit pouces d'épaisseur, sur douze pouces à deux pieds de largeur. Les bois plus ou moins éloignés de ces mesures sont désignés sous le nom de pièces, bordages et planches.

MACRÉE, s. f. C'est par la contrariété que le courant du flot éprouve contre le courant d'une rivière, que se forment les macrées ou mascarets; elles font grossir, élever les eaux, comme ferait une vague s'élevant à plusieurs pieds. Le Gange est assez sujet à éprouver des macrées considérables.

MADRAGUE, s. f. Grand filet dont on se sert pour prendre les thons dans la Méditerranée, ou plutôt l'espace de mer qui pourrait être considéré comme un grand parc qu'on ferme avec le

filet. Le lieu de la pêcherie serait donc la madrague, et sa fermeture, le filet de la madrague.

MAESTRAL, s. m. On donne ce nom, dans la Méditerranée, aux coups de vent de la partie du NO. Les Provençaux disent *mistrao*.

MAGASIN GÉNÉRAL, s. m. C'est, dans les ports de guerre, le lieu où on renferme divers objets pour être distribués dans les différens ateliers, c'est le magasin principal; il est sous la responsabilité d'un officier de l'administration que l'on nomme garde-magasin. Chaque vaisseau de guerre désarmé a son magasin particulier où est déposé son grément. Le nom du vaisseau est écrit en gros caractères au-dessus de la porte. Il y a en outre des magasins pour les vivres.

MAHONNE, s. f. Galère turque, de moyenne grandeur.

MAIGRE (en), adv. En parlant de l'équerrage d'une pièce de bois dont les deux faces adjacentes ne forment pas 90°. On dit qu'elle est travaillée ou qu'il faut que le charpentier la travaille en maigre.

MAILLE, s. f. C'est la distance entre chaque membre de la carcasse d'un vaisseau qui, dans ces murailles, ne laisse pas de vide plus grand que le diamètre des boulets de dix-huit, vingt-quatre, etc., environ cinq pouces dans ses hauts; les couples étant plus forts en bois en descendant, ils se trouvent plus rapprochés.

MAILLET, s. m. Instrument dont se sert le calfat pour enfoncer les cordons d'étoupe dans les coutures: il est en bois de chêne vert, long de dix-huit pouces, mortaisé à jour, ayant un petit cercle de fer sur chaque bout. Le manche, de même longueur, est en bois de frêne. *Voyez pl. E, fig. 61.*

MAILLETER, v. a. Action de couvrir le doublage en bois sur la carène d'un vaisseau, avec des clous à maugère dont les têtes ont neuf lignes de large et sont clouées à se toucher. La longueur de ces clous est de quinze lignes.

MAILLOCHE, s. f. Gros maillet, dont la masse contient une cannelure dans le sens de sa longueur pour y loger le cordage qu'on veut garnir (couvrir) de ligne ou de bitord: on en fait un ou deux tours sur le manche et autant sur la mailloche, et il glisse en souquant à mesure que la mailloche fait des tours avec le bitord sur le cordage, en avançant suivant sa longueur. On la nomme mailloche à fourrer. *Voyez pl. E, fig. 62.*

MAILLON, s. m. Sorte de nœud coulant, ouvert en forme de cercle, qu'on fait avec un moyen ou petit cordage, lorsqu'on veut draguer quelque chose au fond de l'eau, en coulant le cordage ; le nœud est lâche, il se serre et souque sur l'objet où il s'accroche, lorsqu'on hâle dessus. On coule souvent un maillon sur une ancre, en le faisant descendre le long de l'orin ou d'une longue perche.

MAIN, s. f. On agit main sur main, par un mouvement non interrompu, en hâlant sur un cordage quelconque. On monte main sur main, en s'élevant sur une grosse manœuvre, comme un galhauban, à force et à bout de bras, sans se servir des pieds. — La main de fer est une espèce de longue, grosse et forte crampe qu'on cloue en mainte occasion, momentanément, sur la carène d'un vaisseau, dans la cale, etc., pour accrocher des palans. *Voyez pl. F, fig. 10.*

MAISTRANCE, s. f. On désigne sous ce nom, dans les ports comme sur les vaisseaux, tous les maîtres des différens détails qui ont des ouvriers ou des gens de l'équipage dépendant d'eux, qui leur sont subordonnés.

MAITRE, s. m. Titre qu'on donne au chef ouvrier qui est à la tête d'un détail, soit dans les ateliers ou les vaisseaux. Le maître d'équipage reçoit les ordres d'un officier, et les transmet par le moyen du sifflet ou de la voix : il est le premier des maîtres d'un vaisseau. Le maître canonnier est, par rapport aux canoniers, ce qu'est le maître d'équipage à l'égard des matelots. Le maître charpentier, le maître voilier et autres dirigent les ouvriers sous les ordres d'officiers supérieurs. Le maître-valet, qu'on nomme aujourd'hui distributeur, est un commis du munitionnaire, qui distribue les vivres. Dans les ports militaires, on connaît de plus, les maîtres mâteur, cordier, forgeron, sculpteur, tonnelier, poulieur, etc. Dans ceux du commerce il y a des maîtres de quai qui dirigent les diverses opérations des bâtimens marchands. Le marin qui ne commande qu'une barque ou un bateau, est nommé maître ou patron, soit qu'il navigue dans les baies ou au petit cabotage. — Le maître couple, dans les constructions navales, est celui qui a le plus d'ouverture entre ses branches : la maîtresse varangue est la varangue de ce couple.

MAJEUR, adj. On donne ce nom aux bas mâts, les plus forts d'un vaisseau. Les voiles que portent ces mâts sont les voiles

majeures ; et comme dans un bâtiment à trois mâts les grand et petit huniers sont compris avec la grande voile et la misaine, on dit, les quatre voiles majeures. (On pourrait dire les six voiles majeures, en ajoutant les deux principales du mât d'artimon que portent presque constamment les grands bâtimens.) — Les lieues majeures sont celles de grands cercles que les marins doivent savoir réduire en lieues mineures et réciproquement, sur une moyenne latitude, entre celle du départ et celle de l'arrivée, pour avoir les différences en longitude.

MAJOR, s. m. On donne ce nom, dans les vaisseaux, à l'officier de santé en chef, chirurgien major. — L'état-major est composé de tous les officiers embarqués sur un vaisseau pour y faire le service, sans comprendre celui qui le commande. Le major de l'armée ou de l'escadre est un contre-amiral ou un capitaine de vaisseau, sous les ordres de l'amiral ; il est chargé de faire exécuter les manœuvres ordonnées : les adjudans majors sont des officiers de la majorité, embarqués indépendamment des officiers formant l'état major du vaisseau. Le bureau major est celui où s'expédient, par le major, les ordres de l'amiral pour tous les bâtimens sous son commandement.

MAL DE MER, s. m. Soulèvement d'estomac qui cause des vomissemens à ceux qui naviguent pour la première fois. Avoir le mal de mer, c'est être dans une agitation causée par l'état de la mer qui occasionne plus ou moins de mouvement au vaisseau : les tangages donnent plus de maux de cœur que les roulis. Les matelots se rient d'un novice ou passager que le mal de mer fait vomir.

MÂLE, adj. Bâtiment qui a des qualités par un gros temps, qui n'embarque pas d'eau, s'élevant bien à la lame ; il est mâle. — La mer est mâle lorsqu'elle est très-grosse, que des lames élevées frappent sur le bord.

MALINE, s. f. Marées qui montent le plus haut à chaque nouvelle et pleine lune : on est dans les malines, signifie que les marées seront grandes pendant deux ou trois jours, aux époques des syzygies de la lune. *Voyez* Reverdie.

MALSAINÉ, adj. En parlant d'un fond de rochers ou autre écueil, on dit qu'il est malsain ; le mouillage y est trop mauvais ; il y a des dangers sous l'eau. — Une côte bordée d'écueils est assez généralement basse et se prolonge sous l'eau. Les côtes de Bretagne sont malsaines ; celles d'Espagne sont très-saines. Les

premières sont parsemées de hauts-fonds, rochers, etc. Les autres sont accores, c'est-à-dire, qu'un vaisseau peut les approcher sans danger.

MAMELON, s. m. Nom qu'on donne, dans les colonies, à de petites montagnes dont le sommet se termine en forme de mamelon. — Quelques marins donnent aussi ce nom aux ferrures mâles du gouvernail.

MANCHE, s. f. Bras de mer qui sépare la France de l'Angleterre : la manche de Bristol, etc. — On emploie dans la marine des manches en cuir pour conduire le vin dans les pièces qui sont arrimées dans la cale au vin : d'autres manches en toile servent à faire parvenir l'eau dans la cale à l'eau. *Voyez* Citerne. Les embarcations du bord portent l'eau dans les barriques d'armement, qu'on vide au-dessus de la grande écoutille, dans l'entonnoir de la manche à l'eau : celles-ci ont un peu plus de diamètre que celles en cuir. Il y a encore des manches en toiles plus courtes et larges, pour conduire l'eau que les pompes jettent, jusqu'au dalot par où elle sort du bord pour tomber dans la mer. — Les manches à vent sont aussi connues sous le nom de trompes.

MANCHE, s. m. Un manche d'aviron comprend le tiers de sa longueur ou un peu moins de la moitié du bau de l'embarcation, s'il est pour nager à pointe ; car les avirons à couple ont le manche beaucoup plus court. — Le manche de gaffe ou brigade, est un peu plus gros que celui d'une bêche ordinaire : il est fort long pour l'avant de l'embarcation et court pour l'arrière : manche de Faubert ; manche de Guipon.

MANCHE DE VELOURS, s. m. Gros oiseau blanc, qui a le bout des ailes noir : on le trouve en mer vers le cap de Bonne-Espérance.

MANCHOT, s. m. Selon quelques marins, c'est le même que le pingouin, oiseau de mer de l'hémisphère sud, sans ailes et sans plumes : son corps est couvert d'une espèce de duvet, pressé comme un poil serré et ras. Le manchot marche debout sur le rivage de la mer et laisse pendre ses nageoires, comme si c'étaient des bras de pygmée.

MANDRIN, s. m. On donne ce nom à un morceau de bois poli, qui sert de moule pour faire les cartouches dans les ports et les vaisseaux.

MANGER, v. a. En parlant d'un objet plus élevé qu'un vais-

seau ; on dit qu'il lui mange le vent, c'est-à-dire, qu'il l'abrite. — C'est manger du sable que de tourner le sablier, horloge ou ampoulette avant que tout le sable soit passé : c'est avancer l'horloge du bord. — La mer mange un vaisseau lorsqu'elle le choque, le couvre instantanément : il est mangé par la mer, lorsqu'il est tourmenté par les lames. — Un vaisseau est mangé par la terre lorsque, près d'une côte plus haute que sa mâture, il est comme dans l'obscurité pour un autre vaisseau qui est au large : celui qui est mangé par la terre, voit sans être bien vu.

MANGUE, s. f. Sorte de grand filet dont se servent les pêcheurs des environs de Fréjus. On donne aussi ce nom à un gros fruit des îles de France et de Bourbon.

MANET, s. m. Filet, ou nappe simple, dont les mailles sont proportionnées à la grosseur du poisson qu'on se propose de prendre : car il faut que la tête du poisson s'y engage et qu'il se trouve retenu par les ouïes.

MANIABLE, adj. Force modérée dans le vent qui permet toute espèce de manœuvre : le vent est maniable pour les évolutions de toutes sortes de bâtimens, si la mer est belle ; mais un vent quoique maniable, pour un grand bâtiment, peut souffler bon frais et que la mer soit grosse ; dans ce cas il n'est plus maniable pour un petit bâtiment.

MANIOLLE, s. m. Espèce de truble dont on se sert à Brest et à Bayonne pour prendre des prêtrots ou éperlans bâtards, qui se tiennent près des vaisseaux ou des quais. Lorsqu'il est sans manche, on le suspend à une ligne dans un cercle. Il y a beaucoup de variété dans les trubles, en forme et en grandeur.

MANNE, s. f. Petit panier d'osier, de forme conique, sans anse ; il sert, dans les vaisseaux, à embarquer et débarquer le lest en cailloux, et à porter les ordures pour les jeter à la mer. Cinquante mannées de cailloux forment à peu près un tonneau. Chacun de ces petits paniers pleins est une mannée, pesant environ quarante livres. — On dit aussi dans les chantiers de construction une mannée ; son volume en coins, en clous, en épittes.

MANOEUVRE, s. f. Se dit de tous cordages employés dans le gréement d'un vaisseau, tels que cargues, bras, boulines, amures, écoutes, balancines, palanquins, drisses, hâle-bas, etc. *Voyez* ces mots. Commander la manœuvre, c'est faire manœuvrer ; faire une belle manœuvre, c'est bien manœuvrer :

passer une manœuvre : dépasser une manœuvre : élonger une manœuvre : tout le monde à la manœuvre ! pare-manœuvres ! c'est le commandement de les cueillir. Manœuvres courantes, manœuvres dormantes ; manœuvres du vent ; manœuvres sous le vent, alternativement d'un bord et de l'autre.

MANOEUVRER, v. a. C'est l'art de faire faire les évolutions à une armée ; tous les mouvemens à un ou plusieurs vaisseaux, avec l'aide du vent, des voiles et du gouvernail ; c'est (si en marine on pouvait employer cette expression) le manège d'un vaisseau isolé, comme de plusieurs sous un même chef. Manœuvrer habilement une flotte, c'est bien la conduire, la diriger dans toutes les circonstances de la navigation ; de même un seul vaisseau.

MANOEUVRER, v. n. Parlant d'un vaisseau qui change la situation de ses voiles pour suivre le mouvement que lui donne son gouvernail : il peut ou il ne peut pas manœuvrer, selon qu'il a du vent ou du calme ; qu'il a tous ses moyens ou des avaries majeures.

MANOEUVRIER, s. m. Distinction honorable qu'on donne à l'homme de mer qui a une longue expérience et une saine théorie de la manœuvre d'une armée, d'une escadre, d'un vaisseau, dans les circonstances qui exigent des connaissances solides sur un art aussi difficile que celui de la marine. On dit de celui qu'on distingue dans les manœuvres de son vaisseau, c'est un bon, un grand manœuvrier : c'est le chef d'une flotte ou division de plusieurs bâtimens de guerre qui a l'approbation des officiers de la flotte sous ses ordres et des ennemis qu'il a gagnés par l'habileté de ses manœuvres. Il faut de l'expérience et de la théorie ; la première pour bien commander l'exécution, la seconde pour les principes avec l'application raisonnée sur la multiplicité de leurs combinaisons. On est manœuvrier par la pratique seule, mais on est plus fort manœuvrier quand on sait appliquer la théorie à une longue expérience de la navigation.

MANOQUE, s. f. On donne ce nom à une petite pièce de ligne de soixante brasses, telles que bitord, merlin, luzin, ligne de loch et de pêche ; elles sont ployées en manoque ; espèce d'écheveau. *Voyez pl. E, fig. 63.*

MANQUER, v. a. Dans la manœuvre, c'est ne pas réussir à virer de bord vent devant, dans un appareillage, un abordage ou à l'attérage. On manque une évolution quelconque par la

cause de la grosse mer, d'un changement subit du vent et d'une mauvaise manœuvre.

MANTELET, s. m. Espèce de volet, à peu près de forme carrée, qui sert à fermer les sabords de la batterie basse d'un vaisseau : ils tiennent par le haut à deux pentures qui les fait lever en pente le long du bord, au-dessus de chaque canon, lorsque la batterie est aux sabords : on les abat pour fermer le passage à l'eau, lorsque les canons sont rentrés, la volée en dedans de la muraille du vaisseau. Ceux de l'arcasse, sous la voûte, sont ordinairement en deux parties ; une moitié ferrée au-dessus du sabbord, l'autre en dessous. Les frégates du premier rang ont aussi des mantelets de sabords pour fermer leur batterie, lorsque la mer est trop grosse. *Voyez pl. A et D, fig. 1.*

MARBRE, s. m. Cylindre placé horizontalement entre les rayons de la roue du gouvernail qui, pour faire tourner ce marbre garni de la drosse, sont fixés dans les mortaises sur tout le contour de ses deux extrémités. Un essieu en bois traverse le marbre dans sa longueur pour le porter, sur deux chevalets cloués en avant (ou en arrière) du mât d'artimon, sur le gaillard d'arrière des grands bâtimens, d'où on fait agir le gouvernail. *Voyez la roue, son cylindre, sa drosse, etc., pl. E, fig. 58.*

MARCHAND, adj. On donne ce nom aux bâtimens du commerce pour les distinguer de ceux de guerre : le bâtiment marchand appartient à un particulier ou armateur, celui de guerre appartient au gouvernement. En parlant de l'état major de celui-ci, on dit les officiers de la marine ; ceux qui montent les bâtimens du commerce sont nommés officiers marchands. La différence de la marine militaire à la marine marchande est grande : les premiers, employés par le souverain, sont constamment soldés, entretenus en corps ; les autres ne sont soldés, par leurs armateurs, que le temps qu'ils sont embarqués et ne peuvent porter aucun uniforme.

MARCHE, s. f. Vitesse progressive qu'un vaisseau est susceptible de prendre selon la force du vent et la voilure qu'il met dehors : la marche d'un bâtiment est plus ou moins accélérée selon sa construction, son arrimage et son grément : on dit qu'il a une marche supérieure à tel autre vaisseau ; qu'il a perdu sa marche, qu'il a trouvé sa marche.

MARCHE-PIED, s. m. Cordage tendu, de chaque bord,

sous les vergues, en les prolongeant, pour servir d'appui aux pieds des matelots qui vont enverguer des voiles, les serrer, prendre des ris, les déverguer. Ces cordages ont des nœuds de distance en distance et des étriers. *Voyez pl. D, fig. 17, a.*

MARCHER, v. n. Se dit d'un vaisseau qui fait son chemin avec plus ou moins de célérité. Il marche bien; il marche mal; il a perdu sa marche; il marche mieux que tel autre vaisseau: il suit un ordre de marche en flotte, en division, sur des colonnes, en ligne de bataille ou de convoi.

MARCHEUR, adj. Vaisseau grand marcheur, qui, avec moins de voilure, gagne ceux avec qui il navigue. Bon marcheur; fin voilier: mauvais marcheur, celui qui éprouve des difficultés à vaincre la résistance de l'eau; qui ne peut en suivre d'autres que sous plus de voilure.

MARÉAGE, s. m. On désignait autrefois par ce mot le prix, la solde accordée, à un ou plusieurs matelots, pour un voyage de long cours, sur un bâtiment marchand.

MARÉE, s. f. Temps que la mer met à monter et à descendre: la durée du flot et du jusant; ce qui arrive deux fois par vingt-quatre heures, dans les lieux de marée, avec un retard de quarante-huit minutes chaque jour; c'est-à-dire, que (lorsqu'un grand vent n'agit pas pour ou contre) chaque flot dure pendant six heures douze minutes, et le jusant autant. On dit qu'un vaisseau attend la marée pour appareiller, pour flotter: à mi-marée; à la marée montante; à la marée descendante; il a été échoué pendant tant de marées: il a la marée contraire; il a vent et marée.

MARGOTTE, s. f. Nom que les calfats donnaient autrefois à une petite braie, en toile goudronnée, qui entourait les pieds des chandeliers en fer plantés sur les murailles de côté de la dunette d'un vaisseau, pour porter des lisses.

MARGOUILLET, s. m. Cosse en bois qu'on emploie moins aujourd'hui dans le gréement des vaisseaux. On s'en sert encore pour des conduits de petites manœuvres qui descendent perpendiculairement sur le pont ou gaillard. *Voyez planche E, figure 65.*

MARGUERITE, s. f. Petit appareil qu'on frappe sur un câble pour faciliter à déramer une ancre qu'on ne peut arracher du fond avec le seul effort de la tournevire: elle suffit quelquefois en simple; dans ce cas l'aussière, qui prend momentanément

le nom de marguerite, est frappée sur le câble près des bittes ou de l'écubier; on la garnit au cabestan. S'il faut un effort plus considérable, on dit de passer la marguerite en deux; pour cela on aiguillette, à la même place, sur le câble, une poulie de guinderesse ou une grosse poulie coupée, autrement galoche, dans laquelle passe le garant ou aussière dont un bout fait dormant au pied des montans de bitte, des écoutes de hune ou sur le grand mât, l'autre au cabestan. En ajoutant une deuxième poulie sur le câble vers la partie qui répond où était le dormant, on fait une marguerite en trois ou en quatre. Rien ne résiste à l'effort que fait ce dernier appareil. L'ancre est arrachée du fond de l'eau: il arrive que son bec ou le câble casse.

MARIAGE, s. m. Réunir, au moyen d'un petit cordage, deux grelins ou les deux bouts de la tournevire, en le passant à plusieurs tours dans les œillets qui se trouvent aux extrémités des grelins ou de la tournevire. Faire un mariage, c'est joindre, réunir ensemble. *Voyez pl. F, fig. 11.*

MARIE-BAROU. Nom que les nègres donnent, aux Antilles au tonnerre.

MARIE-SALOPE, s. f. Petit bâtiment d'une construction particulière, destiné à porter, à une certaine distance des ports, les vases qu'en tirent les cure-môles. Les marie-salopes reçoivent ces vases sous la cuillère où elles se placent, dans des espèces de puits, au nombre de deux, d'une forme quadrangulaire, dont le fond est fermé par une trappe qu'on ouvre au lieu où elles doivent décharger. Elles sont grées d'un mât placé au milieu, entre les deux puits; il porte une voile carrée: deux ou trois hommes les manœuvrent; ils ont de très-longues perches pour pousser de fond. *Voyez pl. F, fig. 39.*

MARIN, s. m. C'est, en parlant d'un officier, le titre qui distingue l'homme de mer. Un bon marin est celui qui, avec des talens supérieurs, sait, dans toutes les circonstances de la navigation, employer à propos les ressources que donne une longue expérience du métier, jointe à une bonne théorie. Il lui faut beaucoup d'années d'un service actif et une étude continue de la construction, du grément, de la manœuvre, de l'astronomie, etc., etc., avec des dispositions naturelles pour cette honorable profession: celui qui n'a pas ce métier sans cesse à cœur, ne sera jamais qu'un mauvais marin. — On dit qu'un homme a le pied marin, lorsqu'il est habitué aux plus

grands mouvemens d'un vaisseau, qu'il agit, lorsqu'il se tient, se promène sur le pont, gardant bien son équilibre. Celui qui ne réussit pas dans la vocation de la mer, qui a peu de moyens est nommé marin d'eau douce : on dit aussi qu'il ne sait marcher que sur le plancher des vaches.

MARINE, s. f. S'entend de l'assemblage de tous les vaisseaux et de la totalité des hommes de mer d'une nation qui a des bâtimens de guerre et de commerce de toute espèce. Le corps des officiers entretenus par l'état, est composé de tous les grades connus dans la marine ; ses membres sont nommés officiers de marine. On nomme ceux du commerce officiers de la marine marchande. Il y a des soldats de marine pour les garnisons des ports et des vaisseaux. Ce mot comprend aussi tous les objets tant du service militaire que du commerce maritime qui tiennent au matériel des ports en général. — Une caisse des invalides de la marine est formée par la retenue de trois pour cent sur tous les stipendiés pour servir à payer les soldes de retraite.

MARIONNETTE, s. f. Espèce de râtelier, (souvent posé en forme de croissant) garni de poulies tournantes qui tient ces poulies ou marionnettes verticalement, en arrière des bas mâts, sur les gaillards, pour le passage des manœuvres qui descendent le long et sur l'arrière de chacun de ces mâts. *Voyez* Bitton.

MARMOTTE, s. f. Petit baril à mèche portatif. La marmotte des calfats diffère de leur sellette en ce que celle-ci est un petit coffret renfermant tous leurs outils et souvent fermant à clef. Les calfats de levée, momentanément dans les ports, n'ont que des sellettes.

MARNER, v. n. On dit la mer marne beaucoup en parlant des marées qui descendent très-bas : elle laisse une plus grande plage découverte qu'aux marées ordinaires (elle monte souvent à proportion). C'est ce qui arrive à l'époque des syzygies par un grand vent qui dure plusieurs jours, venant de terre, et aux équinoxes.

MAROQUIN, s. m. On donnait autrefois ce nom à un fort cordage qui s'amarrait aux tons du grand mât et du mât de misaine : on l'étendait avec force, et sur divers points de sa longueur, on aiguilletait ou fouettait des palans qui servaient à embarquer et débarquer différens fardeaux.

MARQUES, s. f. plur. C'est par des clochers, des moulins

et autres objets très-marquans, près des côtes, qu'on reconnoît les passes ou chenaux qu'on doit suivre pour entrer dans une rivière, un port, etc., ce sont les marques. — Les petites lames de plomb clouées sur les côtés de l'étrave et de l'étambot d'un vaisseau sont les marques de son tirant d'eau.

MARQUER, v. n. Diviser une ligne de sonde et de loch avec des nœuds de torons des mêmes cordages qu'on passe dedans à des points fixes, pour servir à trouver le chemin du vaisseau et la quantité de brasses d'eau, dans l'obscurité de la nuit, en tâtant sur la ligne le nombre de nœuds qui se trouvent au moment où elle est arrêtée. — La mer marque lorsque dans les pays où il n'y a pas de flot ou très-peu, on remarque qu'elle a monté et descendu de quelques pieds, sur une plage où elle a laissé une marque.

MARQUISE, s. f. On donne ce nom, dans les vaisseaux, à une deuxième tente qu'on place, pendant les grandes chaleurs de la zone torride, au-dessus de la tente du gaillard d'arrière, à trois ou quatre pieds, pour que l'air passe librement entre les deux. La marquise n'a jamais de rideaux; elle est toujours d'une seule pièce de même toile à voile.

MARSILLANE, s. f. Bâtiment vénitien qui ne navigue guère que dans le golfe. Son avant est très-enflé et sa poupe carrée.

MARSOUIN, s. f. Forte pièce de bois courbe qu'on fixe intérieurement, qui prolonge la carlingue, en avant et en arrière d'un vaisseau, servant à lier solidement l'arcasse et l'étrave avec la quille et les varangues extrêmes, sur le milieu desquelles portent les deux marsouins. — On est quelquefois réduit à faire une allonge aux marsouins, lorsque la pièce seule ne fournit pas. — On appelle aussi marsouin, la tente qu'on établit sur les vaisseaux, en avant du mât de misaine.

MARTEAU, s. m. Instrument en fer dont on se sert pour faire le martelage, marquer dans les forêts les arbres qui sont propres à la marine. Il porte l'empreinte d'une ancre qui s'imprime sur l'arbre. — On donnoit le nom de marteaux à des espèces de pinnules dont on armoit le quart de nonante, pour l'observation de la hauteur des astres. On ne s'en sert plus.

MARTICLE, s. m. Nom (peu usité) des branches d'araignées.

MARTINET, s. m. Cordage qui remplit le service de balancines de la corne d'artimon : il passe dans une poulie estropée à cosse, sur une pate d'oie; le dormant est au chouquet du mât

d'artimon, et le double, qui fait le courant, descend au pied de ce mât. Le faux martinet est simple, capelé au bout de la corne ou pic, et passe à la tête du mat de hune d'artimon, ou perroquet de fougue. — Les bouts de cordage réunis sur le bout extérieur d'une bringuebale, sur lesquels les hommes pèsent lorsqu'on pompe, sont nommés martinets.

MARTINGALE, s. f. Espèce d'arc-boutant qu'on place sur le chouquet du mât de beaupré : il descend d'environ dix pieds en dessous, perpendiculairement, pour servir au soutien des bouts dehors de grand foc et de clin foc : la martingale est percée de deux clans, avec réas à son bout inférieur par où passent les deux cordages, sorte de soubarbe, venant de l'extrémité des bouts dehors, pour se rendre au fronteau ou muraille du gaillard d'avant. *Voyez pl. A, fig. 1, f.*

MASCARET, s. m. Courant particulier; ce mot a la même signification que macrée.

MASQUE, s. m. C'est souvent la civadière qu'on laisse tomber carrément, ou une bonnette basse qu'on oriente en avant du mât de misaine, par un petit frais, le vaisseau étant bout au vent pour empêcher la fumée des cuisines (lorsqu'elles sont sous le gaillard d'avant) de se rendre derrière. On se sert aussi du masque lorsqu'on est mouillé près d'une terre, d'un lieu quelconque, où il régnerait des maladies contagieuses : les masques arrêtent, détournent le mauvais air que le vent porterait dans l'intérieur du vaisseau, par les sabords de l'avant.

MASQUER, v. n. Changement ou saute de vent qui masque les voiles d'un vaisseau, en donnant dessus avant qu'on ait le temps de manœuvrer pour l'empêcher. *Voyez Coiffer et Chapelle.*

MASSE, s. f. Sorte de très-gros marteau en fer, le manche en bois est long d'environ deux pieds : on s'en sert dans les chantiers de construction pour frapper les chevilles, et sur les vaisseaux, pour repousser les clefs des mâts de hune, lorsqu'on veut les caler, quand on ride les haubans de hune, etc.

MASSIF, s. m. Pièce de bois qui sert de remplissage dans les fonds extrêmes de l'intérieur d'un vaisseau; elle renforce le ringeot en prolongeant sa liaison avec la quille, et diminue l'acculement des varangues de cette partie : de même un massif prolonge la courbe d'étambot, en remplissant le petit vide qui se

trouve entre les varangues qui sont très-resserrées de l'arrière.

MAT, s. m. Longue pièce de bois que l'on place plus ou moins verticalement sur un vaisseau. Il y en a de différentes dimensions, tant en longueur qu'en grosseur, selon la grandeur du bâtiment. C'est sur les mâts que sont gréées les voiles d'un vaisseau, portées par ses vergues. On les voit en place. *Pl. A, fig. 1.* Les mâts majeurs sont les bas mâts qui sont faits de pièces de sapin d'assemblage. Les autres, tels que mâts de hunes, de perroquets, etc., sont d'une seule pièce, toujours en sapin : ils sont désignés par les noms et numéros suivans : 1 Le grand mât ; 2 le mât de misaine ; 3 le mât d'artimon ; 4 le mât de beaupré ; 5 le grand mât de hune ; 6 le petit mât de hune ; 7 le mât de hune d'artimon, ou perroquet de fougue ; 8 le mât de foc ou le bout-dehors de beaupré ; 9 le grand mât de perroquet ; 10 le petit mât de perroquet ; 11 le mât de perroquet d'artimon ou de perruche ; 12 le bout-dehors de clin foc ; 13 le grand mât de cacatois ; 14 le petit mât de cacatois ; 15 le mât de cacatois d'artimon ou cacatois de perruche ; et *pl. D, fig. 1,* 16 le bout-dehors du foc volant. On dit aussi mât à piple, mât de pavillon, mât de fortune, mât du nord, mât d'un brin, mât de rechange, mât forcé, mât qui a consenti, mât de charge, mât d'embarcation, etc. (J'ai placé un mât de perroquet de fougue de rechange, ou 4^e. sur l'extrémité de l'arrière. *Voyez ce mât sur ma frégate pl. D, fig. 1, q.*)

MATAGE, s. m. Opération par laquelle on élève les bas mâts d'un vaisseau pour les mettre en place, par le moyen de bigues dressées sur son pont, ou de la machine à mâter qui se trouve dans chaque port du roi.

MATAGOT, s. m. Sorte de grosse jumelle de brasseyage, longue d'environ six pieds, en sapin, servant autrefois de garniture contre le frottement des drisses et suspentes des basses vergues avec le mât : on les a supprimés depuis que les suspentes, passant sur l'avant du traversin d'en avant de chaque hune, écartent les vergues du mât et donnent plus de facilité au brasseyage.

MATELOT, s. m. Titre qu'on ne devrait donner qu'aux hommes de mer, qu'une longue expérience sur les vaisseaux et dans les ateliers de garniture, rend habiles à tous les travaux multipliés d'un tel métier : aussi le nombre des bons matelots est-il presque toujours réduit dans la composition de l'équipage d'un vais-

seau, au dixième du nombre d'hommes embarqués : ce sont les maîtres de manœuvre, les seconds, les contre-maîtres, quartiers-maîtres et gabiers ; ceux qui les suivent sont matelots, sans être habiles à tout ; viennent ensuite les novices qui sont à leur deuxième ou troisième campagne. — On ne peut pas faire un bon matelot, s'il n'a pas commencé à naviguer à l'âge de quinze à seize ans et plutôt, s'il n'est pas d'une constitution robuste et s'il n'a pas une vocation décidée pour la mer. Ce n'est qu'au bout de plusieurs années de navigation au long cours qu'il est propre à tout : il doit savoir garnir, fourrer, estroper, enfin gréer toute espèce de bâtiment ; bien gouverner, sonder à la main, coudre et raccomoder les voiles, peindre, lancer des grenades, bien manœuvrer le canon, comme le fusil et le pistolet, et se servir des armes blanches ; en un mot, un bon matelot est un homme extraordinaire, par rapport à ceux qui sont éloignés des ports de mer. C'est un homme précieux, ne se rebutant dans aucun cas ; les dangers les plus imminens ne l'effraient jamais, il est intrépide dans les combats comme pendant les tempêtes. Le malheur de cette classe d'hommes, si importante dans un état qui a une marine, est généralement d'être mal appréciée, parce qu'elle est mal connue. — Les vaisseaux qui marchent en ligne devant et derrière un vaisseau amiral, sont désignés dans la tactique navale par matelot de l'avant et matelot de l'arrière. — Deux hommes autrefois se servant alternativement du même hamac, du même lit, l'un du quart de tribord, l'autre de bâbord, étaient nommés les deux matelots ; ils se disaient actuellement matelots : mon matelot — Les marins étrangers, lorsqu'ils veulent parler d'un bon, d'un grand officier de mer, disent : c'est un bon matelot ; de même que dans nos troupes, on dit d'un vaillant capitaine qu'il est un bon soldat.

MATELOTAGE, sub. masc. C'est l'art du matelot ; c'est aussi l'union de deux matelots qui sont amatelots : le matelotage, dans ce cas, est l'accord de deux amis entre les matelots : camarades et matelots sont synonymes parmi les marins.

MÂTER, v. a. Action de placer les mâts d'un bâtiment quelconque à la place qui leur est assignée. Lorsqu'il a trois mâts verticaux, sans égard au beaupré (ni au mat de tape-eul pour ceux qui en gréent), on dit : c'est un bâtiment à trois mâts. Les senaus, brics, brigantins, lougres et goëlettes, sont des bâti-

mens à deux mâts : on dit d'un autre bâtiment qu'il est mâté à piple, à calcel, etc. Mâter, en marine, c'est dresser.

MÂTEREAU, s. m. Petit mât de brin, de pin ou sapin, ou une portion de mât d'une faible dimension, propre seulement aux embarcations ou petites mâtures d'un vaisseau.

MÂTEUR, s. m. Le maître mâteur seul, dans les grands ports, est désigné par le nom de mâteur : c'est lui qui dirige et exécute le travail des mats d'assemblage, et les confectionne.

MÂTURE, s. f. Assemblage, réunion de tous les mâts d'un vaisseau ; hunes, barres et chouquets compris, si on les considère établis les uns au-dessus des autres à leur place respective. La menue mâture est celle la plus élevée, comme mât de perroquet et de cacatois. — Des pièces de mâture sont des arbres de pin et de sapin que nous tirons en grande partie du Nord de l'Europe et de la Corse. — On nomme souvent improprement la mâture, ce qui est la machine à mâter. — On a depuis quelques années perfectionné l'art de la mâture des vaisseaux ; cependant la théorie n'est pas encore parfaitement d'accord avec l'expérience des marins. — On distingue la mâture d'un grand bâtiment de celle d'un petit : celle de celui qui porte trois mâts, de celle du navire à deux mâts, etc. *Voyez pl. B*, les différens bâtimens. L'atelier de la mâture est le lieu où les mâts se confectionnent.

MAUGÈRE, s. f. Placard en cuir fort, cloué par le haut et sur l'avant seulement, en dehors des dalots du premier pont, les plus bas d'un vaisseau, les plus près de la mer. Les maugères ne sont pas clouées avec des clous à maugère, ceux-ci étant trop courts, on en emploie qui ont le nom de clous à plomb de douze à quinze lignes de long.

MAXAGUA, s. m. Nom espagnol, d'un bon bois des colonies occidentales dont l'écorce est employée à faire d'excellens cordages ; il dure plus en manœuvres qu'en câble. Ce bois est très-connu à l'île de Cuba ainsi que les cordes de maxagua.

MÈCHE, s. f. Dans un mât de plusieurs pièces c'est celle qui occupe le centre en longueur qu'on désigne sous le nom de mèche : c'est sur cette pièce principale qu'on forme des adents saillans et rentrans pour recevoir les adents correspondans des autres pièces qu'on assemble dans la confection arrondie de ce mât. Le plus gros bout de la mèche restant entier fournit le ton nécessaire au mât. — La mèche du gouvernail est en chêne,

elle comprend toute sa hauteur : c'est dans sa tête que sont percées les mortaises pour la barre du gouvernail et celle de rechange aux grands bâtimens, car les petits n'ont que la place pour une barre. — La mèche d'un cabestan est la forte pièce qui en fait le centre et sur laquelle est bâti le cabestan dans la forme qu'on voit, *pl. F, fig. 57*. La mèche d'un cordage en quatre, est en fils blancs du dernier brin de chanvre; pour remplir le vide et faire que le cordage soit rond, on la tord peu et on la fait moins grosse que chaque toron. — La mèche de guerre est un filin blanc, bien sec, très-peu tord, coupée par bout, pour servir à conserver le feu étant tenue allumée pendant la nuit dans la cabane de la cuisine et le baril à mèche. On s'en sert peu aujourd'hui pour mettre le feu aux canons, à bord des vaisseaux. *Voyez Batterie, Platine.*

MELET et MELETTE. C'est le nom de deux espèces de sardines.

MÉLIS, s. m. Nom des toiles dont on se sert généralement pour faire certaines voiles d'un vaisseau : on les distingue par mélis doubles et mélis simples. Les huniers sont de mélis double. C'est en parlant de la force de la toile qu'on distingue le mélis double du mélis simple. *Voyez Toile à voile.*

MEMBRE, s. m. C'est la membrure d'un petit bâtiment; chaque levée formée d'un seul morceau en épaisseur; c'est ce qu'on nomme couple dans un grand bâtiment qui a ses levées composées de deux pièces à côté, à toucher l'une à l'autre, jointes ensemble pour faire le couple : ainsi le membre et le couple sont à distinguer; quoique l'un comme l'autre fait la carcasse d'un bâtiment qui reçoit le clouage des bordages extérieurs et intérieurs. *Voyez Genou, Allonge.*

MEMBRURE, s. f. L'assemblage des pièces de bois qui, dans la construction d'un vaisseau, forment ses côtés, sous le nom de couples et sous celui de membrure dans les petits bâtimens : ce sont les bois courbe et droit qui composent chaque levée d'après le plan de l'ingénieur.

MENILLE, s. f. Espèce de taquet long et creux au milieu pour le passage des mains, sur le bout d'un aviron de galère.

MER, s. f. C'est cette étendue d'eau qui couvre la plus grande moitié du globe. Elle est divisée en plusieurs parties que les hydrographes nomment mer d'Europe, des Indes, du Nord, du Sud, Atlantique, Méditerranée, Rouge, Noire, Blanche, etc. — La

mer est haute ou basse, montante ou descendante; la mer monte, la mer descend, elle est étale, se dit dans les lieux où il y a flot et jusant. — Un vaisseau qui part prend la mer; il est à la mer: s'il ne relâche pas malgré un gros temps, on dit qu'il tient la mer; il a souffert à la mer; la mer est grosse; la mer est belle; la mer est clapoteuse; la mer est creuse; la mer brise sur un rocher, sur une côte, sur un écueil quelconque; la mer est houleuse; la mer moutonne. — On dit d'un homme qui tombe d'un vaisseau dans l'eau, un homme à la mer! mettre un canot à la mer. — Un marin est dit être un homme de mer.

MERLIN, s. m. Petit cordage de deux ou trois fils de caret très-fins commis ensemble au moyen de la roue du siège de commettage. Le merlin est en manoque de 30 brasses; il sert aux voiliers qui l'emploient dans les voiles principales. On s'en sert aussi pour divers petits amarrages du grément: il y en a de non goudronné.

MERLINER, v. a. C'est le voilier qui emploie ce mot pour désigner le travail, la couture d'une ralingue, avec le renfort d'une voile: il a pour cela du merlin passé dans des aiguilles à merliner.

MERRAIN, s. m. Nom des bois qu'emploient les tonneliers de la marine pour faire des douves ou douelles qui servent à la confection des pièces, barriques, tierçons, quarts et toute espèce de futailles.

MESTRE, s. m. Nom du grand mât d'une galère: arbre de mestre.

MÉTACENTRE, s. m. Limite au-dessus de laquelle le centre de gravité d'un vaisseau ne peut pas être placé. Sa stabilité à la mer exige que son métacentre soit toujours plus haut que son centre de gravité. La recherche de sa hauteur occupe sans cesse les ingénieurs de la marine.

METTRE, v. a. C'est mettre à l'eau un vaisseau lorsqu'on le lance à la mer de la cale où il a été construit. — Mettre à flot, mettre en rade, c'est sortir d'un port pour être à l'ancre sur une rade: mettre le cap à l'air de vent désigné. — On met à sec lorsqu'à la mer on serre toutes les voiles: mettre à la cape; mettre en panne; mettre un canot à la mer; mettre la batterie aux sabbords, à la serre; mettre embargo; mettre les embarcations dehors, à l'eau ou à la mer.

MEURTRIÈRE, s. f. Trous qu'on perçait autrefois dans le pont supérieur d'un bâtiment pour tirer des coups de fusil de dessous ce pont sur des ennemis qui avaient sauté à bord.

MI-MÂT. C'est en parlant d'un hunier ou perroquet hissé ou amené à mi-mât, à la moitié de son guindant. — A mi-canal, se dit d'un vaisseau qui suit le milieu d'un canal. — A mi-marée, à mi-côte, remarque sur une côte élevée, environ à moitié de sa hauteur.

MINAHOUET, s. m. Petit morceau de planche étroite et mince percée d'un bout, dont on se sert pour garnir ou fourrer un petit filin sur lequel il fait le service que la mailloche à fourrer remplit sur un plus gros cordage. *Voyez pl. E, fig. 66.*

MINEURES, adj. (Lieues mineures.) Les marins au long cours nomment lieues mineures celles parcourues Est et Ouest sur un petit cercle. Par le moyen du quartier de réduction ils les réduisent en lieues majeures ou de grand cercle de vingt au degré.

MINOT, s. m. Espèce d'arc-boutant, saillant de chaque bord en dehors de la poulaine, et devant former un angle de 45°. environ avec le taille-mer : c'est sur l'extrémité du minot qu'on amure la misaine. Porte-lof, pistolet et minot sont synonymes. (*Voyez pl. D, fig. 1, ma frégate nouvelle où le minot se trouve de la même pièce de bois que le bossoir prolongé.*)

MINUTE, s. f. On se servait autrefois d'un sablier passant en une minute, mais depuis fort long-temps on n'emploie pour mesurer le sillage à la mer, avec le loch, que la demie et le quart de minute.

MIRAGE, s. m. Effet d'une réfraction, souvent extraordinaire, qui, dans certain temps à la mer, fait paraître les objets, vus à l'horizon, infiniment plus gros, plus volumineux qu'ils ne le sont réellement ; aussi les marins s'en méfient : ils disent il y a du mirage ; c'est le mirage qui donne cette apparence.

MISAINÉ, s. f. Nom de la vergue et de la voile grées sur le mât de misaine, celui des bas mâts le plus en avant : dans tout vaisseau on dit, la vergue de misaine et jamais la voile de misaine ; et seulement la misaine, en parlant de la voile.

MISE, s. f. On ajoute, à l'eau : la mise à l'eau d'un vaisseau, c'est son lancement du chantier, de la cale où il a été construit ; la mise en place des couples, c'est leur élévation sur la quille,

aux points où ils doivent rester dès le commencement de la construction.

MISSION, s. f. Expédition particulière d'un bâtiment de guerre, ou d'un officier commandant qui a la confiance du gouvernement pour une mission importante, secrète : il va en mission ; il a une mission : il a bien rempli sa mission.

MISTIQUE, s. m. Bâtiment à trois mâts portant des antennes ; il est du port de quatre-vingts tonneaux environ, et navigue à l'entrée de la Méditerranée. *Voyez pl. C, fig. 19.*

MITRAILLE, s. f. Réunion de biscaïens ou balles dans des boîtes de fer-blanc, ou en paquets qu'on distingue sous le nom de grappe de raisin : on en charge les canons et caronades pour faire le plus de mal possible à un ennemi, qu'on combat de près. La mitraille préparée en sachets, comme celle liée en forme de grappe de raisin est réglée pour chaque calibre en quantité et en poids.

MODÈLE, s. m. C'est la construction, sur une échelle de trois à quatre pouces pour un pied (plus ou moins) d'un petit bâtiment portatif, représentant la copie, le patron, le modèle soit d'un bâtiment naviguant, de sa coque, de son grément, emménagemens, etc. Les vieux modèles ressemblent peu aux nouveaux en raison du perfectionnement des constructions.

MOISE, s. f. On donne ce nom à des pièces de bois placées horizontalement à diverses hauteurs des bigues d'une machine à mâter qui leur servent de liaison.

MOLETTE, s. f. Instrument de corderie, ayant la forme d'un petit cylindre, armé d'un crochet, sur lequel est accroché le bout du fil de caret qu'on commence. Les molettes sont ordinairement en buis ; elles tournent au moyen d'une roue pour donner du tord au fil de caret, à mesure que le fileur qui porte le chanvre s'en éloigne.

MOLLIR, v. a. On dit, en parlant du vent qui diminue de force, qu'il tombe, qu'il mollit. — On mollit une manœuvre quelconque, un câble, un hauban, en diminuant sa raideur. Mollir la barre du gouvernail, c'est, étant au plus près du vent, la rapprocher du centre, dans le sens de la longueur du vaisseau, diminuer l'angle que le gouvernail fait avec l'étambot du côté du vent.

MONDE, s. m. En commandant à l'équipage d'un vaisseau, ou à une portion, de monter d'un bord dans les haubans, on dit,

tout le monde à la bande à tribord ! ou à bâbord ! le monde à la bande ! — On fait passer du monde à bord d'un autre vaisseau ; passer le monde au billet : manger le monde ! c'est le commandement de commencer le repas , lorsque des travaux ont changé l'heure habituelle. — Tout le monde en haut ! c'est faire arriver l'équipage d'entre les ponts sur les gaillards : donner du monde reprendre son monde.

MONDRAIN, s. m. Petite montagne, monticule ou mornet qu'on aperçoit d'un vaisseau aux environs des côtes.

MONTANT, s. m. Le temps que dure le flot, que la mer monte. — Dans la construction d'un vaisseau, on distingue les montans de poupe, qui sont en bois droits, des montans de voûte en bois courbes. — Montans de batayolles, montans de bitte, montans de cloche : les montans de poulaine sont placés, en jambe de chien, depuis le digon jusqu'à la herpe la plus élevée, liant les deux herpes et le boudin ; ils sont sculptés extérieurement.

MONTER, v. a. Établir la quille d'un vaisseau qu'on veut construire sur des tins et élever l'arçasse, l'étrave et les couples. — Monter le gouvernail en place pour qu'il tourne, à volonté, sur ses ferrures. — Un officier général monte un vaisseau lorsqu'il y arbore son pavillon de commandement.

MONTER, v. n. Se transporter dans les haubans pour s'élever à la hune, sur les vergues, sur les barres. Monter au capelage, à la pomme : sortant de l'intérieur on monte sur le pont.

MONTRE MARINE, s. f. Grosse montre portable, montée sur deux petits balanciers, comme ceux des boussoles, enfermée dans une boîte d'environ cinq pouces carrés : il y en a qu'on peut porter au gousset, ce qui est très-commode pour transporter l'heure du bord à terre et réciproquement. *Voyez* Garde-temps.

MOQUE, s. f. Bloc de bois qui a une forme presque circulaire, sur une certaine épaisseur, pour recevoir dans une cannelure, sur sa circonférence, les estropes des colliers d'étau. Elle est évidée dans son milieu avec de petites cannelures intérieures, pour loger les rides des deux moques de l'étau et du collier. *Voyez pl. F, fig. 16.* On en employait aux trelingages, aux araignées, mais plus petites et ayant plusieurs trous.

MORFONDU, s. m. On donne ce nom au petit cordage refait

avec du fil de caret qui a déjà servi, et qu'on a décommis pour en faire du morfondu.

MORDRE, v. a. En parlant d'une ancre mouillée, on dit, elle mord; le bec tient au fond; sa pate inférieure s'enfonce, mord dans le sol.

MORDU, E part. Lorsqu'un garant de palan se trouve serré, pris, entre un des courans et une des poulies de ce palan, on dit il est mordu, ce qui l'empêche de courir. Un bout de filin est mordu dans une poulie. Une manœuvre est mordue dans une marionnette; dans ces cas on tient bon pour dégager.

MORNE, s. m. On donne ce nom dans les colonies à une haute montagne escarpée qui n'est pas très-éloignée des côtes et qu'on reconnaît de la mer.

MORNET, s. m. Le mornet est au morne, ce qu'est le mondrain à la montagne, c'est un petit morne.

MORT, adj. *Voyez* Corps mort. Un tour mort, c'est le tour simple d'un cordage quelconque capelé sur une tête de bitte, bitton ou autre point d'appui. — Un bâtiment surchargé ayant pris une charge trop considérable, a une morte-charge. — Toutes les parties de la carcasse d'un vaisseau qui restent hors de l'eau sont nommées œuvres mortes. — Les mortes eaux arrivent dans les quadratures; ce sont les plus petites marées. On dit aussi morte eau, morte mer.

MORTAISE, s. f. Ouverture du canal d'une poulie; le trou carré dans la caisse d'un mât de hune pour le passage de sa clef: c'est aussi celui fait dans la tête du gouvernail pour recevoir le bout de sa barre.

MOU, s. m. Portion lâche d'une manœuvre: on dit donner du mou; larguer, mollir, diminuer la tension à volonté. Embraquer le mou, c'est commencer à raidir un cordage.

MOU, adj. Par rapport à un vaisseau, c'est le contraire d'ardent: lorsqu'il est orienté au plus près il tient mal le vent; il a des dispositions à arriver: le vaisseau est mou, la barre en dessous. — Un cordage mou n'est pas tendu, n'est pas raide, il est lâche. — On dit aussi d'un vent faible qu'il est mou.

MOUCHE, s. f. Petit bâtiment de guerre, soit lougre, goëlette ou côtre qui est employé à observer les manœuvres de l'ennemi; à porter des ordres à la voix ou des paquets pour le commandant d'une flotte plus ou moins grande. *V. pl.* A et B.

MOUCHER, v. a. Couper les extrémités dures du chanvre que le peigne ne peut adoucir dans les bouts de ses fibres. On mouche le bout d'une corde en enlevant, en râclant avec le tranchant d'un couteau les parties qui s'écartent. — Couper le bout d'une pièce de bois d'une certaine forme, c'est la moucher.

MOUCHOIR, s. m. Bordage produit d'une pièce de bois qu'il faut beaucoup travailler pour le placer sur la fesse d'un vaisseau : ce bordage mouchoir qui a du devers, a neuf à dix pouces de large ; sa place est sous la première préceinte, son bout d'en avant, cloué sur le côté du vaisseau, est carré ; tandis que l'autre, cloué sur la lisse d'hourdi et la barre du pont, est coupé en sifflet.

MOUILLAGE, s. m. Lieu où un vaisseau peut être retenu à l'ancre, à l'abri de la grosse mer et des grands vents. La qualité du fond, la quantité des brasses d'eau, convenables à une bonne tenue, font dire que le mouillage est sûr ; qu'il est bon. On cherche un mouillage ; on va au mouillage : on quitte un mauvais mouillage : l'ancre est en mouillage quand elle est sur le bord disposée à tomber à la mer.

MOUILLER, v. n. Laisser tomber, d'un vaisseau, une ancre sur le fond, afin qu'une de ses pates s'y engage et serve à le retenir par le câble qui est étalingué d'avance sur l'ancre, contre la marée, les vents et les courans. — Mouiller en affourchant ; c'est jeter deux ancres l'une d'un bord et l'autre de l'autre, au bout de deux ou trois encâblures, courues sur l'aire du vaisseau, car c'est en faisant un peu de chemin que le vaisseau peut affourcher à la voile. — On mouille en s'embossant : mouiller en pate d'oie, c'est lorsque deux ancres travaillent ensemble sous un angle de 45°. Les câbles dans les écubiers tribord et bâbord, sont dit appeler en pate d'oie : s'ils appellent parallèlement on dit qu'ils sont en barbe.

MOUILLER, v. a. Arrêter, retenir un vaisseau avec une ancre. Lorsqu'on veut la laisser tomber au fond, on commande, mouille ! — On mouille quelquefois les voiles avec la pompe à incendie, dont la manche en cuir est très-longue ; mais seulement lorsque le vent est très-faible, qu'on chasse un bâtiment ou qu'on est chassé.

MOURGON, s. m. On donne ce nom, dans la Méditerranée, à un homme qui fait métier de plonger.

MOUSSE, s. m. Enfant de douze à seize ans qu'on destine à devenir novice, matelot, etc. Nos ordonnances ont souvent varié sur le nombre à embarquer sur chaque bâtiment du roi; il devrait toujours être environ le quinzième de la totalité de l'équipage et mieux choisi pour la constitution. On en place un à chaque plat d'officiers marinières, qu'ils servent en allant chercher les vivres à la cambuse. On devrait défendre aux officiers d'en faire des domestiques. Sur les bâtimens du commerce on embarque un mousse par dix hommes d'équipage.

MOUSSON, s. f. Dans les mers des Indes, des Moluques, etc., ce sont des vents qui après avoir régné (soufflé) du Sud-Ouest et du Sud-Est, reviennent pendant plusieurs mois de la même année au Nord-Est et au Nord-Ouest suivant les lieux.

MOUSTACHE, s. f. On donnait autrefois ce nom (on ne les établit plus de même) aux suspentes de la vergue barrée et de celle de civadière : elles avaient deux branches portant à chaque bout un cap de mouton ou une cosse qui correspondait à deux autres caps de moutons ou cosses estropées sur ces vergues, à douze ou quinze pouces du milieu. Les deux branches de cette moustache se réunissaient sur le mât en une seule servant de suspente : la civadière avait en outre sa civière.

MOUTON, s. m. Gros oiseau dans les Albatros qu'on nomme mouton du cap, parce que les navigateurs le trouvent toujours aux environs du cap de Bonne-Espérance; il va à cent lieues des côtes ou îles. Il y a de ces oiseaux monstrueux qui ont plus de douze pieds d'envergure : ils ne volent jamais beaucoup au-dessus de la surface de la mer. On en prend avec une ligne flottante.

MOUTONNER, v. n. État de la mer lorsqu'elle est agitée par le commencement d'un vent frais; sa surface blanchit d'écume : on dit qu'elle moutonne; la mer moutonne.

MOUVEMENT, s. m. Changement de position d'une flotte par des évolutions qui varient les ordres de marche. — Un vaisseau a des mouvemens doux lorsque les roulis et les tangages ne fatiguent pas sa mâture : il a les mouvemens durs dans le cas contraire. — Mouvement du port; direction des mouvemens, d'où émanent les ordres pour amarrer, démarrer, changer de place à tous les corps flottans.

MOYEN, adj. Le parallèle qui tient le milieu entre le point de départ d'un vaisseau et celui de l'arrivée, chaque vingt-

quatre heures, se nomme moyen parallèle : c'est sur ce moyen parallèle qu'on réduit les lieues en longitude qu'on imagine avoir été courues sur un parallèle à l'équateur, pour avoir son point estimé, c'est-à-dire, celui qu'occupe le vaisseau sur le globe, par rapport au premier méridien.

MUDER, v. a. C'est seulement dans les mers du Levant qu'on se sert de ce mot, en parlant de viremens de bord où on change les voiles triangulaires portées par des antennes : c'est aussi trelucher, changer.

MULET, s. m. Bâtiment tonturé, à deux et à trois mâts inclinés sur l'avant, gréé en voiles latines : il est en usage sur les côtes de Portugal. *Voyez pl. B, fig. 6.*

MULETTE, s. f. Bateau portugais très-gondolé, monté par cinq ou six hommes qui font la pêche à la drague. Il a une voile latine sur un mât fort penché en avant, et un foc à chaque bout sur un petit bout-dehors en avant et en arrière, sur lesquels on amarre, aux extrémités, les funes qui servent à traîner le filet ou drague par le travers du bateau dérivant. *Voyez pl. A, fig. 16.*

N

NABLE, s. m. Trou de tarrière qui se trouve dans l'ousset ou l'osset, *voyez* ce mot, pour vider l'eau d'un canot échoué ou embarqué : il est ordinairement fermé par un bouchon ou tapon de bois qu'on enlève à volonté. Quelques marins donnent aussi au bouchon le nom de nable.

NAGE, s. f. Action des hommes placés sur des avirons. Les bancs de nage sont ceux qui traversent l'embarcation et sur lesquels sont assis les nageurs ou canotiers ; car, en général, on ne nage que dans les canots et chaloupes, et peu dans les bateaux pontés. Ce sont les mouvemens de l'aviron de celui des canotiers assis sur le banc le plus de l'arrière qui donne la nage. — La tente de nage est celle d'un canot, tendue d'un bout à l'autre pour garantir les canotiers d'un soleil trop ardent.

NAGER, v. a. Faire agir les avirons pour donner du mouvement à un petit bâtiment. Nager partout ; nager ensemble ; nager tribord, bâbord : *voyez* Endurer. Nager à sec, de long, à plat, bout au vent, etc.

NAGEUR, s. m. On dit d'un homme qui nage bien, qu'il est bon nageur : il nage comme un poisson. — Un grand nageur est généralement bon plongeur. *Voyez* ce mot.

NASSE, s. f. Filet différent du casier, quoiqu'il serve au même usage. On descend la nasse au fond de l'eau ; elle pose à plat sur le sol ; elle est plate dessus et dessous et de forme circulaire ; ayant une poche faite avec des bouts de fil à voile tendus en forme d'entonnoir : cette poche, placée, ouverte, au milieu de la face supérieure, sert d'entrée au poisson sans qu'il puisse en sortir : des cercles et des bâtons servent à donner la forme de la nasse au filet qui l'entoure.

NAVAL, adj. Se dit de tout ce qui tient à la marine. Forces navales ; architecture navale ; combat naval ; munitions navales et armée navale.

NAUFRAGE, s. m. Perte d'un vaisseau jeté à la côte par un ouragan ; brisé sur un haut fond, un banc, un écueil quelconque où la mer le démolit. On dit : tel vaisseau a fait naufrage ; les hommes sauvés sont des naufragés. — La pusillanimité d'un capitaine fait perdre plus de bâtimens que la témérité, que l'audace guidée, cependant, par l'assurance que donne une longue expérience du métier.

NAULAGE, s. m. Se dit, dans la Méditerranée, de l'action de fréter un navire.

NAUTIQUE, adj. C'est tout ce qui est relatif aux sciences appliquées à la marine, tels que l'astronomie nautique, l'almanach nautique, instrumens nautiques, instruction nautique.

NAVETTE, s. f. Poulie simple, longue, sans avoir tout le corps estropé : elle servait autrefois principalement pour les balancines de la vergue barrée.

NAVIGABLE, adj. Mer, golfe, canal, rivière qui, sans être libre dans toute son étendue, permet de naviguer la sonde à la main, à cause des bancs, hauts fonds ou autres écueils qui s'y trouvent ; difficultés qui ne rebutent jamais les bons marins. Elle n'est pas navigable pour un grand bâtiment ; elle est navigable pour celui qui ne tire que tant de pieds d'eau. On dit qu'une mer, qu'une baie, qu'une rivière, etc., ne sont pas navigables, si elles sont embarrassées d'îlots, de roches, de bancs ou de glace.

NAVIGATEUR, s. m. Voyageur sur mer ; le plus habile pour les campagnes extraordinaires. — Cette distinction particulière

ne devrait être donnée qu'aux plus grands marins. On dit néanmoins des navigateurs au long cours; des navigateurs au cabotage, et ancien navigateur, de celui qui va à la mer depuis un grand nombre d'années.

NAVIGATION, s. f. Art de conduire un vaisseau sur mer. On distingue la navigation au long cours, qui exige, outre la pratique, la théorie nécessaire pour déterminer, avec connaissance, la position du vaisseau à la mer, le diriger d'après des observations astronomiques, etc. La navigation du grand cabotage ne demande pas des officiers aussi instruits dans les mathématiques. Celle du petit cabotage se fait avec de petits bâtimens le long des côtes. *Voyez* Cabotage. — Une belle navigation est celle où on a été bien favorisé par les vents et la mer. On dit : navigation ordinaire, navigation difficile, navigation dangereuse.

NAVIGUER, v. n. Voyager sur la mer. Un marin navigue bien lorsqu'il fait ses voyages courts, sans avarie, qu'il profite de toutes les circonstances favorables. — Un vaisseau navigue bien quand il réunit toutes les qualités dans sa construction. — On navigue sur une carte réduite, sur une carte plate, lorsqu'on la pointe, qu'on y rapporte la position du vaisseau ou sa route. — On navigue, la sonde à la main, dans les lieux où il se trouve des écueils. — Des matelots naviguent à la part ou à la traversée. — Un homme navigue pour l'État ou pour le commerce, lorsqu'il est embarqué sur un bâtiment du roi ou sur un bâtiment marchand.

NAVIRE, s. m. On donne généralement ce nom à tous les bâtimens de mer propres à la navigation. On distingue cependant ceux de l'État par vaisseaux, frégates, corvettes, brics, flûtes, gabarres, goëlettes, longres, côtres. *Voyez* ces articles. — Les bâtimens du commerce conservent tous généralement le nom de navires marchands : le port du nombre de tonneaux en désigne la capacité. — Les vigies qu'on place à la tête des mâts, étant à la mer, crient : navire ! lorsqu'elles découvrent une voile à l'horizon. — Lorsqu'on rencontre un navire à la mer, et qu'on veut lui parler, on s'en approche à portée de voix et on le hèle dans un porte-voix : ho ! du navire ! ho !

NÉGRIER, adj. On donnait ce nom aux bâtimens qui portaient des nègres esclaves des côtes de l'Afrique dans les colonies : leurs provisions et les distributions intérieures étaient

analogues à ce genre de commerce, abolis, ou à peu près, depuis quelque temps par les Européens.

NEPTUNE, s. m. Atlas maritime; grand livre in-folio, contenant un recueil de cartes réduites : celui des cartes de l'Inde est désigné sous le nom de Neptune oriental.

NEURE, s. m. Petit bâtiment hollandais, principalement employé à la pêche du hareng.

NEUTRE, adj. Le bâtiment d'une nation qui ne prend aucune part aux hostilités qui ont lieu sur mer entre d'autres puissances, est un neutre; un navire neutre par rapport à ces puissances.

NEZ, s. m. Lorsqu'un vaisseau est trop chargé sur l'avant, on dit qu'il est sur nez; il tombe sur nez; il est trop sur nez; il a le nez dans l'eau.

NIVEAU, s. m. On dit le niveau de l'eau, en parlant de la surface de la mer; être au niveau de l'eau; apercevoir un objet au niveau de l'eau. Le niveau d'eau d'un vaisseau est marqué à sa carène; c'est la ceinture d'eau qui l'entoure lorsqu'il est à flot.

NOEUD, s. m. Moyen de réunir deux cordes. La multiplicité des cordages employés dans un vaisseau, le service qu'on en tire a obligé la formation d'un nombre infini de nœuds. Le nœud plat, le nœud de bouline, le nœud d'anguille, de laguis, de bois, coulant, d'écoute, de jambe de chien, de tire-veille, de vache, de gueule de raie, de haubans; ce dernier est fait par deux culs de porc sur des torons enlacés et l'un sur l'autre. Les nœuds sur les lignes de sonde marquent les brasses; les nœuds sur la ligne de loch, les pieds; c'est-à-dire, que, sur sa longueur, une ligne de loch reçoit ces nœuds à des distances égales; ils sont faits sur des bouts de torons de la même ligne, épissées dessus à vingt-trois pieds trois pouces, pour les demi-nœuds, et à quarante-six pieds et demi pour les nœuds, depuis un jusqu'à neuf généralement; neuf nœuds donnant trois lieues à l'heure, mesurés pendant une demi-minute. Lorsque le sillage du vaisseau est plus considérable, on jette le loch, c'est-à-dire, qu'on mesure son chemin avec un quart de minute. On dit : nous filons tant de nœuds, après avoir mesuré le sillage avec le loch; par estime, en regardant sous le vent l'eau passer le long du bord : un marin s'y trompe peu.

NOIR DE FUMÉE, s. m. On en fait un très-grand usage dans la marine, broyé dans de l'huile de lin, de noix ou de

bois : on en met souvent dans du goudron pour noircir les préceintes , les bastingages, les vergues, etc.

NOIX, s. f. Capot ou tête d'un cabestan ; toute la partie qui reçoit les barres se nomme noix du cabestan. — Les noix des mâts de hune et de perroquets , aux vaisseaux qui portent des mâts de cacatois, sont des excédans en bois qu'on laisse en renfort au-dessous du capelage où commence le ton, pour servir à soutenir, à porter les barres, comme les jottereaux sur les bas mâts portent les hunes. On doit laisser, en travaillant le mât, le plus de bois possible pour former la noix, afin que le can des élongis porte, s'appuie en totalité dessus. La noix doit passer avec justesse et précaution dans le chouquet, quand on guinde.

NOLIS, s. m. Synonyme de fret , terme du levant. Nolisement ; navire prêté à loyer.

NOLISER, v. a. C'est prendre un navire à fret , à loyer : expression en usage seulement dans la Méditerranée.

NONIUS, s. m. Nom de la petite portion de cercle divisée en degrés et minutes, que porte l'alidade d'un instrument à réflexion.

NORD, s. m. C'est le pôle boréal. Le vent est au nord lorsqu'il souffle de cette direction ; un vaisseau est au nord de son estime : on relève un objet au nord : on court au nord : le nord de la boussole est de plus ou de moins de degrés éloigné du nord du globe. La différence du vrai méridien au méridien magnétique se trouve par des observations.

NOSTR'HOMME, s. m. C'est le nom que les Provençaux donnent à leur maître d'équipage.

NOVICE, s. m. On donne ce nom, dans la marine, à un jeune homme qui apprend à devenir matelot. Sa solde par mois, sur les bâtimens de guerre est de dix-huit fr. : il a été embarqué comme mousse, il ne peut être dans les derniers matelots qu'au bout de deux ou trois ans de navigation, soit sur les bâtimens de l'État, soit sur ceux du commerce. Un novice ne peut être classé qu'au bout d'une année. Un novice qui n'a pas commencé à naviguer comme mousse devient matelot plus tard.

NOUS, pron. Les marins sur un même vaisseau, emploient cette expression, en parlant d'un objet quelconque comparé à leur vaisseau. Nous sommes sous le vent, il est au vent à nous : nous avons le cap sur la terre, sur une île, sur un navire, une tour.

Nous filons trois nœuds, cinq nœuds. Nous avons toutes voiles dehors ; nous sommes en panne, à la cape, à la côte, etc.

NOYER, v. a. La batterie basse d'un vaisseau est noyée, lorsque les seuillets de cette batterie ne sont qu'à quatre ou quatre pieds et demi au-dessus du niveau de l'eau : cette élévation doit être de cinq pieds et plus. Les causes proviennent d'un vice dans la construction ou d'un trop grand chargement, ce qui, dans les deux cas, fait un mauvais bâtiment pour la guerre et très-peu stable sous voile. Un bâtiment du commerce, ayant trop de chargement, a son fort noyé ; il porte mal la voile. — Lorsqu'on perd un vaisseau de vue en s'en éloignant, on dit qu'il est noyé ; il en est de même de tout autre objet qu'on perd à l'horizon par la courbure du globe. — Noyer les poudres, c'est introduire l'eau de la mer dans les soutes à poudre pour empêcher qu'elles soient atteintes par le feu qui aurait pris et fait des progrès dans un vaisseau.

NUAISON, s. f. Durée, pendant plusieurs semaines, d'un vent fixé dans une direction. On dit qu'on a une bonne nuaison de vent de telle partie, quand il favorise la navigation qu'on a à faire. Nuaison contraire : nuaison de vent d'amont ; nuaison de vent d'aval.

O

Ô ! interj. Les marins l'emploient comme signal, à plusieurs hommes réunis, de faire effort ensemble : ils crient : ô ! saille. — Ô ! hisse ! — Ô ! ride ! — Ô ! hale !

OBLIQUE, adj. Un vaisseau fait des routes obliques lorsqu'il a le vent contraire pour suivre sa droite route ; qu'il est obligé de courir des bordées : ses voiles sont orientées obliquement à sa longueur.

OBSERVATION, s. f. Un bâtiment d'observation est celui qui est chargé de suivre et signaler les mouvemens de l'ennemi ; il est en observation, détaché de la flotte. — On a souvent, dans les vaisseaux, une table ou un habitacle d'observation pour poser la boussole pendant qu'elle est employée à faire des relevemens.

OBSERVER, v. a. Prendre à la mer, avec un instrument à réflexion, la hauteur du bord inférieur d'un astre au-dessus de l'horizon, lorsqu'il passe au méridien du vaisseau, pour en con-

clure la latitude du lieu. — On observe aussi des distances entre le soleil et la lune, de la lune aux étoiles zodiacales, pour déterminer la longitude. — On observe des azimuths, des amplitudes et des angles horaires.

OCCASE, adj. Dénomination que les marins donnent à l'amplitude observée, au coucher vrai du soleil ou de tout autre astre.

OCCÉAN, s. m. On distingue ainsi, en marine, les mers les plus étendues sur le globe : comme l'océan Atlantique ; l'océan Méridional ; l'océan Austral, le Boréal.

OCTANT, s. m. Secteur de cercle de 45° divisé depuis 0 jusqu'à 90°. Instrument à réflexion, très en usage parmi les navigateurs qui n'ont ni sextant ni cercle, pour faire leurs observations journalières.

OEIL, s. m. On donne ce nom à des trous pratiqués à chaque point d'écoute de la voile de civadière : ils sont assez grands pour rejeter l'eau qui chargerait son fond lorsqu'elle traîne ou trempe dans la mer, étant dehors. — Les œils de pie sont les trous percés dans les bandes de toile d'une voile près de la ralingue pour y passer les rabans d'envergure, et dans les bandes, pour les garettes de ris. Les voiles auriques ont aussi des œils de pie, tout le long de la ralingue sur laquelle on amarre les bagues. — On nomme œil de bœuf un grain qui se forme dans un petit nuage rougeâtre et de peu d'apparence, quoique parfois dangereux à son passage.

OEILLET, s. m. Sorte de ganse ou boucle qu'on fait à l'estrope d'une poulie, au bout d'un étai, au bout de diverses manœuvres, d'une tournevire, par amarrages et épissures.

OEUVRES, s. f. plur. On distingue, dans le corps d'un vaisseau, les œuvres vives qui s'entendent de toute la carène ; ce qui est submergé ; et par œuvres mortes, tout ce qui est hors de l'eau. *Voyez pl. A, fig. 1.* — Les ateliers de grosses œuvres, dans les ports, sont ceux où l'on fait les cabestans, roues de gouvernails, etc.

OFFICIER, s. m. Dans la marine militaire on donne diverses fonctions aux officiers, par lesquelles on les distingue en service. Officier de garde sur les rades : officier de quart à la mer, de manœuvre, de signaux : officier major. Le premier officier de santé est le chirurgien major en chef. Officier bleu, auxiliaire ; officier de marine ; officier chargé du détail ; officier d'administration ou officier civil ; officier marchand, celui qui navigue

pour le commerce ; officier marinier. *Voyez* Maistrance. Officier de port : officier commandant : officier en second, etc.

ONGLET, s. m. Terme de charpentage qui sert à désigner la coupe d'une pièce de bois, faite en angle plus ou moins aigu pour être ajustée avec une autre pièce. On dit qu'une pièce de bois est coupée à onglet ; que l'assemblage est fait en onglet.

OPPOSÉ, ÉE, adj. Se dit, en parlant de deux vaisseaux qui font une route opposée ou qui courent à bord opposé, à bord contre ; étant orientés l'un tribord, l'autre bâbord : ils font des routes obliques et contraires : lorsque les bordées conduisent deux de ces bâtimens à passer très-près l'un de l'autre, celui qui a les amures à bâbord doit arriver pour celui qui a les amures à tribord ; c'est-à-dire, qu'il faut que chacun vienne sur tribord pour éviter de s'aborder : lorsqu'on tient bien le plus près, celui qui a les amures à tribord ne peut que bien serrer le vent ; c'est l'autre qui est dans la possibilité et l'obligation de faire porter sur tribord.

ORDONNATEUR (commissaire), s. m. Dans les ports militaires, c'est le titre que prend le chef des officiers civils, quand il n'y a pas d'intendant. Sous les intendans il y a des commissaires généraux, principaux, etc.

ORDRE, s. m. Disposition, d'après la tactique navale, des vaisseaux réunis en armée ou escadre, sous un même commandement : c'est du vaisseau commandant qu'émanent les signaux des différens ordres relatifs et déterminés, les évolutions pour les former, la route, la voilure et la marche à suivre. — L'ordre de bataille est formé par une ligne naturelle, soit au plus près du vent, large ou vent arrière, selon l'ordre dans lequel l'ennemi est rangé. — L'ordre de chasse ; l'ordre de retraite ; l'ordre de marche, en colonne, en peloton, renversé, en ligne de convoi, etc.

OREILLE, s. f. Dans une ancre, c'est la partie saillante de chaque pate. — Des taquets à double tête séparés, appliqués quelquefois en dedans de la muraille d'un vaisseau pour tourner les écoutes des basses voiles, les grands bras, etc., sont nommés oreilles-d'âne.

ORGANEAU, s. m. Gros anneau, ou boucle de l'ancre, que l'on nomme plus généralement la cigale : il y a des organeaux scellés dans les quais et sur des corps morts, sur des coffres ou caisses flottantes pour amarrer des grelins et aussières, des

bâtimens qui se halent, ou pour amarrer à quai des navires du commerce.

ORGUE, s. f. On donne ce nom à des tubes en plomb qui servent de conduits à l'eau entre les dalots des gaillards et ceux des ponts inférieurs : les orgues sont appliquées intérieurement sur les murailles et descendent perpendiculairement (en deux parties) jusqu'aux dalots les plus bas, pour servir à diriger les eaux à la mer.

ORIENTER, v. a. C'est, d'après le vent régnant, brasser à propos les vergues, pour bien orienter les voiles qui sont dehors ; c'est-à-dire, celles déployées, hissées et bordées : les voiles sont mal orientées quand leur position ne répond pas parfaitement au vent qui souffle. Une voile orientée bien quand elle est bien taillée et bien tendue : elle oriente mal quand elle est mal faite : on oriente au plus près du vent, vent large et vent arrière, selon que la route à suivre par le vaisseau forme un angle de 60°. de 90°. et plus jusqu'à 180°. avec la direction du vent. On s'oriente, en mer, en rapportant sa position à des relèvemens d'astres, de côtes ou d'îles à vue.

ORIN, s. m. Gros cordage amarré, par un bout, sur la croisée d'une ancre mouillée, et aiguilleté à une bouée par l'autre. Les orins ont ordinairement vingt-cinq brasses de longueur ; on les allonge, on les raccourcit à volonté, selon le brassiage : ils servent à lever l'ancre avec une embarcation, lorsque le vaisseau désaffourche, ou que le câble est rompu. Les orins de galère ont souvent plus de cent vingt brasses ; c'est un grelin qui a un bout étalingué sur une ancre de détroit (la moitié moins forte qu'une ancre de bossoir), l'autre passe dans une poulie de guinderesse ou une forte poulie coupée, aiguilletée sous le beaupré et qui arrive sur le pont ou le gaillard d'avant, parce que ces sortes d'ancres se lèvent toujours par ledit orin. Le câble s'embraque à la main : souvent beaucoup d'hommes élongés sur l'orin de galère font assez de force pour lever l'ancre jusque sous le beaupré, où elle reste suspendue tant que le vaisseau est dans un lieu à s'en servir, tel que détroit, rivière, débouquement ou goulet. *Voy. pl. A, fig. 1, 7.*

ORINGUER, v. a. S'assurer, après avoir laissé tomber l'ancre sur le fond, si elle est bien mouillée ; la faire cabaner dans le cas où le jas serait arrivé sur le sol, debout et les becs en travers, par le moyen d'effort que fait l'équipage de l'embarcation

sur l'orin en le raidissant assez pour redresser les becs, faire qu'ils prennent bien sur le fond : oringuer est donc haler, raidir sur l'orin.

ORTIVE, adj. f. Amplitude observée au lever d'un astre, plus généralement du soleil ; lorsqu'il se montre au-dessus de l'horizon de tout son diamètre ; qu'on le voit comme une lune pleine. Un compas, dit de variation, sert à relever l'air de vent ou le point de l'horizon, du lever vrai du soleil : le nombre de degrés observés, à droite ou à gauche de l'est du compas, combinés avec l'arc de l'horizon compris entre l'Est du monde et le centre de l'astre ; ce qui s'obtient par un calcul très-simple, donne la variation NE. ou NO. : c'est-à-dire, la quantité de degrés dont il faut corriger le compas de route.

OSTE, s. f. A bord des bâtimens grées à antennes, c'est la manœuvre qui sert à brasser les vergues ; on la nomme bras, sur les bâtimens à voiles carrées.

OUEST, s. m. Point de l'horizon qui forme un angle droit avec la ligne passant du pôle N. au pôle S. C'est la partie vers laquelle les astres se couchent : les marins abrègent les noms des vents ; l'Ouest s'écrit seulement O. *Voyez* Nord, Sud, Est. Le vent est à l'O. — Un vaisseau, une terre reste à l'O. différence O., etc.

OURAGAN, s. m. Tempête violente, qui varie dans sa direction et rend la mer affreuse, agitée par la contraction de plusieurs vents en tournant ; il arrive rarement qu'on éprouve de pareils temps dans les zones tempérées. Les ouragans ravagent tout, sur les îles et sur la mer, dans les deux Indes.

OURDIR, v. a. Étendre, élonger tous les fils de caret qui, dans une corderie, doivent composer un cordage : on les tire ensemble de dessus divers tourets ; leur nombre est relatif à la grosseur que doit avoir le cordage, et suivant son commettage ; on ourdit, c'est-à-dire, on étend davantage les fils qui sont destinés à former un cordage quelconque commis au tiers : ceux destinés à faire des ralingues sont moins élongés, ne devant être commis généralement qu'au quart.

OURDISSAGE, s. m. Terme de cordier qui signifie, étendre, élonger, les fils qui doivent composer une corde quelconque ; c'est disposer le commettage ; ourdir le cordage.

OURDISSOIR, s. m. Nom de la charpente placée au bout d'une corderie : elle porte les dévidoirs garnis de fils de caret.

OURSE, s. f. Extrémité inférieure d'une vergue à antenne : nom du gros bout de la vergue , sur lequel on frappe les bras ou palans de l'ourse. Les grands bâtimens carrés avaient autrefois une vergue semblable sur le mât d'artimon ; elle a été remplacée , avec avantage , par la corne. *Voyez ce mot.*

OUVERT, s. m. C'est l'entrée d'une baie, d'un port que l'on nomme l'ouvert. On est à l'ouvert d'une baie , etc. , lorsque , venant de la mer , un vaisseau en découvre l'ouverture , la passe qu'il doit suivre.

OUVERTURE, s. f. Coupure, entre deux terres, qu'un vaisseau découvre lorsqu'il s'en trouve vis-à-vis. — Les planches d'ouverture servent à maintenir l'ouverture, le plus grand écartement dans les couples d'un vaisseau en construction. — L'ouverture des colonnes, dans une flotte qui marche, en colonnes, est la distance entre chacune d'elles.

OUVRIR, v. a. En faisant route, c'est détacher deux objets qui étaient l'un par l'autre. — Un vaisseau ouvre une baie, une rade, etc. , lorsqu'on commence à en découvrir l'ouverture. Des passes sont souvent indiquées par l'écartement de deux objets , ouverts d'un voile, quelquefois de deux voiles (deux largeurs de voiles). — Ouvrir les sabords : ouvrir les écoutilles : ouvrir une voile, c'est la brasser pour qu'elle reçoive le mieux possible le vent qui poussent le vaisseau.

P

PADOUCANE ou **PADOUANE**, s. f. Navire malais à deux et à trois mâts, selon sa longueur, qui est de cinquante pieds pour celui à deux mâts, et jusqu'à soixante-quinze pieds les plus grands. La forme de leur voilure varie, en carré ou antenne, avec un foc : les premiers chargent environ cinquante tonneaux, les autres jusqu'à cent. Ils font la navigation dans les Moluques et les îles de la Sonde, sont armés de deux petits canons, un en chasse et un en retraite, contre les pirates. *Voyez pl. A, fig. 24.*

PAFI, s. m. (Autrefois pacfi.) C'est la désignation des deux basses voiles d'un vaisseau, la grande voile et la misaine. On dit, nous étions aux deux pafis, sous les deux pafis ; mais plus généralement les basses voiles.

PAGALE (en), adv. Mouiller précipitamment, laisser tomber l'ancre avant que le vaisseau ait son aire amortie, étant sous voile : on mouille en pagale dans plusieurs cas pressés, quoique sans voiles dehors ; c'est souvent mal mouiller, s'exposer à aller à la côte ou au plein.

PAGAYE, s. f. Espèce de petit aviron dont on fait usage dans les lieux où il y a des pirogues, en observant que sa pelle est mise en jeu verticalement, pour donner de la vitesse à l'embarcation.

PAGAYER, v. n. Se servir de la pagaye pour faire agir les pirogues : les pagayeurs, au lieu d'être assis sur les bancs, comme font les nageurs qui se servent d'avirons, se placent le long du bord intérieur, l'avant du corps en dehors, pour avoir les deux bras libres dans leurs mouvemens : ils plongent dans l'eau toute la pelle de la pagaye, appuyant et tirant dessus dans le sens de l'avant à l'arrière ; mouvemens très-vifs que les hommes, assis tribord et bâbord, se donnent ensemble. Une petite pirogue est le plus souvent conduite par un seul pagayer placé à l'extrémité de l'arrière, pagayant alternativement tribord et bâbord, pour ne pas s'écarter de la direction qu'il veut tenir.

PAILLE, s. f. La paille de bitte, à bord des vaisseaux, est une longue cheville en fer, passée dans un trou pratiqué à la tête des bittes, pour empêcher le câble de décapeler ; elle sert aussi à monter le tour à bitord, pour tordre des fils de caret et en faire du bitord en deux ou en trois. — Les bois d'arrimage qui servent de paille sous les pièces du premier plan, doivent être placés entre le premier et le troisième cercle, pour empêcher le bouge de porter sur le lest. — Le paille-en-cul est un oiseau blanc de la zone torride de la grosseur d'un pigeon ; il s'écarte des côtes jusqu'à cent lieues ; il vole fort haut : une longue plume blanche qui forme sa queue, très-droite, lui a fait donner, par les marins, le nom de paille-en-cul.

PAILLET, s. m. Sorte de natte confectionnée avec des torons de fil de caret tressés ensemble : on en fait de toutes grandeurs dans les vaisseaux. Il y en a d'unis et de lardés, avec des bouts de fils de caret passés dans l'épaisseur du paillet. *Voyez Larder*. Les paillets servent, étant sous voile, de garniture sur des vergues, des rides, des galhaubans, et sur les câbles ; dans les écubiers, si le vaisseau est à l'ancre.

PALAN, s. m. La réunion d'un cordage avec deux poulies,

forme un palan : il y en a de différentes forces, selon la grosseur des poulies et des cordages : on s'en sert pour enlever, embarquer ou débarquer toutes sortes de fardeaux ; on a des palans d'étai ; palans du bredindin ; palan de boulines ; palan à itaque ; palan de retraite, palan de drosse, à croc, à fouet, de bout de vergue, de roulage, de retenue, de dimanche ; ce dernier est un petit palan portatif. *Voyez pl. F, fig. 18*, un palan de charge.

PALANCRE ou **PALANGRE**, s. f. Longue et grosse ligne de pêche sur laquelle sont adaptés, à distances égales, des bouts d'une ligne moitié moins grosse, longs de deux à trois brasses, portant chacun un hain, jusqu'au nombre de quarante à cinquante répartis sur la grosse ligne, qui a cent vingt brasses et plus de longueur : on l'allonge, pour la mouiller, avec un poids à chaque bout : elle est soutenue par de petites bouées : les gros poissons plats, tels que turbots, raies, etc., s'y prennent en quantité. *Voyez pl. F, fig. 14*. La palancre, sur la Méditerranée, est différemment établie ; c'est une nasse entourée de lignes et d'hameçons.

PALANQUER, v. a. Peser, haler sur un garant de palan pour élever un objet quelconque. Lorsqu'on veut raidir les dormans d'un vaisseau, on dit tenir les haubans ; c'est avec des palans frappés sur les rides par des nœuds nommés gueule de raie, qu'on palanque pour faire courir les rides dans les caps de mouton ; on frappe souvent un deuxième palan sur le garant du premier ; ce qui se dit palan sur garant, sûr moyen d'obtenir beaucoup plus de tension, l'effort étant plus que double d'un palan simple.

PALANQUIN, s. m. Il y a des palanquins de ris qui sont formés de deux poulies simples ; l'une à croc, qui prend la cosse du bout de l'itaque du palanquin, (Cette itaque passée dans un clan au bout de la vergue, en dehors des taquets, appelle de la pate sur la quatrième bande de ris où elle est frappée). La seconde poulie, sur laquelle est le dormant du garant de palanquin, est aiguilletée à la tête du mât de hune (une de chaque bord) ; le garant se rend en bas. Les palanquins servent quelquefois d'écoute de perroquet (les palanquins ainsi établis empêchent d'amener facilement les huniers : il conviendrait d'avoir une poulie en dessous de chaque bout des vergues de hune, dans laquelle passerait le palanquin qui serait assez long pour se rendre, en suivant la vergue, dans une poulie, vers le raçage et descendre

au pied du mât). D'autres palanquins, qui sont de petits palans, servent intérieurement, placés entre barrots, à lever des manetelets de sabord, à les ouvrir à volonté.

PALME, s. f. On donne ce nom à certain bâtiment naviguant dans toutes les parties des Indes orientales : la palme a l'avant élongé, très-bas, l'arrière élevé; un grand mât au tiers de sa longueur, en comptant de l'étrave, et un petit mât de l'arrière : il y a des palmes armées en guerre. *Voyez pl. A, fig. 17.* — La palme est aussi une mesure convenue dans les ports de mer; elle a, en France, treize lignes de longueur, et sert à mesurer le diamètre des mâts bruts qu'on reçoit pour les bâtimens de l'état. On dit, tel mât a dix palmes, vingt palmes et jusqu'à trente palmes. — A la Havane, on donne le nom de palme à un roseau, sorte d'arbuste des savanes, dont les feuilles du cœur, étant bien séchées, servent à faire un cordage employé par tous les navires caboteurs de la partie S. de l'île de Cuba.

PALONNE, s. f. Bout de cordage, du dernier brin de chanvre, qu'on emploie dans les corderies de la marine, pendant qu'on commet un autre cordage de quatre pouces et au-dessus. La palonne a environ quatre brasses sur neuf pouces de circonférence : elle sert à ralentir la marche de la traîne et du cochoir à volonté, pour régler la torsion du cordage en chantier.

PANNE, s. f. Situation d'un vaisseau dont les voiles sont orientées pour le maintenir sans faire de sillage : cette manœuvre a lieu généralement les basses voiles carguées, et souvent les perroquets; l'un des huniers est brassé sur le mât, l'autre bien ouvert à porter; les voiles de l'arrière de même : la barre est dessous le vent, et dans cet état le vaisseau dérive, fait des aulofées et des abattées, sans aller de l'avant. *Voyez pl. B, fig. 7.*

PANNEAU, s. m. Espèce de trappe qui sert à fermer les écoutilles de chaque pont d'un vaisseau : ils sont ordinairement en deux parties (depuis long-temps je les ai établis à charnière clouée sur les surbaux de leur écoutille respective). *Voyez Écoutille, Écoutillons, Caillebotis.*

PANTENNE (en), adv. C'est l'état d'un vaisseau désarmé, après un combat, un coup de vent, un échouage, abordage, etc. Les voiles sont déchirées ou défoncées; les vergues sont apiquées,

brassées, sans uniformité : tout est en pantenne ; désordre, sorte d'avarie. A la mort du capitaine, on met, en signe de deuil, les vergues en pantenne, les voiles mal orientées, le pavillon à mi-mât.

PANTOQUIÈRE, s. f. On donne ce nom, dans les vaisseaux, à un palan simple, employé provisoirement à brider les bas haubans d'un bord avec ceux de l'autre, au-dessous des trelingages, lorsque pendant la durée d'un coup de vent, ils ont pris trop de mou : on s'en sert peu aujourd'hui. *Voyez* Pataras.

PAPILLON, s. m. On nomme ainsi la voile la plus élevée à la tête des mâts d'un grand bâtiment ; par conséquent une des plus petites dans les cinquante et plus qu'il peut mettre dehors d'un temps convenable ; c'est-à-dire, lorsque le vent n'est pas très-fort, que la mer est belle et qu'on n'est orienté ni au plus près, ni vent arrière. Les papillons sont grées au-dessus des catois sur la flèche des mâts de ce nom : ils sont envergués ; la drisse passe dans un clan au-dessous de la pomme : on peut les avoir dehors sous toutes les allures, quand la mer est belle et le temps bien fait.

PAQUEBOT, s. m. Petit bâtiment, construit pour bien marcher, servant de courrier sur mer : il porte des paquets et son intérieur est disposé pour recevoir des passagers.

PAR, prépos. S'emploie souvent en marine : par l'avant, se dit d'un objet qu'on découvre en regardant de l'arrière à l'avant du vaisseau : par le travers, lorsqu'on l'aperçoit dans une direction à peu près perpendiculaire à la longueur du vaisseau : par le bossoir ; par la hanche ; on est par telle longitude, telle latitude ; par tant de brasses d'eau ; par estime ; on dit jeter par dessus le bord, etc.

PATHEMAR ou **PATMAR**, s. m. Paquebot de l'Inde d'une marche supérieure : ces sortes de bâtimens n'ont qu'un mât, sur l'avant du milieu, un bout-dehors horizontal ; ils gréent une voile à antenne fort grande, et trois focs.

PARACLOSE ou **PARCLOSE**, s. f. Bordage volant dans le vaigrage du fond de la cale d'un vaisseau, qui, dans toute la longueur, tonche à la carlingue : il y a des paracloses de chaque bord qu'on lève par diverses longueurs, pour dégager, nettoyer les anguillères percées, au cul des varangues, pour l'écoulement des eaux.

PARADE, s. f. A bord des bâtimens de guerre la parade a

lieu tous les jours à midi, sur les rades. La garde montante (partie des troupes de la garnison) se réunit sur le gaillard d'arrière, fait le tour du vaisseau, par les passavants et le gaillard d'avant, avec fifre, tambours, etc.

PARAGE, s. m. Partie de mer : espace qui avoisine des îles, caps, etc. Un vaisseau est dans tel parage : bon parage ; mauvais parage. — Le parage d'un vaisseau en construction, s'entend du poli que les charpentiers donnent aux faces extérieures et intérieures de sa membrure, avant de border et de vaigrer.

PARALLÈLE, s. m. Les cercles, sur le globe, qui sont perpendiculaires au méridien sont des parallèles à l'équateur : ils diminuent de grandeur en approchant des pôles. Un vaisseau qui, en faisant route, en traverse plusieurs obliquement, doit prendre le moyen parallèle entre celui de son départ et de son arrivée pour connaître le chemin qu'il a fait en longitude, à l'Est ou à l'Ouest. Par le quartier de réduction on réduit les lieues mineures en majeures, sur le parallèle moyen.

PARAOS, s. m. Petit navire particulier à la Chine et à la Cochinchine : il est gréé à peu près comme les jongues ; ces sortes de bâtimens naviguent sur les côtes et dans les îles environnantes.

PARC, s. m. Dans les vaisseaux on a souvent, au milieu du pont, sous les embarcations, des parcs à claire-voie, pour enfermer des moutons et des cochons appartenant au capitaine et à l'état major. — Les parcs à boulets, sont des espaces, entre de grosses tringles pour contenir un certain nombre de boulets disposés entre les canons et sur les ponts. — Le parc d'artillerie renferme, dans les ports, tout ce qui concerne cette partie du service militaire. — Des parcs ou pêcheries sont des enceintes que l'on fait pour prendre du poisson : quelques-uns sont ouverts, d'autres presque fermés : il y en a de simples, de contournés, bâtis en pierres, en pieux, en osier.

PARER, v. a. C'est éviter un cap, une pointe, la doubler au vent. Parer un écueil quelconque, s'en dégager, s'en écarter : on dit nous sommes parés : nous avons paré sans avaries. — Avant de changer d'amure on commande pare-manœuvre ! pare-à-virer ! On pare un câble pour mouiller l'ancre : on pare sa bouée : c'est dégager, préparer : on est paré pour le combat, l'abordage, à toute manœuvre, etc. Parer une pièce de bois, c'est la polir, l'unir.

PARFUMER, v. a. A bord des vaisseaux on brûle, entre les ponts, de la poudre mouillée, de l'encens, du benjoin, etc., pour détruire les miasmes : ces parfums se font ordinairement dans les entreponts ; les sabords et les écoutilles supérieures sont clos, bien fermés pendant la durée de cette opération et un peu après. — Aujourd'hui le parfum le plus en usage, à bord des vaisseaux, est l'oxide de manganèse sur lequel on verse de l'acide sulfurique.

PARIA, s. m. Epithète que les marins donnent à un bâtiment mal tenu, de pauvre apparence, sans grâce sur l'eau, ni qualité. C'est plus particulièrement à des bâtimens caboteurs de Indes orientales, qui sont souvent montés par la caste des parias, qu'on applique ce nom.

PARISIEN, s. m. Sottise la plus grande, la plus injurieuse à un matelot : désignation, dans les vaisseaux, d'un mauvais sujet : cela vient sans doute de ce que le plus grand nombre des jeunes gens de la capitale qui vont s'embarquer, arrivent dans les ports avec des vices et peu de dispositions pour un métier qui demande de la force, de l'agilité, un goût décidé, au lieu d'être énervé.

PARLEMENTAIRE, adj. Un bâtiment expédié en parlementaire est reconnu par deux pavillons ; celui de sa nation hissé à la corne d'artimon et celui, ou Anglais, ou Hollandais, ou Suédois, etc., hissé à la tête du petit mât de cacatois ou de perroquet ; selon qu'il doit traiter avec les uns ou les autres, il ne porte que deux canons pour, dans l'occasion, appeler un pilote ou demander assistance.

PARSEINTE, s. f. Vieux mot dont on se sert encore dans quelques ports pour désigner une limande de toile trempée dans du brai bouillant, pour être appliquée sur une large couture d'é-toupe, qui, sans cette précaution, ne tiendrait pas entre deux bordages dont le joint est très-ouvert.

PART, s. f. Différens bâtimens du commerce engagent des hommes à la part ; des matelots formant l'équipage ont part dans le fret, dans la pêche ; dans les prises, si c'est un corsaire. Les parts de prises, pour les marins embarqués sur les bâtimens de guerre, sont fixées pour chaque grade, d'après des ordonnances qui font réglemens.

PARTANCE, s. f. C'est le moment de l'appareillage. Un vaisseau est en partance, lorsqu'il cesse ses communications avec la

terre ; il tire quelquefois un coup de canon à poudre pour appeler ses derniers canots : il les embarque , hisse les huniers , etc. Ce sont les dispositions ordinaires à bord d'un vaisseau en partance pour la mer.

PASSAGE et **PASSAGER**, s. m. Un ou plusieurs passagers obtiennent le passage gratis sur les bâtimens de guerre, lorsqu'ils sont employés du gouvernement. Tout individu qui est passager sur un bâtiment du commerce paie son passage. — Le passage de la ligne s'entend du moment où l'on coupe l'équateur.

PASSE, s. f. Passage étroit entre deux terres, deux dangers, entre deux vaisseaux, entre deux objets quelconques où il se trouve assez d'eau pour qu'un vaisseau puisse y passer : donner dans la passe, c'est y entrer pour arriver à une mer plus libre, dans une baie, dans une rade, rivière ou port. — On nomme passe, dans les épissures de tout cordage commis en trois ou en quatre, le bout des torons détords, de deux ou du même cordage : chaque bout doit passer au moins deux fois entre les divers torons sur lesquels s'exécute l'épissure.

PASSE-AVANT, s. m. Dans les grands bâtimens, c'est la portion du pont, tribord et bâbord, qui conduit du gaillard d'arrière au gaillard d'avant. Le milieu du pont supérieur restant ouvert entre le grand mât et celui de misaine.

PASSE-PORT, s. m. Permission écrite que le gouvernement donne à un bâtiment du commerce de faire son voyage. — C'est aussi le nom que les marins donnent à leur feuille de congé. — Le sauf-conduit délivré à un bâtiment ennemi pour se rendre dans un port désigné, est un passe-port.

PASSER, v. a. Pour gréer un vaisseau, il faut passer ses manœuvres, dans des poulies, des marionnettes, des clans ou des chaumards. Une manœuvre est bien passée lorsqu'elle vient à son appel. Si elle est passée à contre, elle appelle mal. — On dit passer au vent d'un vaisseau ; passer sous le vent, de l'avant, de l'arrière d'un autre : il passe sous le beaupré, pour dire qu'il passe trop près sur l'avant. — On fait passer à poupe un bâtiment à qui le commandant d'une flotte, escadre ou division, a des ordres à donner, dans le porte-voix. — Passer d'un ordre dans un autre, est un mouvement entre bâtimens de guerre. — Passer au billet, c'est étant dans le port, en armement, faire passer, à bord d'un vaisseau, les hommes qui se trouvent au travail,

devant l'officier de service et l'officier civil pour en compter le nombre.

PASSERESSE, s. f. Moyenne ou petite corde, servant de supplément aux cargues de l'artimon, de certaines voiles d'étai et autres, pour bien serrer la voile contre le mât lorsque le vent est très-frais. Il y a une bande de ris dans chacune des basses voiles, sans qu'on y passe habituellement des garcettes : quand on prenait ce ris, c'était avec une passeresse.

PASSE-VOLANT, s. m. On donne encore ce nom, dans quelques ports à la portion des canons en bois noirci que des bâtimens clouent sur le seuillet des sabords, pour marquer en dehors une batterie montée. C'est une fausse batterie qu'on reconnaît de près. — Quelques personnes nomment ainsi les individus cachés à bord, connus plus généralement sous le nom d'enfans trouvés.

PATACHE, s. f. Petit bâtiment armé et placé à l'entrée des baies, des rivières et sur les côtes : il est chargé de visiter les navires, de faire payer les droits sur les denrées coloniales et autres marchandises, et d'empêcher la fraude.

PATARAS, s. m. Gros coin cannelé, en fer, emmanché, sur lequel on frappe à coup de masse pour faire entrer les étoupes en patarassant les préceintes des grands bâtimens. *Voyez pl. E, fig. 67.* — D'autres pataras sont de grosses cordes qui s'ajoutent aux haubans des bas mâts, au nombre de trois ordinairement de chaque bord, lorsqu'on craint un coup de vent ou que les haubans sont vieux. On emploie aussi des pataras lorsqu'on abat un vaisseau en carène ; ils sont aiguilletés au-dessous des jotte-reaux des mâts majeurs et ridés dans des sabords, du bord qui est éventé ; on les fait travailler, comme les haubans, en leur donnant au moins la même tension.

PATARASSER, v. a. C'est se servir du pataras pour faire entrer des étoupes dans les coutures, entre les bordages d'un vaisseau neuf. Le nombre de cordons d'étope qu'on enfonce les uns après les autres va jusqu'à sept, dans les préceintes d'un grand bâtiment.

PATE, s. f. Dans les ancrs ce sont ces espèces de plaques en fer d'une forme triangulaire qu'on voit *pl. D, fig. 8*, sur chaque bec. — Les grapins ont de même des pates en petit ; elles sont forgées et non rapportées comme aux ancrs. — On nomme *pate-d'oie*, l'amure de la bonnette basse d'un vaisseau, parce

qu'elle forme un angle ouvert avec le cordage qui a ses deux bouts aiguilletés sur la vergue basse ou arc-boutant de la bonnette; et au sommet se trouve une cosse sur laquelle est épissée la manœuvre (qui porte aussi le nom de pate-d'oie) servant à maintenir l'arc-boutant, comme fait le bras du vent sur une vergue. — Les pates de boulines et de ris sont des bouts de filin épissés sur les ralingues de côtés des voiles carrées pour recevoir les branches de boulines et les palanquins. *Voy. pl. D, fig. 1, h.* — Il y a aussi des pates en fer qui forment des espèces de crocs larges, aplatis, servant, à chaque bout d'une élingue, à prendre des barriques sous les douves, près des jables, pour les embarquer ou débarquer : ces sortes d'élingues à pates sont très en usage à bord des navires qui chargent et déchargent des vins, des salaisons, des farines, etc.

PATINS, s. m. plur. Bouts d'allonges de revers qui s'élèvent d'environ quinze pouces au-dessus du plat bord, le plus souvent entre les bossoirs et les porte-haubans de misaine, pour servir à tourner la serre-bosse d'une ancre et autres gros cordages.

PATRON, s. m. Le marin qui commande pour le petit cabotage n'a que le titre de maître ou patron. — Les patrons des chaloupes et canots des vaisseaux, sont généralement des officiers mariniers de l'équipage : ils sont chargés de la conduite des embarcations, et répondent des ustensiles et autres objets d'armemens.

PATUMARRE, s. m. Nom d'un petit bâtiment de côte, aux Indes Orientales; il va à la voile et à l'aviron, est susceptible de servir en guerre.

PAUME, s. f. Nom qu'on donne dans les ateliers de mâture au bout d'une pièce qui sert à allonger la mèche d'un mât d'assemblage : cette pièce, travaillée sur quatre faces, a une espèce de paume à l'extrémité, ainsi que la mèche à qui elle est accolée.

PAUMELLE, s. f. Les cordiers et les voiliers se servent d'une paumelle; les premiers l'ont en gros drap sur les doigts, les autres en cuir garnissant la paume de la main : au centre de cette dernière est adapté un dé plat sur lequel ils appuient, ils poussent la tête des aiguilles à voile et à ralingue lorsqu'ils les ont en œuvre.

PAUMOYER, v. a. Faire passer une chaloupe ou grand canot sous un câble ou un grélin qu'on fait courir sur le davier

de l'embarcation ; on le prolonge ainsi, main sur main, depuis la guibre jusqu'à être à pic sur l'ancre : ce travail a lieu par un temps calme, pour nettoyer facilement, visiter ou fourrer les amarres d'un vaisseau. On lui donne du mou en levant le tour de bitte. Étant affourché, c'est le câble qui ne travaille pas que l'on paumoie.

PAVILLON, s. m. Espèce d'étendard, de bannière qu'on nomme drapeau, dans la langue commune ; il varie, dans la marine, en couleurs et en grandeur : chaque nation a sa couleur distinctive, et les grandeurs sont à peu près chez toutes, comme il suit.

Le grand pavillon de poupe, on le hisse à la corne d'artimon à bord de tous les bâtimens qui gréent une brigantine ; il a, en battant (sa longueur), le bau du bâtiment, et en guindant (sa largeur), les deux tiers du bau. Le moyen pavillon, de poupe, a en grandeur les deux tiers du grand ; le pavillon de beaupré n'a que le quart ; celui de commandement des amiraux (qu'on nomme pavillon carré) a dix pieds de battant sur huit de guindant. Les flammes ont deux fois au moins la longueur du bau sur un mètre de largeur à la gaine. Les cornettes et guidons de commandement ont la moitié du bau en longueur et le sixième en largeur ; ils sont fendus en pointe jusqu'à la moitié de leur longueur. Nous avons généralement en France les pavillons, guidons, cornettes et flammes en toile ; les étrangers les ont en étamine, de même que tous les pavillons, guidons, etc., qu'on emploie pour les signaux. (J'ai donné, et le ministre a adopté pour nos pavillons de signaux, les dimensions suivantes : douze pieds de battant sur dix de guindant, avec une queue ou hâle bas d'un mètre et demi ; les guidons, vingt pieds sur six ; les flammes, vingt-cinq sur cinq, observant que le bout de ces dernières ne finit pas en pointe comme les flammes d'armement. *Voyez pl. A, fig. 1, 2*, trois signes au mât d'artimon ; et *figure 3, a*, une flamme d'armement.) — Les *planches G* et *H* donnent la forme et les couleurs de tous les pavillons que portent les diverses puissances maritimes. — Chez les peuples sans civilisation le pavillon blanc est un signe de paix, le pavillon rouge un signe de guerre. — Il n'était pas permis autrefois à un bâtiment du commerce français d'arborer le pavillon tout blanc. — On dit : le vaisseau pavillon, pour désigner celui monté par un officier général. *Voyez Distinction.*

PAVOIS, s. m. plur. Bandes de gros drap, larges d'un mètre, sur différentes longueurs, selon qu'ils sont pour les côtés extérieurs d'un vaisseau, ses fronteaux, hunes ou embarcations. *Voyez* l'article qui suit. — Ceux des Français ont des fleurs-de-lis jaunes espacées en triangles, à un demi-mètre les unes des autres, sur un drap bleu qui est lui-même doublé en grosse toile. Les pavois ont des œils de pie à la bande supérieure, pour les suspendre, avec des commandes, lorsqu'on pavoise. La bordure de nos pavois est en jaune; les Anglais ont des pavois en drap rouge bordé de blanc. Les autres nations les ont aussi de diverses couleurs. On en embarque aujourd'hui beaucoup moins qu'autrefois.

PAVOISER, v. a. C'est orner un vaisseau; étendre ses pavois tout autour, sur les batayolles des hunes et aux frontaux: cela ne se complète plus; en outre, le pavoisement (qui n'a lieu que dans certains jours de fête ou de cérémonie) se fait avec des pavillons, guidons et flammes hissés aux têtes des mâts, aux bouts des vergues et dans les distances intermédiaires. *Voyez pl. B, fig. 19*, une grande corvette pavoisée.

PAYE, s. f. Solde d'un matelot, d'un ouvrier. Dans les ports on dit: tel homme est à telle paye, pour dire ce qu'il a de gages par mois au service. Faire la paye aux ouvriers, c'est payer leurs journées ou des à-compte chaque mois. C'est le jour de paye.

PAYER, v. n. Une pièce de bois paye pour une autre, c'est-à-dire, qu'elle a en excédant ce qui se trouve en moins dans une autre pièce avec laquelle elle est destinée à être assemblée.

PEIGNER, v. a. Dans les corderies c'est le travail de séparer le chanvre du premier brin de celui du second, sur un peigne de fer monté à cet effet sur une traverse en bois. On peigne les bouts de torons, qui ont fait une épissure, en les grattant avec un couteau, après les avoir détournés, afin de les coucher sur le cordage, et les garnir sans augmenter sensiblement sa grosseur. *Voyez* Queue de rat.

PEIGNON, s. m. C'est la quantité de chanvre peigné qu'un fleur met sur sa quenouille ou dont il se fait une ceinture; sa longueur est d'environ cinq pieds: il met alors le peignon en œuvre en le filant, en fil de caret, jusqu'à la longueur de plus de cent soixante brasses. Le peignon est assez gros pour fournir

cette longueur de fil du premier brin, dont la circonférence est de quatre à cinq lignes.

PEIGNURE, s. f. Elle se fait sur les extrémités des torons sortant d'une épissure, ainsi que sur le bout d'un cordage où l'on fait une queue de rat.

PÉLARDEAU, s. m. Placard en bois que les calfats clouent provisoirement sur un trou de boulet, vers la flottaison d'un vaisseau qui combat ou a combattu.

PELLE-D'AVIRON, s. f. C'est la partie plate de l'aviron qui entre dans l'eau; elle est prolongée de quelques pieds, en rétrécissant et s'arrondissant jusque vers le milieu de la longueur de l'aviron.

PENDANT-D'OREILLE, s. m. On donne ce nom aux poulies simples de drisses de bonnettes de hune et de perroquet, ainsi nommées lorsqu'elles sont pendantes au bout des vergues.

PENEAU, adv. On dit faire peneau, lorsqu'on dispose l'ancre à être mouillée; c'est larguer la serrebosse qui tient les becs élevés le long du bord au niveau du jas: l'ancre se trouve alors suspendue au bossoir par sa bosse de bout seulement (le câble toutefois étalangué.)

PENDEUR, s. m. (Les marins disent assez généralement pentoir.) C'est un bout de gros cordage capelé sur un mât; il sert à crocher des caillornes, candelettes et palans au bout inférieur du pendeur, s'il porte une cosse, ou à aiguilleter le palan, si celui-ci a une cosse au lieu d'un croc sur l'estrope de sa poulie supérieure. Les autres pendeurs servent aux palans de bout de vergues, à ceux de bredindin: les pendeurs sont fourrés. *Voyez pl. A, fig. 1, t.*

PENICHE, s. f. Canot léger, plus propre à l'aviron qu'à la voile. Nous ne les construisons pas bien en général. Les étrangers font mieux que nous ces embarcations légères.

PENNE, s. f. C'est le petit bout de la vergue à antenne des navires du Levant, qui ont mât de mestre et mât de trinquet. Faire la penne, c'est à piquer cette vergue le long du mât. — Les guipons des calfats sont faits d'une étoffe de laine qu'on nomme penne.

PENON, s. m. Espèce de petite girouette qui, pour avoir la plus grande légèreté, est faite sur un fil à voile qui passe dans des morceaux de bouchons de liège espacés à quatre ou cinq pouces de distance. Sur la circonférence de chacun de ces mor-

ceaux de liége on plante huit à dix petites plumes dont la convexité est tournée vers le lit du vent. Ce penon est monté au bout d'une gaule de cinq à six pieds au-dessus du vibord, entre les grands haubans et ceux d'artimon : on le transporte du bord du vent pour que le timonier qui gouverne, le voie battant par le plus petit vent : il sert aussi, dans les nuits obscures, à l'officier de quart lorsqu'il ne peut apercevoir la girouette. *Voyez pl. A, fig. 1, 20.*

PÉOTE, s. f. Sorte d'embarcation légère de Venise, servant d'avis.

PERÇAGE et **PERCEUR**, s. m. L'art du perceur consiste dans les grands ports, à bien diriger les tarières qui font des trous différens pour les chevilles et gournables qui entrent dans la construction d'un vaisseau et lient les pièces de sa charpente.

PERCER, v. a. S'entend du nombre de sabords dont un vaisseau de guerre est percé, ce qui détermine la quantité de canons qu'il peut monter. On dit, d'un vaisseau en construction, qu'on doit le percer pour tant de canons ; qu'il est percé à deux batteries, etc.

PERDITION (en), adv. Un bâtiment affalé sur une côte, par un mauvais temps qui le charge à terre, est en perdition ; il doit bientôt périr. Échoué sur un banc de sable ou de roche, il est en perdition ; il périra, s'il ne parvient à se relever promptement.

PERDRE, v. a. Un vaisseau perd ses mâts, son gouvernail par un coup de vent, par un échouage, un combat ; et la rupture d'un câble cause quelquefois la perte de l'ancre. — On perd la terre de vue ; perdre des embarcations ; la mer perd ; le vaisseau a perdu sa marche ; il a perdu son aire ; se perdre sur une roche, une côte, un banc, c'est périr, faire naufrage ; on dit que l'équipage s'est perdu. Un marin réchappé du naufrage dit qu'il s'est perdu sur tel écueil, sur telle côte, par tel temps.

PÉRIR, v. n. Faire naufrage : périr corps et bien, c'est lorsque le vaisseau est brisé ou englouti, que rien n'en est sauvé.

PERME, s. m. Nom d'un petit bâtiment turc, en forme de gondole.

PERPENDICULAIRE, s. f. En tactique navale, c'est la ligne perpendiculaire à une autre ligne supposée formée par le vent régnant, qu'une flotte ou une escadre suit quand l'amiral a signalé un tel ordre de marche.

PERPIGNAGE, s. m. Terme de construction; c'est, après avoir élevé tous les couples d'un vaisseau sur la quille, rendre parallèles leurs plans; les fixer perpendiculairement à la quille.

PERPIGNER, v. a. Opération du perpignage, qui consiste à mettre exactement chaque couple d'un vaisseau en construction, à la place qu'il doit conserver d'après le plan.

PERROQUET, s. m. Nom du mât, de la vergue et de la voile qui se gréent au-dessus d'un mât de hune. (Le perroquet de fougue est établi au-dessus du mât d'artimon; on devrait le nommer mât de hune d'artimon, la voile de même.) *Voyez* leurs places, *pl. D, fig. 1, m, m, m*, le mât, la vergue et la voile. La voile n'est désignée que sous le nom de perroquet.

PERRUCHE, s. f. De même qu'on dit simplement le grand perroquet, le petit perroquet, des voiles qui sont portées par les vergues de ces noms, on dit la perruche en parlant de la voile: et on distingue les bois du même nom par le mât de perruche, la vergue de perruche. (On devrait les désigner sous les noms des autres perroquets, en n'employant plus le mot de de perruche, c'est-à-dire, le nommer le perroquet d'artimon.)

PERTUIS, s. m. pl. Passages étroits entre deux terres aux entrées de certaines rivières.

PERTUISANIER, s. m. Nom des hommes chargés de garder les condamnés aux fers, soit dans les galères ou dans les bagnes, en les accompagnant partout où ils sont employés.

PESER, v. a. Faire effort, les bras élevés, sur une manœuvre pour la descendre, la tendre, la raidir: plusieurs hommes trouvent à placer leurs mains à toute leur hauteur, pour peser ensemble sur une corde quelconque qui est simple, soit garant de palan, cargue, cartahu, etc.

PEULE, s. Nom des vides qui se trouvent sous les bouts des pièces à eau et autres, arrimées dans les plans d'une cale: on pousse du petit bois dans les peules, pour bien remplir tous les forains sous les futailles qu'on arrime.

PHARE, s. m. Désignation que l'on donne au bas mât d'un vaisseau, y compris les mâts supérieurs et les vergues et voiles qu'il supporte: on dit, le phare de devant; le phare de derrière.

— Les phares sont aussi, pour les marins, des indices formés de feux différens allumés la nuit au haut de tours bâties à vue de la mer, sur des points saillans.

PIAHIAP, s. m. Embarcation : grand bateau léger qui suit le balour, pour la piraterie, dans les îles de la Sonde et les Moluques; les bateaux de cette espèce sont très-fins et marchent fort bien; ils gréent deux voiles comme celles des chasse-marées: le mât de misaine penche un peu sur l'avant; le grand mât sur l'arrière; ils montent un ou deux petits canons en chasse; leur longueur varie de vingt à quarante pieds; les équipages de vingt-cinq jusqu'à soixante-dix hommes. *Voyez pl. A, fig. 23.*

PIBLE (à), adv. La mâture à pible est particulière aux bâtimens du Levant, de médiocre grandeur; les mâts à pible sont d'un seul brin. *Voyez pl. C, fig. 22*, le grand mât et celui de misaine, *a* et *b*.

PIC, s. m. C'est improprement que des marins donnent ce nom à la corne d'artimon: le pic ne devrait être que le petit bout de cette vergue; sa portion extrême, en dehors de l'empointure de l'artimon, la partie la plus haute, la plus apiquée; le bout le plus apiqué; où s'arbore le pavillon de poupe.

PIC (être à), adv. Quand le câble est perpendiculairement tendu de l'écubier du vaisseau sur le fond de la mer, au-dessus d'une ancre mouillée, on est à pic. — On dit être à pic; rester à pic. — Une côte est à pic lorsqu'elle s'élève à peu près verticalement au-dessus de la mer.

PICOT, s. m. Filet à peu près comme une demi-folle.

PICOTEUX, s. m. Petit canot des côtes de la Manche, d'environ treize pieds de longueur: il est armé de deux ou trois pêcheurs. — C'est aussi le nom d'un petit filet en trémail.

PIÈCE, s. f. Nom, dans les vaisseaux de guerre, qu'on donne aux canons montés en ajoutant au mot pièce, de 36, 24, 18, etc. Les canonniers qui les manœuvrent en chefs sont désignés sous le titre de chefs de pièce. — Dans les cales, l'eau et le vin de provision pour campagne, sont en pièces qu'on arrime pour loger des premières le plus possible. (Des caisses en tôle remplaceront désormais celles de tonnellerie avec beaucoup d'avantage). — Dans les ports, des pièces de mâture, des pièces de préceinte, des pièces de tour sont en approvisionnement. — Les pièces de cordage ont cent vingt brasses.

PIED, s. m. On dit, par rapport au tirant d'eau d'un vaisseau, qu'il cale tant de pieds. La mesure se trouve divisée par pied et demi-pied sur l'étrave et l'étambot: ce sont de petites lames en plomb, aplaties, clouées des deux bords de l'étrave

et de l'étambot : elles ont six pouces de longueur et sont placées à six pouces l'une de l'autre , en observant que le premier pied (et ainsi de suite) commence du bas de la marque , à partir du dessous de la quille. L'opération de placer ces lames de plomb se nomme piéter. — Un homme en mer, qui conserve bien son équilibre au mouvement d'un vaisseau, a le pied marin. On dit, le pied d'un mât ; jeter un pied d'ancre ; un pied de vent ; point du ciel plus clair, qui fait dire que le vent viendra de cette partie.

PIERRIER, s. m. Petit canon, en matière de fonte, qui porte une demi-livre de balle, mais plus généralement un boulet d'une livre : ils sont montés, dans les vaisseaux, sur des chandeliers (forts montans) en bois, au moyen d'un pivot solide en fer qui entre dans le chandelier fixé sur la muraille extérieure du vibord, qui facilite le pointage dans tous les sens. Comme ces armes de guerre sont portatives, on en monte souvent dans les embarcations : ils doivent avoir des platines adaptées comme aux caronades. *Voyez pl. A, fig. 1, 0, 0, 0, 0.*

PIGOU ou **PICOIS**, s. m. Chandelier qui sert dans la cale des bâtimens qui font la pêche ou à bord de ceux du commerce, rarement dans ceux de guerre : il est formé de trois branches en fer ; l'une a une douille qui reçoit un bout de chandelle ; les deux autres sont en pointe : une de ces pointes sert à le piquer de côté, l'autre à le piquer debout. Le pigou est ainsi fixé contre les mouvemens du bâtiment à la mer. *Voyez planche F, figure 1.*

PIGOULIÈRE, s. f. Embarcation construite dans les grands ports pour contenir des fourneaux, en maçonnerie, propres à faire chauffer le brai ou toute autre matière dont on se sert pour la carène et les coutures d'un vaisseau. Les pigoulières vont en rade : elles y sont remorquées jusque sous le vent, mais assez près du vaisseau qui s'en sert.

PILASTRES, s. m. pl. Montans en planches épaisses, contournées et sculptées qui ornent le pourtour de la galerie et des fausses-bouteilles d'un vaisseau. *Voyez Jardin d'amour.*

PILOTAGE, s. m. Il consiste à savoir prendre la hauteur des astres au-dessus de l'horizon pour en conclure latitude, angles horaires, azimuths, etc. ; à observer la variation, mesurer le sillage du vaisseau ; estimer la dérive ; observer les distances du soleil à la lune et aux étoiles pour avoir la longitude ; faire des

relèvemens, mesurer des angles, dessiner des vues de terre; sonder, etc. Enfin le pilotage est l'art de connaître la vraie position d'un vaisseau à la mer et à la rapporter sur des cartes réduites.

PILOTE, s. m. On en distingue de trois espèces : celui qui exerce le pilotage est le plus instruit ; c'est le pilote hauturier naviguant sur toutes les mers. Le pilote côtier est ordinairement un maître ou patron reçu pour le petit cabotage. Le pilote lamaner ne prend les navires qu'aux entrées des rivières ou des ports ; il doit bien connaître les amers, les marées, les écueils qui avoisinent les passes et les meilleurs mouillages.

PILOTE-BOTH, s. m. Excellente embarcation de l'Amérique septentrionale : son grément tient de la goëlette et du houary, mais il est plus voilé : construction des goëlettes légères. *Voy. pl. B, fig. 14.*

PILOTER, v. a. Conduire un vaisseau, le diriger le long d'une côte, dans un détroit, un golfe, une rade, un port en évitant les bancs, les roches, etc., fonctions des pilotes côtiers et lamaners.

PILOTIN, s. m. Titre d'un jeune novice qui est sous les ordres des pilotes à bord des vaisseaux de guerre, et que l'on destine, sur ceux du commerce, à devenir officier. Classe de jeunes gens qui ont un commencement d'éducation qui les met au-dessus des novices matelots : ils sont employés au service de la timonerie qui consiste à veiller l'horloge, à aider à faire les signaux, à jeter le loch, à sonder, etc.

PINASSE, s. f. Embarcation qui va à la voile et à l'aviron : les pinasses des basques sont longues, étroites et légères. On ne construit plus de grands bâtimens sous le nom de pinasse.

PINCE, s. f. On donne ce nom à la partie aiguë, très-pincée d'un vaisseau, au-dessous de la flottaison, au tranchant du plus bas de l'étrave jusqu'à la quille. — C'est aussi le nom d'un levier de fer pointu d'un bout et ouvert en forme de pied de chèvre à l'autre extrémité, servant aux canons, dans les cales des vaisseaux, dans les ports, etc.

PINCEAU À GOUDRONNER, s. m. Ustensile dont les gabiers se servent pour étendre du goudron chaud mêlé de noir de fumée sur les préceintes, vergues, tons, etc. Il a un manche de six à huit pieds de long. *Voyez pl. F, fig. 15.*

PINCE-BALLE, s. m. Sorte de grande tenaille : les pincees sont deux cercles avec manches, dont les callats se servent pour retirer du feu un boulet rouge, et le porter dans un baquet qui contient du brai qu'on veut chauffer, rendre liquide. C'est avec un pince-balle qu'on mettait les boulets rouges dans les canons, il y a quelques années. *Voyez pl. F, fig. 20.*

PINCER LE VENT, v. n. Étant orienté le plus ouvert possible, c'est serrer le vent : un trait carré peut aller à cinq points profitant de toutes les risées pour bien s'élever vers l'origine du vent régnant : un vaisseau ne pince bien le vent que par une belle mer, ou ayant le courant ou la marée favorable.

PINGRE, s. m. Sorte de bâtiment du commerce dont le gréement a varié, ainsi que celui de beaucoup d'autres construits à cul rond comme l'avant, mais le haut de la poupe carré : il n'a pas de poulaine, seulement une courbe saillante sous le beaupré : c'est sur cette courbe que se fait la liure du beaupré : cette espèce de bâtiment ne porte pas de figure.

PINKJES, s. m. Nom que les Hollandais donnent à de grands bateaux de pêche, grées à peu près comme les cagues : ils ont les voiles tannées.

PINQUE ou **PINGUE**, s. f. Bâtiment du commerce construit à varangues plates : il a communément trois mâts : son gréement ressemble à celui des chebecs ; il porte quelquefois de l'artillerie et navigue sur la Méditerranée. *Voyez pl. C, fig. 21.*

PIQUER, v. a. Frapper avec le battant sur la cloche, chaque fois que le sablier d'une demi-heure est passé, ce qui se dit piquer l'horloge. On recommence après huit coups toutes les quatre heures. — On dit piquer au vent, lorsqu'on le serre bien. Pincer le vent et piquer au vent sont presque synonymes. — Un vaisseau qui n'est pas doublé en cuivre a sa carène piquée ou percée en petits points par des vers : ils sont très-multipliés dans les mers de la zone torride.

PIQUETER, v. a. Marquer avec une brochette ou buquette, divisée en cinq ou sept parties, sur la longueur d'un mât ou d'une vergue, les différens diamètres qu'ils auront étant terminés. — Piqueter un bau, c'est avec un gabarit, déterminer son bouge sur plusieurs points de sa longueur.

PIQURE, s. f. Le bordage ou doublage en bois d'un vaisseau reçoit des piqures par les vers qui dans plusieurs mers s'attachent

à la carène ; dans ce cas on dit que le vaisseau est piqué de vers.

PIRATE, s. m. Nom des bâtimens et des hommes qui font la course sans être commissionnés par aucun gouvernement. Ce sont des voleurs qui pillent sur mer tous les navires qu'ils rencontrent.

PIRATER, v. a. Faire le métier de pirate. C'est la piraterie.

PIROGUE, s. f. Petite embarcation très-multipliée dans les deux Indes, à la côte d'Afrique et dans les archipels de l'hémisphère sud, faite généralement avec un tronc d'arbre ; fort longue en raison de sa petite largeur, tirant fort peu d'eau, étant par conséquent très-volage : elles vont à la voile, mais plus souvent avec des pagaies. Les plus grandes sont rehaussées par des planches et ont des membres. L'espèce qui a le moins de stabilité grée des balanciers qui les empêchent de chavirer : elles marchent très-bien par de belles mers ; car ces sortes de bateaux ne sont pas propres à naviguer loin des terres ni par une grosse mer.

PISSOTIÈRE, s. f. Trou, de dix à douze lignes de diamètre, percé dans la muraille d'un vaisseau, au milieu des seuillets de sabord de sa batterie basse, en inclinant sur la mer : ce trou est garni d'un tuyau en plomb terminé, en dehors, par un petit bout de manche en toile goudronnée par où l'eau sort, sans pouvoir y entrer.

PISTOLET, s. m. Pièce de bois saillante, en arc-boutant un peu courbé en dehors de la poulaine, et formant chacun avec la guibre, un angle d'environ 15°. Ces pièces sur lesquelles on amure la misaine sont aussi nommées porte-lofs et minots. Ces trois mots sont synonymes. *Voyez pl. A, fig. 1, 21.* (Je les supprime pour les placer en prolongement des bossoirs, ce qui leur fait ouvrir un angle d'environ 50°. *Voyez l'Appendice.*)

PITON, s. m. Gros clou, sorte de cheville de fer dont la tête est en forme d'anneau pour recevoir une cosse. On emploie encore dans la marine des pitons à croc, à boucle et à boucle avec une cosse sur la boucle. — On donne le nom de pitons, dans les colonies, aux montagnes escarpées dont la tête, en s'allongeant, se termine en pointe de rocher.

PITTE, s. m. Filament d'une espèce d'aloès qu'on file pour en faire des lignes de pêche et autres.

PISTON, s. m. Cylindre qui, placé dans le corps de la pompe, s'y meut par le moyen de la bringuebale et fait le vide. *Voyez* Chopine. — Depuis quelque temps on fait usage dans les vaisseaux de pompes à double piston : elles jettent beaucoup plus d'eau dehors que les anciennes.

PIVOT, s. m. Pointe en acier fixée perpendiculairement au fond de la calotte en cuivre des boîtes de boussole. C'est sur ce pivot, qui a environ trois pouces de hauteur, que la rose de compas tourne, qu'on la met en équilibre. — Le pivot d'un cabestan, est le bout ferré de sa mèche sur lequel il tourne et qui le porte. — Les pierriers sont montés sur pivot, et quelquefois de petites caronades.

PLACAGE, s. m. Bouts de planche en chêne qu'on place entre les deux varangues, où porte le pied des pompes pour empêcher, en agissant, qu'elles n'aspirent l'étoupe du bordage extérieur. — On réunit deux pièces de bois en placage lorsqu'on les applique l'une sur l'autre avec chevilles, clous ou rousture.

PLACARD, s. m. Les plus grands dalots qui se trouvent dans les préceintes des vaisseaux, sont couverts, en partie par des placards en cuir fort. *Voyez* Maugère. — On nomme aussi placard, une plaque de plomb épaisse, garnie d'étoupes, recouverte d'un morceau de toile goudronnée du côté qui s'applique sur le trou d'un boulet. *Voyez* Pélardeau.

PLAGE, s. f. Rivage de la mer, étendu et plat. La plage est belle : la plage est de sable : la plage est unie : pour descendre d'un canot sur une plage, il faut une planche.

PLAFOND, s. m. Dans le Levant payol : c'est le nom du plancher ou plate-forme qui couvre le fond des bâtimens à rames ; dans la partie de l'arrière qu'on nomme la chambre.

PLAN, s. m. Surface plane, sur laquelle est projetée la carcasse d'un vaisseau qu'on veut construire et d'où on tire les gabarits : les charpentiers constructeurs travaillent d'après les plans, d'élevation, horizontal, vertical, de projection, etc. — On nomme plan, dans la cale d'un vaisseau, l'arrangement, l'arrimage des pièces à l'eau à côté et au bout les unes des autres formant, à peu près, une surface plane dans l'étendue du fond de la cale (dessus le lest) : le premier plan est le plus bas, le deuxième s'arrime sur le premier ; en observant de placer les pièces, le bouge répondant sur le milieu des quatre bouts des pièces inférieures, afin de moins élever les poids et de laisser

les bondes des pièces, formant le premier plan, dégagés entre les bouts des pièces du second plan ; ainsi de suite pour un troisième. *Voyez pl. F, fig. 43.*

PLANCHE, s. f. Les embarcations des vaisseaux ont toutes une planche volante ayant à peu près les deux tiers de leur longueur : elles sont garnies sur une face, d'un bout à l'autre, de tringles d'environ un pouce, clouées en travers à un pied ou dix pouces l'une de l'autre, pour arrêter les pieds et empêcher de glisser lorsqu'on en sort pour descendre sur un rivage ou une plage quelconque : elles ont une estrope à un bout qui se capèle sur l'étrave de l'embarcation, lorsque la planche est dehors sur l'avant. — Quand un navire met sous voile, on dit la planche est tirée, pour exprimer que personne du bord ne peut aller à terre. — Les jours de planche sont ceux accordés pour le déchargement d'un navire du commerce. — Les planches de charge s'appliquent, pendant le chargement et le déchargement du bâtiment, sur le bord, pour garantir les bordages extérieurs des frottemens qu'ils éprouveraient par les divers objets qu'on embarque. — Les planches d'ouverture, en construction, sont clouées sur les couples, au fort et au plat bord : deux sur chaque couple de levée, pour les maintenir selon le gabarit : ces planches sont en sap, épaisses et larges ; on conserve un taquet sous la tête des clous pour les lever lorsque les baux sont en place.

PLANÇON, s. m. Pièce de bois en chêne, que l'on scie pour avoir des bordages ou des planches, différence provenant de l'épaisseur qu'on leur donne.

PLANTAGE, s. m. Nom de la charpente montée à l'extrémité d'une corderie ; consistant en deux pièces de bois de dix à douze pouces carrées, fixées en terre verticalement, appuyées par des courbes au pied. Un fort bordage en chêne est chevillé dessus à trois pieds et demi de hauteur : ce bordage est percé de quatre trous pour recevoir le bout des manivelles qui servent à donner du tord au cordage.

PLASTRON, s. m. Terme dont se servent les charpentiers qui construisent les embarcations. C'est la pièce de bois qui est appliquée sur le bas de l'étrave intérieurement et qui aide au clouage du bout des bordages.

PLAT, s. m. Le plat d'un aviron s'entend de la pelle tournée horizontalement à la surface de l'eau : le patron commande aux canotiers, les avirons sur le plat : c'est sortir les pelles de l'eau et

les tenir toutes sur une même ligne horizontale. — Les gens de mer formant l'équipage d'un vaisseau sont divisés par sept pour manger ensemble, ce qui forme un plat : premier plat, second, troisième plat; plat des soldats, plat des malades, etc.

PLAT-BORD, s. m. Bordage large et épais qui, dans un bâtiment, recouvre la tête des allonges de tous les membres. Un bâtiment qui sous voile a le plat-bord à l'eau, éprouve une inclinaison extraordinaire : dans un port on a quelquefois besoin de le virer jusqu'à ce que son plat-bord soit au niveau de l'eau. *Voyez* Vibord.

PLATE, s. f. Nom d'une petite embarcation à fond plat : elle sert à la pêche sur les côtes de la Manche, et porte un mât, gréé en both.

PLATE-BANDE, s. f. Large bande de fer qui est courbée pour embrasser les tourillons des canons sur les flasques de leurs affûts. — Les bordages de la poupe d'un vaisseau sur lesquels on applique les corniches se nomment plates-bandes.

PLATE-FORME, s. f. Celle de la soute à poudre est bien ajustée. C'est le plancher sur lequel on élève aujourd'hui les étages à gargousses. — Les plate-formes sont volantes sous les panneaux, sur le deuxième plan des pièces à eau, dans la cale d'un vaisseau; celles pour recevoir les câbles, grelins, etc., tribord et bâbord de l'archi-pompe et de la grande écoutille, sont faites avec des croûtes.

PLATIN, s. f. Nom que les marins donnent à un petit banc au niveau de la mer : on dit un platin de sable; un platin de roche; un platin de vase.

PLATINE, s. f. Forte et grosse platine montée de sa batterie qu'on établit au renfort de la culasse de chaque canon et caronade pour servir, comme sur un fusil, à mettre le feu à la poudre de la lumière où aboutit un long bassinet. — Un bout de ligne amarré sur la gachette sert au chef de la pièce à faire partir le coup à volonté. Les boute-feux, seuls en usage autrefois, servent fort peu actuellement.

PLEIN, s. m. Les marins disent le plein de l'eau : au plein de l'eau pour le moment où la mer est pleine, celui où elle sera pleine. Un vaisseau est au plein lorsqu'il est échoué : il va au plein : il donne au plein, etc. — Plein la voile ! Commandement au timonier, lorsque le vaisseau est au plus près, de ne pas chicaner le vent.

PLET, s. m. C'est le pli en rond d'un cordage quelconque. Cependant le mot plet s'applique mieux au pli d'un câble ou grosse amarre; travail où il faut souvent l'effort de plusieurs matelots pour former le plet, donner le pli de la circonférence que commande la place où l'on cueille le câble ou gros grelin; il a plus ou moins de plet suivant sa longueur.

PLIER, v. n. Un vaisseau incline plus ou moins sous sa voilure, lorsqu'il a le vent du travers; il plie sur tribord, sur bâbord: ce mot fait remarquer un vaisseau qui ne porte pas bien la voile: c'est-à-dire, qui a le côté faible. — Lorsqu'on prend des ris aux huniers, on plie la toile, entre chaque bande, sur l'avant de la vergue. On serre de même une voile par plis.

PLOC, s. m. Composition de poil de bœuf, de chien et autres mélanges qu'on applique à la carène d'un bâtiment, entre le franc-bord et le doublage en bois; le tout imbibé de goudron: on s'en sert moins aujourd'hui dans les ports de commerce et point du tout pour les bâtimens de guerre.

PLOMB, s. m. Le poids qui fait couler la ligne de sonde jusqu'au fond, se nomme le plomb de sonde. Il est d'une forme pyramidale: au sommet il y a un trou pour recevoir une estrope sur laquelle s'étalingue le bout de la ligne de sonde, et, à sa base, qui est excavée, on met du suif pour servir en tombant sur le sol, à le faire connaître en rapportant sa qualité. Les poids des plombs de sonde sont de huit, dix et quinze livres, pour les lignes de sonde à la main; celles qu'un seul homme file en lançant le plomb. Les autres qu'on allonge le long du bord, sur les grands fonds, pèsent depuis quarante jusqu'à cent livres. *Voyez pl. F, fig. 3.*

PLOMBER, v. a. C'est, dans les vaisseaux, garnir avec des plaques de plomb l'intérieur circulaire des écubiers, le bas des petits carrés qui forment les ouvertures des hublots, les trous des dalots et les parties de l'avant où les coutures doivent être plombées avant de poser les dauphins. On dit quelquefois qu'un vaisseau est bien plombé, pour exprimer qu'il est bien lesté, bien calé. — Plomber une seine, c'est garnir, rouler sur sa ralingue inférieure de morceaux de plomb, pour la faire descendre au fond de l'eau.

PLONGER, v. n. Donner la cale, c'est plonger un homme dans l'eau. — Un vaisseau plonge dans l'eau de la quantité de

pieds de son tirant d'eau : caler et plonger sont à peu près synonymes.

PLONGEUR, s. m. Dans beaucoup de pays les plongeurs font métier de travailler plusieurs minutes sous l'eau. Aux Indes, au Brésil, à l'Île-de-France, ils visitent le fond d'un bâtiment : ils amarrent des grelins, etc., sur des carcasses et des ancres : ce sont ordinairement des indigènes.

PLOQUER, v. a. Étendre du ploc sur la carène d'un bâtiment immédiatement avant de le doubler.

POCHE, s. f. Espèce de sac de toile servant à prendre de la menuise sur les côtes du département du Nord. C'est aussi l'espèce de manche terminée en pointe au fond des filets trémaux dans laquelle se réunit le poisson.

POINÇON, s. m. Petit instrument en fer servant aux calfats et aux charpentiers : ils sont pointus ; les premiers, d'une forme quadrangulaire, servent à ouvrir les têtes des gournables ; les autres, ronds, à percer les feuilles de cuivre qu'on emploie à doubler les vaisseaux : les voiliers se servent aussi d'un poinçon pour ouvrir les œils de pie des voiles.

POINT, s. m. Tous les jours à midi, à bord des vaisseaux à la mer, on fait son point : c'est-à-dire, qu'on réduit la route et le chemin fait pendant vingt-quatre heures (depuis le midi précédent) pour en conclure la latitude et la longitude du lieu où l'on est arrivé. Ce point est estimé ou observé, selon que la latitude et la longitude proviennent de l'estimé ou des observations. On porte le point du vaisseau sur une carte réduite. Point vélique. *Voyez* ce mot. On dit le point d'une voile, le point du vent, etc.

POINTE, s. f. Nom d'une terre qui s'allonge en pointe vers la mer. On dit, une pointe haute : une pointe basse : pointe de rocher : pointe de sable. — Les airs de vent tracés sur le compas de route sont très-souvent désignés sous le nom de pointes. Les marins disent qu'ils naviguent à cinq pointes et demie, lorsque les vergues d'un vaisseau sont bien brassées en pointes, qu'elles ne font un angle avec la quille que d'environ 62°.

POINTER, v. a. C'est réduire, au moyen du quartier de réduction, les différentes routes tenues par un vaisseau chaque vingt-quatre heures en une seule route, pour avoir le point d'arrivée à midi. Pointer la carte, c'est faire cadrer dessus, la latitude et la longitude du point où on se trouve en mer. — Les

chefs de pièces pointent le canon et les caronades sur un vaisseau ennemi, à démâter, en plein bois ou à l'horizon, à couler bas. On pointe en chasse, en retraite, etc.

POLACRE, s. f. Nom d'un bâtiment qui navigue sur la Méditerranée; il a trois mâts à pible et des voiles carrées; il y en a de grées en chebecs; d'autres ayant des antennes portant des voiles auriques. *Voyez pl. C, fig. 13.* — On donne aussi le nom de polacre, dans le Levant, à une voile latine grée de l'avant d'un bâtiment, et qui tient lieu de trinquette. — On nomme polacron, une petite polacre.

POLICE, s. f. Contrat par lequel l'assureur s'engage, moyennant une somme, à payer, à un assuré, un bâtiment naufragé, des marchandises avariées. On nomme cet acte, police d'assurance. *Voyez Connaissance et Prime d'assurance.*

POMME, s. f. A la tête de chaque mât d'un vaisseau, on capelle une pomme sur un tenon carré; elle est en bois, dans la forme d'une petite sphère très-aplatie; un cercle de cuivre entoure sa circonférence, qui varie de douze à quinze pouces. Deux clans, un de chaque bord, portent des réas en fonte avec essieux en fer, pour y passer des drisses servant à hisser des flammes, des pavillons et des fanaux de signaux. *Voyez pl. D, fig. 9.* — Les pommes de racage sont rondes, percées au centre, employées aux racages. (Les grosses pommes de racage sont désignées sous le nom de bigottes sur la Méditerranée, et les petites par celui de bigourelles.) — Les pommes goujées sont aussi percées, et ont une cannelure sur une face pour être appliquées sur les haubans où on les rouste pour servir de conduit à une manœuvre. — On fait encore des pommes aux colliers d'étai. (Je préfère n'en point avoir, et que deux branches pour chaque collier soient à aiguillette sur l'arrière du cape-lage.) — Les pommes de tournevire sont écartées d'environ quatre pieds entre elles sur toute la longueur de la tournevire; elles sont en pelotes d'étoupe, bien souquées avec du bitord, et on les garnit encore comme on fait les queues de rat; elles ont la forme et la grosseur d'un œuf d'autruche, et servent à empêcher les garcettes de glisser lorsqu'elles lient le câble avec la tournevire garnie au cabestan, pour lever l'ancre. *Voyez pl. F, fig. 11.* — On fait aussi des pommes, mais beaucoup plus petites, sur les tire-veilles. — On se sert encore de pommes sculptées, longues et légères, pour les fers de girouettes à bord

des navires qui n'ont pas de paratonnerre, et aussi à chaque bout de la vergue d'un guidon, d'une flamme. — Au mât de pavillon d'une embarcation une petite pomme plate couvre la tête.

POMPE, s. f. Les pompes aspirantes montées sur les bâtimens de guerre sont dites royales; il y en a aussi à chapelet ou à double piston. On en place quatre autour du grand mât. (J'ai été le premier, en 1804, à supprimer les deux pompes que nos vaisseaux conservaient de chaque côté du mât d'artimon.) — Pompe d'étrave, pompe à laver, pompe brisée pour la cale, pompe à main. On dit : la pompe a pris; la pompe est engorgée; la pompe supe. *Voyez* Super. — Mettre du monde à la pompe, c'est le commandement de réunir sur le martinet six ou huit hommes pour pomper : le calfat, au moment, charge ou engraine la pompe. *Voyez* Canne à pompe. (Divers moyens se présentent journellement pour perfectionner les pompes et augmenter les moyens d'enlever l'eau de la cale.)

PONANT, s. f. C'est l'opposé du levant, synonyme d'occident.

PONNE, s. f. Petit bâtiment de transport servant dans l'intérieur de la Hollande et de la Flandre : il porte un mât, gréant une voile sur une corne; un foc et une trinquette.

PONT, s. m. Plancher d'un vaisseau, fait en planches de sapin et de chêne, clouées sur les baux d'un bout à l'autre. Les petits bâtimens n'ont qu'un pont, d'autres en ont deux; les plus grands vaisseaux en ont trois, sans comprendre le faux pont et les gaillards. Les batteries intérieures sont séparées par autant d'étages que forment les ponts; le premier est le plus bas; pont sur gueule, pont coupé, pont volant. *Voyez* Tillac. — Pont de corderies, espèce de marche-pied près la roue des fileurs.

PONTAL, s. m. Vieux mot qu'on emploie dans la Méditerranée, et qui signifie creux; profondeur de la cale d'un bâtiment.

PONTER, v. a. Construire le pont d'un bâtiment; les grands sont tous pontés, c'est-à-dire, que leur intérieur est couvert par un, deux ou trois ponts. — Il y a des caboteurs qui ne sont pas pontés, qui ont des ponts coupés, des portions de tillac aux deux extrémités. Navire ponté, non ponté.

PONTON, s. m. Dans les grands ports on a de grands bateaux carrés, élevés sur l'eau, qu'on nomme pontons; ils sont d'une forte construction, et servent à toutes les opérations;

ils ont un fort mât au milieu. *Voyez pl. F, fig. 35.* — Dans tous les ports, de vieux bâtimens, qu'on a rasés jusqu'au premier pont, sont employés comme pontons, pour abattre des bâtimens qu'on carène; ils sont installés de cabestans, mâts de redresse, écoutes d'appareil. On amarre des vaisseaux désarmés, le long de ces pontons. *Voyez pl. F, fig. 40.*

PORQUE, s. f. Ce sont des couples de liaison, qu'on établit sur la carlingue et les vaigres, s'élevant de chaque bord jusqu'au dessous du premier pont. On en place ordinairement six dans toute l'étendue de la cale d'un vaisseau de guerre, aux emplantures des mâts et dans les intervalles. (Il conviendrait, pour une meilleure liaison, ainsi que je l'ai fait dans ma frégate modèle, de placer les porques diagonalement, très-inclinées à la quille, au lieu d'être perpendiculaires; elles seraient liées avec un grand nombre de membres.) *Voyez l'appendice.*

PORQUER, v. a. C'est exécuter les porques, les établir aux places qu'on leur a fixées dans la cale d'un grand bâtiment; les petits ne sont pas porqués.

PORT, s. m. On distingue les ports militaires de ceux du commerce; les premiers sont pour les bâtimens de guerre, les autres pour les navires marchands. Un port est un lieu bien fermé qui conserve assez d'eau, aux marées basses pour tenir les bâtimens à flot et les retirer à l'abri des mauvais temps. Les constructions, armemens, désarmemens, radoub, refontes, carènes, les chargemens, déchargemens, se font dans les ports. Des chantiers, des ateliers dans des magasins, des formes, des cales, des quais, etc., sont entretenus aux frais du gouvernement dans les ports de guerre; les particuliers armateurs ont à leur compte les chantiers, magasins, etc., des ports du commerce. — Le port d'un bâtiment, c'est le poids qu'il peut porter, exprimé en tonneaux. — Un port permis, c'est la quantité des marchandises que les officiers du commerce sont autorisés à embarquer, sans payer de fret aux armateurs.

PORTÉE, s. f. On estime souvent les distances en mer par portée de canon, par portée de fusil; on dit, approcher l'ennemi à portée de pistolet. — La portée de la voix (dans les grands porte-voix) est à peu près, terme moyen, de trois encâblures. — En corderie, la portée est une étendue de fil de caret de toute la longueur de l'atelier, servant pour l'ourdissage d'un

filin quelconque : chaque ouvrier élonge, fait la portée de deux, trois, quatre fils et plus.

PORTE-GARGOUSSE, s. m. Boîte cylindrique, en cuir. *Voyez* Gargoussier et Garde-feu, mots synonymes avec Porte-gargousse. *Voyez* *pl. E, fig. 49.*

PORTE-HAUBAN, s. m. On les voit *pl. A, fig. 1, 2, 2, 2.* Ils sont construits en bordage épais, liés au bord par de petites courbes, et chevillés sur la muraille du vaisseau; ils sont fixés pour donner de l'appatement au bas haubans des vaisseaux qui ont de la rentrée. (Je les ai supprimés avec avantage à mon modèle, *pl. D, fig. 1*, parce que je lui ai conservé la même largeur par les hauts qu'à son premier pont.)

PORTE-LOF, s. m. Synonyme avec pistolet et minot. *Voyez* ces mots. Il reçoit les points d'amure de misaine; il retient, il porte le lof de cette voile. *Voyez* *pl. D, fig. 16, a.*

PORTER, v. a. En parlant de la capacité d'un bâtiment de guerre, on dit qu'il peut porter tant de canons, c'est-à-dire, les monter : de celui du commerce, qu'il peut porter tant de tonneaux. Il porte bien la voile, faire porter une voile, les voiles; laisser porter, c'est arriver; porter au large, porter sur la terre, porter au N, au S, etc. — Le courant porte sur la terre, porte au large. On dit d'un bâtiment, qu'il a tant de pieds de quille, en parlant de sa longueur, portant sur terre.

PORTE-TOLLET ou **TOLLETIÈRE**, s. m. Renfort en bois conservé ou rapporté sur le plat-bord des bâtimens à rames, à chaque place où doit porter l'aviron, armé sur un tollet ou entre deux dames. Cet excédant sert à tenir le tollet et les dames qui y sont enfoncées, les premières dans des trous ronds; les autres sont tenues dans des entailles en long. Le porte-tollet sert aussi à garantir le plat-bord du frottement des avirons.

PORTE-VERGUE, s. m. Ce sont les bras de la poulaine. *Voyez* Écharpe, et *pl. A, fig. 1, x.*

PORTE-VOIX, s. m. Sorte de trompe en fer-blanc, il y en a à deux corps, c'est-à-dire, deux tubes, l'un rentrant dans l'autre et sortant à volonté; ceux-ci servent à parler d'un vaisseau à un autre et réciproquement, lorsqu'il vente frais ou que la distance est trop éloignée pour s'entendre avec un porte-voix simple, que l'on nomme porte-voix à main ou petit porte-voix, par opposition aux grands qu'on est obligé d'appuyer lorsqu'on veut s'en servir : il y a des porte-voix de combat qui descendent

verticalement dans les ponts pour transmettre, de dessus les gaillards, des ordres dans les batteries. *Voyez pl. F, fig. 4.* Le porte-voix est la trompette marine des anciens.

PORTUGAISE, s. f. On donne ce nom aux tours d'amarage et bridure que l'on fait sur deux mâts de hune, ou deux mâtereaux qu'on réunit pour former une espèce de chèvre qu'on nomme bigue. La portugaise se fait avec une aussière ou franc-funin à l'endroit où les deux bouts (les moins gros) se croisent. C'est sur la fourche au-dessus de la portugaise qu'on aiguillette les poulies (avant de dresser les bigues) qui doivent servir pour les funins employés, soit à mâter ou à démâter un vaisseau, etc.

POSTE, s. m. Place qu'un vaisseau occupe dans un port ou en escadre. — Chaque homme à bord a son poste pour le combat, pour la manœuvre, etc. Chaque chose a son poste : le poste des malades, le poste des chirurgiens, le poste des élèves; ces derniers postes sont sur le faux pont. On dit mettre l'ancre à son poste, abandonner son poste.

POTENCE, s. f. Dans les vaisseaux où le mât d'artimon a son emplanture sur le premier pont, on nomme potence l'épontille fourchue qui est placée dessous le pied de ce mât, dans la cale; la bringuebale est montée sur une potence. — Des montans verticaux qu'on établit solidement à la hauteur de cinq à six pieds au-dessus du pont, entre le grand mât et le mât de misaine des bâtimens du commerce et des petits bâtimens de guerre, avec la traverse qui prend d'une tête à l'autre de ces montans, portent le nom de potence; c'est sur ces traverses que sont placées les dromes, au-dessus des embarcations.

POTERA, s. m. Nom de plusieurs hains, sans appât, ajustés autour d'un leurre de plomb pour prendre des sèches.

POTICHE, s. f. C'est le nom que les charpentiers, employés au chantier de la recette des bois, dans les ports de construction, donnent aux hachures ou trous qu'ils font avec des tarières, des haches, des herminettes ou des ciseaux, aux places où il se trouve des nœuds, pour, après vérification de la pièce de bois, la baptiser par le nom de la place qu'elle est susceptible d'occuper.

POUILLOUSE, s. f. Voile qui se hisse sur une draille, dans les mauvais temps, le long du grand étai, et à laquelle les

matelots donnent à tort ce nom; c'est la grande voile d'étai : voile du grand étai; moins employée que jadis.

POULIN, s. m. Fort étance, placé en arc-boutant sur l'étambot d'un vaisseau en construction, pour contribuer à l'empêcher de glisser sur son chantier : c'est la dernière pièce qu'on lève quand on lance le vaisseau à l'eau.

POULAINE, s. f. Espèce de tillac, en caillebotis, placé entre les écharpes sur l'éperon d'un vaisseau, s'élevant vers l'avant en suivant les contours des lisses ou porte-vergues; sa hauteur commence au coltis, au niveau des seuillets de la deuxième batterie.

Voyez pl. A, fig. 1, 3.

POULEVRAIN, s. m. Corne de bœuf nettoyée et coupée de la longueur de douze à treize pouces; elle est fermée par un tapon en liège au gros bout, et a une petite cheville en bois avec ressort à la pointe : le chef de chaque canon détourne le ressort avec le pouce pour déboucher son poulevrain (ou corne d'amorce), et en faire sortir la poudre de guerre qu'on a passée pour amorcer. Le chef porte ce poulevrain en bandouillère pour s'en servir pendant que le vaisseau combat. — D'abord on nommait poulevrain la poudre fine destinée à amorcer; bientôt l'usage a consacré ce mot pour désigner aussi la corne disposée pour la contenir. *Voyez pl. E, , fig. 75.*

POULIE, s. f. Bloc en bois qu'on nomme corps ou caisse de la poulie, percé par une ou plusieurs mortaises pour recevoir un, deux ou trois réas qui roulent sur le même essieu, en bois ou en fer, et qui le traversent; le tout réuni forme la poulie. Les poulies, dans la marine, varient en forme comme en grosseur. On a des poulies estropées en fer, à crocs, à émerillons, à estropes en cordes, à fouet, à aiguillette; poulie simple; poulie double; on dit poulie en deux, en trois, selon qu'elle a un ou plusieurs réas : poulie coupée ou galoche; poulie de caliorne; poulie de capon; poulie à violon; celle-ci a deux caisses et deux réas au-dessus l'un de l'autre; sa forme approche de celle d'un violon; poulie tournante ou marionnette; les poulies à râteaux sont celles faites par la longueur de deux espèces de râteliers qu'on place verticalement un de chaque bord du mâst de beaupré, pour conduire, par des réas multipliés, les manœuvres des focs; des boulines du phare de devant jusqu'au gaillard d'avant : poulie plate; poulie de retour. (Les poulies dans la marine française sont encore imparfaites, quoique j'aie obtenu en 1801, armant le vaisseau le Du-

guay-Trouin à Rochefort, d'en avoir un assez grand nombre garnies de dés en fonte avec essieux en fer.) *Voyez pl. E, fig. 78.* Une poulie double et une simple.

POULIERIE, s. f. Atelier où l'on fait les poulies.

POULIOT, s. m. On donne quelquefois ce nom aux rouets qui sont placés obliquement dans des chaumards, tels que ceux où passent des bras, les amures de bonnettes de hune, écoutes de basses voiles, etc.

POUFE, s. f. C'est l'opposé de la proue : la face arrière d'un vaisseau, ornée de sculpture, de croisées, d'une galerie, etc. On donne ordinairement ce nom à toute la partie de la quète au-dessus de la lisse d'hourdy. (Il serait avantageux de supprimer, aux bâtimens de guerre, les galeries, croisées, etc., tout ce qui, n'étant que d'ornement, offre une partie faible, sans défense. *Voyez pl. D, fig. 2*, ma frégate modèle qui est bordée tout autour et monte des canons aux extrémités des ponts de l'arrière comme de l'avant.)

POUSSE-PIED, s. m. Sorte de petit accon : il y en a de neuf pieds de long sur trois de large, qui peuvent porter deux hommes ; on les emploie au port de Rochefort à nettoyer les cales de la vase, à visiter les fausses aux mâts, etc. Ils ont un pied de creux avec un seul banc au milieu : d'autres de six pieds de long sur dix-huit pouces de large et un pied de creux, servent au bas de la rivière à pêcher du poisson plat sur les vases où un homme les fait glisser, ayant une jambe sur le genou en dedans, et de l'autre il pousse du pied sur la vase.

POUSSER, v. a. C'est mettre d'un bord la barre du gouvernail d'un vaisseau ; la pousser sous le vent. — Une embarcation pousse au large, lorsqu'elle déborde du bord, d'une cale, etc. ; le brigadier emploie la gaffe pour l'écartier. — Pousser de fond, c'est avec des perches, des gaffes ou des avirons ; appuyer obliquement sur le sol, pour faire avancer ou reculer un petit navire ou embarcation, tirant peu d'eau.

PRAME, s. f. Grand bâtiment construit à plates varangues, ayant une batterie de gros calibre et deux mortiers dans une écouteille, en avant du grand mât. Ce sont des forteresses mobiles pour la défense de certaines côtes. *Voyez pl. A, fig. 14.*

PRAO ou **PRAHAU**, s. m. Nom générique des embarcations en langue malaise. Le prao-plary des îles Macassar, Célèbes et Bornéo marche très-bien à la voile et à la pagaye : il y en a qui

ont jusqu'à cinquante pieds de long sur dix de bau, trois pieds et demi de creux; tirant d'eau égal: ces praos ont deux petits mâts; un au milieu, l'autre de l'arrière; le gouvernail sur le côté, en arrière, sous le vent. *Voyez pl. A, fig. 22.* — Le prao-mahian de Java a aussi une marche supérieure; il porte une voile énorme sur un mât qui est égal à la longueur de sa quille: ces praos ont en largeur le quart de leur longueur, et seulement deux pieds et demi de creux; ils sont gondolés aux deux extrémités; ont une sorte de charpente en bambous sur l'arrière du mât qui se couvre, pour abriter de la pluie et du soleil; c'est une sorte de tente. *Voyez pl. B, fig. 16.* — Le prao-senté de l'île Maduras, située très-près au NE de Java, est une fort longue pirogue à balancier, qui grée une seule voile triangulaire. — Le prao-bécé et quelques autres n'acquièrent pas autant de vitesse. — Ceux des îles Mariannes, qu'on nomme praos volans, à cause de leur marche supérieure, sont de grandes pirogues construites de deux troncs de grands arbres réunis, longs de plus de trente pieds: l'un forme un côté (depuis ce que nous nommons la quille) qui est plat au-dessus de la flottaison, droit de l'avant à l'arrière: l'autre qui doit toujours être le côté du vent, lorsque le prao est à la voile, est rond dans toute son étendue: il a un peu de ventre vers le centre de la longueur, au niveau de l'eau: l'avant et l'arrière ont la même coupe d'élançement et un égal tirant d'eau: le bau de ce prao n'est que de vingt-cinq à vingt-six pouces au milieu; il porte un mât sur le bord du vent; du même côté se trouve un balancier en bambous qui, à son extrémité, porte une espèce de petite pirogue touchant toujours à l'eau, lorsque la voile, qui est une natte d'une forme aurique, est dehors; sans cela il chavirerait. Les plus grands n'enfoncent jamais de plus de vingt pouces dans l'eau; leur creux est d'environ quatre pieds. *Voyez pl. C, fig. 1.* ce prao de l'hémisphère Sud.

PRATIQUE, s. m. Pilote-côtier; marin pratique des côtes. Un vaisseau a un pratique: il n'a pas de pratique, c'est-à-dire, qu'il a ou qu'il n'a pas à son bord, un homme qui ait beaucoup navigué sur les côtes où il se trouve.

PRÉCEINTE, s. f. C'est la principale ceinture du vaisseau, formée par des bordages en chêne plus épais que les autres et qui ceintrent les couples au-dessus du fort, en deux et trois vi-rures, depuis l'étrave jusqu'à l'étambot. (Pièces extrêmes qui interrompent la ceinture). La deuxième préceinte est, dans un

vaisseau de guerre, au-dessous des sabords de la deuxième batterie, comme la première est au-dessous de la batterie basse. Un vaisseau à trois ponts a une troisième préceinte, et au-dessus les carreaux, comme les vaisseaux à deux batteries ont leurs carreaux au-dessus des deux préceintes. (Lorsqu'on construira les bâtimens de guerre comme ma frégate, *pl. D, fig. 1*, on aura, dans les préceintes, des ceintures complètes, par conséquent de meilleures liaisons.)

PRÉFECTURE MARITIME, s. f. Désignation d'un chef-lieu d'arrondissement, où résidait un officier-général de la marine, qui avait le titre de préfet; tous les chefs de service, tant militaires que civils, étaient sous ses ordres; son autorité s'étendait souvent jusque sur les bâtimens armés; enfin par cette excellente institution, toutes les opérations maritimes se trouvaient centralisées sous un seul pouvoir. Ce qui contribuait essentiellement au bon ordre, à la célérité et à l'ensemble du service. On a lieu de regretter que les préfectures maritimes aient été supprimées sous le ministère de M. Dubouchage.

PRÉLART ou **PRÉLAT**, s. m. Grosse toile peinte en ocre rouge ou jaune, à deux couches à l'huile pour couvrir contre la pluie et les lames, les écoutes et les caillebotis, et garantir l'intérieur d'un vaisseau, des eaux du ciel et de la mer. Les bâtimens du commerce en ont qui sont imbibés de goudron: ils sont moins faciles à étendre et plus sales; ils couvrent néanmoins les marchandises et les panneaux.

PRENDRE, v. n. La bordée du large; la bordée de terre; c'est orienter un vaisseau pour tenir le bord, l'écartant de la terre ou l'en approchant: prendre des distances; prendre la hauteur d'un astre; prendre des ris, l'empointure, le tour de bitte; prendre chasse; prendre les amures à tribord, à bâbord.

PRÈS, préposition très-usitée dans la marine. Être au plus près du vent, c'est avoir, dans un vaisseau, les vergues brassées (les voiles orientées) sous l'angle le plus aigu possible avec la quille, relativement au gréement des mâts. Dans ce cas on commande au timonier de gouverner près; et plein, si toutefois on ne veut pas chicaner le vent: c'est aller au plus près; courir au plus près; tenir le plus près; le vent est près.

PRÉSENTER, v. a. C'est avoir le travers sur un fort ou un vaisseau ennemi; lui présenter ses batteries. Présenter le bout

au vent, c'est recevoir le vent régnant de l'avant : présenter le bout à la lame, le bout à terre, etc.

PRESSE, s. f. Levée forcée de gens de mer; contrainte exercée chez les Anglais pour former les équipages des bâtimens de guerre. Le moyen des classes en France exempté d'exercer cette violence. Il y a donc en Angleterre des agens que l'on désigne sous le titre de presseurs; ils sont payés par le gouvernement pour presser des marins.

PRÊTER, v. a. C'est faire présenter le côté, un bord du vaisseau, à un fort, à un vaisseau ennemi : prêter le côté, c'est se mesurer contre des forces ennemies quelconques. — Un bâtiment à la cape prête le côté au vent et à la mer.

PREVÔT, s. m. On ne donne plus ce titre, comme jadis, à l'homme qui était engagé pour infliger des punitions : on a conservé le nom qui s'applique à un mauvais matelot qu'on destine à bord des vaisseaux à servir les malades : il est à cet effet attaché au poste des chirurgiens et provisoirement sous leur dépendance. Il y avait aussi dans les arsenaux un officier royal de justice qui connaissait des délits commis, etc. Voir l'ordonnance de 1674.

PRIME D'ASSURANCE, s. f. C'est la somme qu'un commerçant qui veut assurer sa marchandise paie d'avance à un assureur, en raison de la valeur des objets.

PRIMER, v. a. C'est mettre en mouvement un vaisseau, faire partir une embarcation avant le commencement du flot ou du jusant; on prime la marée parce qu'on est pressé d'entrer ou de sortir d'une rivière, d'un détroit, d'un goulet, etc.

PRIS DE CALME. C'est le cas où un vaisseau reste en mer sans vent : il éprouve un calme plat : il a été tant de jours pris par les calmes. — Un bâtiment est pris quand il s'est rendu à son ennemi; il est reconnu par son pavillon renversé, c'est-à-dire, hissé le yacht en bas, si c'est un bâtiment anglais; ou par le pavillon du preneur hissé au-dessus de celui qui s'est rendu. — Anciennement on laissait traîner sur le couronnement le pavillon du bâtiment pris.

PRISE, s. f. Désignation de toute espèce de bâtimens pris sur l'ennemi : on dit amariner la prise, capitaine de prise, bonne prise, riche prise, vendre la prise, les prises, les parts de prise, brûler une prise, couler une prise, armer une prise, etc.

PROCÈS VERBAL, s. m. Certificat qui constate les pertes d'ancres, de câbles, d'embarcation, etc., les grands coulages des liqueurs; les avaries des poudres, d'échouage, etc., revêtus des signatures de l'officier civil du vaisseau, de l'officier de quart, du capitaine en second et visé par le commandant.

PRODE, s. m. Nom donné, suivant M. Duhamel, à une sorte de bordage employé dans les appareils d'un port et qui ont cinq pouces de grosseur.

PROLONGER, v. a. C'est faire avancer un vaisseau dans une direction parallèle à un autre vaisseau, à une terre, des écueils, etc., en les rangeant de près. — Des chasseurs ou autres bâtimens de guerre, faisant partie d'une flotte, peuvent être détachés pour aller prolonger la ligne de la flotte ennemie, d'aussi près que possible, en prendre une bonne connaissance: on prolonge une ligne embossée; on prolonge sa bordée, etc.

PROPORTION, s. f. Ce mot est souvent, en marine, synonyme avec dimension, en parlant d'un vaisseau, mâts, vergues, cordage, etc., pour exprimer les rapports de leurs différentes parties: on dit cependant quelquefois proportion et dimension lorsqu'on veut distinguer rigoureusement l'étendue des parties d'avec le tout.

PROUE, s. f. Les anciens ne désignaient l'avant d'un vaisseau que sous le nom de proue; l'opposé de la poupe. C'est la partie extérieure la plus saillante sur la mer ou tout ce qu'un vaisseau sur l'eau présente en avant du mât de misaine.

PROVISIONS, s. f. plur. Le capitaine et les officiers des bâtimens qui doivent prendre la mer, font des provisions de table qui consistent en volailles en cage, en adaubages en barils, etc. (On entend par adaubages, toute espèce de viandes préparées dans du saindoux que l'on peut conserver long-temps en mer.)

PRUD'HOMME, s. m. Titre d'un juge qu'on place dans certains ports pour connaître des discussions entre les pêcheurs; il est ordinairement choisi parmi eux.

PRUSSE, s. m. Nom d'un bordage en sapin qu'on emploie pour les ponts des vaisseaux, les bordages de la deuxième batterie et au-dessus: nos grands ports étaient fournis de ces bois par la Prusse.

PUITS, s. m. Autrefois on donnait ce nom à (l'arche de pompe) l'archipompe. — Un puits en mer est un point profond où la sonde ne trouve pas de fond, ou ne l'obtient qu'à un grand

brassage ; tandis que sur une petite circonférence environnante on atteint le sol à quelques brasses. — Dans les vaisseaux le puits à boulets est placé en avant de l'archipompe, dans sa hauteur et sur trois pieds de sa largeur, en autant de compartimens qu'il y a de calibres différens ; il sert à loger tous les boutets d'approvisionnement. — Le puits, à bord des navires de côte, aux Indes orientales, est la citerne, la fontaine où se puise l'eau douce qui s'embarque en provision : ce puits est bien galgaté intérieurement ; il conserve très-bien l'eau : il est construit au centre des bâtimens, qui n'embarque pas de futailles pour l'eau.

Q

QUAI, s. m. Muraille, en pierres de taille, bâtie sur les bords d'une rivière, d'un bras de mer, qui cerne un port, un havre ou un bassin, et qu'on élève au-dessus du niveau des plus grandes marées. Les navires du commerce de moyenne grandeur et les caboteurs vont à quai, s'amarrent le long du quai, pour charger et décharger leurs marchandises. Les cales sont prises dans les quais. — Le paiement exigé pour l'entretien des quais, dans les ports de commerce, se nomme droit de quai : le quaiage.

QUAICHE, s. m. (ketch des Anglais.) Navire d'environ deux cents tonneaux ; portant un grand mât et un mât d'artimon ; ses voiles sont grées sur des cornes : il a des mâts de hune portant des huniers. Le beaupré très-peu relevé est assez long pour recevoir les points de deux grands focs : il grée une trinquette. *Voyez pl. C, fig. 8.*

QUALITÉ, s. f. Un vaisseau a de bonnes qualités quand il marche bien à toutes les allures ; qu'il gouverne bien ; qu'il porte bien la voile ; qu'il a les mouvemens doux : quand tout cela se trouve réuni, il a des qualités supérieures. Il a de mauvaises qualités lorsqu'il marche mal ; qu'il ne vire pas bien de bord, etc.

QUARANTAINE, s. f. Un bâtiment, arrivant d'un lieu où on soupçonne qu'il règne des maladies contagieuses, ou ayant communiqué à la mer avec des navires du Levant sujets à être attaqués de la peste, est retenu en quarantaine (dans le Levant au lazaret) ; c'est-à-dire, qu'on le fait mouiller isolément, éloigné des autres bâtimens, ne devant communiquer avec eux, ni avec la terre, que lorsque les officiers de santé du port jugent que les

communications peuvent s'établir sans danger, avant l'expiration des quarante jours.

QUARANTAINIER, s. m. (les marins disent quarantunier.) Cordage formé de trois petits cordons, chacun de deux ou trois fils de caret fins; c'est le petit quarantainier. Les plus gros sont composés de quatre à cinq fils par torons: on leur donne soixante brasses de longueur; ce qui forme une manoque: ils sont goudronnés.

QUART, s. m. Ce mot est absolument synonyme avec air et pointe de vent: il est cependant employé sous différentes acceptions. — Les équipages qui courent la grande bordée, c'est-à-dire, qui sont à deux quarts, comptent par vingt-quatre heures, trois quarts de quatre heures chaque, et deux de six heures. On dit, le quart de tribord; le quart de bâbord: rôle de quart, etc. — On se servait autrefois d'un instrument nommé quart de nonante, pour observer la hauteur méridienne du soleil. — Quart de farine; baril contenant cent quatre-vingts livres de farine, pour faire du pain en mer. On en embarque souvent assez sur chaque vaisseau pour fournir un repas par jour à l'équipage pendant six mois.

QUARTIER, s. m. Dans la navigation au long cours on se sert d'un quartier de réduction: c'est un carton de forme carrée sur lequel est tracé un parallélogramme rectangle, dont la surface est divisée par un grand nombre de petites lignes, dans le sens N et S et E et O. Il y a de plus des arcs décrits du sommet de l'angle (qui représente le centre) avec des rayons qui forment huit rums de vent: un fil, partant du même centre, s'étend sur les degrés intermédiaires entre chaque air de vent. On combine, sur ce quartier de réduction, la route et le chemin, pour réduire en une seule route et avoir les lieues en latitude et en longitude. *Voyez pl. E, fig. 5.* — Quartier-maître; c'est le titre du dernier des officiers marinières de manœuvre: il provient des gabiers et devient contre-maître, s'il est bon sujet. — Quartiers des classes, sont des divisions sur les côtes: au chef-lieu se trouvent des sous-commissaires ou syndics dépendans du ministère de la marine. — Le quartier sphérique est aussi un instrument graphique; il est utile (ainsi que celui de réduction) aux marins qui ignorent la trigonométrie: connaissant la latitude du lieu et la déclinaison du soleil, ils trouvent l'heure de son lever, de son coucher, son amplitude, etc. *Voyez pl. F, fig. 6.*

QUENOUILLETTE, s. f. Les montans de poupe, qui forment les croisées d'un vaisseau, sont nommés, dans certains ports, quenouillettes. — Les quenouillettes de trelingage sont de petites barres de fer rondes, couvertes de limandes goudronnées : elles croisent les bas haubans, tribord et bâbord; à la hauteur du bas des jottereaux ou un peu plus près du capelage; on les bride ensemble. *Voyez* Trelingage. C'est sur ces quenouillettes que chaque gambe de hune fait un tour-mort, et qu'elles sont arrêtées pour servir d'appui aux haubans des mâts de hune. (J'ai supprimé les quenouillettes et les trelingages; les haubans de hune se rident dans des cosses garnies et estropées sur les mâts au-dessous des jottereaux, ce qui est beaucoup plus solide et ne fatigue plus les bas haubans. *Voyez pl. D, fig. 1.*)

QUENOUILLON, s. m. Ce n'est que dans quelques ports que les calfats donnent ce nom aux cordons d'étoupe qu'ils ont disposés, tournés, pour être employés au calfatage des coutures d'un bâtiment quelconque.

QUÈRE ou **KAIR**, s. m. Cordage fait pour les navires du Levant avec une sorte de paille de jonc ou herbe particulière : espèce d'auffe.

QUÈTE, s. f. Saillie inclinée en arrière d'un vaisseau, depuis la quille jusqu'au couronnement. On a réduit avec beaucoup de raison les quêtes, en montant les étambots perpendiculairement à la quille. La quête compte encore depuis la lisse de pont jusqu'au couronnement.

QUEUE, s. f. Forme que l'on donne au bout d'une manœuvre en la travaillant en pointe pour faciliter son passage dans les poulies : on dit, faire une queue de rat. Cordage en queue de rat; terminé en queue de rat. *Voy. pl. E, fig. 79.* — Les queues d'aronde sont des sortes d'adens formés aux bouts des baux pour entrer dans l'ouverture faite sur la serrebauquière, de manière à ce que cette queue retienne le bau sans jeu, et qu'il ne puisse sortir de la serrebauquière, lorsque la queue d'aronde est bien faite. — Le dernier vaisseau d'une ligne est nommé vaisseau de queue.

QUILLE, s. f. Quand on commence à construire un vaisseau, la quille est la première de toutes les pièces que l'on monte sur la cale; elle porte toute la charpente : dans toute sa longueur on y fait les râblures pour recevoir le bord inférieur du premier bordage. Les quilles ont plus de hauteur que de largeur.

QUILLOIR, s. m. On donne ce nom, dans quelques corderies, à un long bâton à l'aide duquel on fait tourner un dévidoir ou touret.

R

RABAN, s. m. Grosse ligne : petit filin dont la longueur n'excède guère quatre brasses. Les rabans de ferlage sont les plus longs de tous les rabans employés sur les vaisseaux : ils sont faits en tresse de fil de caret ou de bitord en deux, selon le volume de la voile qu'ils doivent ferler. Il y en a ordinairement quatre sur chaque vergue basse et de hune, deux de chaque bord. Les rabans de faix, de têtère ou d'envergure et ceux d'empointure, sont en quarantainier ou petit filin. Leur longueur varie de deux à quatre brasses, à proportion de la grosseur des vergues. On a des rabans de volée pour saisir la volée des canons lorsqu'ils sont à la serre : rabans de sabords : rabans de barre.

RABANNER, v. a. (les marins disent rabanter.) Serrer une voile ployée sur l'avant de sa vergue, avec les rabans de ferlage. C'est lier fortement toute la voile, étendue par plis, avec sa vergue.

RABATTUE, s. f. Les rabattues d'un vaisseau sont les élévations, par degré, de ses œuvres-mortes, au-dessus de son platbord. La grande rabattue commence un peu en avant du fronteau du gaillard d'arrière et se termine au couronnement : c'est la muraille du vibord recouverte par un bordage que l'on nomme la lisse de la première rabattue. La rabattue de la dunette et du gaillard d'avant sont de même les parties de muraille qui forment leurs côtés, surmontées comme la grande rabattue, par leurs lisses de rabattue.

RABLURE, s. f. (nommée, dans quelques ports, éclingure.) Cannelure triangulaire que les charpentiers font de chaque bord de la quille d'un vaisseau ; elle est prolongée et s'élève aux deux extrémités sur le ringeot, sur l'étrave et sur l'étambot. La profondeur de la râblure de la quille est réglée sur les trois quarts de l'épaisseur du gabord.

RABOUGRI, adj. Rapetissé, mal formé, soit en parlant de la construction du navire, soit de sa mâture, de ses voiles, de ses

embarcations ; c'est raccourci, enfoncé. — Bois raboteux, plein de nœuds, peu propre à être employé.

RABRAQUER, v. a. Abraquer de nouveau. Les matelots disent rembraque, pour faire reprendre un cordage qu'on tenait et qu'on avait momentanément cessé d'embraquer ou d'abraquer.

RACAGE, s. m. Le racage d'une vergue de hune est formé par des pommes et des bigots en bois, percés pour passer dans un bout de filin qu'on nomme bâtard et qui fait le tour du mât de hune qu'il embrasse, comme dans un cercle qui tient la vergue au mât, pour la faciliter, avec sa voile, à monter et descendre le long du mât, sans s'en écarter. On fait deux ou trois rangs ou colliers de pommes, plaçant un bigot entre chaque : ceux-ci, ayant deux ou trois fois le diamètre des pommes, sont percés de deux ou trois trous, selon la force du vaisseau ; ce qui fait que le bâtard passe deux ou trois fois dans les bigots et les rangs de pommes : ces trois bouts, réunis en un seul (en hauteur), que l'on garnit, tiennent au centre de la vergue qu'ils enveloppent. *Voyez* Bigots, *pl. E, fig. 18*, et le Racage, *fig. 19*. (Je voudrais que cette forme de racage fût remplacée par un simple filin, d'un bon brin et d'une grosseur convenable, qui serait garni en basane.)

RACASTILLAGE, s. m. C'est faire des réparations dans quelques parties ou la totalité de l'acastillage d'un vaisseau. Le racastiller, c'est travailler au radoub des œuvres mortes ou à la refonte de ses hauts.

RACHE, s. f. Terme de charpentier. Nom qu'ils donnent à un trait fait avec une pointe de compas sur une pièce de bois de construction qui est en chantier : c'est l'opération de racher. — Le mot rache est employé dans quelques ports pour désigner le mauvais goudron : la lie est une rache de goudron.

RADE, s. f. Espace de mer, en grande partie fermée contre les vents et la mer, qui offre des mouillages aux vaisseaux sortant des ports ou arrivant de la mer. Les meilleures rades pour les bâtimens sont celles où le brassage est entre six et quinze brasses, dont le fond est bon pour la tenue des ancres et où on est à l'abri de plusieurs vents. Être en grande rade, c'est être au mouillage de la rade, le plus éloigné du port : en petite rade c'est le contraire, pour la facilité des communications : on dit une bonne rade, une mauvaise rade, une rade foraine ; mettre

en rade, c'est sortir du port ; campagne de rade, se dit d'un vaisseau qui reste en rade, sans aller à la mer.

RADOUB, s. m. C'est faire des réparations soit au corps d'un vaisseau, en remplaçant par de bon bois celui qu'on délivre comme hors de service, soit aux voiles qu'on répare ; donner un radoub au vaisseau ; il est en radoub : les voiles ont besoin d'un bon radoub, etc.

RADOUBER, v. a. C'est l'opération du radoub ; les réparations qu'on fait à un vaisseau ; si on le radoube ayant son équipage, les marins qui le composent disent : nous sommes en radoub, nous entrons en radoub ; nous avons été radoubés.

RAFALE, s. f. Bouffée subite de vent, que l'on nomme à Paris coup de vent. Les rafales sont plus ou moins violentes, mais jamais d'une longue durée : elles se succèdent, assez souvent, dans les vingt-quatre heures lorsque le temps est inconstant et dans certains parages, pour obliger à veiller les drisses et à amener momentanément des voiles. Les marins les désignent par fortes rafales ; une bonne rafale, une petite rafale, un temps à rafales.

RAFIAU, s. m. Nom d'une petite embarcation à rames et gréant une voile à antenne, sur un mât portant aussi un foc. Ils sont plus généralement connus dans la Méditerranée.

RAFLOUER, v. a. Remettre à flot un bâtiment échoué par accident ou autrement : plus employé sur les côtes de la Manche qu'ailleurs.

RAF ou **RAFF**. Quelques pêcheurs donnent ce nom aux nageoires des soles salées et séchées.

RAFRAÎCHIR, v. a. On jetait autrefois de l'eau ou du vinaigre sur un canon trop échauffé dans un combat pour le rafraîchir. Les combats étant moins longs sur mer depuis l'installation des platines, les canons ne sont presque plus dans le cas d'être rafraîchis. — Rafraîchir une amarre, c'est remplacer la fourrure ou le paillet qui la garantissait des frottemens, par de nouvelles garnitures ou fourrures. — L'étalingure d'un câble sur son ancre peut avoir été raguée sur le fond ; la rafraîchir, c'est la couper et en faire une autre. — Changer de bout à un câble, à un grelin, à une manœuvre, c'est les rafraîchir.

RAFRAÎCHISSEMENS, s. m. pl. Ce sont les vivres frais, de toute espèce, qu'on embarque sur un vaisseau, tant au départ qu'en remplacement dans les relâches.

RAGRÉER, v. a. C'est polir, avec des herminettes et des verlopes, les surfaces extérieures des bordages des hauts d'un vaisseau, le carré des sabords, les planches des ponts, lorsque sa construction est achevée.

RAGUER, v. a. Déchirer, gâter, user par des frottemens répétés. Le cable rague le fond, le vent n'étant pas toujours assez fort pour que le vaisseau le tienne tendu : s'il y a des roches, des coraux, de gros graviers aux environs de l'ancre, il se trouve ragué ; des fils de caret sont mangés, coupés sur sa circonférence. Dans les écubiers les câbles se ragueraient si on ne les entourait pas de paillets : près de l'étalingure on en fourre quelques brasses avec de la grosse toile ou de vieux cordages quand on reconnaît que le fond est inégal. — Une manœuvre est ragulée quand elle a frotté au point d'être endommagée.

RAISONNER, v. a. S'exprimer, appeler, hêler dans le port-voix un bâtiment qu'on rencontre à la mer pour le faire raisonner, pour qu'il réponde aux questions.

RALINGUE, s. m. Cordes qui sont cousues tout autour des voiles pour les empêcher de déchirer et supporter les rabans de faix, l'effort des boulines, écoutes et amures. Une pièce de cordage faite pour servir de ralingue n'est commise qu'au quart : ce filin est toujours plus mou, moins tord que celui qui sert aux manœuvres. On distingue ralingue de têtère, ralingue de chute ou de côté ; ralingue du fond, du bas de la voile. Lorsque le vent souffle dans la direction d'une ralingue de côté ; on dit que la voile est en ralingue, ne recevant le vent ni dedans ni dessus. On dit : mettre en ralingue ; venir en ralingue ; tenir en ralingue.

RALINGUER, v. a. C'est en parlant d'une voile, brasser sa vergue de manière que le bout soit dans le lit du vent, c'est disposer la voile à ne recevoir le vent sur aucune face, la mettre à ralinguer. — Les voiliers ralinguent les voiles en cousant tout autour les cordages nommés ralingues : c'est la ralinguer, la monter, la garnir de ses ralingues.

RALLIEMENT, s. m. Dans les flottes, il y a des signaux de ralliement pour faire réunir les vaisseaux écartés, les rappeler à leur poste, les faire rapprocher du corps d'armée. Ralliement général et absolu ; ralliement particulier à un vaisseau désigné par le signal numérique qui lui est affecté dans l'armée, dans l'escadre, etc.

RALLIER, v. a. Se rapprocher d'un autre vaisseau, de l'escadre, de la terre, etc.

RAMANDER, v. a. C'est (sur les côtes du Morbihan) travailler à réparer un filet de pêche, lui faire un radoub, le rendre comme neuf.

RAMBADE, s. f. On donne ce nom au garde-corps ou garde-fou monté sur les frontaux des gaillards et de la dunette des grands bâtimens : on n'en établit plus sur ceux de guerre ; certains navires de commerce tels que les négriers, étaient obligés d'avoir de fortes rambades qui séparaient les équipages des esclaves, c'était des cloisons transversales clouées sur des montans de plusieurs pieds d'élévation au-dessus du pont vers le grand mât.

RAMBERGE, s. f. Nom qu'avait autrefois une espèce de bâtiment de guerre anglais : ils l'ont conservé à certains petits navires qui vont sur les rivières.

RAME, s. f. Quoique les marins disent aviron au lieu de rame, ils se servent cependant du mot rame, comme en ce commandement du patron à ses canotiers : Lève rames ! — Pour désigner les embarcations des vaisseaux, on dit souvent, les bâtimens à rames.

RAMEUR, s. m. Ancien mot qu'on a remplacé par celui de nageur. *Voyez* Nager. Les marins ne disent jamais ramer.

RANCES, s. f. pl. Pièces de bois ajustées sur les côtés d'un vieux vaisseau, et bien appliquées, depuis le plat bord jusque sur la première préceinte, pour le consolider. On donne quelquefois le nom de rances aux planches de charge. *Voyez* ce mot.

RANÇON, s. f. C'est la somme exigée d'un bâtiment ennemi pris, qui veut se racheter ; il peut continuer sa navigation, moyennant tant de rançon.

RANÇONNER, v. a. C'est exiger une somme quelconque, pour rendre à son capitaine, un bâtiment dont on s'est emparé comme ennemi. Il est rançonné ; on le laisse libre de continuer son voyage.

RANG, s. m. On distingue, dans la marine militaire, les vaisseaux par rangs : celui qui monte plus de cent canons est du premier rang ; un vaisseau du second rang en a quatre-vingts et plus ; celui de troisième rang est le vaisseau de 74. On n'en construit plus du quatrième rang. — En escadre on a un signal qui ordonne de former la ligne par rang de vitesse, c'est-à-dire, le plus promptement possible, sans égard au poste affecté à chaque vaisseau.

RANGER, v. a. C'est mettre de l'ordre dans une escadre, la ranger en ligne de bataille. — Ranger la terre, la côte, un vaisseau, c'est les prolonger de près. On range à l'honneur, c'est le plus près possible; se ranger à quai, etc.

RAPPORTER, v. n. La marée rapporte plus ou moins d'eau dans un port, dans une forme, etc. — Si elle s'élève sur les côtes, monte haut sur une plage, on dit : la mer a beaucoup rapporté : elle a peu rapporté, si la masse d'eau est moindre.

RAS, s. m. Sorte de plate-forme flottante qui plonge très-peu dans l'eau et présente une grande surface horizontale, elle sert à placer les ouvriers et les matériaux nécessaires pour les travaux qu'on fait sur l'eau, à la carène d'un vaisseau. Dans les ports où il y a du courant, comme à Rochefort, les ras sont construits avec des membres bien calés; ils ont trois pieds de creux; dans la plupart des autres ports ce sont des planches clouées sur des tronçons de mâts : ils ont, en général, à peu près, la figure d'un parallépipède rectangle. *Voyez pl. F, fig. 12.* — On dit qu'un vaisseau est ras comme un ponton, quand il a perdu tous ses mâts. — Un ras de marée, en pleine mer, est marqué par un petit bouillonnement des eaux, qu'occasionent des courans sur une médiocre surface. On voit quelquefois des vaisseaux changer de route, parce qu'ils prennent d'abord un ras de marée pour des brisans.

RASER, v. a. C'est réduire le bois de la coque d'un vaisseau à une moindre hauteur, au-dessus de la flottaison. On rase un vaisseau de ses œuvres mortes, en grande partie, lorsqu'on veut en faire un ponton : on ne rase que sa dunette et ses gaillards lorsqu'on veut l'armer en vaisseau rasé : sa batterie basse est seulement conservée. *Voyez Réserve.*

RATEAU, s. m. On donnait autrefois ce nom à des morceaux de planche, percés de plusieurs trous qu'on fixait sur l'avant des basses vergues, opposés aux matagots : on passait entre quelques rabans de faix de basses voiles, tribord et bâbord, et les estropes de leurs poulies de drisse. — On nomme aujourd'hui rateau, une caisse longue, étroite et garnie de réas sur leurs essieux, qu'on dispose, tribord et bâbord de beaupré, pour le passage des manœuvres qui viennent de la tête de ce mâl. *Voyez pl. F, fig. 21.*

RÂTELIER, s. m. Planche étroite, chevillée sur la muraille intérieure d'un vaisseau. On en établit tribord et bâbord à quatre

pieds environ du plancher des gaillards, ou amarrés sur les bas haubans, au-dessus des caps de moutons supérieurs : ils sont percés pour contenir des cavillots qui servent de tournage aux manœuvres courantes, conduites le long des haubans. *Voyez pl. F, fig. 22.* Les poulies tournantes ou marionnettes ont aussi leurs râteliers. — Les râteliers d'arme sont faits en sapin, cloués aux places désignées pour tenir des fusils ou des pistolets le long des murailles, sous le gaillard d'arrière ou sur des cloisons de chambre. On nomme aussi râteliers, dans les vaisseaux, des compartimens où l'on dépose les porte-gargousses. — Dans les corderies, les râteliers sont des traverses scellées dans les murs et sur lesquelles on élonge momentanément les torons et autres cordages nouvellement commis.

RATION, s. f. C'est la portion de vivres distribuée chaque jour, en trois repas, aux équipages des vaisseaux, consistant en dix-huit onces de biscuit ou vingt-quatre onces de pain; trois quarts de pinte de vin ou trois seizièmes en eau-de-vie : huit onces de bœuf ou six onces de lard, légumes, etc. — Double ration, c'est donner à un homme une demi-bouteille de vin au lieu d'un quart.

RAVE et **ROGUE**, s. f. Ce sont des œufs de morues et de maquereaux que l'on sale dans le Nord et qu'on met en baril, pour être vendus sur nos côtes aux pêcheurs de sardines qui en font l'appât de ce poisson. Ces mots sont synonymes de résure.

RAYON, s. m. Les taquets ou tringles de liaison, sur les hunes, sont nommés, dans quelques ports, rayons : le marbre ou cylindre de la roue du gouvernail a ses rayons. *Voyez pl. E, figure 58.*

RÉA ou **RIA**, s. m. C'est le plateau en bois de gaïac, ou en fonte, que l'on place dans les poulies. *Voyez Rouet.*

REBUT, s. m. On donne le nom de rebut, dans les ports, aux approvisionnemens et particulièrement aux bois présentés en recette et qui n'ont pas été admis par cause de défauts quelconques. On dit, bois de rebut, chanvre de rebut, etc.

RECETTE, s. f. Faire la recette des bois, des chanvres, des ouvrages, etc., c'est accepter, après examen, pour le compte du gouvernement, ceux de ces objets propres à son service.

RECHANGE, s. m. Tout ce qui s'embarque, pour remplacer au besoin, tels que mâts et vergues de hune, mâts et vergues

de perroquets, barre du gouvernail, voiles, etc., sont des objets de rechange.

RÉCIF, s. m. Danger formé par des rochers ou des dunes en sable, près de la surface de la mer, découvrant rarement en totalité, et laissant souvent des passages dans leur étendue; la mer brise avec plus ou moins de force sur un récif, selon que le vent l'agite.

RECLARE, s. f. Filet en nappe simple, très-clair, plombé ou pierré; lié ou flotté: il a vingt-cinq brasses de long sur trois de hauteur: les pêcheurs l'étendent la nuit, depuis novembre jusqu'en avril.

RECONNAISSANCE, s. f. Les bâtimens de guerre, d'une même nation et ceux des nations alliées, ont des signaux de reconnaissance entre eux; mais ils ne sont confiés qu'aux officiers commandant qui les tiennent sous clef, et dans une boîte de plomb, pour être jetés à la mer, dans la crainte qu'un ennemi ne s'en empare. Les signes se font à la tête des mâts, avec des pavillons (la nuit avec des feux) qui ne font pas ordinairement partie de la série en usage.

RECONNAÎTRE, v. a. On reconnaît la terre, l'ennemi, un bâtiment, en approchant assez pour savoir sur quelle côte on atterre, à quel ennemi on a à faire, à quelle nation appartient le bâtiment: on reconnaît un danger en s'assurant de sa véritable position.

RECOURIR, v. a. Battre de nouveau l'étope dans les joints des bordages d'un vaisseau: travail du callat. — Recourir des manœuvres, câbles, grelins, etc., c'est les visiter dans toute leur longueur. — On recourt les câbles qui sont dehors en les paumoyant.

RECOUSSE, s. f. Reprise d'un bâtiment sur un ennemi dans les vingt-quatre heures, à compter de l'instant où il a été amariné. On le rend à l'armateur, qui paie le tiers de sa valeur, comme droit de recousse.

RECU, s. f. Mouvement qu'un canon fait faire à son affût lorsqu'on le tire, qu'il recule à longueur de ses bragues. Le recul d'un canon de vingt-quatre et de trente-six, sur les vaisseaux, est de cinq à six pieds.

REDRESSE, s. f. Fort cordage; appareil qui sert à relever ou aider à redresser un bâtiment incliné latéralement ou abattu en carène.

REDRESSER, v. a. Rappeler un vaisseau à sa situation naturelle, lorsqu'il est abattu en carène. On dévire à cet effet les cabestans où sont garnis les franc-funins qui l'ont abattu et on embraque les redresses.

RÉDUCTION, s. f. Opération graphique par laquelle les charpentiers qui travaillent à construire un vaisseau, déterminent la forme de la majorité de ses couples. — A la mer on réduit les routes en une seule, par le moyen du quartier de réduction.

RÉDUITE, adj. Carte marine sur laquelle on porte le point d'un vaisseau, à la mer : elle est différente de la carte plate.

REFONDRE, v. a. C'est presque la reconstruction totale d'un vaisseau qui ne peut se bien faire que sur une cale ou dans une forme. On ne conserve que les pièces de bois qui sont restées saines, sans changer sa forme.

REFONTE, s. f. Il y a des refontes totales et des demi-refontes : celles-ci sont aussi désignées sous le nom de grands radoubs. La réparation entière d'un vaisseau, qui n'exige cependant pas sa décomposition absolue, est une refonte. Il en résulte à peu près, un vaisseau neuf qui devient aussi coûteux que si on l'avait démolé et qu'on en eût construit un autre. On fait donc peu de refontes totales.

REFOULER, v. a. Chasser des chevilles avec un repoussoir en fer. — Un bâtiment quelconque à la voile comme à l'aviron qui s'avance contre un courant, une marée, qui gagne malgré qu'il les ait dans une direction opposée à sa route, refoule la marée, le courant, le flot ou le jusant.

REFOULOIR, s. m. Indépendamment des refouloirs connus pour bourrer, pousser la charge dans un canon, on a sur les vaisseaux de ligne (ce surnom de ligne n'est plus guère employé) des refouloirs emmanchés sur des bouts de grosses cordes dont on se sert quand la mer est trop grosse pour ouvrir les mantelets de sabord, dans le cas où on les charge en dedans.

REFUITE, s. f. Ce nom est donné, dans quelque ports, à un trou de carrière qui est plus profond qu'il ne devrait être. On dit ce trou a de la refuite.

REFUSER, v. n. C'est le contraire d'adonner, en parlant du vent : il refuse lorsque sa direction première change en se rapprochant de la route que tient un vaisseau : le vent a refusé de tant de quarts ; il oblige souvent à orienter au plus près. — Un vaisseau refuse de virer de bord vent devant lorsqu'il a été bien

manceuvré, et qu'il n'a pas pris sur l'autre bord. L'état de la mer et sa direction en sont cause.

REGARD, s. m. Lorsqu'un vaisseau est mis en construction, le maître charpentier qu'on charge d'en suivre le plan, a le regard : il est chargé de regarder le travail. On dit : tel maître ou contre-maître est chargé du regard de tel vaisseau

RÈGLE, s. f. Les charpentiers placent de longues règles pliantes, (sur le côté) dans une grande salle pour déterminer les lignes courbes dont plusieurs points sont donnés pour la construction d'un vaisseau : c'est avec ces sortes de règles, moins épaisses vers les extrémités qu'au centre, que l'on trace les contours des couples, des lisses, de l'étrave, etc.

REGRÉER, v. a. Remplacer des cordages qui ont été coupés dans un combat, ou rompus par le gros temps; réparer le gréement avarié, c'est le rendre, sinon à son premier état, du moins propre à servir encore.

RELÂCHE, s. f. Un vaisseau fait une relâche lorsqu'il arrête le cours de sa navigation pour entrer dans une baie, une rade ou un port, pour réparer des avaries, remplacer de l'eau, etc. Quelquefois on relâche par un trop mauvais temps pour tenir la mer. La relâche est de tant de jours : on a fait plusieurs relâches. Dans le Levant on emploie le mot escale.

RELÂCHER, v. a. Se retirer, pour un temps plus ou moins long, dans un lieu où un vaisseau doit trouver un abri ou des ressources pour ses besoins.

RELEVEMENT, s. m. C'est sous ce nom que les constructeurs désignaient la tonture des ponts d'un vaisseau, celle de ses préceintes et des lisses de rabattue; c'est-à-dire, la différence de l'élévation de leur milieu avec leurs points extrêmes. Les bâtimens du commerce, qui ne portent pas d'artillerie en batterie, ont beaucoup de relèvement, et ceux de guerre fort peu. *Voyez* Tonture. — On fait avec un compas (ou boussole) des relèvemens de pointes, de caps, d'îles, etc. — L'air de vent où reste l'objet relevé est estimé, ou on le corrige de la variation du compas, selon qu'on doit le porter sur la carte ou non.

RELEVER, v. a. C'est viser deux objets l'un pour l'autre, lorsqu'on les voit, d'un vaisseau sur une même ligne : relever un objet quelconque, c'est diriger un des points de la boussole dessus. — On relève par le trayers, par la hanche, par le bos-

soir, etc. On se sert de ces expressions quand on ne relève pas avec le compas et que c'est à l'estime de l'œil. — Faire flotter un vaisseau qui était échoué, c'est le relever. — Relever une ancre, c'est, lorsqu'elle a été mal mouillée, la porter sur un autre point du fond. — On relève le quart lorsqu'on le change. — Se relever de la côte, c'est lorsqu'on s'y trouve affalé; s'en écarter, gagner au vent à force de bouline ou autrement.

REMONTER, v. n. Un vaisseau remonte au vent en louvoyant : il remonte une rivière contre le vent, avec la marée montante. — Si le gouvernail avait été démonté, le remettre en place, c'est le remonter.

REMRORQUE, s. f. Le câble, grelin ou tout autre gros cordage qu'un vaisseau file de l'arrière pour arriver à un autre bâtiment, sur son avant, et qui sert à le traîner, se nomme une remorque; c'est donner la remorque : prendre la remorque, c'est la recevoir. Traîner à la remorque, ainsi que prendre à la remorque, se disent de deux bâtimens sous voile dont le meilleur marcheur traîne l'autre, ou dans un cas d'avaries qui met dans la nécessité d'être pris à la remorque pour ne pas se séparer.

REMRORQUER, v. a. Prendre un bâtiment à la remorque, c'est l'aider à acquérir une augmentation de vitesse en le traînant derrière soi.

REMOUILLER, v. a. Mouiller une seconde fois une ancre qu'on a relevée peu après l'avoir laissé tomber, soit qu'on ne l'ait pas d'abord mouillé au poste désigné, soit que l'ancre fût sur un mauvais fond ou mal mouillée.

REMOUS, s. m. Certain tournant d'eau qui se forme dans le sillage près d'un vaisseau : le choc des eaux que le vaisseau a déplacées, en s'avancant sur sa route, produit derrière lui une trace très-sensible que l'on nomme remous : il ne s'étend guère qu'à trois brasses au-delà du gouvernail. *Voyez* Houache. — Certains tourbillons d'eau sont aussi nommés remous; on les remarque sur des rochers, des bancs, des vigies, etc., au niveau de la mer, lorsqu'elle n'est pas agitée.

REMPACEMENT, s. m. Dans un vaisseau on fait le remplacement des objets consommés, celui des individus manquant au complet, tués ou restés dans les hôpitaux. — Faire le remplacement des vivres, des manœuvres, des voiles consommées ou usées, c'est embarquer ce qui manque.

REEMPLIR, v. a. Une embarcation qui n'est pas pontée peut être remplie, par une grosse mer, et se trouver dans un danger plus ou moins grand, selon la nature de son chargement ou l'espèce de lest : dans ce cas le lest mât compromet davantage. — On remplit d'eau de mer les pièces à mesure qu'elles sont vidées de l'eau douce qu'elles contenaient, afin de conserver le même poids dans la cale d'un vaisseau, pour le maintenir à la même stabilité.

REPLISSAGE, s. m. On nomme couples de remplissage, ceux des membres d'un vaisseau qui sont faits, pièce à pièce, et placés entre les couples de levés : c'est, en général, le nom des pièces de bois qui servent à remplir des défournis.

RENARD, s. m. Le renard de la timonerie est un plateau rond, ayant un manche : sur une de ses faces est peinte une rose de compas, et chaque air de vent est percé de huit trous de vrille pour recevoir des petites chevilles servant à indiquer la route que le vaisseau a tenue pendant les huit horloges ou quatre heures. Le renard est ordinairement suspendu près du timonier. *Voy. pl. F, fig. 25.* — Il y a des renards doubles et simples qui servent, dans les ports, à traîner les bois : ce sont de forts crochets, en fer, pointus pour entrer à coup de masse d'un pouce ou deux, dans le bout de la pièce que l'on déplace. — Le nom de renard se donne aussi à une grande tenaille en fer employée à l'atelier de la mâture.

RENCONTRER, v. a. C'est l'ordre qu'on donne au timonier de rencontrer l'auloffée ou l'arrivée du vaisseau : c'est arrêter au moyen du gouvernail, le cours d'une des deux rotations tribord ou bâbord de la route. Ce commandement doit être promptement exécuté : la barre doit se mouvoir avec précipitation.

RENDEZ-VOUS, s. m. Point désigné par l'amiral commandant une flotte ou une escadre pour se retrouver, se rallier, si des vaisseaux se séparaient à la mer. Ce lieu de rendez-vous est donné, à chaque capitaine, sous cachet : il ne doit ouvrir ce paquet que vingt-quatre heures après la séparation ou le rendre, comme il l'a reçu, à la première relâche, s'il n'a pas perdu l'escadre. On désigne quelquefois les rendez-vous par des signaux qui donnent la latitude et la longitude du point où l'on doit se retrouver à la mer.

RENDRE, v. a. C'est se rendre à l'ennemi, lorsqu'on est

contraint, par une force supérieure, d'amener son pavillon. Rendre son vaisseau, après le désarmement, c'est le laisser à la direction du port. On dit se rendre à bord : rendre le quart.

RENFORT, s. m. Une bande de toile cousue pour fortifier une voile, est un renfort. Une vergue, un mât ont des renforts qu'on ménage dans les pièces de bois qui les composent. (Je voudrais les vergues travaillées sur huit pans, au lieu d'être rondes.) On désigne dans les canons le premier et le second renfort.

RENTRÉE, s. f. C'est la différence entre la plus grande Jargeur d'un vaisseau et ses hauts qui vont en rétrécissant. On dit il a beaucoup de rentrée; il n'a pas de rentrée. C'est un défaut que la rentrée; il conviendrait d'avoir les murailles droites. *Voyez pl. D, fig. 1*, ma frégate dont les œuvres mortes n'ont pas de rentrée. — On commande la rentrée des canons lorsqu'on veut fermer la batterie.

RENVERGUER, v. a. Reprendre les rabans de faix d'une voile déjà enverguée; l'enverguer mieux qu'elle n'était : souquer les rabans pour bien serrer la ralingue sur l'avant de la vergue.

RENVERSÉ, adj. Le compas renversé est une petite boussole suspendue à un barrot ou barrotin, dans une chambre; son pivot, posé sur le verre qui fait face au plancher inférieur. Le compas renversé a le fond de sa boîte en haut. — L'ordre renversé, dans une flotte ou une escadre, est la ligne de bataille naturelle dont la tête est devenue la queue.

RÉPARER, v. a. Travailler sur un grément, une voile, un mât, une vergue avariée. On répare le grément d'un vaisseau, lorsqu'il a été désemparé, en changeant des manœuvres, les épissant; en rétablissant chaque cordage en son lieu et place.

RÉPÉTER, v. a. Hisser à la tête des mâts ou vergues les mêmes pavillons, guidons, flammes ou fanaux que l'amiral, c'est répéter les signaux. Les vaisseaux répéteurs sont ceux montés par les commandans en second et en troisième, dans les flottes ou les escadres. Les frégates, qui sont toujours hors de la ligne, répètent aussi les signaux de jour et de nuit. *Voyez Signaux.*

RÉPÉTITEUR, s. m. C'est le bâtiment de l'escadre ou division qui répète les signaux de l'amiral. Les répéteurs placés à l'avant-garde, à l'arrière-garde, ou sur les ailes d'une escadre,

servent à montrer à tous les vaisseaux, dans quelque position qu'ils soient, les signaux, les ordres qui émanent du vaisseau amiral.

RÉPONDRE, v. a. Un vaisseau répond au signal qu'on lui fait, par un seul pavillon qui exprime qu'on a distingué et compris le signal. — Le timonier doit répondre à haute voix, lof ! pas au vent ! plein ! rencontre ! comme-ça ! etc. , à celui qui fait gouverner et lui commande par ces mots.

REPOUSSOIR, s. m. Outil de charpentier : sorte de cheville de fer de différentes grosseurs et longueurs dont on fait beaucoup d'usage dans les ports pour chasser, repousser les chevilles et les clous.

REPRENDRE, v. a. Reprendre, c'est lever les tours de la tournevire du bas au haut de la fusée d'un cabestan : on commande bosse pour reprendre ! bosse pour mettre en haut ! travail dont on se dispense quand le cabestan est construit pour que les tours montent d'eux-mêmes, sans arrêter son action. — Reprendre des haubans, c'est refaire les amarrages des caps de montans, les mettre plus éloignés de ceux inférieurs, pour augmenter le ridage. — Reprendre son poste, c'est y revenir après l'avoir quitté par ordre ou autrement. — Reprendre un palan, c'est frapper plus haut le fouet ou l'perse qui tient à la poulie supérieure.

REPRISE, s. f. Action de reprendre un bâtiment pris par l'ennemi et dont on s'empare de nouveau ; c'est une reprise : action de la recousse.

RÉSERVE, s. f. Le corps de réserve d'une flotte est un nombre, plus ou moins grand, de vaisseaux détachés provisoirement pour attaquer l'ennemi au moment le plus favorable. — C'est aussi un vaisseau trop vieux pour être armé, dont les gaillards sont rasés, qu'on emploie pour magasin dans un port, pendant qu'un vaisseau qui arme, désarme ou repasse son gréement est amarré en couple. Une réserve est moins rase et est plus élevée qu'un ponton.

RESSAC, s. m. On donne ce nom aux lames du large qui se déferlent avec un certain fracas contre des écueils, une côte, en descendant ou se retirant de sur une plage ou une grève, en se relevant, se reployant sur elles-mêmes. — Selon quelques marins, des navires de Terre-Neuve reviennent en ressac, lorsqu'a-

près la pêche ils rapportent les hommes qui avaient été employés à cette pêche. *Voy.* Sac.

RESTER, v. n. Quand un vaisseau relève un autre vaisseau, une île, une roche, un clocher à tel air de vent, on dit que l'objet reste dans telle direction au N. au S., etc. — Un bâtiment reste de l'arrière d'un autre lorsqu'il ne peut suivre sa vitesse. — Rester à l'ancre, c'est ne pas mettre sous voile, garder le mouillage.

RÉTABLIR, v. a. Dans une escadre, réformer une ligne dérangée ou qui a été rompue, c'est y rétablir l'ordre. On rétablit un ordre de marche, un ordre de bataille. — Rétablir les branles, c'est tirer les hamacs des bastingages pour les tendre aux places marquées sur les baux.

RETARDEMENT, s. m. Si un navire est retardé dans son déchargement au-delà des jours convenus pour l'avoir entièrement vide, le capitaine signifie aux intéressés qu'il est en retardement : les lois lui accordent une indemnité pour chaque jour de retard que les intéressés paient. — Le retardement des marées est de quarante-huit minutes par jour ce qui provient de ce que la durée de chaque marée est de six heures douze minutes. Les deux flots et les deux jusans produisent ensemble un retardement de quarante-huit minutes excédant les vingt-quatre heures. Ce qui n'est bien sensible que sur les côtes du Ponent et du Nord.

RETENUE, s. f. Pendant qu'un vaisseau est abattu en carène, un gros cordage destiné à empêcher que son inclinaison augmente est nommée retenue. — Les câbles qui retiennent un vaisseau lorsqu'il arrive à l'eau, en quittant la cale sur laquelle il a été construit, sont aussi des retenues. — Les retenues du guy sont des palans accrochés à des pendeurs et sur le bord, pour empêcher le guy ou bôme de jouer, lorsqu'il est levé de son support. — Un bout de filin quelconque employé momentanément pour empêcher une embarcation d'être en mouvement pendant qu'on l'embarque, ou qu'on la met à la mer est une retenue. On frappe des retenues sur tous les objets d'un certain poids qu'on embarque, qu'on élève au palan, si le vaisseau a du mouvement.

RETOUR, s. m. Un garant de palan ou tout autre cordage étant roidi, s'il passe dans une poulie arrêtée sur le pont, fait donner à cette poulie, le nom de poulie de retour. — Le taquet,

bitton, bitte, e c., où arrive le cordage peut n'être pas en ligne droite avec la poulie ; si après l'avoir amarré on le file, en gardant un tour, on dit qu'on file à retour, qu'on a pris à retour, qu'on tient à retour. — On dit un bâtiment de retour, vivres de retour ; retour de marée, etc.

RETRAITE, s. f. Ordre dans lequel se forme une division ou escadre qui fuit devant des forces ennemies supérieures. L'ordre de retraite forme un angle obtus dont le plus fort vaisseau tient le sommet ; c'est le plus en arrière.

RETRANCHER, v. a. C'est une punition sur les vaisseaux, par laquelle on ôte la ration de vin ou d'eau-de-vie à un homme de l'équipage. Retrancher pour un ou deux repas, pour un ou plusieurs jours, c'est ne pas donner la boisson qui est accordée. Les retranchemens doivent être réservés pour faire quelquefois des distributions de doubles rations à certains hommes dont on est content, ou à tout l'équipage. On retranche quelquefois sur la totalité des vivres de campagne, un sixième plus ou moins, lorsqu'on craint d'en manquer ; mais on ne retranche jamais individuellement sur la ration sèche.

REVERDIE, s. f. Les grandes marées qui arrivent aux environs des sizigies sont appelées, par beaucoup de marins, les reverdies, pour les distinguer des petites marées des quadratures.

REVERS, s. m. Les allonges de revers sont courbées pour former la rentrée, le rétrécissement d'un vaisseau par ses hauts : cette courbure en sens contraire de celle des couples, dont elle fait partie, se nomme revers. Revers du maître couple ; revers du coltis. — Les manœuvres prennent le nom de revers, quand elles sont sous le vent, du bord opposé aux amures d'un vaisseau orienté plus ou moins près du lit du vent, telles que les écoutes de revers, les amures de revers, les boulines de revers.

REVERSEMENT, s. m. On fait des reversemens de vivres, de marchandises, etc., en les passant d'un bâtiment dans un autre. — Les changemens de moussons, de courans, de marées, etc., sont des reversemens de la mousson, des courans, de la marée, de la brise.

REVERSER, v. a. C'est porter le chargement d'un navire dans un autre. — La mousson est reversée, la marée, le courant sont reversés, lorsque leur changement de direction est opposé

à celle qu'ils avaient. — Hâler sur les manœuvres de revers, en même temps qu'on brasse les vergues du bord du vent lorsqu'un vaisseau change d'amures, c'est reverser : c'est l'action de faire changer de face à tout un phare, en disposant la partie qui était sous le vent à recevoir le vent, à être ouverte du bord où l'on prend les amures.

REVIREMENT, s. m. Un vaisseau qui louvoie, court des bordées, fait des viremens de bord, souvent répétés ; c'est après le premier bord des reviremens. — On dit le revirement de la marée, lorsque le jusant succède au flot et réciproquement.

REVIRER, v. n. Changer d'amure. Une flotte, comme un vaisseau, revire de bord en orientant de nouveau les voiles sur le bord opposé à celui qu'on suivait ; on revire au large, sur la terre, sur un bâtiment, etc.

REVOLIN, s. m. Vent dont la variation instantanée ne se fait sentir qu'à peu de distance d'une terre ou d'une voile, qui en occasionne le renvoi ; c'est le rejet du vent, qui est réfléchi par un objet quelconques.

REVUE, s. f. L'usage, dans la marine, est d'appeler la revue, le jour de la revue, celui où un commissaire et un payeur se rendent à bord d'un vaisseau pour solder des avances à l'équipage ; trois mois à chaque homme pour une campagne de l'Amérique et six mois pour les Indes, indépendamment des décomptes arriérés qui s'acquittent. Les apostilles sont faites sur le rôle d'équipage que le commissaire rapporte au bureau des classes, et l'agent comptable du vaisseau, garde à bord un double rôle semblable au premier. Ces revues n'ont guère lieu que quelques jours avant le départ pour la mer, lorsque les équipages sont au complet ; c'est un jour de fête pour les matelots. Le vaisseau arbore le grand pavillon à poupe et le petit de l'avant. — Les marins en équipage de haut bord, comme formés en escouades, sont passés en revue, pour leurs effets, par les officiers sous lesquels ils se trouvent embarqués.

RHUMB DE VENT, s. m. Voyez Air de vent, dont les marins font plus d'usage. On dit cependant quelquefois le rhumb de vent de la boussole ou compas, pour faire connaître qu'il diffère du rhumb de vent du monde de la W.

RIBOMBORDER, v. n. Ancien mot, peu usité, qui signifiait courir de petites bordées multipliées..

RIBORD, s. m. Le bordage qui suit immédiatement au-dessus

du gabord est le premier ribord ; le deuxième et le troisième, etc. , sont les bordages des fonds d'un vaisseau, compris depuis le gabord jusqu'à quatre pieds au-dessous de la flottaison ; ils sont de la même épaisseur sur la largeur et la longueur que les pièces fournissent.

RIBORDAGE, s. m. Indemnité qu'un bâtiment doit à un autre qu'il aborde, lorsqu'il s'ensuit des avaries.

RIDE, s. f. Filin propre à passer dans les trous des caps de moutons pour les réunir dans la tension des haubans et galhaubans ; c'est-à-dire, employer les caps de moutons deux à deux avec leurs rides, pour tendre, par le ridage, les dormans d'un vaisseau. Les rides des étais des bas mâts passent dans des moques. *Voyez* les rides dans les caps de moutons, *pl. A, fig. 1, 5.* — Les rides sont nommées couladoux dans la Méditerranée.

RIDER, v. a. Raidir fortement les étais, haubans et galhaubans de la mâture d'un vaisseau : on emploie pour ce travail, dans les grands bâtimens, plusieurs palans : on établit le second sur le garant du premier, c'est-à-dire, palan sur garant. Ces palans, formés de poulies doubles et simples, sont à crocs sur cette dernière, et à fouet sur la double : le croc est sur la ride.

RINGEOT, s. m. Ce nom est donné à la pièce de bois qui termine la quille en avant d'un vaisseau. *Voyez* Brion.

RINGOT, s. m. Bague de ligne, en double, passée entre l'estrope et le cul d'une poulie pour recevoir le dormant d'un garant de palan.

RIPER, v. a. On dit que le câble ripe lorsqu'il glisse sous les garcettes qui le lient à la tournevire. Dans les chantiers, ce mot signifie aussi glisser par rapport à une pièce de bois qu'on fait courir sur le plan où elle repose ; c'est riper.

RIPOIRE, s. f. On amarre près des auges à goudron, dans les corderies, plusieurs ripoires pour recevoir les fils qui ont passé dans le goudron pour leur faire rendre ce qu'ils ont pris de trop. Les ripoires sont des portions de cordage commis, moitié en chanvre moitié en crin, qui reçoivent les fils entre leurs torons, où on les fait courir avec frottement.

RIS, s. m. On dit bande de ris, garcettes de ris, empouture de ris, pate de ris, etc. , et tout cela ne forme qu'un ris qui, dans les voiles carrées des vaisseaux, se voit traversant les basses voiles, les huniers et perroquets. *Pl. D, fig. 1, a, a, a, a.* Premier,

deuxième, troisième et quatrième ris : dans chaque hunier d'un grand bâtiment on peut prendre jusqu'à quatre ris ; c'est-à-dire qu'à quatre reprises on peut diminuer la chute de la voile, en serrant des portions sur la vergue au moyen des garcettes. Le premier ris des huniers, dans les grands bâtimens de guerre, est nommé ris de chasse. Lorsque le mauvais temps oblige à prendre tous les ris, on dit qu'on est au bas ris. Celui des basses voiles se prend rarement ; celui des perroquets moins souvent que ceux des huniers. On dit prendre des ris, larguer des ris.

RISÉE, s. f. Nom par lequel les marins désignent les augmentations subites dans le vent. Veiller à la risée ; c'est être disposé à amener les voiles, à manœuvrer pour éviter d'être surpris et d'éprouver quelques avaries. Le vent est à risées ; de fortes risées ; de petites risées ; lof à la risée ; profiter des risées, etc.

RISONS, s. m. On donne ce nom, dans quelques ports, à un grapin à quatre branches ou pates.

RIVAGE, s. m. En marine on dit plutôt bord de la mer, en parlant du rivage. Aborder au rivage n'est pas l'expression dont les marins se servent : ils confondent le rivage avec la grève, la plage ou le bord de la mer.

ROBINET DE LA CALE, s. m. Ustensile indispensable dans les bâtimens du roi : il sert à donner de l'eau de mer pour remplir, au moyen d'une manche, les pièces dont l'eau douce a été employée. Le robinet est placé par le travers de la grande écoutille d'un vaisseau : il est adapté à un conduit d'un pouce de diamètre, percé dans la muraille, vers le milieu de la carène, tribord ou bâbord, et renfermé dans une sorte d'armoire : il répond à peu près au milieu de la cale. L'officier chargé du détail en a seul la clef.

ROCAMBEAU, s. m. Cercle ou grande bague, en fer rond, pour courir sur un bout-dehors ou sur un mât, et servir à y faire monter ou descendre une voile qui y est tenue par son point d'amure ou sa vergue ; il y a, à cet effet, un croc ou une bague sur un point de sa circonférence. *Voyez pl. F, fig. 25.*

ROCHE, s. f. Danger qui est alternativement couvert et découvert par les marées. On dit, un vaisseau est dans les roches ; il est sur les roches ; il ne craint pas les roches. On distingue la roche du rocher, en ce que l'une est au niveau ou sous l'eau,

tandis que le rocher est toujours à découvert et plus ou moins élevé.

RÔDER, v. n. Un vaisseau mouillé dans un lieu où le courant est violent fait des embardées sur tribord, sur bâbord; ce qui se dit rôder sur son ancre.

RÔLE, s. m. Registre qui contient les noms, prénoms, la solde et le grade de chaque homme composant l'équipage d'un vaisseau. De ce rôle général on forme 1°. le rôle de plat; 2°. celui de quart; 3°. celui de manœuvre; 4°. celui de combat. Le rôle d'équipage est émargé d'apostilles concernant les marins qui y sont inscrits.

ROMAILLET, s. m. Lorsqu'on trouve un nœud pourri dans un bordage on le remplace par un romaillet, qui n'est qu'un morceau de bois assorti à ce bordage. D'autres défauts dans une pièce sont remplis par des romaillets, souvent à mi-bois.

ROMPRE, v. a. C'est, dans une flotte, avoir sa ligne dérangée, coupée par l'ennemi, par le gros temps ou par les variétés du vent. On dit, la ligne est rompue. — Un vaisseau est rompu, il a de l'arc : des mâts, des vergues sont rompus, brisés par le mauvais temps ou autre cause. — On rompt un cordage au moyen des poids dont on le charge, ou des efforts qu'on fait dessus pour éprouver sa force.

ROSE, s. f. Feuille de carton coupée en rond, du diamètre de cinq à six pouces, sur laquelle sont tracées les trente-deux airs de vent de la boussole, que l'on nomme la rose du compas; elle tourne sur un pivot dans la direction du méridien magnétique, que lui imprime l'aiguille aimantée qu'elle porte. *Voyez pl. E, fig. 3.* — On nomme aussi roses, des ferrures de fonte en forme de pentures, solidement adaptées à l'étambot d'un vaisseau pour recevoir les gonds ou mâles du gouvernail, et les porter : on les nomme également femelles.

ROUANNE, s. f. Instrument qui sert à percer les pompes dans le sens de leur longueur.

ROUANNER, v. a. C'est, avec la rouanne, percer, forer une pièce de bois.

ROUE, s. f. La roue du gouvernail est établie sur le gaillard d'arrière des grands bâtimens; son cylindre est garni d'une drosse qui passe dans des galoches, tribord et bâbord, en descendant jusqu'au premier pont pour arriver sur le bout de la

barre. *Voyez* cette roue *pl. E, fig. 58.* — Dans les corderies on a des roues à filer et des roues de commettage.

ROUER, v. a. C'est cueillir une manœuvre en rond, la lover, la glener. *Voyez* ces mots.

ROUET, s. m. C'est le ria ou réa d'une poulie, fait de métal ou de gaïac; il a la forme d'une galette, et plus ou moins de diamètre; sa circonférence est cannelée pour loger le cordage qui court dessus dans sa poulie; un trou au milieu reçoit l'essieu qui traverse en même temps le corps de la poulie: il y a des rouets dans des chaumards, des bittes et des bittons, des bossoirs, etc. Ceux qui sont en bois ont pour la plupart un dé en fonte qui garnit le trou où passe l'essieu en fer.

ROUFFE ou **ROEF**, s. m. C'est aussi sous le nom de carrosse que l'on désigne le petit logement qu'on bâtit quelquefois sur le pont de l'arrière de nos grands bâtimens. Les roefs sont plus multipliés en Hollande que dans notre marine: ces derniers sont très-bas et arrondis par-dessus.

ROULAGE, s. m. Jeu des vergues d'un vaisseau causé par ses roulis, qu'on arrête au moyen de palans, qu'on désigne sous le nom de palans de roulage; ce sont ceux des bouts des basses vergues qui en tiennent lieu, en élogeant leur pendeur vers le mât. Le garant passe dans une poulie de retour aiguilletée sur les jottereaux, et descend sur le gaillard. On en établit momentanément sur les vergues de hune à l'occasion des grands roulis.

ROULEAU, s. m. Il est généralement en bois de gaïac; on en place un de chaque bord horizontalement sous les écubiers d'un vaisseau, quand on ne leur préfère pas des fourrures en sapin. Les câbles frottent sur l'un ou l'autre. Les chaloupes ont aussi de petits rouleaux sur l'avant et l'arrière. *Voyez* Virolet et Tourniquet.

ROULER, v. n. Mouvement continuel d'oscillation d'un vaisseau à la mer, particulièrement lorsqu'il a le vent de l'arrière. Les uns s'inclinent ou roulent plus que les autres. La forme de la carène, l'arrimage et l'état de la mer contribuent à faire rouler plus vivement, plus lentement ou plus régulièrement sur tribord et sur bâbord.

ROULEUR, adj. On donne cette épithète à un vaisseau qui fait de grandes oscillations dans ses roulis, qui roule plus qu'un autre.

ROULIS, s. m. Inclinaison, successive et alternative, d'un vaisseau sur un bord et sur l'autre. Lorsque le lest n'est pas étendu sur les ailes de sa cale, les roulis sont vifs, brusques; ils occasionent des avaries ou fatiguent beaucoup les hauts, particulièrement la mâture. Le contraire a lieu si l'arrimage est bien fait, si on n'a pas placé de poids mate sur la carlingue; les roulis sont doux, lents et réguliers. D'une belle mer un vaisseau a peu de roulis.

ROUSTER, v. a. Envelopper : c'est faire plusieurs tours, avec un cordage, sur deux pièces de bois quelconques pour les lier, les unir étroitement. Des jumelles sont roustées sur des mâts, sur des vergues, des jas, des colombiers, des coïttes, etc.

ROUSTURE, s. f. L'assemblage des tours multipliés du filin qui ceint deux objets en les embrassant, pour n'en faire qu'un corps solide, fait la rousture. On en voit plusieurs sur les mâts, *pl. A, fig. 1, 6, 6.* — Les pièces qui composent les antennes de mestre et de trinquet sont roustées. Au lieu de rousture, on dit en Provence, enginadure.

ROUTE, s. f. C'est le chemin que suit un vaisseau à la mer, étant dirigé sur l'air de vent qui doit le conduire d'un lieu à un autre, si le vent ne l'empêche pas de porter en droite route, de mettre en route, de gouverner en route. On donne la route au timonier, en lui désignant l'air de vent sur le compas où il doit gouverner. — On fait fausse route pour échapper à un ennemi supérieur qui vous poursuit pendant la nuit. Faire valoir la route tel air de vent, c'est en corriger la dérive et la variation, ou seulement la W. — On dit : route estimée, route corrigée, être en bonne route.

ROUTIER, s. m. Recueil de cartes marines; grand in-folio qui souvent contient des vues de terre, des instructions sur les écueils, les routes à suivre par les vaisseaux dans divers parages, et des détails sur les vents, les courans, etc.

RUELLE, s. f. Bordages qui ont leur place sous la barre de pont, croisant toute l'arçasse en biaisant. Le bout qui entre dans la râblure de la lisse d'hourdi et de l'étambot est très-étroit; ils ont environ neuf pouces de largeur à l'autre bout. Ces pièces sont très-rares et coûteuses, vu la forme qu'on s'opiniâtre à conserver dans la construction de l'arrière de nos vaisseaux.

Voyez Mouchoir.

S

SABAYE, s. f. Cordage employé dans les bateaux pour leur servir d'amarre à terre quand leurs grapins sont mouillés au large ; autrement c'est une corde qu'on allonge à terre pour communiquer sur une plage, lorsqu'une barre trop forte oblige l'embarcation à rester au large sur son grapin. Dans la Méditerranée on nomme la sabaye, prouy.

SABLE, s. m. Le sable particulier, fin, épuré, qui passe d'une ampoulette dans une autre, sert, à bord des vaisseaux, à mesurer le temps : généralement il n'y a de sable, dans chaque ampoulette ou demi-sablier, que pour passer pendant une demi-heure. *Voyez* Horloge. — On dit manger du sable, lorsque le jeune homme de la timonerie, qui veille l'horloge, la tourne avant que la totalité du sable de l'ampoulette supérieure soit tombée dans l'autre partie. — Le plomb de sonde rapporte du sable blanc, gris, noir, fin, gros ou vaseux.

SABLIER, s. m. Ampoulette ou horloge, en verre, garnie d'une monture légère en bois, qui contient le sable servant à donner l'heure à bord d'un vaisseau : il y a des sabliers de quatre heures, d'une demi-heure, de demi et de quart de minute.

SABORD, s. m. C'est l'embrasure quadrangulaire percée dans la muraille d'un vaisseau pour y passer la volée d'un canon. Les sabords ont le bas (leurs seuillets) élevé depuis cinq jusqu'à six pieds au-dessus du niveau de la mer, pour la première batterie des vaisseaux de guerre et frégates. Les sabords de chasse sont ceux de l'avant ; ceux de retraite sont ceux de l'arcasse. La placé des sabords de charge est au-dessous de la barre de pont dans les flûtes, gabares et bâtimens de transport. Les bâtimens destinés à transporter des bois de construction ont aussi des sabords de charge de l'avant, percés au-dessous de la guirlande de pont. On ferme les sabords avec les mantelets ou faux sabords. On commande d'ouvrir les sabords, de mettre les canons aux sabords, de condamner les sabords. *Voyez* un sabord, *pl. A, fig. 1, 7.*

SAC (en), adv. Expression des marins terreneuviers, pour rendre le retour d'un bâtiment qui ramène de Terre-Neuve les

hommes qui ont fait la pêche pour une société : il revient en sac au port d'où il a été expédié : les hommes sont également dits, revenir en sac : ce sont ceux qui ont fait la pêche, pris de tous les havres. On sous-entend, par les hommes en sac, des individus embarqués sur des bâtimens de commerce, comme le seraient des objets en sac, en ballot; ces hommes n'étant obligés à aucun travail pendant la traversée.

SACCADE, s. f. Lorsqu'il y a de la mer, ou qu'on la prend debout et que le vent est faible, le vaisseau tangué et les voiles battent sur les mâts par saccade. Il y a des saccades; les saccades fatiguent; les saccades sont fortes; elles causent parfois des avaries dans les voiles.

SACOLÈVE, s. m. Navire du Levant, armé par les Turcs et les Grecs; il est très-tonturé, un peu élevé de l'arrière; il a trois mâts à pible, des voiles auriques; le grand mât, placé au centre, est incliné sur l'avant et porte un hunier, un perroquet volant et deux focs; le tout grossièrement gréé. *Voyez pl. C, figure 12.*

SAFRAN, s. m. Le safran du gouvernail d'un bâtiment est fait en bois de sapin; il est adapté sur l'arrière de la mèche pour augmenter sa largeur. *Voyez pl. F, fig. 52, a.*

SAIGNER, v. n. On dit d'un chouquet de bas mât d'un vaisseau qu'il saigne, quand sa partie de l'avant fléchit, s'incline; ce qu'on aperçoit par son élévation sur l'arrière du tenon. On doit avoir, pour parer à cet inconvénient, étayé le chouquet sur l'avant avec une petite épontille nommée aussi chandelle. — Saigner les gargousses, c'est les percer pour en retirer un peu de poudre, chose qu'on ne permet plus aux canonnières de faire pendant le combat.

SAILLE! adv. Réponse que font les matelots du gaillard d'avant au commandement du maître d'équipage, pour faire haler sur une des principales boulines. Oh! saille! sorte de cri en chantant, qui est aujourd'hui moins permis : ils le terminent par le mot blaye.

SAILLER, v. a. Faire glisser une pièce de bois dans le sens de sa longueur, c'est la sailler de l'avant; sailler les boulines, les raidir, les presser pour ouvrir les voiles le plus possible.

SAIN, NE, adj. Lorsqu'aucun danger sous l'eau n'entoure un rocher, un banc, et qu'un vaisseau peut en passer très-près,

on dit qu'ils sont sains ; de même, une côte, une baie, etc., sont sains, lorsqu'on ne court pas de danger pour la navigation.

SAINTE-BARBE, s. f. Emplacement de l'arrière d'un vaisseau de guerre, sur son premier pont, qui avait une cloison traversant d'un bord à l'autre, entre le deuxième et le troisième canon de l'arrière, où logeaient le maître canonnier, le chirurgien major, l'agent comptable et l'aumônier qui y tenait, dans un coffre, les ornemens de sa chapelle (servant pour la messe des dimanches et fêtes.) — Aujourd'hui les saintes-barbes sont moins fermées que jadis, et tous les maîtres chargés y mangent. (Depuis 1795 je les ai réunis à la table du maître canonnier, à bord du vaisseau *le Pluton*, que je commandais sur la rade de Brest.)

SAÏQUE, s. f. Nom d'un bâtiment du Levant, dont les Turcs se servent ; il a deux mâts et un beaupré, ne grée pas de perroquet ; il est d'une ancienne construction, et enhuché.

SAISINE, s. f. On donne ce nom, dans quelques ports, au cordage qui tient les extrémités des coïttes d'un berceau ; mais les saisines servent sur les vaisseaux à amarrer, pour retenir en place tout objet sur un corps solide. Celles des embarcations ont un croc d'un bout et un cap de mouton de l'autre, pour les saisir à de fortes boucles sur le pont.

SAISIR, v. a. Amarrer étroitement, avec un moyen cordage, une vergue sur son mât, une embarcation sur le pont, une ancre le long du bord, etc.

SALAIISON, s. f. Les barils qui contiennent les viandes salées embarquées pour vivres de campagne sur les vaisseaux, soit en bœuf ou en lard, sont désignés par le nom de quarts de salaisons. On embarque les salaisons ; on visite les salaisons.

SALA-SALA, s. f. Nom que les Malais donnent aux gourabes de l'Inde ; elles sont gréées en quaiche ou en dogre, et naviguent au commerce dans le détroit de la Sonde et les Moluques.

SALE, adj. On dit d'un navire qui a la carène garnie de coquillages quelconques, qu'il est sale ; il marche mal, parce qu'il a ses fonds sales. *Voyez Cravan.*

SALEUR, s. m. Nom de l'homme qu'on embarque sur chaque navire allant faire la pêche de la morue à Terre-Neuve : il est le mieux payé de l'équipage, parce que c'est de son habileté que

dépend la bonté de la cargaison. Le même homme est souvent en même temps tonnelier et cambusier.

SALLE, s. f. Dans les ports de construction c'est le lieu où se tracent les contours des couples, des lisses, de l'étrave et de l'arcaste d'un vaisseau : on la nomme salle des gabarits.

SALUER, v. a. C'est, à bord des vaisseaux, tirer des coups de canon à poudre, pour rendre des honneurs à de grands personnages. Avant de saluer un vaisseau amiral ou un port étranger, un fort, etc., on traite du salut, c'est-à-dire, qu'on exige coup pour coup, ou on consent à quelques coups de canon de moins. Les bâtimens de l'État, qui sont salués par ceux du commerce, rendent ordinairement le tiers des coups de canon qu'ils ont reçus. Les saluts, pendant que le bâtiment est sous voile, sont pour le pavillon de l'amiral qui se trouve sur la rade. Les saluts, lorsque le bâtiment est à l'ancre, s'adressent à la terre, au port ou à la place. Les équipages montent aussi dans les haubans pour saluer à la voix un vaisseau amiral, par trois cris de *vive le roi!* — Les navires du commerce saluent quelquefois, en passant près d'un bâtiment de guerre, avec le pavillon de poupe qu'ils amènent et hissent trois fois dans un petit intervalle. Ceux de l'État ne saluent jamais de cette manière. On exige le salut; on refuse le salut.

SALVANOS, s. m. Nom d'un plateau rond, en planche de liège, garni de cordes, que les marins connaissent mieux sous le nom de bouée de sauvetage. *Voyez pl. D, fig. 1, e.*

SAMEQUIN, s. m. Nom d'une embarcation turque qui ne s'écarte pas de la terre.

SAMOREUX, s. m. Long bateau plat, en usage sur les canaux de la Hollande.

SANCIR, v. n. C'est couler au fond de l'eau en plongeant l'avant d'un bâtiment le premier. Sancir sous voile, c'est, par une grosse mer que l'on prend debout, enfoncer par un tangage. La quantité d'eau qui entre dans le bâtiment, étant trop pesante, l'empêche de relever le nez, et il emplit, il coule, il sancit. Sancir à l'ancre, c'est, par un très-gros temps, couler sous le poids de plusieurs câbles qui, ne cassant pas, retiennent l'avant du vaisseau enfoncé lorsqu'il a tangué; la mer y entre et il sancit. *Voyez Sombrier.*

SANDALE, s. f. Nom donné, dans quelques parties de la Méditerranée, à un petit bâtiment qui sert d'allège.

SANGLE, s. f. Forte tresse serrée qu'on fait sur un petit métier, à bord des vaisseaux : il y en a de différentes largeurs, pour être cousues sur des ralingues de voile, servir de garniture contre des frottemens. Les sangles sont en bitord en deux ou en trois : on les larde quelquefois.

SANTÉ (bateau de), s. m. C'est le nom qu'on donne au canot qui va visiter un navire venant de la mer, monté par un médecin, expédié par le bureau de santé ou le comité de santé du port, pour connaître l'état de l'équipage. On ne peut communiquer avec la terre qu'après la visite du canot de santé.

SAPINETTE, s. f. Sorte de coquillage qui s'attache à la carène des bâtimens qui ne sont pas doublés en cuivre.

SAQUER, v. a. Faire riper, sailler; faire glisser, mettre en mouvement un corps quelconque; le retirer de sa place, le traîner, le pousser avec effort.

SARAGOUSTI, s. m. Sorte de pâte bien battue pour servir à couvrir les coutures des bordages sur les navires aux Indes orientales. Cet enduit est composé de chaux en poudre, de brai gras et d'huile.

SASSE, s. f. Portion de pelle qui sert à jeter l'eau hors des petits bateaux.

SAUCIER, s. m. C'est, dans quelques ports, un fort grain d'orge qui se cloue au pied des étances, pour les empêcher de glisser.

SAUF-CONDUIT, s. m. Lettre délivrée à un bâtiment pour qu'il ne soit point arrêté.

SAUGUE, s. f. Nom d'une embarcation de pêche sur les côtes de la Méditerranée.

SAUMÂTRE, adj. C'est une eau potable dont les marins font usage quand ils n'en ont pas de meilleure; elle est mêlée des cinq sixièmes et plus d'eau douce, et le reste d'eau de la mer.

SAUMON, s. m. Masse de plomb coulé, longue d'environ deux pieds, aplatie dans un sens et arrondie de l'autre, pesant depuis cent jusqu'à deux cents livres. Objet de chargement qui s'arrime, comme les gueuses, au fond de la cale d'un bâtiment du commerce.

SAUTE DE VENT, s. f. On donne ce nom à un changement subit du vent régnant. Les marins expérimentés jugent du moment où le vent doit sauter; ce qui est très-important pour ne pas perdre des mâts ou des voiles; car il y a des sautes de vent

qui arrivent avec violence, et qui peuvent masquer et causer des avaries.

SAUTER, v. n. Un vaisseau qui a quarante milliers de poudre de guerre peut sauter en l'air, comme une barque qui n'en porterait qu'un millier de livres pesant, soit que l'explosion s'en fasse volontairement ou par accident. — Sauter à l'abordage, c'est sortir de son vaisseau pour passer à bord d'un ennemi, le réduire par la force des armes. — Un changement de vent a lieu quelquefois subitement de quelques quarts : on dit alors, le vent a sauté de deux, trois quarts ou plus.

SAUVEGARDE, s. f. Gros cordage fourré de bitord qui passe dans un trou de la mèche du gouvernail vers la flottaison, et dont les deux bouts vont s'amarrer tribord et bâbord du couronnement : c'est la sauvegarde du gouvernail qui empêche qu'on le perde, s'il est démonté.

SAUVE QUI PEUT, adv. Expression d'un signal que fait le vaisseau commandant un convoi, une division, etc., lorsqu'il se trouve pressé par les circonstances, ou qu'un ennemi très-supérieur en force est sur le point de l'attaquer. D'après ce signal, chaque bâtiment prend l'allure la plus favorable à la route qu'il juge la meilleure pour s'échapper.

SAUVER, v. a. C'est tirer de l'eau un homme qui serait en danger de se noyer; soustraire à la mer toute chose qui serait perdue; mettre en sûreté les personnes, les marchandises, etc.

SAVATE, s. f. Morceau de bois dur et plat, escavé sur une de ses faces, servant de base au bec d'une ancre en repos, soit sur le quai d'un port ou sur le pont d'un vaisseau, pour empêcher ce bec de percer. La savate est aussi nommée semelle : si on traîne l'ancre, elle ripe avec.

SCIASSE, s. f. Corde garnie de larges estropes qui sert aux cordiers à élonger les fils de caret qu'on veut commettre; ils capellent les estropes en bandouillère, et se placent plusieurs sur la sciasse à laquelle sont nouées ces sortes de bandouillères à deux ou trois brasses l'une de l'autre. La sciasse s'amarre sur plusieurs fils, qu'on développe à la fois de dessus les tourets, ou au croc à ourdir. Chaque homme ne pourrait élonger que trois fils, sans ce moyen.

SCHONER, s. m. Petit bâtiment à deux mâts qui sert de bateau pilote dans le Gange, et va au large chercher les bâtiments.

SCIER, v. n. C'est faire agir les avirons d'un canot pour le faire rétrograder pour produire l'effet contraire de sa marche naturelle. Un patron commande : scie à culer ! scie tribord ! scie bâbord ! scie partout ! *Voyez* Endurer.

SCITIE ou **SATIE**, s. f. Petit navire du Levant, gréé en voiles latines.

SCULPTURE, s. f. Dans les grands ports l'atelier de sculpture est le magasin où l'on travaille les pièces de sculpture dont sont ornés l'avant et l'arrière des vaisseaux. Quoiqu'on ait moins d'ornemens aujourd'hui qu'autrefois, on en emploie encore beaucoup trop.

SCUTE, s. m. Nom d'un petit bâtiment hollandais.

SEAU, s. m. Vase en cuir, peint en noir, avec un numéro dessus en jaune pâle ; il sert à bord des vaisseaux, en cas d'incendie, et pour laver. Ceux en bois sont plus en usage dans les bâtimens du commerce : ils sont nommés seilles et seilleaux par tous les matelots. *Voyez pl. F, fig. 30*, un seau de cuir.

SEC (à), adv. Un bâtiment qui reste échoué, la mer se retirant du lieu où il a abordé, se trouve à sec. — Courir à sec, e'est, par un coup de vent, fuir sans voile, à cordes et à mâts. Une voile au sec est celle qui est déferlée uniquement pour sécher. *Voyez pl. B, fig. 10*.

SÈCHE, s. f. La vergue barrée est aussi connue dans les bâtimens à trois mâts, sous le nom de vergue sèche, attendu qu'elle ne portait pas de voile. — C'est le nom d'une sorte d'écueil qui découvre et reste à sec de basse mer.

SECOND, s. m. Sur les bâtimens de commerce on nomme le second l'officier qui suit immédiatement le capitaine. — Les premiers officiers mariniens des ports et des vaisseaux ont tous des seconds maîtres : second canonnier ; second charpentier ; les vaisseaux et les frégates ont le second chirurgien.

SECORRIDOR ou **SCORIDOR**, s. m. Petit bâtiment des côtes d'Italie, portant un mât placé vers le centre ; il grée une seule voile d'une grande envergure.

SECRET, s. m. C'était autrefois, dans les brûlots, l'endroit où on mettait le feu, où était le secret pour le faire sauter. — Le commandant de la marine, dans un port, donne un mot secret aux capitaines des bâtimens de l'État, qui est la clef des signaux de reconnaissance qu'on leur délivre à leur départ.

SÉJOUR, s. m. C'est le temps qu'un bâtiment de guerre passe en relâche : il a séjourné tant de jours : son séjour a été d'une semaine, d'un mois, etc. Les bâtimens du commerce comptent ce temps par jour de planche.

SELLE ou **SELLETTE**, s. f. Petit escabeau qui a les pieds fendus en fourche : il sert à asseoir le calfat lorsqu'il calfaite : il est sans fond. *Voyez* Marmotte.

SEMAQUE, s. f. Bâtiment servant à la pêche dans les mers du Nord, il est gréé à peu près comme un heu. Lorsqu'il porte un hunier, il le borde sur le pont, étant volant : il n'a pas de vergue inférieure. Dans quelques ports on la nomme esquis.

SEMELLE, s. f. Nom donné à un assemblage de planches peu épaisses, de diverses grandeurs, que l'on place des deux bords d'un petit bâtiment construit à plates varangues, pour, en submergeant celle sous le vent, lorsqu'il est au plus près, diminuer la dérive : on la nomme semelle de dérive. Les Hollandais s'en servent beaucoup. *Voyez* Dérive.

SENAU, s. m. Grand bâtiment à deux mâts, gréé comme tous ceux qui en portent trois. Ils ont un mâtereau qu'on nomme mât ou baguette de senau ; il prend de la hune jusque sur le pont, très-près, mais détaché, en arrière du grand mât, sur lequel se hisse et s'amène une corne enverguant un artimon : ils n'ont pas de guy. Ces sortes de bâtimens sont plus forts en bois que les brics servant au commerce ; ils ont la carène moins fine ; leur port est depuis cent quatre-vingt tonneaux jusqu'à deux cent soixante et plus. *Voyez pl. A, fig. 4.* Beaucoup de senaus gréent aujourd'hui un tape-cul.

SENTINE, s. f. C'est, dans la cale d'un vaisseau, le lieu où les eaux se réunissent. On donne quelquefois ce nom à l'endroit du fond d'un canot que l'on nomme aussi lousset.

SENTIR LE SÔME, adv. Un vaisseau mouillé sur un fond presque égal à son tirant d'eau, embardant sur ses ancres, est dit sentir le sôme ou le sol, particulièrement s'il est dans un lieu de courant.

SEP, s. m. Sorte de petit chaumard appliqué le long de la muraille intérieure du vibord pour passer dedans et tourner dessus les drisses des huniers et autres. *Voyez pl. F, fig. 26.*

SÉPARER, v. récip. En armée, escadre ou division, tous les bâtimens suivent le même ordre de marche sans se séparer. Si le mauvais temps fait à un des bâtimens perdre l'armée, il

est séparé ; c'est un bâtiment séparé. Une séparation se fait par telle latitude : des divisions, des vaisseaux sont détachés, par ordre, pour une mission particulière. On disait autrefois effloté pour écarté, séparé.

SEREINE, s. f. Quarantaine. Être en sereine (mot particulier à la Provence), soit à bord du bâtiment, pour tout le monde, soit dans l'intérieur d'un lazaret, pour un seul individu : être entre quatre murailles dans un lazaret. On dit, être en sereine, quoiqu'on ne puisse sortir de sa chambre.

SERGEANT, s. m. Espèce de boulon en fer tenu par le milieu à une petite corde : on le met en travers dans la bonde d'une pièce vide, pour l'amener ou la hisser de la cale.

SERPENTER, v. a. Ou faire des serpenteaux, c'est lier ensemble deux cordages parallèles par un troisième qui passe de l'un à l'autre en divers points, en multipliant ses tours, sur la longueur des cordages, comme galhaubans, états, etc.

SERRE, s. f. C'est la ceinture d'un vaisseau qui croise tous les couples intérieurs. — La serre-bauquière est une espèce de bordage ayant plus d'épaisseur que les vaigres : elle s'étend depuis l'étrave d'un vaisseau jusqu'aux estains, dans tout le contour intérieur, sous une bauquière à qui elle est réunie par des adents. — Les serre-gouttières sont les deux bordages du pont qui sont placés à côté de la fourrure de gouttière ; elles sont de l'épaisseur des hiloires : ce sont des liaisons horizontales. — Mettre les canons à la serre, c'est appuyer la volée des canons sur la serre. — La serre-bosse d'une ancre est le gros cordage qui la tient suspendue, en travers, dessous les porte-haubans de misaine, en passant sous sa croisée et sur les patins ou autres tournages qui tiennent cette ancre provisoirement le long du bord.

SERRE-FILE, s. m. Désignation du vaisseau de queue dans une flotte ou escadre, soit le dernier de la ligne ou d'une colonne. On dit : vaisseau serre-file ; être le serre-file.

SERRER, v. a. C'est plier une voile carguée sur sa vergue en pressant la toile avec les rabans de ferlage. Une voile carrée est serrée en chapeau ou en perroquet, lorsqu'elle est bien retroussée, très-relevée au milieu de la vergue, laissant le moins de toile possible vers les bouts. On ne serre plus en chemise. *Voyez* ce mot. — Les voiles latines sont serrées sur le beaupré ou en arrière des mâts où elles sont grées. — Serrer la ligne,

dans une flotte, c'est diminuer la distance entre chacun des vaisseaux qui la forment. — Serrer le vent, c'est courir le plus près possible vers l'origine du vent.

SERVIR (faire), adv. Une voile sur le mât ou en ralingue ne sert pas à faire marcher un vaisseau ; l'orienter pour mettre le vent dedans, c'est la faire servir : de même étant en panne lorsqu'on veut reprendre sa route, on dit de faire servir : c'est disposer les voiles qui sont dehors, à porter, à servir.

SEUILLET, s. m. C'est, dans les sabords d'un vaisseau, la pièce de bois large et épaisse qui couvre les têtes des allonges. Celui supérieur qui lui est opposé dans l'ouverture du même sabord, est distingué sous le nom de sommier.

SEXTANT, s. m. Dans l'astronomie nautique on emploie plusieurs instrumens à réflexion ; le sextant est devenu un des plus en usage : construit comme l'octant, son arc de 60°. est divisé en 120°. (30°. de plus que l'octant.)

SIÈGE, s. m. C'est, dans une corderie, l'assemblage (en ajoutant de commettage) des roues, montans, traverses et molettes qui servent à commettre tout cordage au-dessous de trois pouces : chaque molette a son crochet pour recevoir les bouts des fils ou des torons.

SIFFLER, v. n. Les maîtres et seconds maîtres de manœuvres savent siffler des sons aigus dans un petit instrument en argent qu'ils portent sur eux à bord des vaisseaux, pour commander à l'équipage diverses manœuvres. Vingt ordres différens peuvent se donner par autant de sons du sifflet. Les patrons de canot savent aussi sifflet neuf à dix coups différens pour faire nager, scier, lever les avirons, faire silence, saluer, etc.

SIFFLET, s. m. Petit instrument de métal, formé d'un tube cylindrique, terminé du bout qu'on tient dans le creux de la main par une petite boule percée de plusieurs trous : l'autre bout se met dans la bouche lorsqu'on veut siffler différens sons. Les variations des modulations de ce sifflet s'entendent et se distinguent très-bien par les matelots. Les plus grands sifflets ont huit pouces de longueur. *Voyez pl. F, fig. 7.* Ceux de quatre à cinq pouces sont des rossignols. — Une pièce de bois est coupée en sifflet, quand le bout l'est obliquement à sa longueur.

SIGNAL et **SIGNAUX**, s. m. Un signal particulier à un vaisseau, comme plusieurs signaux à une flotte ou escadre, se font

avec des pavillons, guidons et flammes d'étamine de différentes couleurs, hissés à la tête des mâts ou aux bouts des vergues des vaisseaux amiraux et des répétiteurs : ils servent d'alphabet, entre les vaisseaux d'une même nation, pour communiquer leurs idées et transmettre des ordres à trois lieues et plus, d'un beau ciel. Les mouvemens d'armées, toute espèce d'évolutions se signalent, s'ordonnent avec un, deux ou trois signes ensemble. Les signaux de reconnaissance se font de même avec des pavillons, mais pris ordinairement hors de la série : ce sont les signaux de jour. Ceux de nuit se font avec des fanaux allumés, des coups de canon, des fusées, des feux de couleur et des amorces : ceux de brume par coups de canon, le bruit de la caisse du tambour, celui de la cloche en branle : ces deux derniers moyens sont plus généralement des bruits ou signaux de conserve, sous un temps de brume très-épaisse. Les signaux avec les voiles hautes se voient de très-loin : ceux des télégraphes nautiques, à moindre distance, remplacent avec avantage les pavillons. On a des signaux à l'ancre, à la voile : signaux numériques : signaux particuliers. *Voyez* Un signal à l'ancre, hissé à la tête du mât d'artimon, *pl. A, fig. 1.*

SILLAGE, s. m. C'est l'espace que parcourt un vaisseau sous voile dans l'unité de temps : mesurer le sillage, c'est la vitesse : on fait un grand sillage, un bon sillage ; on double le sillage.

SILLOMÈTRE, s. m. On cherche sans succès le moyen de mesurer le sillage ou la vitesse progressive d'un vaisseau : un sillomètre qui remplirait sa destination serait bien préférable au loch.

SINGE, s. m. Sorte de petit treuil porté par ses deux extrémités sur deux montans en fer placés au pied du grand mât, à bord des navires du commerce : il sert en le faisant tourner par le moyen d'une manivelle ou cygale, à lever des fardeaux avec un palan, dont le garant est garni sur le cylindre du singe, de même qu'à haler le navire sur une aussière. *Voyez pl. F, fig. 27.*

SITUATION (état de), s. m. C'est une feuille, imprimée par colonne, qu'on délivre à chaque bâtiment de guerre en flotte ou escadre, pour être remplie lorsque le commandant demande à connaître l'état de situation d'un bâtiment sous ses ordres, tant au personnel qu'au matériel. — La situation d'une côte ou d'une île est son gisement par rapport à une terre. —

La situation d'un port où il y a flot et jusant, c'est l'heure à laquelle la mer revient pleine, les jours des nouvelles et pleines lunes.

SLOUP ou **CHELOUP**, s. m. Petit bâtiment caboteur à un mât, à peu près comme le bateau des Bermudes ; il tient le milieu entre le côtre et le both, tant par son gréement que par sa construction. *Voy. pl. B, fig. 12.* — Le sloop of war est une grande corvette anglaise.

SMOGLEUR, s. m. Petit bâtiment du Nord qui fait ordinairement la contrebande.

SOLE, s. f. Le plancher et le plafond des bouteilles d'un vaisseau sont des soles : c'est aussi le nom des bouts de planches qu'on met à la tête et sous le pied des étançons.

SOMBRER, v. n. Un bâtiment qui est renversé sens dessus dessous par le poids de l'eau qui y est entré, est dit, sombrer sous voile : ceux à coffre qui, par une tempête sont à la cape et veulent changer de bord peuvent plus généralement sombrer. Chavirer, couler à pic et capoter sont différens de sombrer.

SONDE, s. f. Le plomb et la ligne réunis forment la sonde : on dit plomb de sonde et ligne de sonde. Celle-ci est une ligne à main marquée, de brasse en brasse, depuis trois jusqu'à vingt ou vingt-cinq. Les grosses lignes de sonde n'ont de marques que de cinq brasses en cinq brasses jusqu'à trente, et ensuite de dix en dix, etc. Aller à la sonde : être sur la sonde, c'est un vaisseau qui se trouve dans un lieu où la sonde rapporte le fond : on cherche la sonde ou la quantité de brasses d'eau. — La sonde de pompe est une petite verge de fer, tenue à une ligne, pour descendre le long du corps extérieur d'une pompe en suivant un conduit formé par une petite jumelle : cette sonde descend jusque sur le vaigrage pour connaître combien il se trouve de pouces d'eau aux pieds des pompes : elle est marquée de pouce en pouce.

SONDER, v. a. C'est l'action de jeter à la mer, le long du bord d'un vaisseau, le plomb de sonde étaliqué à la ligne qui, par des nœuds ou des houaches passés dans ses torons, indique la quantité de brasses d'eau, la profondeur de la mer à l'endroit où se trouve le vaisseau. Le plomb qui tombe sur le fond, en rapporte la qualité. — Sonder des bois, des têtes de chevilles ou clous dans les bordages, c'est pour juger de leur état.

SONNER LA CLOCHE. C'est la mettre en branle à chaque changement de quart et pour les repas : l'officier de quart ou le maître d'équipage à bord des bâtimens du commerce, commande, sonne la cloche ! Cet usage existait autrefois sur les bâtimens de guerre, mais aujourd'hui ils ne se servent de la cloche que pour piquer l'horloge (l'heure) et pour signal de conserve, pendant que durent des brumes très-épaisses, que l'on soit seul ou de compagnie. La caisse remplace le son en branle de la cloche pour les changemens de quarts.

SORTIR, v. n. S'éloigner d'un mouillage, prendre le large, c'est sortir du port ou de la rade. On exécute une sortie avec un bon vent, sous voile; par des embarcations qui nagent de l'avant, et traînant le vaisseau, par le moyen d'une corde que l'on nomme touligne; en se touant, s'il se hâle sur des ancrs éloignées; à la cordelle, si ce sont des hommes qui le traînent le long d'une digue ou d'une rivière : s'il est hâlé par un bâtiment sous voile, il sort à la remorque. — Un vaisseau, dans une flotte, sort de la ligne.

SOUFFLAGE, s. m. Planches plus ou moins épaisses qu'on cloue, tribord et bâbord, à la flottaison d'un vaisseau pour renfler sa carène, et augmenter la stabilité de celui qui a une construction défectueuse. L'épaisseur et la largeur d'un soufflage est plus considérable au milieu de la longueur du vaisseau qu'aux extrémités, qui se terminent en pointe vers le premier et le dernier sabord.

SOUFFLER, v. a. C'est le travail d'établir un soufflage sur les murailles extérieures d'un bâtiment, un peu au-dessus de sa flottaison. Étant armé, on souffle en plein ou sur taquet. — On souffle les canons à la sortie du port; c'est brûler un peu de poudre au fond de l'âme pour les bien dégager.

SOUILLE, s. f. Enfoncement que forme dans la vase ou sable fin, un bâtiment échoué; espèce de lit auquel il imprime sa forme, et laisse la trace de son échouage.

SOUQUER, v. a. C'est donner à des amarrages, bridures, etc. toute la roideur possible; serrer fortement tous les tours d'un filin, qui sert à réunir deux objets quelconques. *Voyez* Trésillonner.

SOURDE, adj. Une lame sourde est une vague, en pleine mer, qui agit en dessous, ne déferle pas : elle précède, dans certains temps, une grosse mer, un coup de vent, ou elle en

est la suite. Il y a une lame sourde ; la lame sourde vient de tel ou de tel air de vent.

SOURSOURBRER ou **SOUS-SOMBRER**, v. n. Se dit d'un bâtiment qui s'enfonce sous l'eau : descendre sous la mer par tangage ou autrement. Un bâtiment qui a soursoubéré a disparu.

SOUS, prép. Un vaisseau qui est au large, et en voit un autre très-près d'une côte, dit qu'il voit un bâtiment sous la terre. Dans ce cas, on dit : nous étions sous la terre, mangé par la terre. Un vaisseau est sous le vent par rapport à un objet quelconque, qui est plus près du lit du vent. On dit mettre sous voile, être sous voile. — Si c'est une amarre qu'on retient par un tour mort, on dit tiens bon dessous ; tenir dessous.

SOUS-BARBE, s. f. Gros cordage doublé passant dans un trou (garni de basane) sur le taille-mer, près de la flottaison d'un vaisseau, et s'éloignant jusqu'au-dessous des violons sur le beaupré, où cette sous-barbe, bien fourrée, est ridée au moyen de deux caps de moutons, pour retenir le mât de beaupré, en dessous contre les tangages. *Voyez pl. A, fig. 1, 8.* — Il y a des marins qui la nomment barbe-jean : on en a souvent deux près l'une de l'autre. La fausse sous-barbe, qui part d'un point du taille-mer un peu plus bas que la sous-barbe, s'éloigne jusque sur le bout du beaupré, passant à toucher la vergue de civadière, en dessus ou en dessous, étant volante et grée en caillorne.

SOUS-BERNE, s. f. Amas d'eau provenant des pluies ou de la fonte des neiges qui, dans certaines rivières, arrêtent, en partie, le flot, les eaux de la mer, par la force du courant qu'occasionne la sous-berne.

SOUTE, s. f. Emplacement particulier bâti dans la cale d'un vaisseau pour loger ses poudres, ses rechanges, son biscuit, etc. La première, qui est la plus considérable, contient, en arrière, la poudre de guerre, en barils, et les deux tiers de l'apprêtée en gargousses ; l'autre portion des gargousses pleines est dans la soute à poudre, en avant du mât de misaine. Celles à pain ou biscuit sont au-dessus de celle de l'arrière : il y en a quatre ou six, dont une ou deux servent aux légumes secs. (Je pense qu'on embarquera à l'avenir le biscuit en caisse et les gourganes, fayols et poids en barils ou boucauts, et qu'au lieu de soute de

rechange on réunira tous les objets des différens détails dans un magasin bâti sur le deuxième plan, en arrière, et que les poudres (la soute ou magasin à poudre) seront logées au milieu des vaisseaux.)

SOUTENIR, v. a. C'est continuer un combat contre un vaisseau plus fort que le sien ; soutenir le feu d'une force supérieure. — Se soutenir en louvoyant contre vent et marée, c'est ne perdre ni gagner sur sa route. — On soutient les chasseurs en les suivant de près ; c'est soutenir la chasse qu'on donne à l'ennemi.

SPARTON, s. m. Nom d'un cordage fabriqué avec un genêt d'Espagne, de Murcie ou d'Afrique, se conservant très-bien, même dans l'eau douce.

SPÉRONARE ou **SPÉRONADE**, s. f. Petit bâtiment maltais d'une ancienne construction, non ponté, gréant une voile à livarde sur un mât très en avant. *Voyez pl. C, fig. 15.*

STABILITÉ, s. f. Qualité d'un vaisseau qui résiste à l'inclinaison plus ou moins forte que lui donne le vent soufflant de côté sur ses voiles. Celui qui y résiste le plus a beaucoup de stabilité ; il peut porter plus de voile que celui qui est faible de côté, qui a peu de stabilité.

STARIE, s. f. Terme de commerce maritime, différent des jours de planche : c'est l'excédant des jours de planche qui sont payés comme un retard à la navigation.

STATION, s. f. Les bâtimens de guerre qui sont chargés de la police de la navigation dans les colonies, de faire respecter le pavillon en protégeant le commerce, y sont pour une année et plus ; ils naviguent dans les parages environnans, séjournent sur les rades : ils sont en station ; la station est relevée ; on quitte la station.

STOKFICHE, s. f. Sorte de poisson salé et séché, dont on fait une grande consommation dans le Nord.

STOP ou **TOP**, impératif. Mot qui se prononce avec brièveté, à haute voix, par celui qui veille le passage du sable d'une ampoulette dans l'autre ; ce qui dure une demi-minute. (Il y a des quarts de minute) ; c'est l'instant qu'attend la personne qui jette le loch pour arrêter la ligne et connaître, par la quantité qui s'en est découlée en dehors du vaisseau pendant la demi-minute, combien le vaisseau file de nœuds ; son sillage, sa vitesse.

SUD, s. m. C'est l'opposé du nord. Lorsque le vent vient du midi, on le nomme vent du sud. Le sud du compas est tracé sur la rose, ainsi que tous les autres airs de vent : les marins le distinguent du sud du monde, le vrai sud, à cause de la déclinaison de l'aiguille, etc. On dit : faire le sud, courir au sud, porter au sud, aller dans le sud.

SUIF, s. m. Donner un suif à un bâtiment du commerce, comme aux embarcations de ceux de guerre, c'est enduire leur carène d'un mélange de suif, de brai et de soufre fondus ensemble et appliqués chauds.

SUPER, v. a. C'est aspirer, lorsqu'il n'y a plus d'eau au pied d'une pompe : si on persiste à faire jouer le piston, les étoupes des coutures environnantes peuvent être attirées par la pompe ; dans ce cas ce serait super ces étoupes.

SUR, prépos. Un bâtiment est sur tribord ou sur bâbord, s'il incline sur la droite ou sur la gauche : il est sur nez, sur cul, sur les roches, sur le côté, sur la sonde ou le fond, sur les ailes d'une flotte : les voiles sont sur les fils de caret, sont sur le mât : le bâtiment est sur une ancre ; il s'élève bien sur la lame : un homme est sur le pont, sur les gaillards, etc.

SURBAU, s. m. Nom des pièces de bois, qui font le cadre des écoutilles d'un vaisseau : les surbaux doivent être élevés d'un pied au-dessus du pont, (première batterie). Ils sont chevillés sur les baux.

SURJALER, v. a. C'est lorsqu'un cable étalingué sur une ancre mouillée, passe par-dessous le jas, ce qui met l'ancre dans le cas de cabanner, par conséquent de chasser. La chose arrive, en laissant mal tomber l'ancre, ou par des évitages du vaisseau. Le câble étant ainsi surjalé, il faut lever l'ancre pour le dégager. *Voyez pl. F, fig. 46.*

SURLIER ou **SOURLIER**, v. a. C'est faire plusieurs tours de fil à voiles ou de ligne, sur le bout d'une manœuvre, pour qu'elle ne puisse se décommettre.

SURLIURE ou **SOURLIURE**, s. f. C'est le travail de la sourliure sur le bout d'un cordage qui n'a plus ses témoins, afin que les torons et les fils ne se séparent pas. *Voyez pl. E, figure 41.*

SURVENTER, v. n. Augmentation de vent : le vent renforce, il augmente, il survente ; il y a apparence de surventer.

SUSPENTE, s. f. Gros bout de cordage, passé double sur un capelage du bas mât, revenant sur le traversin d'en avant de chaque hune où s'estrope une cosse : une autre cosse ou deux, suivant le poids de la vergue, sont à aiguillette, embrassant la vergue, et un plus petit filin tient lieu de rîde, en passant plusieurs tours dans les cosses, afin de maintenir les basses vergues à leur hauteur naturelle et soulager les drîsses : celles-ci sont même souvent dépassées à la mer. On établit, pour le temps du combat, des suspentes sur le milieu des vergues de hune, et des fausses suspentes aux basses vergues.

T

TABLE, s. f. On se sert peu aujourd'hui de la table de loch : c'est une planche longue de deux pieds sur douze à quinze pouces de largeur, peinte en noir, sur laquelle sont tracées des colonnes, par des traits blancs entre lesquels on écrivait au crayon, l'état de la mer, la force du vent, les nœuds filés, la route, etc., pendant chaque quart : on a aujourd'hui un petit cahier disposé pour cet objet, ce qui est plus convenable. *Voyez Casernet.*

TABLEAU, s. m. On donne ce nom à la partie de la poupe d'un vaisseau, au-dessus de l'arcasse et même de la galerie, au-dessous des contours du couronnement.

TABLETTE, s. f. Les charpentiers des ports, donnent ce nom à un petit bout de planche poli, sur lequel ils tracent les équerres des pièces à travailler.

TABLIER, s. m. Doublage, en toile à voile, que l'on coud sur l'arrière de chaque hunier et perroquet, pour les garnir contre le frottement du bord des hunes et des barres. *Voyez pl. D, fig. 1.*

TACTIQUE, s. f. L'art de disposer les vaisseaux réunis en flotte, escadre, etc., de les faire évoluer, mouvoir dans tous les sens, par des signaux et manœuvres ; c'est la tactique navale ; science que doit bien posséder l'officier commandant.

TAILLE-MER, s. m. Partie de la guibre, vers la flottaison, que l'on nomme aujourd'hui gorgère. *Voyez pl. A, fig. 1, 9.*

TAILLER, v. n. On disait autrefois d'un bâtiment très-pincé dans ses fonds de l'avant, qu'il était taillé pour la marche.

Tailler de l'avant, expression commune pour dire que le bâtiment a une grande marche ; il taille de l'avant. — Couper des voiles, c'est les tailler pour la forme qui leur convient : elles sont bien taillées lorsqu'elles orientent bien.

TAILLE-VENT, s. m. Il remplace la grande voile, dans les chasse-marées et plusieurs bateaux de pêche, quand le vent souffle bon frais. Le taille-vent est une voile à bourcet qui s'amure au pied du grand mât.

TALIGAU, s. m. Nom donné à la partie du bordé des sabords d'un bâtiment de guerre qu'on veut mettre en flûte, et dont on a fermé ou diminué la grandeur du sabord. On coupe les taligaux lorsqu'on veut rendre le bâtiment à son premier état de guerre ; lui donner des canons.

TALON, s. m. Nom de l'extrémité arrière de la quille d'un vaisseau. Les varangues et fourcats ont leurs talons entaillés pour emboîter la partie supérieure de la quille.

TALONNER, v. a. C'est toucher le fond de la mer avec le talon du vaisseau, par secousses plus ou moins fortes, selon l'état de la mer, à l'instant où la quille touche le sol. La plupart des bâtimens, tirant plus d'eau de l'arrière que de l'avant, touchent, talonnent. Sans rester échoué, on donne des coups de talon.

TALONNIER, s. m. Pièce de bois qui s'applique sous une varangue, qui ne fournit pas de quoi former son talon. Le talonnier supplée au défaut de dimensions en fournissant le talon de la varangue.

TALONNIÈRE, s. f. C'est la partie basse de la mèche du gouvernail d'un vaisseau, qui est coupé en onglet pour ne pas porter sur le talon de la quille, qui dépasse un peu en arrière la perpendiculaire de l'étambot.

TAMBOUR, s. m. Boucaut ou barique coupée, propre à remplir un vide dans l'arrimage d'une cale fait avec des pièces, pipes, boucauts ou autres futailles.

TAMISAILLE, s. f. Arc de cercle dont la barre du gouvernail d'un vaisseau est le rayon : on lui donne aussi le nom de croissant. La tamisaille est clouée sous les baux du deuxième pont, et sur les murailles intérieures, tribord et bâbord, en arrière du mât d'artimon ; elle soutient le bout de la barre qui roule dessus quand on fait agir le gouvernail. *Voyez* Crapaud.

TANER, v. a. Pour mieux conserver leurs voiles et leurs filets, quelques bâtimens caboteurs tanent ces objets en les trempant dans une décoction d'écorce de chêne mêlée d'ocre rouge. Les chasse-marées du Finistère et du Morbihan suivent plus particulièrement cet usage.

TANGAGE, s. m. Balancement d'un vaisseau dans le sens de sa longueur, causé par l'agitation de la mer. Les tangages sont plus forts lorsqu'on prend la mer debout ; c'est-à-dire, que les lames viennent en opposition avec la route que suit le vaisseau, et que le sillage est faible. Si ces oscillations se répètent avec vitesse, les tangages sont vifs ; ils sont durs, ils sont doux, lents, etc. L'arrimage contribue à ces différences.

TANGON, s. m. Jadis un espars double, placé en travers d'un bord à l'autre, sur l'avant du mât de misaine, servait, par chaque extrémité, pour traverser les ancres au moyen d'un palan qu'on frappait sur le bout, et qui les écartait du bord. Sur les rades, le tangon, poussé au large d'un bord, servait à tenir les embarcations à la file les unes des autres ; écartées du bord, et par le travers du vaisseau : cette pièce de mâture, lourde et embarrassante, se trouve aujourd'hui dans le mât de foc ou de perroquet de fougue de rechange.

TANGUER, v. n. Mouvement vertical dans le sens de la longueur d'un bâtiment. Il tangue, sous voile, par l'effet de la mer, beaucoup plus qu'à l'ancre : cependant, dans certains mouillages peu abrités des vagues, les vaisseaux tanguent, par un gros temps, d'une grande force ; c'est-à-dire, que les balancements ou oscillations sont considérables, et causent souvent la rupture des cables.

TAPE, s. f. Pour boucher les écubiers d'un bâtiment, on a des morceaux de bois de sapin ou de peuplier travaillés en cônes tronqués : on les nomme tapes d'écubiers. *Voyez pl. E, fig. 54.* Elles servent, à la mer, à fermer hermétiquement les écubiers. A l'ancre, on en a de cannelés pour boucher le vide que les câbles laissent dans les écubiers, et empêcher l'eau d'entrer aux tangages qu'occasionent les gros temps. (*Voyez pl. D, fig. 2 et 3, ma frégate modèle.* Les écubiers sont remplacés par des sabords par où passent les câbles.) — Celles en liège qui servent à fermer la bouche des canons, en ont la circonférence, et l'épaisseur de dix à douze lignes : elles servent à empêcher l'eau de s'introduire sur la charge, dans la pièce.

TAPE-CUL, s. m. Petite voile, établie sur l'extrémité arrière de certains bâtimens, bordant sur un bout-dehors qui s'oriente comme un guy, pour le vent au plus près jusqu'au grand largue : dans les embarcations le bout-dehors de tape-cul ne varie pas. *Voyez pl. D, fig. 1, et Pl. A fig. 3 et 9.*

TAPER, v. a. Taper les canons d'un bâtiment, c'est en boucher l'entrer avec des tapes.

TAPION, s. m. On donne ce nom à certaines taches ou marques blanches, qui paraissent dans les rochers ou les mor-nes donnant sur la mer : étant au large, un bâtiment les prend souvent, pour des voiles sous terre, près de la côte.

TAQUET, s. m. Le nombre des taquets employés dans la marine est considérable : ils sont de différentes formes. Les taquets à branches, connus sous le nom de taquets de tournage, sont cloués avec deux forts clous par leur milieu, sur le pont ou la muraille intérieure d'un bâtiment; les deux branches ou oreilles servent à faire des tours croisés avec la manœuvre qu'on amarre dessus. *Voyez pl. F, fig. 28.* Les taquets de haubans sont, à peu près, de la même forme; mais, au lieu d'être plats par-dessous, ils sont gougés pour embrasser une partie du hauban sur lequel on les applique avec deux rous-tures en ligne. Les taquets de bout, servant aux bosses de bout des ancres, sont plus forts et chevillés en dedans du pied des bossoirs. Il y a des taquets de cabestan, des taquets de bout de vergue, ils sont conservés en les travaillant; des taquets de bittes; des taquets de flasques, sur la carlingue, au pied des mâts; des taquets de hunes, (je n'en établis plus aux nouvelles hunes. *Voyez pl. D, fig. 6.*) Des taquets de gorgère, sur la face antérieure de l'étrave; taquets en grain d'orge, sorte de coin. On nomme aussi taquets, des espèces de marches clouées en dehors du vaisseau, tribord et bâbord, par le travers du grand mât: elles servent de marche-pieds pour monter et descendre du bord. *Voyez pl. D, fig. 1, J.*

TARTANNE, s. f. Petit bâtiment de la Méditerranée, portant un arbre de mestre (grand mât), un tape-cul et un beaupré : sa grande voile est enverguée sur une antenne; elle porte plusieurs focs et quelquefois un hunier. Par un grand vent, elle grée une tréou, ou voile carrée. *Voyez pl. C, fig. 16.*

TAUBOUR, s. m. Nom ancien de la portion d'un aviron, comprise depuis son support sur-la-toletière, jusqu'à sa poignée :

c'est toute la partie qui ne sort pas du canot, et qui est travaillée communément sur quatre ou six pans.

TAUDE, s. f. Tente de nuit, peinte en ocre rouge ou jaune, pour que la pluie ne pénètre pas sur les hommes qu'elle couvre, dans les embarcations, et entre les deux passavans des bâtimens, où il s'en établit parfois.

TAUREAU, s. m. Navire de charge, très-enflé de l'avant; servant dans la Manche; il a deux mâts, celui de l'avant est le plus grand, il porte deux voiles carrées. *Voyez pl. C, fig. 7.*

TECH, s. m. Bois des Indes, il est lourd, mais en diminuant les dimensions, on s'en sert pour la mâture des vaisseaux, particulièrement aux Manilles.

TÉMOINS, s. m. plur. Ce sont des bouts de torons enfilés et séparés, que les cordiers laissent à chaque bout d'une pièce de cordage: ils servent à garantir que la pièce est entière. Lorsqu'on met le cordage en service, on coupe les témoins (douze ou quinze pouces en longueur, manœuvre moyenne), et l'on sourlie les bouts. La pièce a ses témoins, elle est entamée, n'a pas de témoins.

TEMPS, s. m. Les navigateurs pour qui l'état de l'air est important, font souvent le mot temps synonyme avec vent. Beau temps, petit temps, temps calme, temps à grains, temps brumeux, temps maniable, gros temps, vilain temps, mauvais temps, le temps fait, c'est lorsqu'on a un vent réglé en force et en direction, pendant plusieurs jours.

TENDELET, s. m. Espèce de dais voûté qu'on élève dans les beaux jours, au-dessus de la chambre de certains canots, pour abriter du soleil; on le place et déplace à volonté; il est en étoffe ou en toile.

TENIR, v. a. C'est rider les haubans, les étais et les galhaubans. Tenir les agrès, on dit tenir les grès: un vaisseau tient le vent, lorsque ses voiles sont orientées pour courir au plus près; il tient le plus près: il tient deux objets quelconques l'un par l'autre, dans le même relèvement: tenir la mer: tenir à retour: tenir en travers, tenir en ralingue: tenir un autre bâtiment par son travers. etc.: se tenir à vue de l'ennemi, à vue de terre: tenir bon, c'est arrêter une manœuvre.

TENON, s. m. Les mâts ont à leur tête, à l'extrémité du ton un tenon sur lequel se capèle le chouquet; il est travaillé carré, et a la longueur de toute l'épaisseur du chouquet. —

L'étambot a un tenon à sa partie inférieure qui entre dans le bout extrême de la quille.

TENTE, s. f. Sorte de couverture en grosse toile, bien tendue à neuf ou dix pieds au-dessus des gaillards ou ponts des vaisseaux, pour les garantir de l'ardeur du soleil. Les laizes sont cousues en travers, afin de bien tendre ces tentes horizontalement d'un bout à l'autre du bâtiment : elles sont par parties. Tente de dunette, du gaillard d'arrière; la grande tente, celle du gaillard d'avant, et le marsouin en avant du mât de misaine. — Les embarcations en ont en toile plus légère, tendues à quatre pieds au-dessus des bancs : on les nomment tente de nage.

TENUE, s. f. En parlant de la qualité du fond sur lequel porte une ancre qui tient un vaisseau au mouillage, si sa pate est bien prise, que le vaisseau ne la fasse pas chasser par un gros temps, c'est une bonne tenue : dans le cas contraire, la tenue est mauvaise.

TERMES, s. m. plur. Ce sont les deux pièces de bois qui forment le couronnement d'un vaisseau, descendant tribord et bâbord jusqu'au bas des bouteilles : c'était autrefois deux statues d'hommes ou de femmes, dont la partie inférieure se terminait en gaine.

TERRE, s. f. Les hommes en vigie, à la tête des mâts d'un vaisseau, crient à haute voix lorsqu'ils découvrent la terre : terre ! terre ! C'est, lorsqu'on a été quelque temps sans la voir, un cri qui se répète avec une sorte de joie par beaucoup de personnes qui entendent les premières l'annonce des vigies. — Être à terre, c'est en être près; chasser la terre; mangé par la terre; brise de terre, descendre à terre.

TERRENEUVIER, s. m. On désigne par ce nom les navires et les hommes qui sont employés à la côte ou sur le banc de Terre-Neuve à la pêche de la morue.

TÊTE, s. f. Se dit des extrémités supérieures d'un mât, d'un gouvernail, d'un cabestan; les bouts d'une varangue, des alonges. — Tête de mort et tête d'alouette sont des nœuds sur culs-de-porc au bout d'un cordage. — La mesure d'un vaisseau, de tête en tête, est sa longueur depuis l'extrémité de l'étambot jusqu'à celle de l'étrave. La longueur d'une galère, de tête en tête, se dit de capion à capion; du capion de poupe, qui est l'étambot, au capion de proue, qui est l'étrave. — Faire

tête à son ancre, c'est être retenu par le câble en direction de l'ancre mouillée, rendu à son appel. — En armée ou escadre formée en ligne ou sur des colonnes, les vaisseaux qui ouvrent la marche sont des vaisseaux de tête : un vaisseau, en s'y plaçant, prend la tête.

TÊTIÈRE, s. f. On nomme ainsi le bord supérieur d'une voile carrée garnie de sa ralingue de faix et des œils-de-pie. La ralingue de têtère est le même cordage que la ralingue de faix ; elle est à la tête et porte le faix de la voile.

TEUGUE, s. f. Petite dunette dont le dessus est très-convexe ; les côtés ne s'élèvent pas au-dessus des bastingages ; on n'y établit pas de lisses, attendu qu'on y monte peu. La teugue n'a guère que la moitié de la longueur d'une dunette, à compter du couronnement sur lequel elle est appuyée. *Voyez* Dunette et Carrosse.

TIERÇON, s. m. On emploie dans la marine des barriques, des tierçons et des quarts cerclés en fer, pour remplir les vides dans les ailes d'un arrimage de pièces, et on s'en sert aussi pour faire l'eau des vaisseaux dans les relâches. Les tierçons sont très-commodes, en ce qu'ils ne contiennent qu'environ vingt veltes chaque : on les manie mieux dans les embarcations que les barriques qui sont de trente veltes (deux cent quarante pintes).

TIERS-POINT, s. m. On donne ce nom aux voiles triangulaires ; elles sont beaucoup employées dans la Méditerranée : une sorte de voile quadrangulaire porte le nom de voile au tiers. *Voyez* Bourcet.

TILLAC, s. m. Ce mot est synonyme de pont ; on l'emploie plus souvent sur les navires du commerce que sur les vaisseaux de guerre. Des marchandises sont sur le tillac ; elles sont à l'abri sous le tillac. *Voyez* Clous de tillac ; Franc tillac ; Faux tillac.

TILLE, s. f. Portion de tillac ; sorte de cabane ; partie de l'avant et de l'arrière pontée ou tillée. Des chasse-marées et grands bateaux de pêche ont deux tilles ; celle de l'avant est plus grande que celle de l'arrière ; trois, quatre ou cinq hommes peuvent y loger ; celle de l'arrière ne sert souvent qu'à mettre, à l'abri des eaux de la mer et du ciel, diverses petites marchandises.

TIMONERIE, s. f. Ancienne désignation du lieu situé près du mât d'artimon, où se trouve la roue du gouvernail, où sont aussi placés les habitacles qui renferment les compas de route et les horloges. Le renard, le casernet se trouvent à la timonerie ou sous la timonerie à bord d'un vaisseau.

TIMONIER, s. m. Autrefois les timoniers étaient une classe d'hommes désignés sur les rôles d'équipage d'un vaisseau pour le service de la timonerie, c'est-à-dire, dépendant du maître pilote qui surveillait la route donnée, et faisait gouverner par ces hommes expérimentés, particulièrement propres au service de la roue du gouvernail. Un bon timonier est un homme précieux dans le mauvais temps, et les meilleurs matelots d'un vaisseau doivent être aujourd'hui les meilleurs timoniers. La timonerie ne doit avoir qu'un chef et plus d'individus séparés de l'équipage. Ce nom vient de ce qu'autrefois la barre du gouvernail portait le nom de timon.

TIN, s. m. Morceau de bois qu'on emploie comme support, garniture ou soutien pour maintenir une pièce de bois pendant qu'on la travaille. Il y a des tins de diverses formes et grandeurs. On fait porter sur des tins la quille d'un vaisseau, comme celle d'une embarcation sur les chantiers. Les tins se posent en travers les chandelles debout.

TINTER, v. n. Se servir, employer des tins pour appuyer, assujettir, étayer les futailles dans l'arrimage, les embarcations sur le pont, etc.

TIRANT D'EAU, s. m. C'est le nombre de pieds mesurés depuis le bas de la quille d'un vaisseau jusqu'à sa flottaison, c'est-à-dire, la surface de l'eau qui l'enveloppe. Il est marqué sur l'étrave et l'étambot (assez généralement des deux bords) par des chiffres romains faits avec des lames de plomb : chaque marque a six pouces de hauteur : on compte, du dessous au milieu, trois pouces, six pouces jusqu'au haut, et six pouces du haut de cette première marque jusqu'au bas de celle qui suit, en montant, forment le pied. Cette espèce d'échelle, divisée ainsi, sert à indiquer la quantité de pieds et de pouces du tirant d'eau d'un bâtiment, lorsque la mer est belle, et seulement sur les rades. *Voyez* Différenciomètre. On dit le tirant d'eau de l'avant, de l'arrière ; la différence du tirant d'eau. Un bâtiment construit sans différence est celui qui ne cale pas plus de l'avant que de l'arrière, forme de carène qu'on commence enfin à adop-

ter, et qu'on devra à M. Caro, constructeur pour la compagnie des Indes à Lorient.

TIRE-BORD, s. m. Sorte d'instrument en bois, employé dans les chantiers de construction pour faire accoster à sa place le bordage d'un vaisseau qui s'en est écarté : il est à vis et à écrou, et agit avec beaucoup de force.

TIRE-BOURRE, s. m. Instrument de canonnage, qui sert, à bord des vaisseaux, à retirer la charge d'un canon. Ceux pour les plus gros calibres sont sur une hampe particulière : d'autres sont au même bout du manche où se trouve l'écouvillon.

TIRE-POINT, s. m. C'est la même pièce de bois que la gouttière. *Voyez* ce mot.

TIRER, v. n. En parlant de la quantité de pieds dont un vaisseau est plongé dans la mer, on dit qu'il tire tant de pieds d'eau. Tirer plus d'eau de l'arrière que de l'avant, c'est avoir l'arrière plus bas dans la mer, mesure toujours prise depuis la partie inférieure de la quille jusqu'au niveau de l'eau. Tirer est synonyme d'envoyer un coup de canon.

TIRE-VEILLE, s. f. Tribord et bâbord de chaque bâtiment, on établit deux bouts de cordes qui pendent en dehors, depuis le haut de la muraille jusqu'à la flottaison, à peu près vers le milieu de la longueur du bâtiment, où se trouvent les marche-pieds. *Voyez* Taquet. Ils sont garnis de gros nœuds ou pommes de deux pieds en deux pieds, sur leur longueur : ces tire-veilles aident, une dans chaque main, à monter à bord, et à en descendre. On en a de garnies en gros drap rouge ou bleu qui se mettent sur le bord pour les officiers et gens de distinction : on retire ces dernières aussitôt qu'ils sont montés ou descendus.

TOILE À VOILE, s. f. Il s'en fabrique de différentes grosseurs. Celles de six et de quatre fils servent à faire les basses voiles des grands bâtimens. On en désigne aussi sous le nom de mélis double, mélis simple, rondelette, etc. Elles se tirent des manufactures d'Angers, de Strasbourg et de divers autres départemens. Les toiles à voiles n'ont que vingt-deux pouces de laize. On emploie encore dans les ports des toiles rurales pour les voiles d'embarcations, les tentes, les prelaris et divers autres usages.

TOLET, s. m. Nommé autrefois échaume ou escaume. Sorte de fiche en fer ou en bois, qu'on enfonce de cinq à six pouces, moitié de sa longueur, sur le plat-bord des embar-

cations dans le porte-toilet, pour recevoir l'estrope de l'aviron, et l'appuyer, la retenir pour la nage. *Voyez pl. A, fig. 10.*

TOMBER, v. n. Un bâtiment tombe sous le vent, lorsqu'en louvoyant il s'écarte d'un objet quelconque qui est au vent à lui, au lieu d'en approcher. Tomber sur un autre bâtiment, c'est l'aborder sans intention par des courans, un calme, une mauvaise manœuvre, etc. — Tomber dans une flotte, un convoi, etc., c'est s'y trouver pêle-mêle la nuit ou par un temps de brume, sans y avoir songé. Tomber sur la terre; tomber à la mer; le vent tombe ou diminue; la mer tombe; un mât trop tenu par ses étais est dit tomber de l'avant; il peut pencher, tomber sur l'arrière, sur tribord, sur bâbord; le vaisseau tombe sur nez, sur cul : on laisse tomber les basses voiles lorsque le vent est plus ou moins large; c'est les mettre dehors ou les faire servir : on laisse tomber une ancre pour la mouiller.

TON, s. m. C'est la septième partie de la longueur d'un mât qu'on prend aujourd'hui pour la longueur de son ton, compris depuis les jottereaux jusqu'au-dessus du tenon sur lequel est capelé le chouquet. C'est sur le ton que se capèlent les haubans, étais, galhaubans et pendeurs. Une vergue, amenée sur le ton, ne porte cependant pas sur le chouquet; mais, par ce mot, on sous-entend les vergues de hune et de perroquet rendues sur leurs balancines à neuf ou dix pouces au-dessus du chouquet.

TONNE, s. f. Nom d'une embarcation sans mât, de la côte Malabar, très en usage à Mahé, pour la rivière et les communications avec les bâtimens de la rade à qui elle porte de l'eau, dans de grandes tonnes. Elle ressemble un peu aux grands batelets de la Seine; mais elle a les côtés plus droits, et va à la pagaie avec trois ou quatre hommes. — Les tonnès qu'on fixe sur un écueil, à l'entrée des rivières, des havres, etc., sont de grosses bouées flottantes de forme souvent coniques, en bois ou en tôle : elles servent à indiquer les dangers de la navigation. *Voyez pl. E, fig. 8.*

TONNEAU, s. m. Le tonneau de poids est de deux mille liv., celui de volume se compte par quarante-deux pieds cubes; ainsi chaque tonneau doit contenir (l'un dans l'autre) dans un bâtiment une mesure de quarante-deux pieds cubes. On dit, un bâtiment de huit cents tonneaux, de cinq cents, de trois cents, etc.

TONNELLERIE, s. f. Dans un grand port, c'est le nom qu'on donne à l'atelier, grand magasin, où l'on fabrique les pièces, les barriques, tierçons, quarts, etc., propres à contenir les liquides qu'on embarque dans les vaisseaux.

TONTURE, s. f. Les ponts portant des canons ont très-peu de tonture, dans le sens de la longueur des vaisseaux; ils ont sur la largeur la tonture des baux, petite convexité nécessaire pour l'écoulement des eaux par les dalots; les préceintes sont toujours placées un peu en tonture. On dit, d'un bâtiment bien assis sur l'eau, qu'il est en tonture, bien en tonture.

TONTURER, v. a. C'est donner à un bâtiment une tournaure gracieuse, dans le sens de sa longueur; de manière que les extrémités des préceintes se relèvent insensiblement en partant du milieu. La courbure longitudinale qu'on donne à un bâtiment, est plus ou moins agréable à l'extérieur, selon le goût du constructeur.

TORCHER de la voile, v. a. Mot trivial, pour dire qu'on fait porter beaucoup de voile à son bâtiment. Expression dont se servent quelquefois les jeunes officiers: torcher de la voile, c'est mettre autant de voile dehors que possible, d'un bon frais.

TORON, s. m. Partie de la composition d'un cordage: chaque toron est formé d'un plus ou moins grand nombre de fils de caret tortillés, disposés à être commis avec un nombre déterminé de torons semblables, pour faire un cordage. Le tortillement qu'on donne aux fils de caret réunis, pour former un toron, se fait dans le sens opposé à celui de la torsion première des fils. Les torons, pour les différens cordages, sont désignés par le nombre de fils de caret.

TORS, s. m. Lorsqu'on fabrique un cordage, on lui donne plus ou moins de tors: il a trop de tors, il est bien tors, il n'est pas assez tors, lui ôter du tors, etc.

TOTE ou **TOSTE**, s. f. Mot synonyme de banc de nage des canots, qu'ils soient inamovibles ou volans.

TOUAGE, s. m. Action de touer un bâtiment. Dans plusieurs grands ports, on donne le nom de chaloupes de touage, à celles qui élongent des touées, et portent des amarres et des ancrés sur les rades, aux vaisseaux qui en ont besoin.

TOUCHER, v. n. Un bâtiment qui frappe la quille sur un écueil a touché: toucher c'est rester échoué. — Toucher à un

comptoir, une île, etc., c'est en faisant sa route y aborder pour très-peu de temps. — Toucher les aiguilles des compas, c'est les frotter sur des barreaux aimantés, pour augmenter leurs vertus magnétiques.

TOUE, s. f. Petite embarcation plate, qui sert particulièrement à Paimbœuf, à aller et venir à terre, des bâtimens amarrés à quatre amarres : elles sont à peu près semblables aux batelets de la Seine.

TOUÉE, s. f. C'est une longueur de cent vingt brasses : la grande touée des vaisseaux est une réunion de trois câbles de même grosseur, épissés ensemble ; étalingués sur la plus grosse ancre. On a des touées de deux câbles. Lorsqu'un bâtiment à l'ancre éprouve un grand vent, qui rend la mer grosse, il s'écarte de l'ancre qui le tient, en filant du câble. Il prend une bonne touée : il a une grande touée dehors : entrer à la touée dans un port, c'est se haler sur des amarres élongées.

TOUER, v. a. C'est haler, à la main ou au cabestan, un bâtiment de l'avant, pour approcher un lieu quelconque, au moyen d'aussières ou grelins ; ces amarres sont élongées sur des ancres qu'on mouille à cet effet, ou amarrées sur des coffres, bouées, corps-morts, quais, etc.

TOULINE, s. f. C'est généralement une petite aussière à qui on donne ce nom, pendant qu'elle sert à traîner un bâtiment, par un ou plusieurs bateaux, qui le halent à la touline : la plus grande des embarcations, qui se tient derrière les autres, reçoit le bout de la touline, qu'elle amarre sur son arrière, et l'autre bout est amarré sur le beaupré du bâtiment. On jette souvent la touline aux embarcations, pour seulement se faire abattre sur un bord ou sur l'autre.

TOUR, s. m. On nomme tour à bitord, une espèce de dévidoir, sur lequel se roule le bitord qu'on fait sur les vaisseaux, comme dans les corderies. — Le tour du loch est aussi un dévidoir simple, sur lequel est roulée la ligne du loch ; un homme tient, des deux mains élevées, les deux bouts du bâton sur lequel roule le tour pendant qu'on mesure le sillage du vaisseau. — Un tour mort se fait, avec un cordage quelconque, sur une bitte, un bitton, etc., en enveloppant d'un tour la circonférence de ce point d'appui. — Le tour de bitte est celui qu'on fait faire, en sautoir, à un câble, en prenant le traversin et la tête de la bitte. *Voyez pl. E, fig. 21.* — Les tours, dans les câbles, se font par l'évitage

d'un vaisseau étant affourché. — Les pièces de tour sont les bordages en chêne, qui couvrent les épaules et les hanches d'un vaisseau. — Une tour à feu est un phare sur les côtes.

TOURET, s. m. Rouet d'environ trente pouces de longueur, sur lequel les cordiers roulent le fil, à mesure qu'il est fabriqué : ces tourets ont leur axe en fer.

TOURLOUROUX, s. m. Espèce de crabes à longues pattes, qu'on trouve en grand nombre dans les colonies, ils courent avec beaucoup de vitesse sur les plages de sable et de vase, ils se logent dans des trous qu'ils font près des bords, des laisses de pleine mer.

TOURMENTER. Se dit d'un bâtiment qui a le défaut de se mouvoir violemment à la mer : il se tourmente; il fatigue beaucoup ses liaisons, sa mâture, etc.

TOURMENTIN, s. m. Voile, foc qu'on nomme trinquette dans les petits bâtimens. Le nom de tourmentin lui vient, de ce que, dans les grands bâtimens, on s'en sert pendant une tourmente : il se grée sur une forte draille, le long de l'étai de misaine, lorsque le temps oblige à avoir la misaine serrée : il est fortement ralingué et a de bonnes écoutes.

TOURNAGE, s. m. Il y a, dans les vaisseaux, des cavillots de tournage, des taquets de tournage, pour amarrer les manœuvres, en les tournant en sautoir, faisant ainsi croiser plusieurs tours pour les tenir raides. *Voyez pl. F, fig. 22 et 28.*

TOURNE, adv. Commandement très-bref, que fait la personne qui jette le loch, à celui qui tient la demi-minute toute prête à être tournée au moment où la houache sort du bord.

TOURNER, v. a. C'est lorsque le sable est passé d'une ampoulette dans l'autre, pour continuer à connaître l'heure à bord d'un bâtiment, on retourne le sablier du haut en bas, ce qui se dit tourner l'horloge. — Tourner une manœuvre, c'est l'amarrer solidement sur un tournage quelconque. Tourne et amarre sont des commandemens synonymes.

TOURNEVIRE, s. f. C'est ordinairement un grelin sur lequel on fait des pommes de distance en distance, sur toute sa longueur, pour retenir les garcettes qui servent à lier le câble avec la tournevire, lorsque celui-ci est garni à un cabestan et qu'un vaisseau vire sur son ancre. On a des garcettes de tournevire : il y a des pommes de tournevire : on fait le mariage des deux bouts de la tournevire. *Voyez pl. F, fig. 11.*

TOURNIQUET, s. m. Nom des rouleaux placés perpendiculairement aux ponts des vaisseaux : en tournant sur leur axe, ils garantissent les pompes des manœuvres, etc., des frottemens passagers d'un cordage quelconque. Ils sont, comme les rouleaux horizontaux, en bois de gaïac.

TOUT, adv. Lorsqu'on veut faire monter l'équipage sur les gaillards ou le faire descendre entre les ponts, on commande : tout le monde en haut ! tout le monde en bas ! On commande : tout le monde à la bande sur tribord ou sur bâbord ! c'est faire monter l'équipage dans les haubans, quand on veut saluer de la voix.

TRABAC ou **TRABAQUE**, s. m. Sorte de bâtiment du commerce connu dans la Méditerranée : il est d'une construction particulière à l'Adriatique : porte deux mâts et deux voiles à bourcet enverguées par le bas comme par le haut. *Voyez pl. B, figure 4.*

TRACASSER, v. n. Une mer agitée tracasse un vaisseau plus ou moins fortement, selon que les lames sont courtes ou longues, qu'elle est houleuse, clapoteuse, etc. Ce sont des mouvemens rapides qui tracassent un vaisseau dans tous les sens.

TRACER, v. a. Faire le tracé du plan d'un vaisseau sur le plancher de la salle des modèles, pour que les charpentiers-constructeurs lèvent les gabarits des couples de levées, des lisses d'exécution, etc.

TRAILLET, s. m. Sorte de châssis sur lequel on roule la corde du libouret : plusieurs pêcheurs donnent au traillet le nom de cadène. C'est une espèce de petit châssis en bois (quelquefois de liège en planche), sur lequel ils ramassent, ils tournent leurs lignes.

TRÂIN, s. m. Nom d'une longue jumelle en sapin, qui sert de traîneau à un mât ou une vergue qu'on veut transporter d'un lieu dans un autre, dans les grands ports. Des hommes, rangés sur des cordes amarrées à la jumelle qui sert de semelle à la pièce de mâture, lui donnent le mouvement voulu.

TRÂINE, s. f. Chariot d'une corderie, qui supporte les cochoirs pendant le commettage des cordages. *Voyez pl. E, fig. 33.* — Une traîne, dans un bâtiment, est un bout de petite corde sur lequel les novices paresseux de laver, et plus souvent les soldats, amarrent du linge sale, pour être décrassé en traînant le long du bord ; chose qui n'existe plus à bord des bâti-

mens de guerre : des jours sont donnés pour blanchir les effets. Une embarcation amarrée de l'arrière d'un bâtiment qui va de l'avant, est à la traîne.

TRAIT, s. m. Pour distinguer le gréement entre les différens bâtimens, on désigne celui qui a ses voiles portées par des vergues qui font la croix sur des mâts verticaux, par trait carré; gréé avec des voiles quadrangulaires.

TRAITE, s. f. Trafic que font des bâtimens de commerce sur les côtes d'Afrique, en échangeant leurs marchandises contre des esclaves, des dents de morfile, de la gomme et de la poudre d'or. On dit qu'un bâtiment va en traite, qu'il est en traite, qu'il fait la traite.

TRAITEMENT de table, s. m. Supplément de solde que reçoivent le capitaine, les officiers et les élèves, embarqués sur les bâtimens de l'État, à raison de tant par jour : le capitaine, pour se nourrir et ceux des officiers qui mangent à sa table. Les officiers et les élèves, ayant une ration de la cale, n'ont qu'un petit supplément pour subvenir à l'entretien de leur table. Les traitemens de table sont payés à l'avance, comme les appointemens avant le départ pour la mer.

TRAMAIL ou **TRÉMAIL** s. m. Filet formé de trois nappes, dont deux de fort fil, à grandes mailles, et celui du milieu en fil fin et à petites mailles : il sert à prendre divers poissons.

TRANSFILER, s. m. Faire passer plusieurs tours d'une ligne dans des œils-de-pie, pour faire tendre deux objets, les lier ensemble, comme le fond d'un carré de lit, les cadres des malades.

TRANSPORT, s. m. Bâtiment du commerce, frété par le gouvernement pour transporter des troupes, des munitions de guerre, de bouche, etc.

TRAQUE, s. f. Dans quelques ports, on donne ce nom à trois avirons qu'on achète ensemble sous la désignation d'une traque d'avirons.

TRAVAILLER, v. n. On dit qu'un bâtiment travaille, ou que telle partie de la coque travaille, lorsque, très-agité par la mer, ses liaisons fatiguent. — Équerrer une pièce de bois, c'est la travailler.

TRAVÉE, s. f. On désigne par ce mot l'emplacement formé dans le fond d'un port ou d'une anse, par des pieux enfoncés dans le sol, entre lesquels on retient submergées des pièces

de mât, au moyen de clefs placées transversalement. On dit une travée de mâts.

TRAVERS, s. m. Si on considère le côté d'un vaisseau comme son travers, on saura ce que les marins entendent par présenter le travers au vent, à la marée, à un autre vaisseau, à une batterie. Lame par le travers, venir en travers, mettre en travers, voir un objet par le travers, c'est dans une direction approchée de la perpendiculaire à la longueur du vaisseau.

TRAVERSEÉ, s. f. Navigation d'un lieu à un autre, soit pour aller ou revenir de l'Europe aux colonies, etc. On dit : La traversée a été belle, une courte traversée, une longue traversée ; la traversée a été de tant de jours.

TRAVERSER, v. a. C'est relever les becs d'une ancre (suspendue au bossoir par sa bosse de bout), le long du bord, la saisir en travers. — On traverse des voiles, comme les focs d'un grand bâtiment, la misaine d'une embarcation, etc., en raidissant les écoutes du côté du vent, pour aider à faire abattre quand le virement de bord, vent dedans, est douteux ou lent.

TRAVERSIER, s. m. En parlant d'un vent qui est bon pour aller et revenir à la voile, sans louvoyer, on dit, le vent est traversier. — On donne aussi ce nom à une espèce de chasse-marées pontés qui traversent habituellement de Rochefort à la La Rochelle et environs.

TRAVERSIÈRE, s. f. Il y a souvent deux traversières sur la même ancre d'un grand bâtiment. C'est une espèce de pendeur (pantoire) double, qui est frappé sur le diamant à la croisée de l'ancre, et qui a la longueur de sa verge. Le bout éloigné vers le jas a une cosse dans laquelle, lorsque l'ancre est au bossoir, on croche une candelette pour traverser l'ancre. *Voyez pl. D, fig. 1, x.*

TRAVERSIN, s. m. Nom qu'on donne aux pièces de bois posées en travers d'une charpente de vaisseau. — Les traversins de hune se voient *pl. F, fig. 36, a.* — Les traversins de chaloupes servent au lieu où ils sont placés dans la construction, de l'avant, de l'arrière, à recevoir les estropes de poulie au moyen desquelles on hisse ces embarcations à bord, de même qu'à les mettre à l'eau. — Traversin de linguet : traversins des barres de perroquets et cacatois. — Traversins des baux et barrots. — Le traversin des bittes est une forte pièce de bois qui croise horizontalement les deux montans de bittes. (Les bittons

ou montans de bittes, qui portent généralement des réas pour les écoutes de hune, ont des traversins à demeure, que je voudrais remplacer par des guindeaux ou vireveaux, en avant des bas mâts, sur le pont supérieur; ce qui pourrait faire supprimer les cabestans des gaillards.)

TRELINGAGE, s. m. Les haubans des bâtimens à trait carré sont bridés, à peu près à la hauteur du bas des jottereaux, par un fort filin qui passe et repasse d'une quenouillette sur l'autre : elles sont garnies et bridées ensemble; c'est ce qui forme le trelingage. Les haubans de hune sont appuyés sur le trelingage par les gambes, qu'on fixe tribord et bâbord aux barres des quenouillettes. (J'ai depuis long-temps supprimé les trelingages, ridant les haubans des mâts de hune, et même ceux de perroquets sur les mâts au-dessus des jottereaux et des noix. *V. pl. D, fig. 1.*)

TRELUCHER, v. a. Sur la Méditerranée, dans les bâtimens à antennes, changer les voiles de bord, c'est l'action de trelucher. *Voyez Muder et Gambier.*

TREMUE, s. f. Nom d'un entourage en planches autour des écouteilles des bâtimens qui font la pêche dans des parages où ils éprouvent de grosses mers, pour empêcher l'eau de s'introduire dans l'intérieur.

TREOU, s. f. Voile carrée qui, dans le Levant, remplace les voiles latines à bord des bâtimens qui éprouvent de gros temps. On dit la voile de tréou.

TRESILLON, s. m. C'est ordinairement un cavillot ou une billette, qui prend ce nom pendant qu'on l'emploie momentanément comme un petit levier.

TRESILLONNER, v. a. C'est serrer fortement l'estrope d'une poulie à l'endroit où doit se faire l'amarrage (avec un trésillon) ou tout autre cordage qu'on veut serrer étroitement.

TRESSE, s. f. Sorte de tissu plat qu'on fait avec des fils de caret travaillés à la main, quel que soit le nombre des fils de caret, selon la largeur qu'on veut donner à la tresse. On les emploie toujours en nombre impair, depuis trois jusqu'à quinze, et plus.

TRESSUN et **TRESSURE**. Sorte de folle, filet en usage sur les côtes de Bretagne. Les pêcheurs des îles de Rhé et d'Oléron, ceux du bas de la rivière de Bordeaux, ont une espèce de treu, treuille ou trulot, pour prendre des chevrettes.

TREVIRE, s. f. C'est un cordage, dont un bout est amarré

au haut d'un plan incliné, servant à rouler avec sûreté des futailles sur ce plan, à les monter ou descendre sur des planches, une cale, etc. La trévière a un double, qui passe sous le corps cylindrique quelconque : revient par dessus au point où sont les hommes qui tiennent la trévière, pour l'embraquer ou la filer.

TRIANGLE, s. m. Sorte d'échafaud, de forme triangulaire, construit avec des bouts de planches pour porter les hommes qui ont à travailler en différentes parties d'un vaisseau et autour des mâts : on donne le même nom à trois barres de cabestan bridées ensemble, avec croisée, autour d'un mât : il est tenu par trois cartahus pour le lever ou le baisser, pendant que les hommes assis dessus grattent ou barbouillent le mât.

TRIBORD, s. m. Nom du côté droit d'un vaisseau en regardant de l'arrière à l'avant : les marins disent tribord pour la droite. Les amures à tribord ; à la bande sur tribord ; tribord au vent ; le quart de tribord ; la barre à tribord ; tribord tout ; nage tribord ; scie tribord, etc.

TRIBORDAIS, s. m. Désignation de la moitié de l'équipage d'un vaisseau qui a le quart nommé tribord.

TRINQUARD, s. m. Navire de pêche naviguant dans la Manche.

TRINQUET, s. m. Nom du mât de misaine des bâtimens latins.

TRINQUETTE, s. f. C'est la voile nommée tourmentin sur les grands bâtimens ; c'est un petit foc qui se hisse le long de l'étai du mât de misaine, ou sur une draille qui suit l'étai soit du mât d'un both, sloup ou côtre. *Voyez pl. B, fig. 17, a.*

TROMBE, s. f. Colonne d'eau formée par le vent, attirée par le soleil, jusqu'à communiquer avec un nuage qui se remplit promptement. On donne aussi ce nom à une manche à vent. *Voy. pl. F, fig. 49.*

TROMBLON, s. m. Espèce d'espigole montée sur chandelier ; nouvelle arme des bâtimens de guerre, portant une balle d'une livre. *Voyez pl. E, fig. 45.*

TROU, s. m. Le trou du chat est le passage d'un homme, tribord et bâbord du capelage des bas mâts d'un grand bâtiment, entre les traversins des hunes et les élongis : ce trou commence au trelingage, finit sur la hune : les hommes qui ne montent pas par les gambes de revers, passent en dedans par le trou du chat. — Le trou de la clef dans la caisse des mâts de hune de perroquet et de cacatois, est carré et garni à la partie supérieure d'une bande en fer.

TROUBLE, s. m. Filet dont les pêcheurs se servent sur nos côtes.

TYPHON, s. m. C'est le nom d'un ouragan dans les mers de la Chine.

U

URETAC, s. m. Ancien nom d'une fausse amure de misaine.

US ET COUTUMES DE MER, s. m. Lois qui datent de plus de deux cents ans, et d'après lesquelles ont été réglés les contrats et la juridiction maritime.

USTENSILE, s. m. On donne cette désignation, dans les vaisseaux, à divers objets qui font partie de l'état d'armement dans les différens détails, tels qu'ustensiles d'un canon, d'une pompe, des chirurgiens, de l'armurier, etc.

V

VADROUILLE, s. f. Sorte de guipon, servant à nettoyer quelques parties des bâtimens.

VA-ET-VIENT, s. m. Les marins prononcent vat-et-vient; c'est un filin élongé d'un point à un autre peu élevé au-dessus du niveau de l'eau, pour des deux bouts extrêmes, faire aller et venir une embarcation ou tout autre objet flottant, en l'embranchant, en halant dessus, soit du bord, soit de terre, tandis qu'on file du bout opposé et réciproquement. On établit un va-et-vient d'un bâtiment à une cale ou à un quai pour faciliter les communications.

VAGE, s. m. On donne ce nom, en Provence, aux bigots de racage.

VAIGRAGE, s. m. Assemblage de toutes les planches qui bordent intérieurement un vaisseau, qui recouvrent ses membres.

VAIGRE, s. f. Nom des bordages en chêne qu'on place au-dessus les uns des autres, depuis la carlingue jusqu'à la tête des alonges, dans tout le dedans de la carcasse d'un vaisseau. La vaigre d'empâture est celle qui passe par les extrémités de toutes les varangues; elle a un peu plus d'épaisseur que celles qui sont au-dessous jusqu'à la carlingue, qu'on nomme vaigres de fond. — La vaigre d'acotas est au-dessus de celle d'empâture; ensuite celles jusqu'à la tête des membres sont simplement des vaigres. — Dans les embarcations, la vaigre de tote est celle

sur laquelle les bouts des bancs de nage sont entaillés pour les supporter en place.

VAIGRER, v. a. C'est l'opération de placer les vaigres qui lient tous les couples, pour ajouter à la liaison d'un vaisseau, et en même temps garantir des ordures de l'intérieur qui pourraient s'introduire dans les mailles.

VAISSEAU, s. m. Ce nom exprime généralement un bâtiment flottant, construit pour parcourir, avec sûreté, la surface des mers. On le donne plus particulièrement aux bâtimens de guerre qui montent deux batteries de canons. (La coque d'un vaisseau de 74 canons pèse environ trois millions de livres). On fait donc des vaisseaux de toutes dimensions : ceux destinés au commerce, à la pêche, etc., ont leur grandeur désignée par le nombre de tonneaux qu'ils peuvent porter. — On distingue des vaisseaux à trois ponts ; des vaisseaux de transport : vaisseaux fins ; vaisseaux de charge, ami, ennemi, en construction, en armement, en désarmement, etc.

VALDRAGUE (en), adv. Mal en ordre ; jeter en valdrague, arrimer en valdrague, c'est précipitamment.

VALET, s. m. Le maître-valet est ordinairement le distributeur des vivres ; dans un vaisseau de guerre, il a le premier et le second commis aux vivres avant lui ; sur un bâtiment au-dessous, il est le second, et le premier dans les plus petits ; ceux du commerce n'ont souvent qu'un tonnelier pour cambusier. — Les valets, pour mettre sur la charge des canons, sont faits de fils de caret, bien serrés en pelotons, et de calibre pour le combat. On en a qui sont faits en paquets de fils de caret, serrés seulement au milieu : ils retiennent mieux la charge et ferment plus hermétiquement le canon pour les gros temps. *Voyez pl. F, fig. 31 et 32.*

VARANGUE, s. f. Pièce de membrure d'un vaisseau qui pose sur la quille, à laquelle se joignent les autres pièces de bois (genoux et allonges), qui achèvent la formation d'un couple : il y a des varangues plates, acculées, de fond, demi-acculées ; varangues de porque.

VARECH, s. m. Synonyme de goémon ; plante qui croît sur les roches.

VAREUSE, s. f. Espèce de chemisette, demi-chemise, en toile à voile ou en grosse cotonine de couleur que portent les matelots, dans les pays chauds. La vareuse a la forme d'une che-

mise ordinaire par le haut, mais elle ne descend pas plus bas que les reins, entrant sous la ceinture de la grande culotte ou plus souvent par-dessus, et la couvrant.

VARIATION, s. f. Mot synonyme de déclinaison, en parlant de la quantité de degrés et minutes, dont le méridien magnétique de la boussole s'écarte vers le N. E. ou le N. O. du méridien du globe. Les marins la désignent par abréviation. W. N. E. ou N. O.

VARRE, s. f. Instrument qui sert à prendre la tortue de mer : la varre est composée de deux pièces ; d'une hampe ayant 7 pieds de longueur, 1 pouce de diamètre et d'une pièce de fer carrée de quatre pouces, terminée au bout d'en haut par une douille.

VASARD, adj. C'est la qualité du fond qui se trouve mêlé de beaucoup de vase : on dit un fond de vase dure, de vase molle ou fond vaseux.

VASSOLE, s. f. C'est l'espèce de rainure qui borde l'intérieur des surbaux, des écoutilles sur laquelle posent les caillebotis ou panaux quand on les ferme. Quelques constructeurs nomment gatiolle ce que nous appelons ici vassole.

VEDETTE, s. f. Nom d'un cinquième foc que gréent les grands bâtimens, en dehors de tous les autres, sur un bout de hors volant, ainsi qu'une bonnette. *Voyez* ce foc vedette, *pl. D, fig. 1, 5.*

VEILLE (en), adv. L'ancre de veille est celle qu'on tient parée à mouiller dans le cas où le câble sur lequel le vaisseau tient à l'ancre, viendrait à être rompu. On a toujours une ancre en veille quand il fait mauvais temps.

VEILLER, v. a. C'est à l'approche d'un grain qui fait craindre d'ariser les huniers, ou de filer les écoutes des basses voiles à bord d'un vaisseau à la mer, qu'on dispose les hommes sur les manœuvres convenables. On commande veille ! veille ! c'est veiller le grain. — Un rocher dont le sommet s'élève au-dessus du niveau de la mer, est désigné par roche qui veille, c'est-à-dire, qui découvre.

VÉLIQUE, adj. Le point vélique d'un vaisseau est pris à l'intersection de la résultante de la résistance que l'eau lui oppose avec la résultante de l'effort du vent sur les voiles. Autrement le point vélique est celui de la résistance que l'eau oppose à la carène d'un vaisseau et d'une ligne verticale menée par son

centre de gravité : il est la limite de l'effort du vent sur les voiles.

VELTURE, s. f. Sorte de petite liure qu'on fait, avant de prendre la mer, sur les tons de mâts, avec les pieds des mâts supérieurs : c'est toujours des élingues qui ont servi, qu'on doit employer à faire les veltures : on les bride entre le pied du mât de hune ou de perroquet, et le ton du bas mât ou du mât de hune. On en fait souvent deux, l'une très-près du chouquet, et l'autre au ras du capelage. *Voyez pl. F, fig. 48.*

VENIR, s. m. Un vaisseau vient à l'appel de son câble en le raidissant en direction avec l'ancre. On dit venir au vent ; venir sur tribord, sur bâbord : le vent vient du S., de l'E., etc., etc.

VENT, s. m. Soufflant de différens points de l'horizon, il sert à faire aller les vaisseaux sur toutes les parties du globe. Si on considère le vent dans sa direction, les marins disent : il est au N., à l'E., etc., lorsqu'il souffle de telle au telle partie : eu égard à sa force, on le désigne par presque calme, petit frais, joli frais, bon frais, grand frais et gros frais, ou les vents varient ; le vent joue ; on est dans les vents variables ; dans les vents alizés ; vents généraux, de mousson ; vent de terre ou brise de terre ; vent du large ou brise du large ; bon vent ; vent de bout ; vent contraire ; vent arrière ; vent largue ; vent du travers ; vent dessus ; vent dedans. *Voyez ces mots.* — Un vaisseau à la mer ; une flotte, etc., est au vent d'un objet quelconque, si ce vaisseau, cet objet, est sous le vent des premiers. — Le bord du vent est celui où sont les amures ; l'autre est le bord sous le vent. — Vent devant : un vaisseau envoie vent devant, pour virer de bord, changer d'amures : il est vent devant, lorsque son devant est parvenu, par la manœuvre, du virement de bord, dans le lit du vent.

VENTER, v. n. Les marins n'entendent pas par venter, parler de la force d'un vent ordinaire : ils fixent le degré de cette force en disant, il vente bon frais, grand frais, gros frais : il vente à démâter, c'est en parlant d'un coup de vent violent ou d'un ouragan.

VENTITATEUR, s. m. Instrument indispensable pour changer l'air entre les ponts des vaisseaux ; sorte de soufflet qui pompe et pousse l'air alternativement : il doit être portatif.

VENTRIÈRE, s. f. Forte et longue pièce de bois qu'on place, de chaque bord d'un vaisseau, à la fin de sa construction, sous

la partie moyenne de ses flancs, portant sur la tête des colombiers.

VER, s. m. Insecte de mer qui a la tête dure et noire ; il perce dans les bordages de la carène d'un vaisseau, et s'y loge. Le vaisseau qui n'est pas doublé en cuivre, surtout dans les colonies, est bientôt piqué des vers au point d'obliger à changer plusieurs de ses bordages.

VERGE, s. f. Dans les ancres de vaisseaux, c'est la pièce principale qui fait la longueur de l'ancre, depuis le diamant (entre les deux becs), jusqu'à l'organeau ou cigale. *Voyez pl. D, fig. 7 et 8, b, b.* Les longueurs des verges sont en rapport avec le tiers des baux : celles des ancres de quatre mille livres ont treize pieds sept pouces. — Verge de girouette ; à bord des bâtimens de guerre, c'est le paratonnerre qui en tient lieu, et sur lequel tourne le fût de la girouette : ceux du commerce qui n'ont pas de paratonnerre ont encore des verges en fer, uniquement pour porter et faire tourner la girouette. — On donne souvent le nom de verge à la tige qui tient au piston d'une pompe.

VERGUE, s. f. Elles servent, en général, à porter les voiles carrées et autres, sur toute espèce de mâture de vaisseaux. Les vergues sont en bois de sapin, d'un seul morceau ou d'assemblage, vu qu'il y en a de toutes dimensions, depuis celles d'un vaisseau du premier rang jusqu'à celle d'un canot. (On est dans l'usage de les faire rondes ; je voudrais qu'on les travaillât au milieu comme aux petits bouts, sur huit pans, ainsi que je les ai sur ma frégate modèle. *Voyez pl. D, fig. 17.*) La multiplicité des vergues employées dans la marine, les a fait distinguer par le nom des voiles qui s'enverguent dessus. *Voyez pl. D.* La grande vergue, 1 ; vergue de misaine, 2 ; vergue barrée ou plutôt d'artimon, 3 ; vergue du grand hunier, 4, du petit hunier, 5, du hunier d'artimon, 6, du grand perroquet, 7, du petit perroquet, 8, de la perruche ou plutôt du perroquet d'artimon, 9, de civadière, 10, de bonnettes, 11, de tape-cul, 12. — Les vergues latines sont celles qui se hissent avec des voiles en pointes ; ce sont des antennes. *Voyez pl. B, fig. 3, a,* et *pl. C, fig. 21.* — Deux bâtimens sont vergue à vergue lorsqu'ils sont en couple l'un de l'autre, le bout des basses vergues à se toucher ou un peu croisées.

VÉRIN, s. m. Espèce de cric : machine à vis qu'on fait tourner avec des leviers, pour lever de grands poids dans les chantiers. *Voyez pl. F, fig. 50.*

VÉRINE, s. f. Lampe de verre, à cul rond, qu'on allume au-dessus du compas de route, dans l'habitacle, pour éclairer le timonier la nuit. — On donne le nom de vérine à des bouts de filin volans, qui servent aux travaux des câbles d'un vaisseau : on en frappe un d'environ quatre pouces sur le bout du câble qu'on veut dépasser de l'écubier, lorsqu'il s'agit de défaire les tours : l'autre vérine, d'à peu près deux pouces, sert à haler les câbles de la cale, en la prenant à fouet de distance en distance.

VIBORD, s. f. Nom de la muraille d'un vaisseau, qui s'élève au-dessus de son pont supérieur.

VICE-AMIRAL, s. m. C'est le titre de l'officier supérieur de la marine, qui a remplacé celui de lieutenant général des armées navales ; de même que le chef d'escadre s'appelle aujourd'hui contre-amiral, le troisième grade d'officier général n'étant pas encore rétabli. Les vice-amiraux prenaient jadis rang après les maréchaux, avant les lieutenans généraux.

VIF-DE-L'EAU, adv. Indication du temps des grandes marées ; expression pour rendre la vivacité du montant de la mer aux époques des syzygies.

VIGIE, s. f. Les bâtimens de guerre ont, pendant la durée du jour, à la mer, des hommes en vigie, à la tête des mâts, pour observer et découvrir, du plus loin possible, les objets qui peuvent se présenter à l'horizon. La vigie du grand mât se tient sur les barres de cacatoï ou de perroquet : de même à la tête du mât de misaine, la vigie de devant. La nuit, les vigies sont sur le beaupré, les bossoirs et au couronnement. — On nomme vigie, des pointes de rochers isolés au milieu des mers, paraissant rarement au-dessus de sa surface. Ces dangers sont reconnus par la mer qui brise dessus, et plus souvent par un remous. *Voyez* ce mot.

VINDAS, s. m. C'est un treuil à peu près semblable au cabestan volant des ports.

VIOLONS, s. m. pl. Morceaux de bordage épais placés tribord et bâbord de la tête du mât de beaupré d'un vaisseau ; ils sont travaillés sur une forme qui leur a fait donner le nom de violon : ils servent à passer les étais et faux étais du petit mât de hune, dans des clans qui portent des réas en fonte avec essieux en fer ; lorsque le chouquet est droit, c'est-à-dire, que le mât du grand foc suit directement la face supérieure du beaupré.

VIREMENT, s. m. Mouvement que fait horizontalement un vaisseau, en tournant sur lui-même, pour présenter au vent le bord opposé à celui sur lequel il avait les amures; c'est le virement de bord. — On dit aussi virement d'eau, pour le retour de la marée, ou renvoi d'eau après le flot : synonyme du vieux mot de quelques ports, verhole.

VIRER, v. n. Si un cabestan est mis en mouvement, en le faisant tourner sur son axe, c'est virer au cabestan, soit pour lever l'ancre d'un vaisseau ou tout autre poids considérable. — On dit virer sur l'ancre, virer à pic, etc. — On vire un vaisseau en carène, en quille, en l'inclinant sur un bord pour travailler à sa carène. — Virer de bord, sous voile, c'est changer d'amures, soit qu'on vire vent devant ou vent arrière; une flotte vire de même. Souvent les vaisseaux se suivent par la contremarche, ou ils virent tous à la fois, d'après le signal de l'amiral.

VIREVAU, s. m. C'est le même treuil que le guindeau; il est, en général, plus petit et placé sur l'avant des navires caboteurs et de certains pêcheurs, pour lever des ancres, étant mis en mouvement dans un sens horizontal avec des barres.

VIROLE, s. f. Anneau en fer ou en cuivre, qu'on emploie souvent dans les constructions navales, sur le bout des chevilles qu'on rive dessus, ou entre le bois et les goupilles des chevilles qui ne sont pas faites pour être rivées; elles ont diverses dimensions selon la grosseur des chevilles qui passent dedans; on en place quelquefois deux et trois l'une sur l'autre.

VIROLET, s. m. Rouleau en sapin, long et de peu de diamètre, placé verticalement, dans une corderie, pour tourner très-facilement sur son axe de longueur, et servir à détourner la direction des fils de caret qui sont roulés ou dévidés sur des tourets. Les virolets, en gaïac, servent entre les ponts des vaisseaux pour garantir des amarres, câbles, grelins, etc., des frottemens contre les pompes, bittes ou mâts.

VIRURE, s. f. C'est la file de chaque bordage sur la carcasse d'un vaisseau; les planches qui la recouvrent; une virure est formée par le nombre nécessaire pour, en les ajustant bout à bout, prendre depuis l'étambot jusqu'à l'étrave; il y a autant de virures sur les membres d'un vaisseau que de largeurs de bordage.

VIS, s. f. Les vis de rappel fixées au bas des alidades des instrumens à réflexion, en usage dans la marine, ont le pas

très-doux : les octans et sextans n'en ont qu'une : les cercles ayant grande et petite alidades, ont deux vis de rappel.

VISITE, s. f. On fait la visite de la coque d'un vaisseau désarmé, c'est l'objet des charpentiers constructeurs. — A la mer, les officiers marinières sont chargés de faire la visite matin et soir, de l'état des itaques, des suspentes, des estropes, etc.; dans tout le grément, particulièrement des hauts de la mâture, comme fatiguant davantage, de même qu'un second maître ou aide charpentier et voilier font la visite, l'un des mâts et des vergues, l'autre des voiles, de leurs ralingues et garnitures. — On visite un bâtiment, en temps de guerre, en obligeant le capitaine à venir à bord avec ses papiers, pour savoir s'il est ennemi ou neutre, la nature de son chargement, etc. C'est ce qu'on nomme visiter un bâtiment; lui faire mettre un canot dehors pour porter son capitaine, ou en mettre un soi-même pour aller à son bord, faire la visite.

VIVE LE ROI! adv. Acclamation des équipages des vaisseaux, montés sur les vergues, ou seulement dans les haubans, pour rendre des honneurs à des princes, des généraux en chef de terre ou de mer, ou à un pavillon amiral.

VIVIER, s. m. Retranchement pratiqué dans le fond d'un bateau de pêche, où l'eau de la mer entre pour y conserver du poisson vivant.

VIVRES, s. m. pl. Nom donné à toute espèce de comestibles embarqués dans les vaisseaux pour la nourriture des états-majors, des équipages et des malades. Lorsqu'on les embarque on fait les vivres; on distingue les vivres de journaliers, les vivres de campagne, les vivres frais; les vivres de retour sont ceux qu'on remet dans les magasins au désarmement.

VLOTE-SCULTE, s. f. Nom d'une sorte de gabare en usage à Amsterdam, sur le Zuyderzée.

VOIE-D'EAU, s. f. Un bâtiment qui a une voie-d'eau, est dans la nécessité de mettre en mouvement plus ou moins de pompes, selon son importance, jusqu'à ce qu'elle soit, sinon bouchée, au moins aveuglée. C'est une ouverture faite à la carène par des boulets, des écarts largués, un échouage, ou par les coutures, que la voie-d'eau a lieu, que l'eau entre dans la cale du bâtiment; on est souvent dans l'impossibilité d'y remédier.

VOILE, s. f. La forme des voiles employées sur toute espèce de bâtimens est quadrangulaire, triangulaire ou trapézoïde; leur

nombre est considérable, sur les grands bâtimens, particulièrement ceux de guerre, qui les ont beaucoup augmentées depuis environ vingt années. On distingue les voiles par des noms différens, selon les places qu'elles occupent et les mâts qui les portent. *Voyez pl. D, fig. 1.* — La grande voile, *b*, la misaine, *e'*, huniers, *d'*, perroquets, *e'*, cacatois, *d*, focs et voiles d'étai, *h*, bonnettes, *d'*. *Voyez pl. C, fig. 15 a*, voiles à balestons, et celles à bourcet, *fig. 24.* — On dit, les voiles majeures; les voiles de l'avant; les voiles de l'arrière; voiles d'embarcation; mettre à la voile; être sous voile; faire voile pour tel lieu; faire route sous les quatre voiles majeures (le hunier d'artimon doit être compté pour une cinquième); diminuer de voile; augmenter de voile; forcer de voile; faire petite voile. — Une escadre, un nombre de bâtimens quelconques, réunis, qu'on découvre à la mer, s'annoncent par tant de voiles; on aperçoit vingt voiles, trente voiles.

VOILER, v. a. C'est en parlant de la voilure d'un bâtiment et de la forme de ses voiles, qu'on dit, il est voilé en bric, en carré, à antenne, en còtre, en goëlette, en chebec, etc.

VOILERIE, s. f. C'est l'atelier du port où l'on fait et où l'on radoube les voiles de toute espèce de bâtimens.

VOILIER, s. m. Le maître voilier taille les voiles et dirige les voiliers faisant ce métier, c'est-à-dire, coudre les laizes de toile ensemble pour former les voiles, les garnir, les ralinguer, etc.

VOILIER, adj. Désignation d'un vaisseau marchant bien et portant bien la voile; c'est un bon voilier; de même un vaisseau manquant de qualité, est dit, être un mauvais voilier.

VOILURE, s. f. Ce mot exprime le nombre de voiles qu'un vaisseau a dehors, c'est-à-dire, orientées, servant à le faire marcher; il a telle voilure; sa voilure est réglée; petite voilure; sous la même voilure qu'un autre vaisseau; la voilure des grands bâtimens, se distingue des petites voilures d'embarcations.

VOIX, s. f. On dit qu'on est à portée de voix d'un bâtiment, quand on peut se faire entendre au moyen d'un porte-voix; on salue de la voix; on donne sa voix; on fait passer la voix.

VOLAGE, adj. Une embarcation qui a peu de stabilité, s'inclinant sur un bord ou sur l'autre par un petit vent de côté; ou par le passage d'un ou deux hommes d'un bord à l'autre, est dit, être volage.

VOLANT, s. m. Les galhaubans volans sont ceux qui sont à palan, grées communément avec itaque, tant sur les mâts de hune, que sur ceux de perroquet, qu'on raidit et qu'on largue à volonté; il y a des palans volans; des cacatois volans; focs volans. *Voyez pl. D, fig. 1, 5, ce dernier.*

VOLÉE, s. f. C'est la décharge de toute l'artillerie d'un vaisseau, d'un bord; synonyme de bordée; on dit, lâcher sa volée; recevoir une volée; tirer par volée: la volée d'un canon c'est sa bouche.

VOLET, s. m. Petit compas dont on se sert dans les chaloupes et canots, soit pour élonger une ancre dans l'air de vent désigné, soit pour les diriger pendant le temps des brumes épaisses.

VOLONTAIRE, s. m. C'est une classe de jeunes marins qui a subi différens réglemens dans la marine militaire; mais toujours distinguée des novices et moins considérée que les élèves, sorte de pépinière intermédiaire entre ceux qui aspirent à devenir officiers du corps de la marine, et ceux pour parvenir dans les officiers mariniers. — Les sous-lieutenans, les auxiliaires, les capitaines du commerce ont souvent commencé leur navigation sous le titre de volontaires.

VOMIR, v. a. C'est la sortie des étoupes des coutures entre les bordages d'un vaisseau, occasionée par de grandes fatigues ou par vétusté: les coutures vomissent. *Voyez Cracher.*

VOÛTE, s. f. Surface partielle de l'arrière des anciens vaisseaux, formée par le prolongement du deuxième pont, en dehors de la lisse d'hourdi; cette voûte est figurée par le bordé extérieur qui réunit l'extrémité du premier et du second pont. On dit, voûte de la poupe; grande voûte, voûte de la galerie.

VOYAGE DE LONG COURS, s. m. C'est la durée d'une campagne de mer; telle qu'un voyage aux Indes, aux colonies, etc.; voyager au cabotage, c'est ne pas s'écarter des côtes; on dit, voyager à la part, voyage de côte à côte, de port à port.

VOYANT, s. m. Terme de charpentiers de la marine. C'est à l'aide des voyans ou mises qu'ils établissent les tins sur lesquels ils élongent la quille d'un bâtiment: les voyans servent aussi à faire juger l'arc d'un vaisseau, etc.

VUE, s. f. Se dit d'un objet quelconque qu'on aperçoit étant en mer. On a un ou plusieurs vaisseaux à vue: un bâtiment est à vue de terre, lorsqu'il en est près pour la découvrir. La vue de certains oiseaux est un indice que l'on est près de terre: on

a des vues de terre sur des cartes particulières ; on trace des vues de terre : on perd la terre de vue.

W

WHARF, s. m. Nom d'un quai dans les ports de rivière, à l'Amérique septentrionale et dans plusieurs du nord de l'Europe.

WOURWARY, s. m. Aux îles de l'Amérique on donne ce nom à un orage assez violent, accompagné de vent et de pluie pendant peu de temps.

Y

YACHT, s. m. Bâtiment de plaisance ayant la distribution intérieure d'une petite maison, toutes les commodités pour le coucher, le manger ; il est gréé d'un mât portant une voile, un beaupré avec foc et trinquette. Les yachts sont à plates varangues, pour naviguer dans les mers de l'intérieur de la Hollande et chez d'autres peuples du Nord. *Voyez pl. A, fig. 18.* — Les Anglais ont un petit pavillon appelé yacht. *Voyez pl. G.* Leurs navires d'agrément, nommés yachts, portent trois mâts.

YOLE, s. f. Sorte de petit canot léger qui va à la voile et à l'aviron, mais qui n'est pas propre à porter de lourds fardeaux. *Voyez pl. B, fig. 20.*

YOUYOU, s. m. Canot chinois servant sur les rivières et les rades abritées : l'aviron est posé sur la tête d'un clou, pour goudiller.

Z

ZÉPHYR, s. m. Très-petit vent sur mer qui succède à un calme plat : un zéphyr est un souffle de vent, un indice de l'air en pleine mer.—Les marins préfèrent un bon frais à un zéphyr.

ZOPISSA, s. f. Nom que l'on donne au vieux enduit enlevé de la carène des vaisseaux.

APPENDICE

RELATIF A LA FRÉGATE, *planche D.*

UNE longue expérience m'ayant fait connaître qu'il était possible d'apporter dans la construction, la distribution intérieure et l'installation de nos bâtimens de guerre d'assez grandes améliorations, j'en fis en partie l'application en armant le vaisseau *l'Algéziras*, en 1804, à Lorient; et mes dispositions, sur le rapport d'une commission formée par ordre du ministre, ont été approuvées.

Je commençai en même temps le modèle d'une frégate du premier rang, et ne crus pouvoir mieux faire, que de suivre, *en ce qui concerne les œuvres vives*, le plan de la frégate *la Forte*, de M. Caro, ancien constructeur de la compagnie à Lorient, attendu que tous les marins qui, comme moi, avaient connu cette frégate à la mer, s'accordaient sur ses qualités supérieures. Mais les différentes missions dont j'ai été chargé pendant la guerre, et les événemens qui l'ont suivie, m'avaient contraint d'abandonner ce travail, que je me proposai de reprendre dès que les circonstances le permettraient.

Ce ne fut qu'à la fin de 1817 que je pus m'appliquer sans relâche à l'exécution de mon modèle, et, pendant dix-huit mois que je mis à l'achever, un grand nombre d'officiers de la marine, du génie maritime, et de marins et constructeurs étrangers, m'ayant visité, ont généralement approuvé mes dispositions : plusieurs en ont vraisemblablement parlé d'une manière avantageuse au ministre de la marine, puisque, sans m'y attendre, j'en ai reçu la lettre suivante :

Paris, le 13 juillet 1819.

« MONSIEUR LE CONTRE-AMIRAL,

» Je sais que vous avez employé, de la manière la plus utile,
» les loisirs que vous laissez votre séjour à Paris, en faisant exé-
» cuter, sous vos yeux, le modèle d'une frégate du premier

» rang, dont l'installation est remarquable par diverses innovations que l'expérience vous a fait juger nécessaires.

» Je désire que le fruit de vos travaux ne soit point perdu pour la marine, et, dans l'intention de les mettre à profit, je charge M. Rolland, inspecteur général du génie maritime, de vous demander la permission d'examiner votre modèle dans le plus grand détail, et de faire dresser le plan d'une frégate telle que *la Forte*, à laquelle seront appliqués les perfectionnemens que vous indiquez.

» Cette frégate sera mise en chantier à Lorient en 1820, et construite aussi rapidement que possible, afin que l'essai puisse en être fait à la mer immédiatement après.

» Je vous prie, monsieur le contre-amiral, de vouloir bien donner à M. Rolland toutes les explications qu'il vous demandera; je compte, à cet égard, sur votre zèle pour la marine; et il vous sera sans doute agréable d'avoir contribué, dans cette circonstance, à des améliorations désirées depuis longtemps.

» Recevez l'assurance de ma considération distinguée.

» Le ministre secrétaire d'état au département
» de la marine et des colonies,

» Baron PORTAL. »

Mon modèle est fait sur une échelle de quatre lignes pour un pied; la longueur de sa quille, portant sur terre, est, ainsi que celle de *la Forte*, de cent quarante-huit pieds; de même que sa longueur de l'étrave à l'étambot, mesurée sur le premier pont, est de cent soixante pieds.

Celle du maître bau de cette frégate était de quarante-un pieds: je l'ai portée à quarante-cinq.

La frégate *la Forte* montait cinquante-quatre canons, trente du calibre de 24 en batterie, et vingt-quatre de 8 sur les gaillards. Mon modèle monte soixante-neuf bouches à feu, savoir: trente-cinq canons de 24 et trente-quatre caronades de 36.

J'aurais désiré ne lui donner que des caronades de 24 pour n'avoir qu'un même boulet; mais les autres puissances maritimes venant nouvellement de construire des frégates qui portent, sur le deuxième pont, des caronades d'un plus gros calibre, je me suis trouvé dans la nécessité de changer mes

caronades de 24 pour d'autres de 36, afin que ma frégate fût au moins égale en force à celles des autres puissances, après m'être assuré toutefois qu'elle aurait assez de stabilité pour porter cette augmentation de poids. (Mes canons de 24 n'ont que neuf pieds; je pense qu'il serait avantageux de les réduire à cette longueur.)

DES ŒUVRES MORTES.

Extérieur.

J'ai suivi toute la carène de *la Forte* avec son tirant d'eau égal devant et derrière; mais j'ai augmenté le bau de quatre pieds; commençant à quelques virures au-dessous de la flottaison, il s'élève insensiblement jusqu'au plat-bord, ce qui procure une plus grande largeur sur le pont supérieur, et tout l'espace nécessaire au placement de trois embarcations de front, sans qu'elles gênent à la manœuvre des caronades. Je pense avoir gagné sur la grande stabilité de *la Forte*; car, outre cette augmentation de largeur, j'ai remédié, autant que possible, aux effets de la bricole, en diminuant sensiblement les poids des hauts, depuis les porte-haubans, que j'ai supprimés, jusqu'à la tête des mâts dont le gréement est beaucoup allégé.

Les chaînes de haubans, en forme de lattes, sont clouées sur le bord depuis la préceinte jusqu'au boudin du plat-bord, qui se trouve un peu entaillé pour loger la partie basse de l'estrope du cap de mouton inférieur. Les rides passent dans le vibord qui est ouvert de manière à laisser assez d'espace pour garnir de paillets les côtés de cette muraille, sans que les rides, *appelant en direction du capelage*, soient aucunement gênées.

Cette différence dans la tension des bas haubans procure plus de solidité (en supposant l'épatement le même), en ce que les chaînes qui appuyaient sur les porte-haubans n'étaient pas d'une seule pièce, et que les chaînons de dessous le vent jouaient souvent l'un dans l'autre aux roulis; ce qui occasionait quelquefois leur rupture.

Les canons étaient gênés sous les porte-haubans pour pointer en avant et en arrière; les rides empêchaient les caronades de tirer autrement qu'en belle. Dans un démâtage des bas mâts ils restaient retenus par les haubans aux chaînes fixées sur la pré-

ceinte, billardaient le bord et causaient des avaries majeures, sans qu'on pût s'en dégager. De la manière dont j'ai établi les rides, on a la facilité de couper, sans quitter le pont supérieur, tous les cordages qui retiendraient les mâts rompus battant le bord, et sans exposer personne à périr, ainsi que cela m'est arrivé, notamment sur le vaisseau *le Foudroyant*.

J'ai aussi supprimé l'arcasse et la guibre ; et les préceintes forment une ceinture complète. Ces changemens ont l'avantage de donner beaucoup plus de solidité à la construction des extrémités et d'en diminuer le poids. Ils permettent de placer de l'artillerie derrière, dans des sabords pratiqués à la place des croisées ; et, sur l'avant, les écubiers sont aussi remplacés par des sabords : on peut encore mouiller les ancres de bossoirs à volonté et prendre les câbles par l'arrière comme par l'avant. Je donne d'ailleurs ci-après tous les moyens de garantir le pont, de la mer qui pourrait entrer par les sabords où les câbles passent, quand, étant à l'ancre, on éprouve de forts tangages.

Tout autour de la frégate, j'ai ménagé, entre le haut de la muraille du vibord et la planche du fond du bastingage, qui porte sur la branche de fer tenant à deux chandeliers, le passage d'un canon de fusil pour la mousqueterie. — Les bastingages qui reçoivent les hamaes de l'équipage, sont élevés à cinq pieds deux pouces du pont supérieur.

La poulaine a à peu près la forme de celle d'un chebec, mais je me suis appliqué à lui donner la plus grande solidité, et je suis convaincu avoir réussi ; ayant beaucoup moins de poids que celles de nos grands bâtimens de guerre, elle ne fatigue pas autant l'avant dans les gros temps : elle est, au surplus, beaucoup plus élevée au-dessus de la flottaison. Une forte courbe, en forme de guirlande, donne tout l'élancement qui a seize pieds, mesuré de la tête de l'étrave, à son extrémité. Le mâst de beaupré porte en grand sur toute la longueur de cette courbe, avec laquelle il fait en quelque sorte corps, au moyen de ses deux liures.

Une seule herpe, de chaque bord, borne la poulaine : elle est appuyée d'un bout et liée par une courbe, sur l'avant du bossoir ; l'autre bout aboutit sous le beaupré, près de la deuxième liure, à l'extrémité de la courbe, où il se perd en arrière du buste qui tient lieu de figure. Trois traversins lient ensemble les deux lisses, herpes ou porte-vergues, en passant sur la courbe

dont je viens de parler, et dans laquelle ils sont entaillés de toute leur épaisseur. Les deux pistolets, qui portaient sur le milieu des herpes sont placés en prolongement des bossoirs.

Deux petites guérites adossées à la muraille de l'éperon, près des sabords de chasse, sont destinées aux gens de l'équipage, et les ordures descendent, par un conduit, jusqu'au-dessous des préceintes. Les deux puits construits tout-à-fait en avant servent, un de chaque bord du beaupré, au passage des seaux avec lesquels on puise de l'eau. On jette à la mer, par ces puits, les mannées d'immondices provenant du bâtiment; ce qui garantit le bord de toutes ces ordures.

J'ai établi quatre bossoirs; deux de l'avant et deux de l'arrière. *Voyez pl. D, fig. 1, 2 et 3.*

Les porte-lofs de misaine qui se trouvent en prolongement des bossoirs de l'avant, forment un angle de 48°. avec l'étrave.

Les bouteilles ainsi que toute sculpture extérieure, étant supprimées, le côté de ma frégate est d'autant plus dégagé que j'ai trouvé moyen, étant en mer, de placer mes ancres à poste, sans avoir un bec au large comme autrefois, en faisant tourner le jas parallèlement aux becs. (J'ai donné particulièrement connaissance de ce moyen aussi simple qu'exempt d'inconvéniens. *Voyez pl. D, fig. 7 et 8.*)

De fortes mains de fer sont établies le long du bord et rivées en dedans de la muraille du plat-bord: elles servent à saisir, étant en mer, les ancres de l'avant, en arrière des haubans de misaine; et celles de l'arrière sont de même à poste, par le travers des grands haubans; les verges de ces ancres se trouvent au niveau du plat-bord; les becs comme les jas appliqués à la muraille.

Deux montans, courbés en dehors, liés sur le bordé du vibord, s'élèvent à quatre pieds et demi au-dessus du bastingage, de chaque bord, entre les grands haubans et ceux d'artimon, de manière que les embarcations baleinières qu'ils soutiennent, peuvent être hissées en place ou tomber à la mer directement, sans être gênés par rien que ce soit. Pour dégager plus promptement ses canots des palans qui servent à les hisser sur le bord, il faut avoir, aux poulies inférieures, des fouets au lieu de crocs, ou l'un et l'autre.

DISTRIBUTIONS ET EMMÉNAGEMENTS INTÉRIEURS.

De la Cale.

J'ai posé les porques diagonalement sur les couples pour en avoir un plus grand nombre sous ces liaisons intérieures. Je pense que si on ne laissait plus de mailles entre les membres d'un grand bâtiment, il serait avantageux à l'arrimage de n'avoir plus de porques et d'y suppléer par de fortes vaigres en nombre au moins triple de celui des porques actuelles : on les établirait aussi dans des directions diagonales par rapport à la membrure.

L'emplanture du mât d'artimon est sur la carlingue, comme celles des deux autres bas mâts. Il faut par ce moyen que ce mât ait plus de longueur, mais il offre la ressource d'être pris provisoirement en remplacement du mât de misaine, dans le cas où on l'aurait perdu par une cause quelconque : et si le mât d'artimon ne se trouvait coupé ou cassé qu'à huit ou dix pieds au-dessous de son capelage, on le ferait servir en remplaçant son emplanture dans l'entrepont, comme il est actuellement sur nos frégates.

La cale est dégagée pour arrimer le lest (en gueuses) et un plan de caisses d'un mètre un quart et d'un mètre carré : ces caisses, placées depuis le mât d'artimon jusqu'à l'écoutille d'en avant, contiendront assez d'eau pour cinq cents hommes pendant six mois : sur la partie de ce premier plan et dans ses ailes comprises entre les deux grandes écoutilles, ce qu'on dit être la grande cale, on arrimera des tierçons et des quarts contenant de l'eau, de la farine et des salaisons de campagne. Tout cet espace est sans faux-pont.

Du faux Pont.

En avant du mât de misaine, j'ai établi une soute garnie d'étagères, pour contenir l'apprêtée nécessaire, aux canons d'en avant. La cambuse prend depuis cette soute jusqu'en arrière de l'écoutille de devant : des soutes montées, tribord et bâbord, servent aux légumes, etc.

Dessous la cambuse, sera la cale au vin, où seront arrimés tous les liquides en pièces de quatre, de trois, de deux, et des barriques.

La fosse aux câbles, est formée par un plancher volant, fait avec des croûtes posées sur le plan des caisses à eau, depuis l'avant de la grande écoutille, jusqu'à la cloison de la grande soute à poudre.

Cette grande soute à poudre, embrasse l'archi-pompe, sur les côtés et sur l'arrière : elle a intérieurement vingt pieds de longueur et autant de largeur, sur sept pieds de hauteur ; elle peut contenir plus de vingt-quatre milliers de poudres en barils, et environ six milliers en apprêtée, sur les étagères. Son plancher inférieur est à six pieds au-dessus de la carlingue : un corridor d'environ cinq pieds, la sépare du vaigrage, tribord et bâbord : sa muraille est formée tout autour par deux cloisons en planches de deux pouces, ayant entre elles des briques de quatre pouces, posées sur le plat, ce qui forme une séparation de huit pouces avec tout objet extérieur : la porte d'entrée a trois pieds de hauteur, sur deux pieds de largeur, son épaisseur est celle de la muraille ; elle est placée sur l'arrière, et on y descend par l'écoutille qui est en arrière du grand mâât : deux fanaux, un de chaque côté, sont établis au milieu des cloisons ; ils s'allument par les coursives de la cale, et la fumée va se perdre par des conduits dans l'archi-pompe. Tribord et bâbord, dans la cloison de l'avant, il y a des espèces d'hublots doubles, ayant chacun quatre pouces d'épaisseur, l'un s'ouvrant sur l'avant de la soute et l'autre en dedans : ils sont ronds, et répondent vers la grande écoutille, pour passer les garde-feux : deux autres, de mêmes dimensions, et pour le même service, sont percés de chaque côté de la porte ; c'est par ces deux derniers passages que se distribuent les gargousses, qui sortent par l'écoutille de l'arrière. *Voyez pl. D, fig. 18.*

Les motifs qui m'ont déterminé à placer la grande soute à poudre au centre ; sont, l'avantage inappréciable de pouvoir servir, dans un combat, par quatre passages, plus de la moitié de l'artillerie, avec la plus grande célérité, sans confusion, sans nul danger du feu, et sans aucun des inconvéniens qu'avait l'ancienne soute à poudre, placée de l'arrière ; de pouvoir indépendamment de cette grande soute, conserver de l'avant et de l'arrière, avec une meilleure installation, des soutes conte-

nant l'apprêtée, pour servir les canons des deux extrémités : la grande écouteille et celle de l'arrière, qui sont à proximité, procurent assez de jour pour agir, sans lumière, autour de cette soute, dont les murailles seront, d'ailleurs, blanchies à deux ou trois couches.

L'ancienne soute à poudre était dans la plus grande obscurité, rien ne la séparait du vaigrage de l'arrière, ce qui occasionait souvent de l'humidité aux poudres ; la coursive au-dessus de cette soute, était continuellement fréquentée par les canonniers et les gens du munitionnaire, qui étaient obligés d'y descendre avec de la lumière ; les premiers, pour en retirer les différens ustensiles que le maître canonnier y serrait ; et les derniers, pour se procurer journellement le biscuit et les autres vivres, contenus dans leur soute.

Je n'ai pas assigné cet emplacement à ma grande soute à poudre, sans m'assurer qu'elle ne nuirait pas à la quantité d'eau qu'il est nécessaire d'embarquer ; et j'ai reconnu, qu'un seul plan de caisses, arrimées depuis le mât d'artimon jusqu'à l'écouteille de devant, contient environ deux cent quarante tonneaux d'eau ; quantité plus que suffisante, pour en distribuer, pendant six mois, à cinq cents hommes d'équipage, à raison de deux litres par jour à chaque homme.

Quant aux poids qui doivent se trouver dans cet endroit du bâtiment, je me suis convaincu que le milieu de ma frégate en reçoit autant, qu'avant la construction de cette soute dans cet emplacement. Le dessous de l'espace qu'occupe ma grande soute à poudre, contient quarante-deux tonneaux d'eau (plus deux plans de gueuses qui font partie du lest) ; en y ajoutant les trente milliers de poudre, ou quinze tonneaux, (tant en barils qu'en apprêtée, qui restent pour cette soute, après en avoir distribué six milliers, entre les deux petites soutes de l'arrière et de l'avant), et trois tonneaux pour le poids des cloisons, j'ai, dans cette tranche d'environ vingt pieds, soixante tonneaux ; malgré qu'il faille déduire l'emplacement, que l'archipompe occupe au centre. L'on doit encore considérer, que l'introduction des caisses en fer, au lieu de pièce à eau, diminue considérablement l'élévation des poids, et en procure davantage, dans un seul plan, qu'il n'en entraît dans deux.

Par tous ces motifs et plusieurs autres, que les marins mili-

lares sentiront, *je persiste à regarder comme inappréciables, les avantages que procurerait l'établissement de la grande soute à poudre, au centre de tout bâtiment du roi, qui embarque plus de dix milliers de poudre de guerre.*

Nota. Les cloisons ou murailles transversales des deux soutes extrêmes, sont bâties comme celles de la grande soute, bordages, brics et bordages unis en corps de muraille.

L'écoutille de l'arrière reste dégagée, et le faux-pont continue jusqu'à l'étambot : cette portion est coupée en trois parties ; 1°. pour le magasin général ; ce magasin doit contenir les rechanges des différens détails, que chaque maître avait à sa disposition dans des soutes particulières ; 2°. pour des soutes à biscuit (si on ne préfère pas l'avoir en caisses arrimées dans cet emplacement) ; et 3°. pour la soute contenant l'apprêtée pour les canons de l'arrière.

Les voiles de rechanges sont suspendues, dans leurs enveloppes en toile peinte, tribord et bâbord aux baux, le long des murailles, depuis les cloisons d'en avant du magasin général, jusqu'à celles d'en arrière de la cambuse.

De l'Entrepont.

Les officiers, les élèves et les premiers maîtres logent et mangent dans l'entrepont, depuis l'étambot jusqu'à l'écoutille de derrière ; le reste, qui est dégagé jusqu'à l'avant, est destiné à pendre les hamaes de l'équipage dont les sacs sont suspendus le long des murailles, avec ordre et en place fixe.

Un gouvernail de rechange, dont le safran s'ajoute au besoin, est placé entre deux barrots, sur l'avant du mât d'artimon (1).

Le poste des chirurgiens se trouve où était autrefois le four ; une cloison à claire-voie, sur l'arrière de la grande écoutille, leur donne du jour, ainsi que le caillebotis qui est au-dessus. Ils ont une porte à jour de chaque côté, et la pharmacie est adossée à la cloison du puits aux boulets.

Dans chaque écoutille, il y a une échelle dont les limons (en cordes) sont tendus au moyen de rides passés dans de petits caps

(1) Le gouvernail de rechange doit être moins considérable, la moitié moins pesant que celui d'armement : trois ou quatre ferrures suffisent pour le porter.

de moutons fixés aux épontilles, près des plate-formes, dans la cale.

Autant que possible, le milieu des ponts est à jour, et seulement fermé par des caillebotis qui ont des ferrures à charnières, pour être levés et tomber en place à volonté.

La cuisine, avec le four en dessous, a sa place en arrière de l'écoutille de la cambuse; sa cheminée arrive sur le pont, en avant des embarcations: il y a des hublots par le travers, de distance en distance, et dans toute la longueur de la frégate, tribord et bâbord; mais le grand jour et l'air viennent par les caillebotis.

Du premier Pont ou Batterie.

Le logement du capitaine est composé de deux pièces, il est sur le pont, dans la batterie, et en arrière du mât d'artimon; sa longueur est de seize pieds sur douze de largeur en avant, et dix sur l'arrière. Les canons ont leur recul sans que les cloisons gênent. Le passage ou l'escalier de l'état major est entre l'avant de la chambre et l'arrière du mât d'artimon (1).

J'ai établi une bitte sur l'avant et très-près du mât d'artimon, pour tourner les câbles qui viennent de l'arrière: son traversin est volant.

Une roue de gouvernail est placée près et sur l'avant de cette bitte, pour servir pendant un combat ou un gros temps; on la démonte à volonté: elle répond au-dessous d'une écoutille qui facilite au timonier la vue des voiles, et par où il reçoit les ordres de l'officier de quart. La roue placée sur le pont supérieur est néanmoins toujours celle dont on se sert habituellement: une seule habitacle, posée sur une plate-forme, est à coulisse.

Les têtes des deux pompes les plus de l'arrière ne viennent qu'au niveau du pont; par ce moyen, elles ne sont plus exposées aux boulets de l'ennemi qui passeraient dans la batterie: elles sont bouchées par de petits panneaux, et quand on est dans le cas de s'en servir, on y emboîte des têtes de pompe disposées à cet effet, ou seulement à côté des chandeliers en fer, pour point d'appui à la bringuebale.

On met en mouvement les deux autres pompes avec les brin-

(1) Les angles des cloisons du logement du capitaine sont abattus, les quatre assez arrondis pour bien dégager le tour de la chambre.

guebales ordinaires qui sont appuyées sur des montans tournans , au barrot du fronteau du grand mât , et les hommes rangés aux martinets sont sur le pont , près des angles d'en arrière de la grande écouteille , moins exposés pendant un combat , et à l'abri du mauvais temps.

Entre les deux grandes écouteilles , on peut monter au besoin un cabestan volant qu'il est indispensable d'avoir dans les vaisseaux , pour servir aussi à terre dans plusieurs circonstances.

Les mâts et vergues de hune de rechange sont suspendus aux barrots , et appuyés par deux épontilles à mâchoires , sous deux points de leur longueur , qui prennent depuis les bittes d'en avant , jusqu'à l'écouteille de derrière , à la distance de douze pieds de chaque muraille de la batterie : cette drome ainsi rangée est à l'abri de l'intempérie de l'air et de la mitraille de l'ennemi , sans gêner en rien : elle est assez élevée au-dessus du pont , pour qu'on puisse traverser d'un bord à l'autre.

Sur le milieu du pont , entre les mâts et vergues de rechange , en dessous des embarcations , se trouve un parc volant qui est divisé pour loger les moutons , les cochons et les volailles qu'on embarque ; les cages le ferment tout autour , et il n'y en a dans aucun autre endroit du bâtiment. Ce parc est mobile ; on le dérange lorsque sur les rades on a besoin de monter le cabestan volant.

De chaque côté du mât de misaine , à peu près à l'aplomb du devant de la hune , se trouve un écoutillon pour le passage de la caisse du petit mât de hune , lorsqu'on veut le passer entre les élongis ou le caler : ces écoutillons sont aussi destinés au passage des poudres de la soute d'en avant. Le grand mât de hune et celui du hunier d'artimon , trouvent des passages inférieurs dans les caillebotis qui correspondent au-dessous de leurs pieds.

Les deux colliers pour les deux étais du grand mât passent dans le deuxième pont près du mât de misaine : le plus en avant embrasse le beaupré ; l'autre a ses deux bouts aiguilletés à de fortes boucles , sur un bau du premier pont : ils enveloppent le mât de misaine au-dessus de sa braie. Les colliers en dehors , sur l'étrave , appelaient de trop loin , faisaient arquer le mât et étaient plus exposés aux boulets et aux ordures.

J'ai établi des coulisses intérieures qui suivent la muraille du coltis ; elles sont épaisses et en chêne ; on les fait monter et descendre à volonté ; elles ont toute la largeur des sabords par où passent les câbles qu'elles embrassent , au moyen d'entailles cir-

culaires faites, de la grosseur des câbles, garnies, à la partie inférieure de ces coulisses. Étant à l'ancre, lorsque la mer est grosse et que les tangages sont forts, ces coulisses empêchent mieux que ne faisaient les demi-tapes d'écubiers, l'eau d'entrer par ces sabords. On pourrait ajouter à ce moyen des hublots ronds, percés dans le bas des mantelets de chacun de ces sabords, par où passeraient les câbles, à la hauteur de la pièce de fourrure volante qui garnit les seuillets. La même chose pourrait se pratiquer de l'arrière ; mais les coulisses intérieures suffiront. J'observe, au surplus, que les câbles ainsi passés par les sabords, seront plus élevés de deux pieds du niveau de la mer, qu'ils ne l'étaient en passant dans les écubiers.

Quatre demi-tourelles remplacent avantageusement les bouteilles ; les deux d'en avant sont appliquées à la muraille entre le deuxième et troisième canon ; celles de l'état major sont adossées à la muraille entre le deuxième canon de chaque bord et celui monté au-dessus de la tête de l'étambot : ni les unes ni les autres ne gênent à la manœuvre des canons.

Un écoutillon est percé dans le pont de la batterie, au-dessus du gouvernail, pour faciliter le passage de sa tête quand on le monte et le démonte : il n'a qu'une mortaise, et sa tête ne passe pas dans le pont. Le panneau de l'écoutillon se trouve ainsi sous le milieu de l'affût portant le canon qui, étant sur l'étambot, bat en ligne directe avec la quille.

La jaumière ou gousset est percée en rond pour le passage de la tête du gouvernail qui est arrondie.

Chaque bau a ses extrémités liées aux murailles ; l'un par une courbe placée horizontalement ; le suivant par une courbe posée verticalement, et alternativement de l'arrière à l'avant, sous chaque pont.

Aucun bau ne se trouve répondre au-dessus d'un sabord.

Du Pont supérieur.

Ce pont, qui porte les trente-quatre caronades de 36, est disposé comme il suit :

Les caronades sont montées simplement sur de fortes semelles ou plate-formes qui reculent au tir, les bragues n'étant pas fixées : n'ayant point de roues de l'arrière, et seulement deux petites sur l'avant, ces plate-formes glissent sur le pont. On pointe fa-

cilement ces caronades dans tous les sens, et trois hommes les manœuvrent. (Expérience faite sur l'*Algéiras*, en 1804, en rade de Pennemanek.) — Les traversins des bittons qui servaient aux écoutes des huniers, placés sur l'avant de chacun des trois bas mâts, sont remplacés par des guindeaux qui n'occupent pas plus de place, rendent un meilleur service que ces bittons d'écoutes, puisqu'ils procurent de plus l'avantage de pouvoir dégager le milieu des gaillards des deux cabestans, qui dès lors deviennent inutiles. — L'on sentira l'utilité dont peuvent être trois guindeaux, dont deux aux extrémités et l'autre au centre du pont supérieur.

Ce deuxième pont étant bordé de plain-pied, a seulement, entre les deux mâts, sous les embarcations, une ouverture pour le passage des mâts et vergues de rechange : elle a dix-huit pieds de longueur sur neuf pieds de largeur ; on la ferme au moyen de caillebotis portant sur les gaillotes qui remplacent les trois barrots coupés pour former cette ouverture.

Les trois plus grandes embarcations sont placées à côté les unes des autres, sur leurs chantiers chevillés au bau, en avant de la grande écouteille, et sur celui en arrière de l'écouteille de devant : elles occupent en largeur un espace d'environ vingt-deux pieds, et laissent, entre elles et le vibord, une distance de dix pieds de chaque bord, ne dépassant pas la hauteur du bas-tingage, qui a cinq pieds deux pouces au-dessus du pont : elles sont tenues constamment en état de servir dès qu'on veut les mettre à l'eau, ainsi que les deux baleinières suspendues le long du bord.

La frégate étant sans rentrée, le pont supérieur a un grand dégagement, et les manœuvres des voiles et de l'artillerie se font avec beaucoup d'aisance.

Les manœuvres destinées à servir le plus habituellement pendant un combat, descendent toutes autour des mâts ; celles qui suivent les bas haubans sont tournées aux râteliers le long du bord ; elles sont rarement en service dans une action, et aucune ne s'amarre au-dessus d'un sabord.

Les drisses des huniers, dont les itaques fatiguaient plus que les galhaubans de l'arrière des mâts de hune, sont établies le long des bas mâts, tribord et bâbord ; elles traversent les hunes sans aucun frottement, sur l'arrière du traversin qui sépare le ton du bas mât de la caisse de son mât de hune. Les garans du palan

qui sert de drisse sur l'itaque, passent librement, chacun dans un trou fait dans une sorte de moque roustée en dedans, sur le premier hauban de l'avant, pour empêcher les tours entre les garans, et aussi qu'ils ne soient genoppés par le brassayage des basses vergues; les moques étant amarrées au niveau de la hauteur de ces vergues.

Des échelles de corde sont établies sur le pont (dans des entre-deux de caronades), tribord et bâbord, par le travers des bas haubans pour y monter, sans marcher sur le bastingage.

Le prolongement des queues intérieures des bossoirs ne s'élève au-dessus du plancher du pont, que près du collet, contre la muraille, entre le premier et le deuxième sabord de chasse.

Le bastingage n'est coupé, interrompu, qu'au-dessus du beaupré, par un passage de trois pieds, qui facilite le service de ce mât, et à descendre dans la poulaine par deux petites échelles de corde établies tribord et bâbord du beaupré, près de la muraille de l'éperon.

Des Mâts et des Vergues.

Les bas mâts sont un peu plus courts et les hunes beaucoup plus légères que ceux de *la Forte*.

Deux barres, de chaque bord de la hune, lient les traversins ensemble, et des lattes les garnissent à deux pouces l'une de l'autre.

J'ai fermé le dessous des élongis par un petit fond, entre les deux traversins d'en arrière, et cette sorte de coffret, qui ferme aussi par-dessus, suffit, dans chaque hune pour contenir les objets d'un usage journalier; tels qu'épisssoirs, suif, lignes, bitord, garcettes, etc.

Les traversins des trois hunes étant un peu renforcés dans les bouts, sont percés, ou plutôt la pièce qui les lie, pour recevoir les pieds des chandeliers, des pierriers ou tromblons, que l'on monte au besoin.

Les mâts de hune, ceux de perroquets et de cacatois sont plus longs que les anciennes proportions. (1)

(1) Les clefs des mâts de perroquet établies en dessous des élongis donnent la facilité de les caler en tout temps. *Voyez pl. D, fig. 11.*

Les noix de ces mâts sont d'un diamètre égal à la partie la plus forte qui se trouve dans le chouquet, et les vergues sont travaillées sur huit pans : elles ont toutes un clan à chaque bout pour le passage des écoutes.

L'épatement des bas haubans est d'un pied plus ouvert, mais le hauban d'en avant, à chaque mât, a son ridage un peu en arrière de son mât. Les caps de montans supérieurs sont cachés par le haut du bastingage et ne gênent nullement en dedans.

Les chouquets ont des clans, tribord et bâbord, pour le passage des guinderesses, ce qui donne beaucoup plus de solidité que les pitons et les poulies, dont les crocs cassaient souvent.

Les traversins des hunes, au nombre de quatre, ont un clan à chaque bout où passent les haubans des mâts de hune, sur un réa en fonte ; on les ride sur les bas mâts, au-dessous des jottereaux, dans des cosses triangulaires garnies de basane ; ces cosses sont tenues par une forte estrope qui entoure le mât, il y en a deux de chaque bord.

Les trelingages, quenouillettes, gambes, lattes, cap-de-moutons et rides sont supprimés, et on a plus de solidité sans fatiguer les bas haubans par la tension de ceux de hune dessus.

Les haubans de perroquet et ceux de cacatois passent de même dans le bout des barres, et sont raidis sur leur mât inférieur, au-dessous des noix, dans une cosse (en triangle et garnie) de chaque bord du mât de hune.

A la mer les mâts de cacatois sont guindés sur l'arrière et en rade sur l'avant comme ceux de perroquet : ceux-ci peuvent se caler, par tous les temps, sans aucun inconvénient, au moyen d'une nouvelle clef qui les soutient *sous la caisse*. (J'en ai donné le modèle qui a été approuvé.) On peut pour plus de confiance avoir l'ancienne clef en place, mais avec l'attention que le mât ne porte pas dessus pour qu'on puisse la retirer sans être obligé de larguer, ni haubans ni galhaubans.

Des cornes sont établies sur l'arrière de chaque mât pour y enverguer les deux voiles d'étai du grand mât de hune, celle nommée foc d'artimon, l'artimon et le flèche-en-cul.—Un bout-dehors de rechange de misaine et un de la grande vergue, mâtés à un pied sur l'arrière de ces deux bas mâts, servent, comme baguette de senau, pour hisser et amener les cornes des voiles d'étai de hune et la voile d'étai d'artimon.

J'ai de plus placé sur le couronnement (où était autrefois la gaule d'enseigne) le mât de perroquet de fougue, de rechange, qui se démâte à volonté, au moyen d'une bascule, établie à son pied, qui permet de l'abattre provisoirement dans la position où était le guy que je n'embarque plus : c'est-à-dire, qu'on peut l'appuyer sur le mât d'artimon pendant le temps qu'on ne voudra pas s'en servir ; ce quatrième mât volant est surmonté d'un mât de perruche de rechange et son gréement consiste en une petite brigantine, un flèche-en-cul au-dessus de sa corne. (C'est à cette petite corne qui a un bout de vergue nu de cinq pieds, que se hisse le pavillon de poupe.) Je grée un hunier et un perroquet volant, sans vergue, basse, à la tête de ce mât de tape-cul : on les hisse ensemble et ils s'amènent sur le pont. Ce mât est solidement établi (au moyen d'une martingale prenant depuis le bout du guy de tape-cul, jusque sur la muraille entre les deux sabords de l'arcasse où se trouve une longue main de fer. Voir *pl. D, fig. 1 et 2*) pour contre-tenir à sa tête le dormant et les poulies nécessaires au courant des bras de la vergue barrée et du hunier d'artimon, ou perroquet de fougue : lorsqu'on avait ces manœuvres sur l'avant, ces deux vergues n'étaient point appuyées, et ne se brassaient pas avec la même facilité.

La brigantine, qui se hisse sur la corne, est bordée sur un arc-boutant ferré qu'on établit sous le vent, en dehors du bord, depuis chaque bossoir de l'arrière jusqu'à l'étendue en dehors de la ralingue de bordure : lorsque ces arcs-boutans ne servent pas, ils sont élongés, un de chaque bord, le long du liston, sur l'avant des bossoirs, et reposent, comme tous les arcs-boutans ferrés, sur un support recourbé.

Les bonnettes de misaine s'orientent de même sur des arcs-boutans à peu près semblables. De même aussi que ceux qu'on embarquait pour les bonnettes de grande voile, qui ne se gréaient jamais.

Les galhaubans volans (ceux d'en avant) des mâts de perroquet ont, comme ceux des mâts de hune, leurs arcs-boutans.

Les papillons ont leurs vergues qui montent et descendent sur la flèche du mât de cacatois ; ils se gréent et se dégréent séparément des cacatois.

En dehors du bout-dehors de clin-foc, j'établis un foc vedette, que l'on peut considérer comme volant, ainsi qu'une bon-

nette ; son bout-dehors se rentre , dans les mauvais temps , sur le pont ou le long du bout-dehors de clin-foc (1).

Gréant des bonnettes de cacatois , les vergues de perroquet portent des bouts-dehors qui , par leur légèreté , s'établissent facilement.

Il n'y a de vergue en croix au beaupré , que celle de civadière ; elle est indispensable pour le soutien des mâts de foc dont les haubans passent à ses extrémités , et sa voile sert en diverses circonstances.

Les bouts-dehors de bonnette , particulièrement ceux de misaine , raguaient l'étai lorsque la vergue était brassée au plus près ; ils étaient , en général , trop longs ; je les ai diminués de longueur par le petit bout.

GRÉEMENT

Des Dormans.

JE n'établis que huit haubans , de chaque bord , au grand mât et au mât de misaine , et six au mât d'artimon : ils ont près d'un pouce de plus de circonférence que ceux de la frégate *la Forte* , et sont un peu moins longs (des pataras volans doivent toujours être disposés pour les grosses mers). Quatre haubans seulement suffisent , de chaque bord , sur chacun des mâts de hune , ne les considérant guère que comme des échelles. J'ai ajouté un galhauban de plus , et ceux d'en arrière , comme ceux d'en avant , sont volans ; les deux du milieu sont à rides. Le galhauban volant , d'en avant du grand mât de hune et celui du petit , servent de fausses balancines aux basses vergues , lorsqu'elles ont de grands fardeaux à porter à leurs extrémités , tels que des ancres , des embarcations , etc. ; c'est le moyen de maintenir ces vergues droites. Chaque mât de perroquet est aussi tenu par trois galhaubans de chaque bord ; deux sont volans , et ces mâts ont , de même , trois haubans de chaque bord (2).

(1) Sur l'avant de la civadière , dessous les bouts-dehors du grand foc et du clin-foc , je grée un nouveau foc qui portera fort bien par des vents larges ; plus un foc volant. *Voyez pl. D.*

(2) Les mâts de cacatois ont deux galhaubans de chaque bord , et ils sont volans.

Les mâts qui ont deux étais, les ont égaux en grosseur ; j'ai supprimé les rides et les moques supérieures, faisant passer le bout de l'étais dans la moque inférieure gougée en conséquence.

La sauvegarde du gouvernail est formée par un filin garni, qui passe dans la partie extérieure du safran au-dessus de la flottaison ; elle est arrêtée au milieu, tribord et bâbord, par deux pommes. Les deux bouts de cette sauvegarde passent dans des trous (garnis en plomb), qui sont percés obliquement, de chaque bord, dans la muraille du vaisseau, un peu au-dessous, et sur l'avant des deux sabords de l'arrière. Une cosse intérieurement, sur chaque bout de la sauvegarde, reçoit le croc d'un palan qui servirait à faire gouverner, dans le cas où la barre viendrait à casser, et seulement pour le temps de remonter une nouvelle barre ; on peut, par ce moyen, se passer de la mortaise supérieure du gouvernail, où l'on établissait momentanément la barre de rechange.

N'ayant point de poulies de drisse sur les basses vergues, une itague fait dormant, de chaque côté de la soupente ; elle passe dans une grosse poulie simple (à dé de fonte, essieu de fer), qui est aiguillettée de chaque bord du capelage des bas mâts. Aux deux autres bouts des itagues, il y a des cosses dans lesquelles se crochent des caillornes de chaloupe dont les poulies inférieures sont aiguillettées aux barrots des gaillards les plus près des mâts, pour hisser et amener ces vergues avec plus de sûreté et moins de poids que les anciennes drisses qui exigeaient quatre énormes poulies en trois.

Les itagues de drisses des huniers, comme je l'ai déjà dit, descendent à plomb, le long des bas mâts, jusqu'à la hune, à un pied ou deux au-dessus, où la poulie supérieure de la drisse arrive, quand le hunier est étarqué.

Les guinderesses, ainsi que j'en ai parlé plus haut, passent tribord et bâbord des chouquets, sur des réas en fonte ; la même cheville qui traverse le chouquet, prenant un de ses liens, sert d'essieu à ces deux réas ; rien ne peut être plus solide ni faciliter davantage le guindage, cette guinderesse se trouvant en quatre pour les mâts de hune.

J'ai supprimé les pommes d'étais, et le collier est formé de deux branches qu'on aiguillette sur l'arrière du capelage ; ce qui dégage les étais de ces grosses pommes et de la bague, où les ralingues des huniers et des perroquets se ragaient, dans les petits temps.

Manœuvres courantes.

Les changemens que j'ai faits aux manœuvres courantes consistent principalement dans les passages, conduits, poulies ou clans qui les dégagent des brassiages et de toute espèce de frottemens.

En arrière des bas mâts, où étaient les trelingages, se trouvent des conduits, trous faits (en nombre nécessaire) dans une planche étroite, établie transversalement d'un hauban à l'autre, qui servent à diriger sur le pont celles des manœuvres hautes qui passent entre les lattes des hunes, sur l'arrière des mâts.

Entre les deux bouts d'en arrière des élongis de perroquet, j'ai placé un râtelier de réas, pour y passer diverses petites manœuvres des hauts.

Les boulines du grand hunier passent dans des clans un peu déviés, pratiqués aux bouts des élongis du mât de misaine, et celles du hunier d'artimon, aux mêmes endroits des élongis du grand mât.

Les balancines de la vergue de civadière sont d'un seul bout de filin bien tendu; le milieu passe dans une cosse au sommet du chouquet de beaupré; il est garni pour le frottement qu'il pourrait éprouver au brassiage de cette vergue.

Toutes les poulies des capelages pour les bras doubles sont estropées aux bouts des vergues, sur des cosses baguées, c'est-à-dire, deux cosses l'une dans l'autre: la première au capelage; l'autre est dans l'estrope de la poulie de pendeur.

Il n'arrive de manœuvres courantes aux tournages, le long du bord, que la même quantité qu'il y a de haubans à chaque bas mâts, ayant un conduit sur chacun.

Sur tous les dormans des bras doubles, j'ai établi une pomme près de la poulie baguée (la vergue étant brassée sur l'arrière), pour les empêcher de dépasser, s'ils étaient coupés ou cassés entre cette poulie de bras et le dormant, et s'en servir momentanément en simple.

Les bras barrés et de perroquet de fougue, comme nous l'avons dit, appellent de l'arrière sur le mât de tape-cul; ceux de perruche sont sur le bout de la corne d'artimon, et ceux de cacatois de perruche, sur l'avant, ne descendent que jusqu'à la grande hune.

Les deux basses voiles de l'arrière s'amurent en dedans des

bastingsages. La grande voile et la misaine ont leurs écoutes dans des chaumards encastrés dans les murailles, pour être bordées dans la batteric. Ces écoutes sont simples, et il n'y a d'autres poulies aux points que celles des cargues (1).

Les écoutes des huniers sont doubles. Une moque en fonte, estropée par la ralingue du point dans laquelle l'écoute passe, permet de border les huniers tout bas, sans perdre le battant de la longueur de deux poulies, comme jadis.

Il y a une bande de ris dans chacun des trois perroquets, parce que, d'un bon frais, les mâts de cacatois dégradés, on peut avoir les perroquets dehors, le ris pris.

La manière actuelle de passer les palanquins empêche d'amener facilement les huniers : il convient de les établir autrement. J'ai, en conséquence, placé une poulie simple en dessous et au bout de chaque vergue de hune, dans laquelle passe l'itage du palanquin ; elle se prolonge pour arriver dans une poulie double, qui remplace la poulie simple de la cargue-point ; et un palan, croché en dedans, près du racage, a son garant qui descend jusqu'au vibord.

Le ris des basses voiles doit se prendre plus souvent qu'on ne faisait, pour garder les basses voiles dehors dans les gros temps : cette voilure fatigue moins que toute autre pendant un coup de vent, lorsque la mer est très-grosse. Une quantité de poulies sont sur des estropes ferrées à émérillon, telles que celles sous les hunes qui servent aux cargues-fonds et aux cargues-boulines de basses voiles, celles inférieures des palans, qui tiennent les embarcations hissées en dehors du bord, et celles de plusieurs drisses majeures qui doivent tourner.

Je fais dormant d'un petit filin sur le bout du large d'une vergue de bonnette ; il passe dans deux margouillots frappés sur la ralingue d'en dehors de la voile, et descend jusque vers l'extrémité de la basse vergue. Ce halebas se rend dans une poulie sur le bout-dehors, et arrive dans la hune, d'où on pèse dessus quand on veut amener la bonnette, et la tenir ainsi carguée sur son bout-dehors.

(1) Lorsqu'on a les basses voiles dehors d'un bon frais, un palan à fouet est élongé, disposé à être frappé sur l'écoute pour faciliter à border la voile.

Les bonnettes de hune, ainsi que la bonnette basse, sont serrées dans des étuis et tenues debout, intérieurement dressées sur les premiers haubans d'en avant des bas mâts, tant qu'on ne les met pas dehors.

Voiture.

Le nombre des voiles que ma frégate peut mettre dehors et faire porter ensemble, ayant un, deux, trois et quatre quarts larges, est de cinquante-deux; augmentation de près de deux cinquièmes sur la quantité actuellement établie dans les grands bâtimens.

On n'a jamais assez de voile à mettre dehors dans les petits temps; le moyen que j'emploie pour dégréer promptement les mâts de perroquet (comme on a dégréé les vergues en tout temps) répond aux objections que quelques routiniers pourraient faire sur l'encombrement ou l'embaras de tant de voiles, et sur une mâture aussi élevée. Tout ce qui est supplémentaire est volant; tout peut être amené sur le pont dans moins de dix minutes: les bras ne manquent pas à bord des bâtimens du roi; je dois les supposer toujours bien répartis.

Je grée sept focs: cinq sur le beaupré, un foc en l'air, et le septième en dessous des autres. La ralingue supérieure de ce dernier suit les mâts du grand et du clin-foc; il s'amure au bout intérieur de la martingale du chouquet de beaupré, et remplit tout le vide en dehors, sur l'avant de la civadière, au bout de laquelle on passe son écoute. Sur ma frégate modèle, on voit toutes ces voiles orientées. *Pl. D, fig. 1.*

Je le répète, toutes ces voiles additionnelles sont pour les beaux temps, pour les circonstances où on voudrait qu'il fût possible d'en avoir davantage à mettre dehors.

Les basses voiles sont coupées et ralinguées sans pointe, ce qui les fait mieux orienter; elles ont, par conséquent, la bordure égale à l'envergure, et sont sans échancrure. Par ce moyen, elles ne perdent plus tout le vent qui passait sous la ralingue du fond, et empêchait celles de côté de bien farder.

Les tabliers des huniers sont arrondis par le haut, au lieu d'être carrés: l'avant des chouquets règle cette forme.

Les voiles d'étai et les focs ont leurs points de drisses moins élevés sur leurs drailles que jadis; c'est-à-dire, que le point d'é-

coute est plus (s'élonge plus) en arrière ; on en sent l'avantage. *Voyez pl. D, fig. 1.*

Les bonnettes ont moins de pointe à la bordure , et plus d'envargure qu'autrefois. Elles orientent mieux , sont plus grandes ; on peut y prendre un ris, et leur établir des boulines.

Embarcations.

Les principales sont au nombre de trois, ont le cul rond ainsi que ma frégate. Je n'embarque pas de chaloupe, 1°. parce que ces sortes d'embarcations sont d'une construction si lourde qu'une seule pèse autant que les trois canots que je place de front sur le pont supérieur ; 2°. que nos chaloupes sont sans qualité pour naviguer, lorsqu'il y a un peu de mer ; 3°. que la place qu'elle occupe à bord est si considérable qu'elle obstrue le passage au jour et à l'air dans l'entrepont, ne pouvant la placer que sur le pont de la batterie ; 4°. que ses baux sont forcément démontés pour recevoir le grand canot que l'on place dans cette chaloupe, ce qui la met hors de service au bout de quelque temps de mer, et exige qu'on la calfaite à chaque relâche. — Il convient néanmoins d'avoir des chaloupes que le port fournit pendant qu'on est en rade, pour ménager les embarcations des bâtimens du roi.

Je remplace la chaloupe par un bon canot construit sur des formes moins plates, et qui sera propre à rendre tous les services qu'on peut attendre de la meilleure chaloupe. Ce grand canot peut porter une ancre de bossoir *sous le milieu* de sa longueur. — On la dérape, on la tient suspendue au moyen d'un guindeau volant, monté en travers sur les serres, et sur lequel on garnit l'orin qu'on fait passer dans un trou ouvert à côté de la quille. Ce canot est assez fort pour porter le câble, une caronade de dix-huit ou de vingt-quatre, et son équipage. Les deux autres canots lèveraient aussi une ancre de bossoir, sous leur milieu, sans être trop calés. *Voyez pl. D, fig. 13 et 14.*

Le grand canot qui a trente-trois pieds de tête en tête, et les deux autres environ vingt-huit pieds, sont placés à côté les uns des autres, ayant tout leur armement. Ils ne paraissent pas au-dessus du bastingage, et ils sont toujours en état d'être mis promptement à la mer. Au moyen de ces

dispositions, j'ai toujours cinq bateaux disposés à servir, sans aucun retard que pourraient causer les réparations et les recherches d'avirons, de voiles, etc., comme autrefois.

Remarques sur la diminution des poids dans les hauts de ma frégate. (1)

Les madriers, les courbes, les chevilles et les chaînes de tous les porte-haubans sont supprimés. Les chaînes qui les ont remplacés sont plutôt des lattes; elles ne pèsent pas plus que le bois enlevé du yibord pour le passage des rides.

La teugue, le dôme, les cabestans des gaillards, les bouteilles et toute la sculpture sont aussi des poids de moins.

La plus grande partie de la poulaine et la figure retranchée, les pistolets ne sont plus établis sur les porte-vergues, ils sont adaptés aux bossoirs, dépassent leur longueur de neuf à dix pieds et pèsent la moitié moins que les anciens et ont plus de solidité, sans fatiguer la charpente de la poulaine.

Les bassins au-dessus des cuisines sont en moins, dans les hauts, et dégagent le gaillard d'avant.

Les bringuebales, la drome et les cages à volailles sont transportés du pont supérieur sur le premier pont. — Les deux arcs-boutans remplaçant le guy sont plus légers de moitié.

La cuisine qui était dans la batterie est fixée dans l'entrepont, qu'elle assénie.

Les affûts des caronades montées sur le pont supérieur ne pèsent que la moitié de ceux actuellement en usage.

Les moques supérieures et les rides des six étais des bas mâts sont supprimées; leurs colliers qui appelaient de l'étrave sont sous le premier pont.

Les hunes, d'une solidité plus grande que les anciennes, pèsent la moitié moins; elles sont à jour.

Les trelingages, les quenouillettes, les lattes, les caps-de-moutons et les rides de haubans de hune sont supprimés.

Les poulies de drisses de basses vergues et de guinderesses ne sont plus à la tête des mâts, non plus que celles d'écoutes

(1) L'ordre du ministre a été expédié le premier janvier pour le port de Brest, où cette frégate sera décidément construite sous la direction de MM. Lair et Pestel, habiles ingénieurs de la marine.

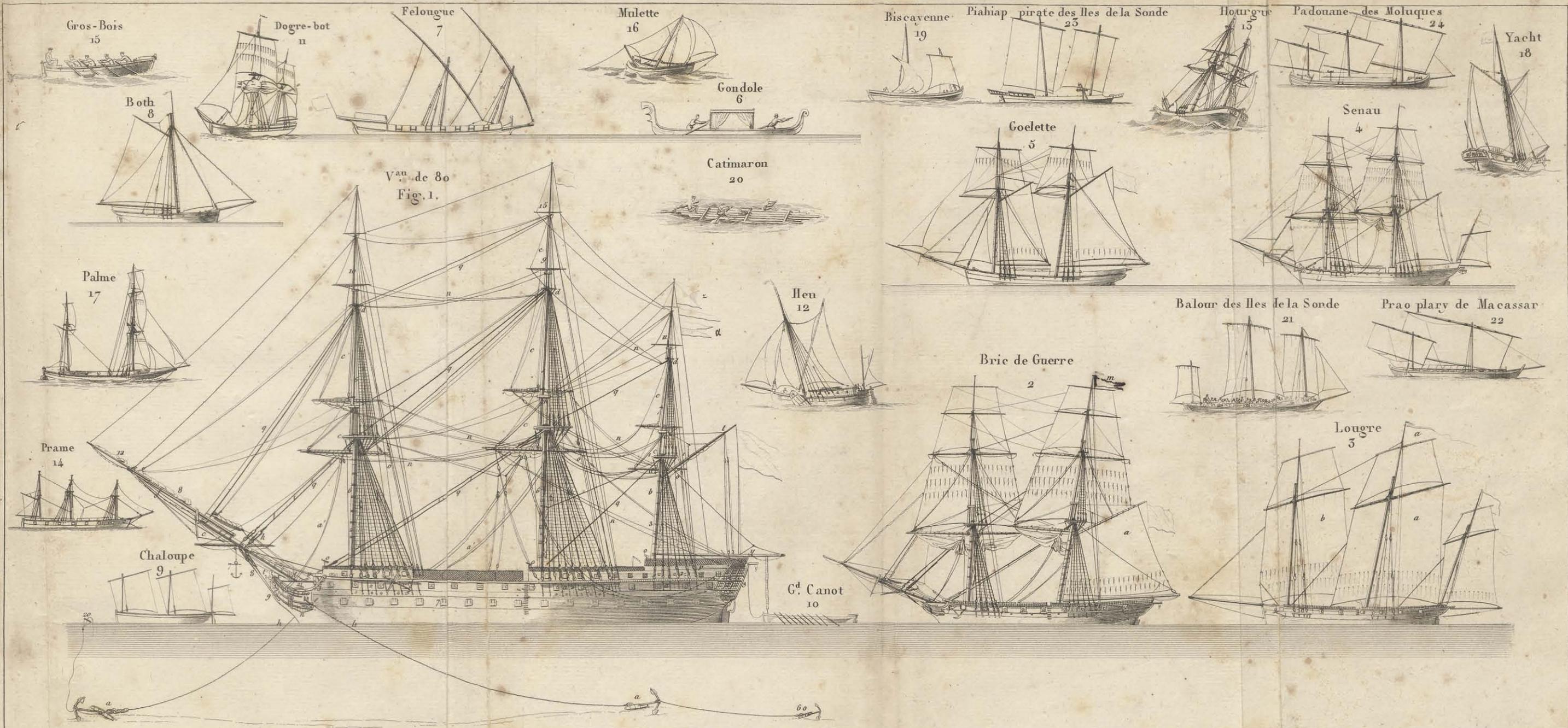
qu'on plaçait au bout de toutes les vergues ; des clans remplacent ces dernières avec infiniment d'avantage. Dans tout le gréement, des clans et des conduits tiennent lieu d'une grande quantité de poulies supprimées.

Il n'y a plus de cloisons de postes ni de hamacs dans la batterie : aucun poids étranger au service de l'artillerie ne doit se trouver entre les canons.

L'entrepont est aussi débarrassé de tout ce qui pourrait gêner au coucher de l'état-major et de l'équipage : rien de pesant ne s'y trouve et tout ce qui peut descendre dans la cale y est arrimé ; tels que les objets de rechange du charpentier et des autres maîtres qui n'entrent pas dans le magasin général.

Mon système enfin a toujours été d'étendre, d'élever le lest sur les ailes de la cale ; d'alléger autant que possible, les extrémités et les hauts des bâtimens que j'ai commandés, et je m'en suis toujours fort bien trouvé à la mer.

FIN.





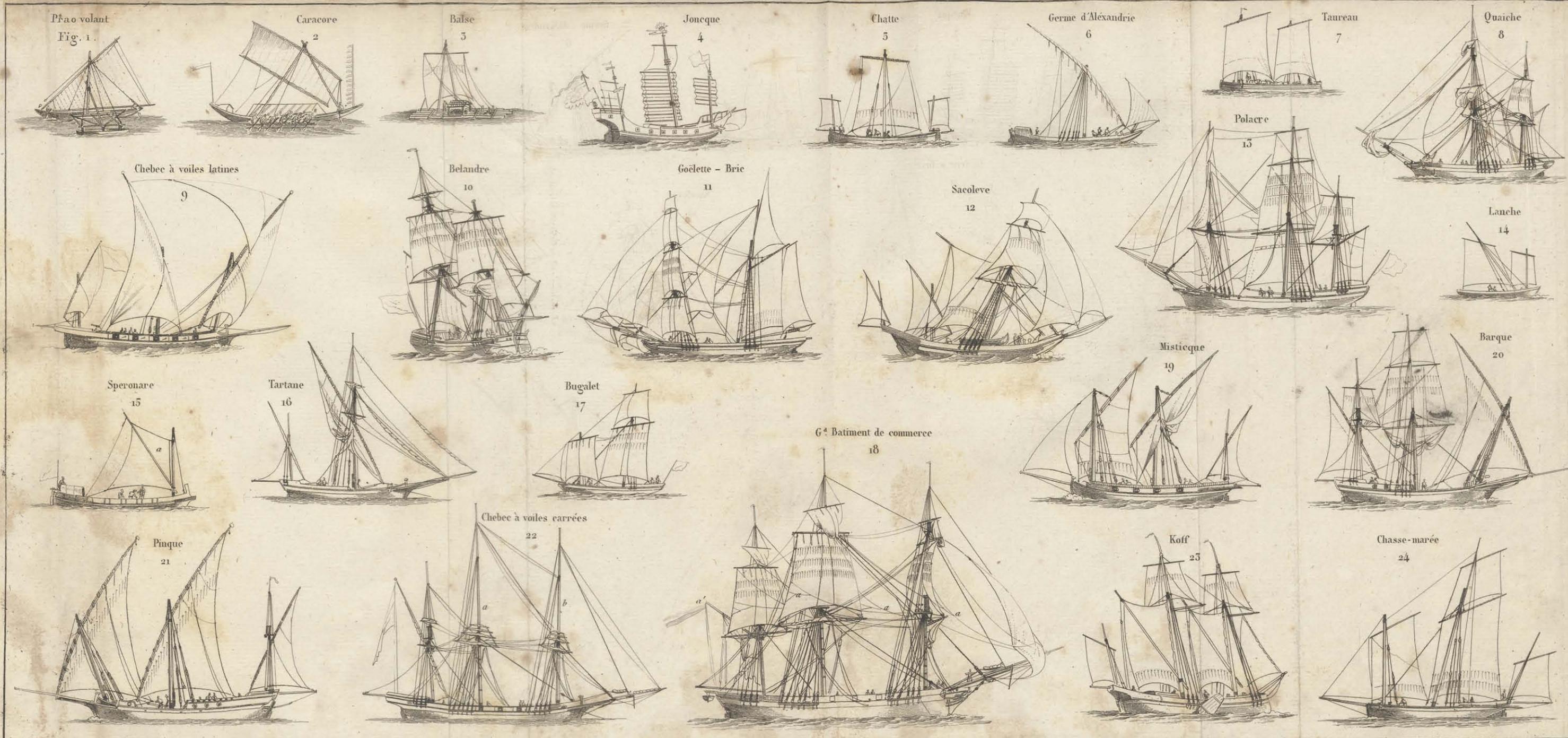
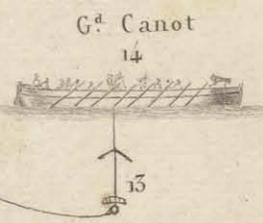
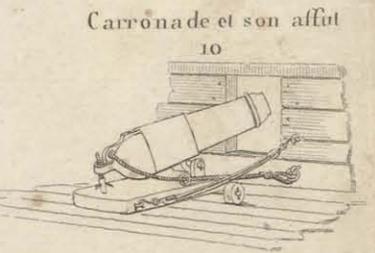
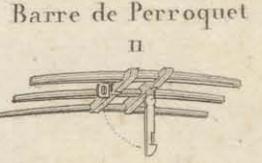
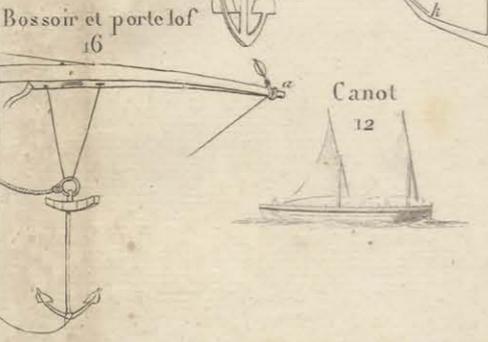
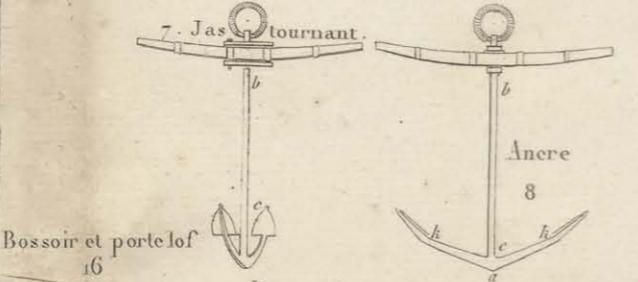
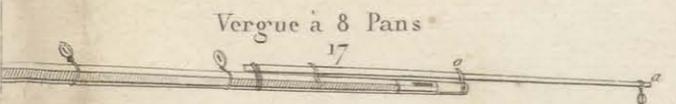
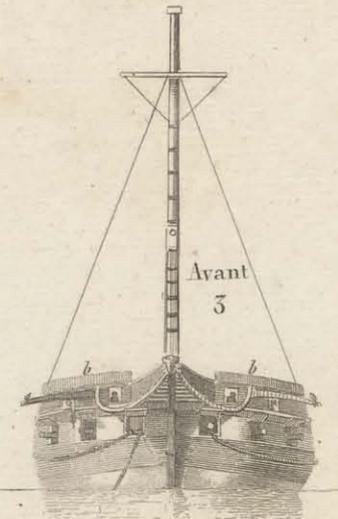
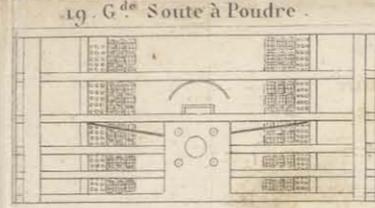
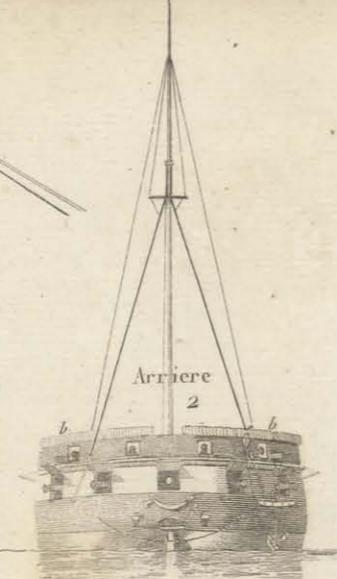
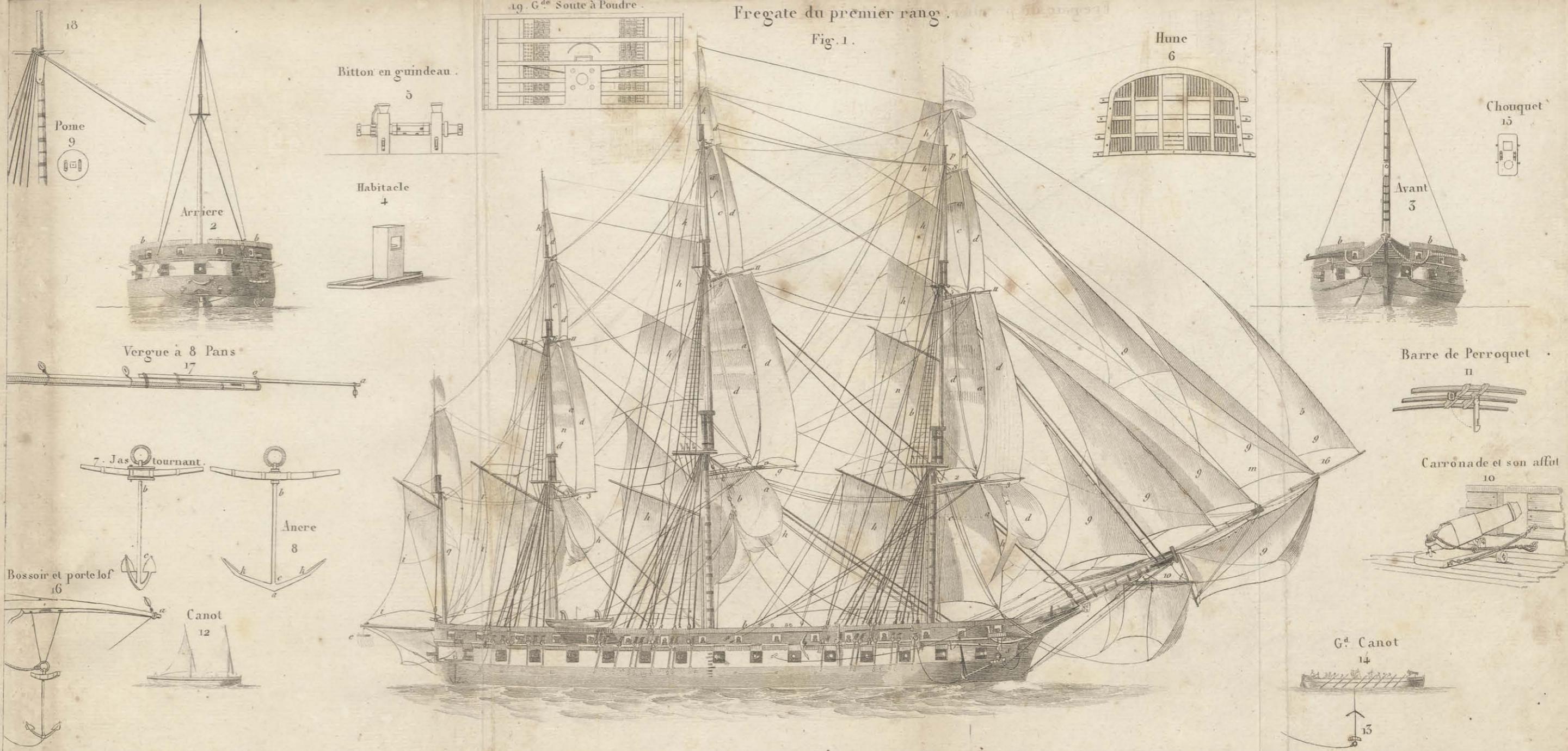
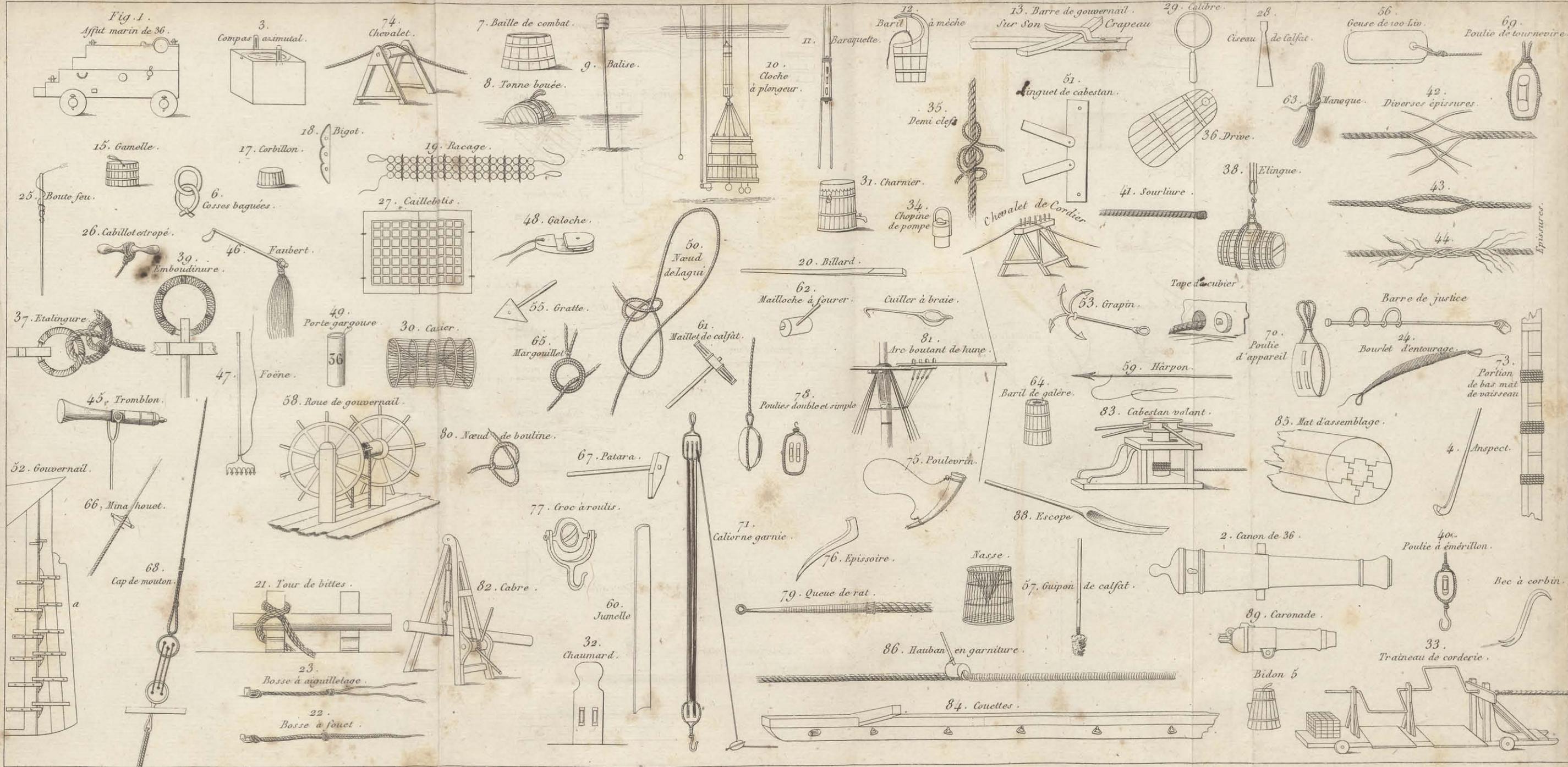
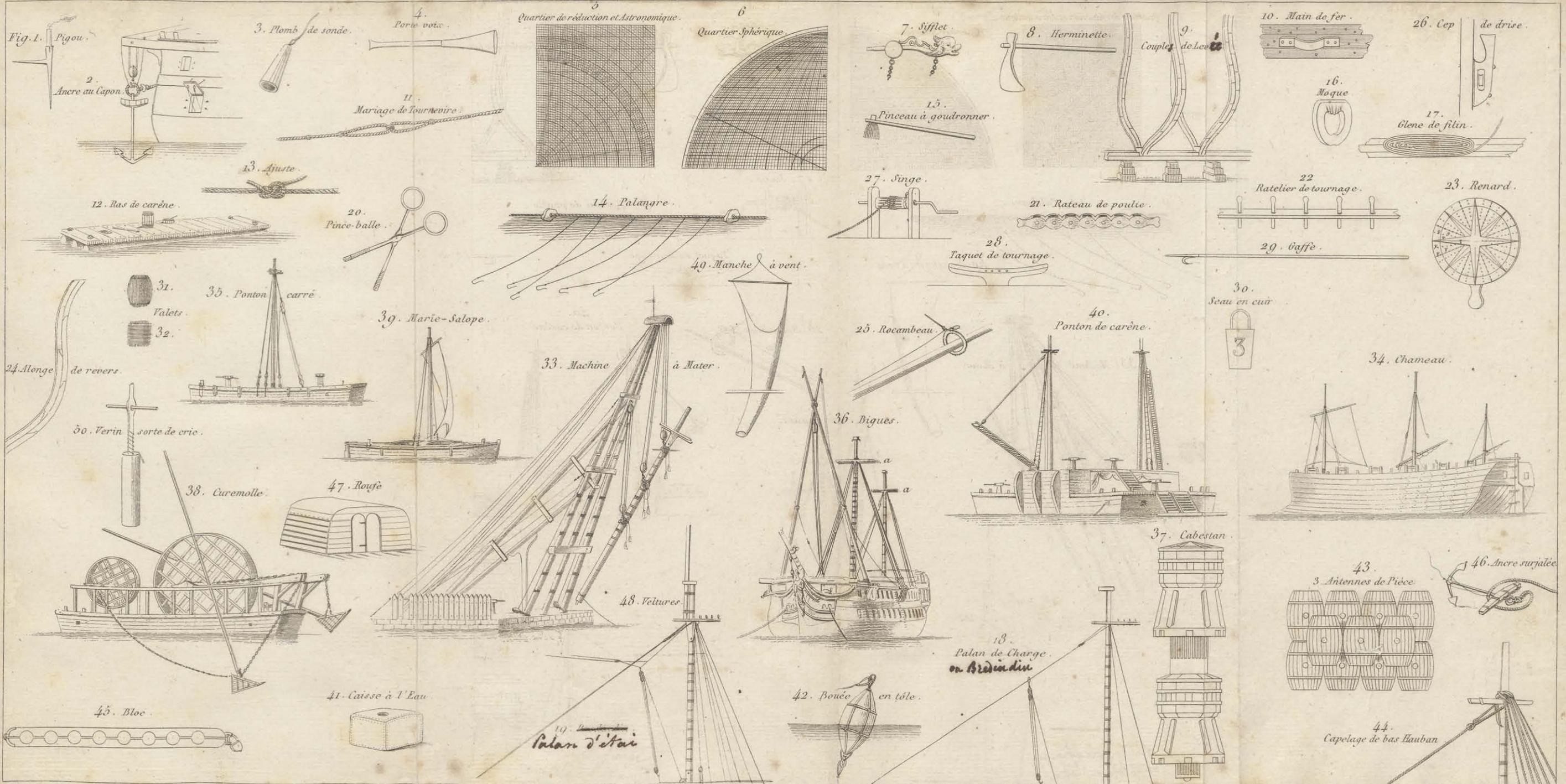
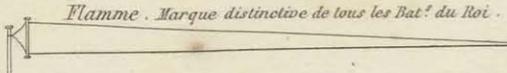
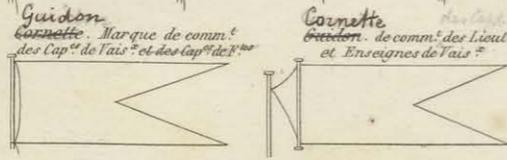
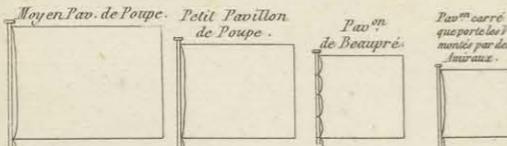
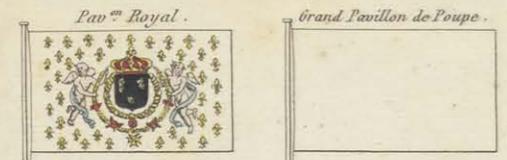


Fig. 1.

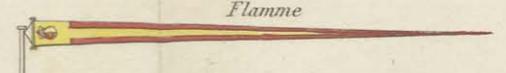
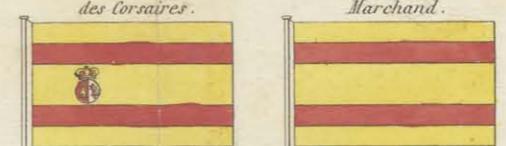
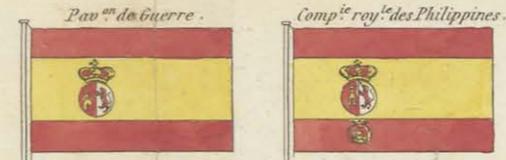
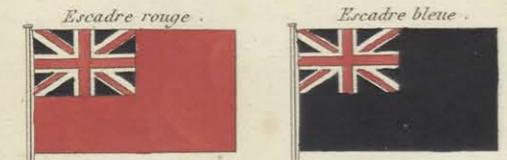




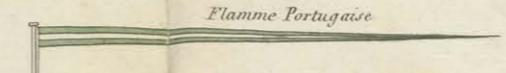
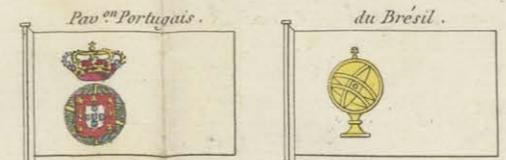




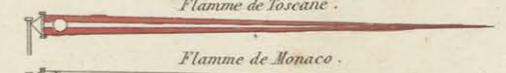
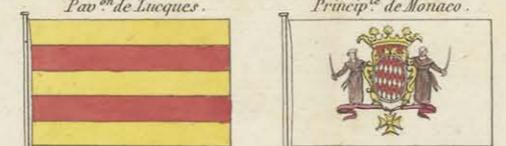
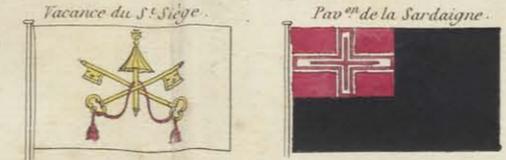
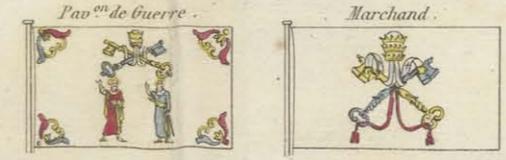
ANGLETERRE .



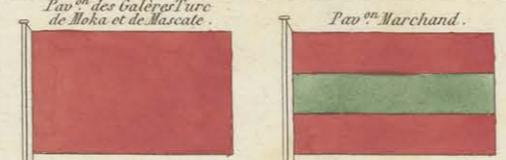
PORTUGAL .



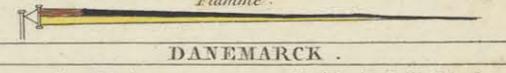
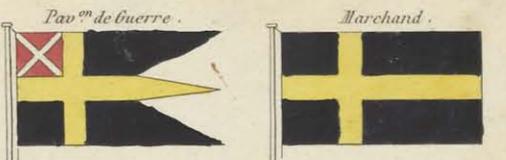
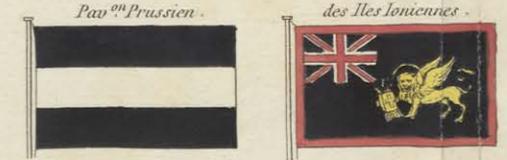
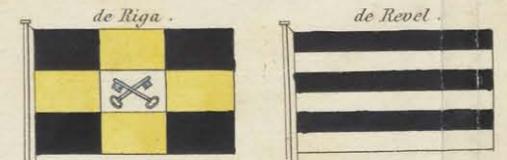
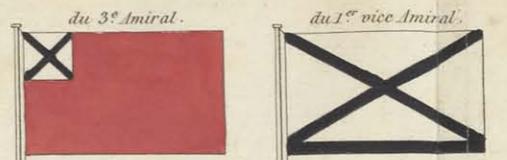
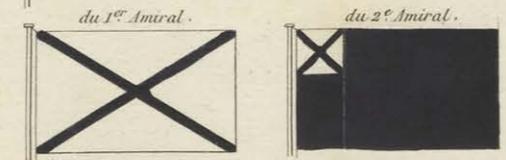
ETATS ROMAINS .



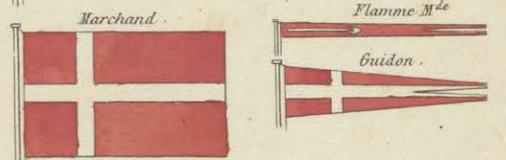
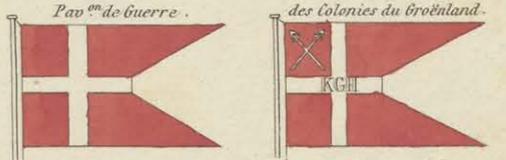
TURQUIE .



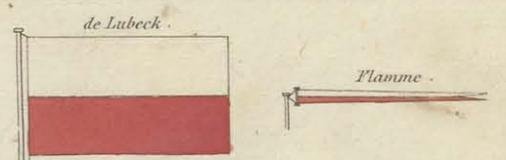
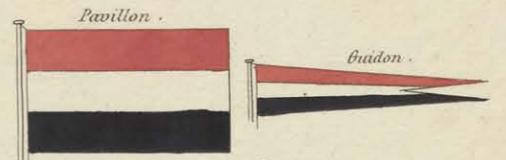
RUSSIE .

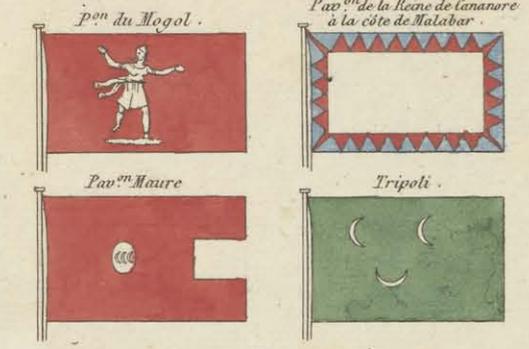
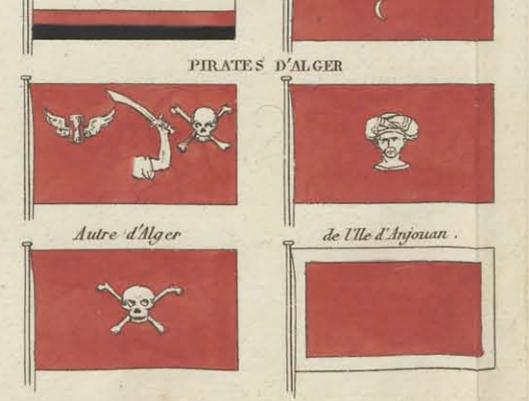
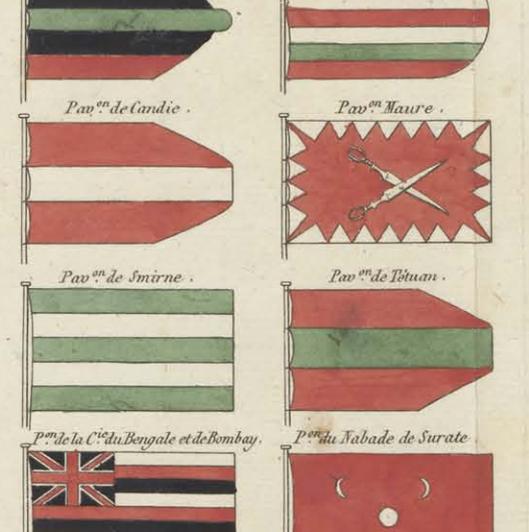
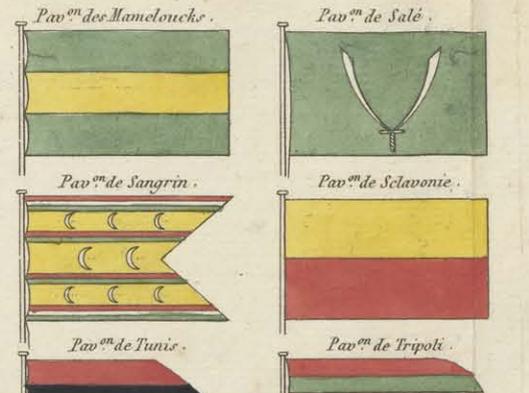
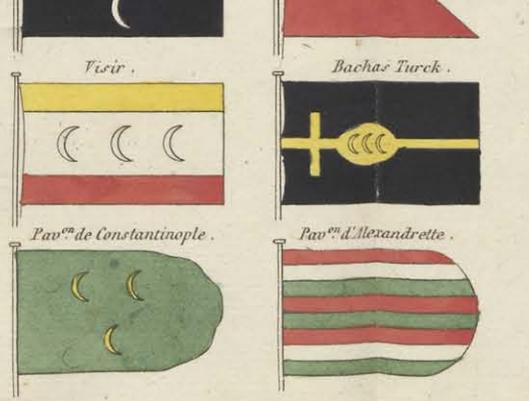
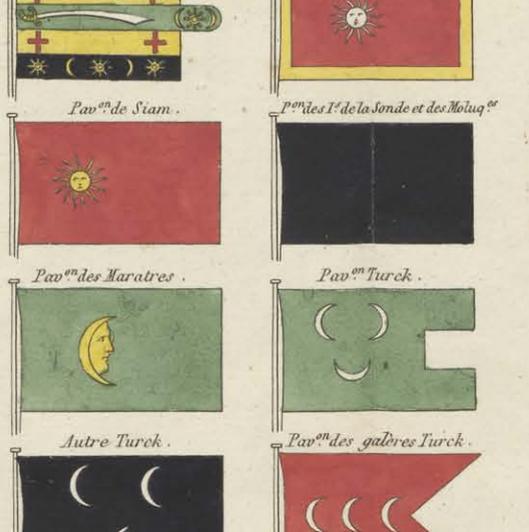
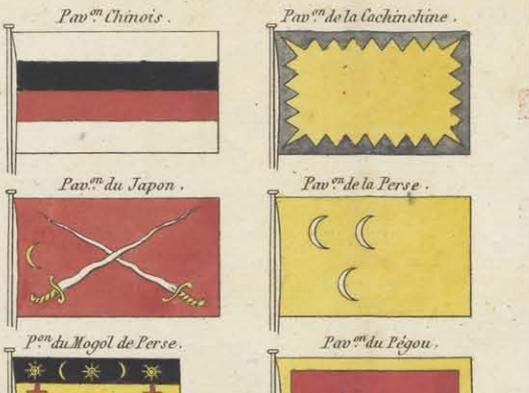
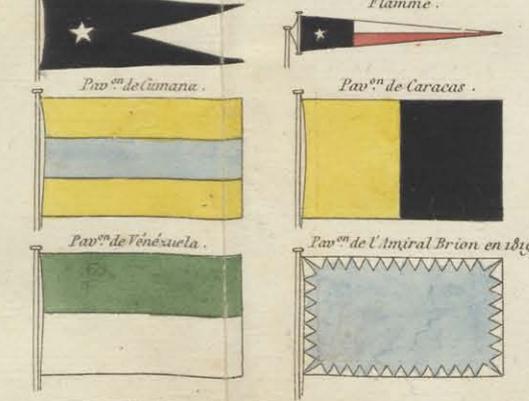
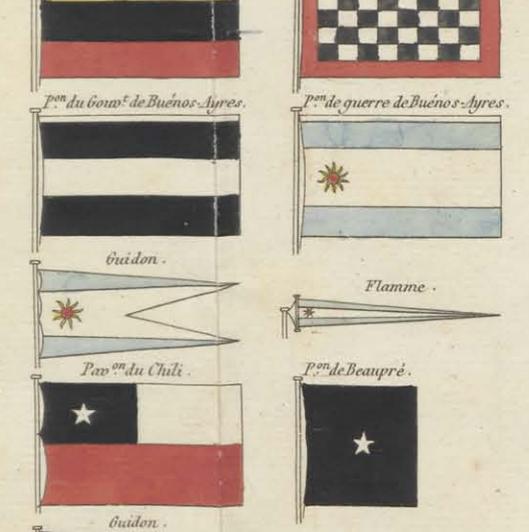
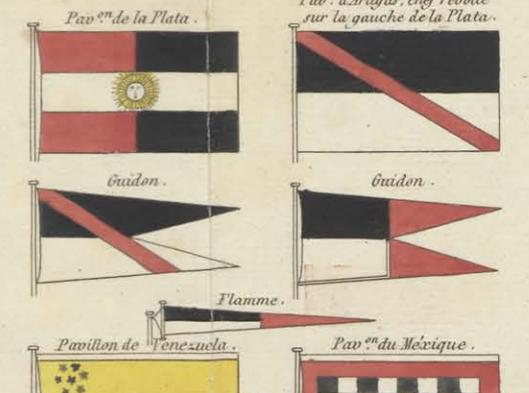
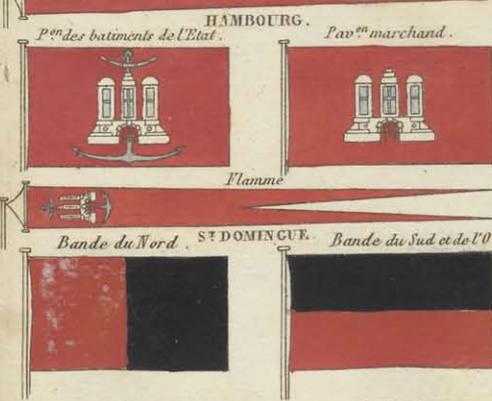
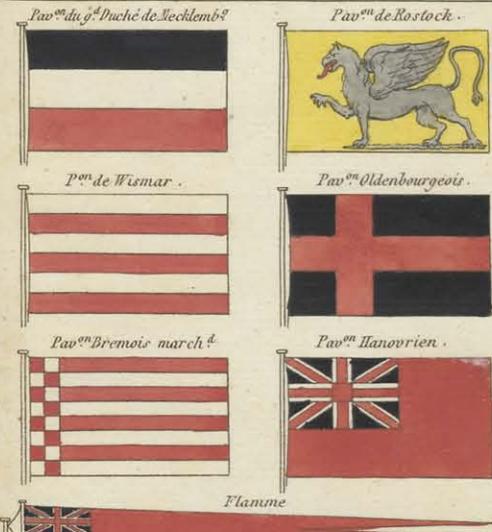
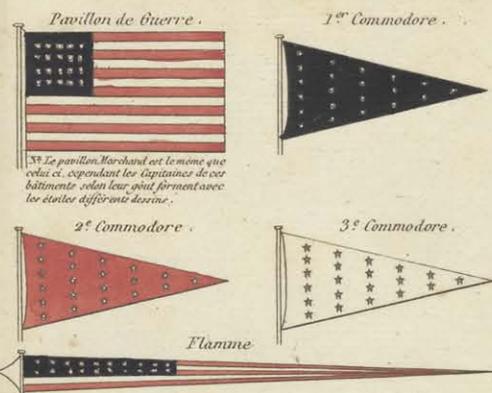


DANEMARCK .



PAYS-BAS .





CÔTES DE FRANCE.
TABEAU DES SIGNES D'ARRONDISSEMENT
 Affectés aux Navires de commerce, conformément au règlement du 3 Décembre 1817.

Arrondissement de Cherbourg	 <i>depuis Dinkerque jusqu'à Honfleur inclusivement.</i>	 <i>depuis Granville jusqu'à Morlaix exclusivement.</i>
Arrondissement de l'Orient	 <i>depuis Honfleur jusqu'à Granville exclusivement.</i>	 <i>depuis Morlaix jusqu'à Quimper inclusivement.</i>
Arrondissement de Toulon	 <i>depuis Quimper jusqu'à l'Orient inclusivement.</i>	 <i>depuis la rive gauche de la Loire jusqu'à Royan inclusivement.</i>
Arrondissement de Toulon	 <i>depuis l'Orient jusqu'à la rive gauche de la Loire inclusivement.</i>	 <i>depuis Royan jusqu'à la front^{ière} d'Espagne.</i>
Arrondissement de Toulon	 <i>depuis la front^{ière} d'Espagne jusqu'à Marseille inclusivement.</i>	 Colonies Occidentales
Arrondissement de Toulon	 <i>depuis Marseille jusqu'à la front^{ière} du Piémont.</i>	 Colonies Orientales et Côtes d'Afrique

