

**GRÉMENTS ET MANŒUVRES
DES
BATIMENTS À VOILES AURIQUES**

QUESTIONNAIRE

TRADUIT DE L'OUVRAGE ANGLAIS INTITULÉ :

FORE AND AFT SEAMANSHIP FOR YACHTSMEN

(Traduction de M A. NEYT)

(Extraits des Annaires du «**Yacht**» de 1881 et 1882)

I. — *Gréement de cotre, de sloop ou, de yawl.*

D. — En quoi consiste le gréement d'un cotre ?

R. — Un cotre a un mât et un bout-dehors, installé de façon à pouvoir être rentré. Le foc est volant. Les voiles principales sont : une brigantine, ou grand-voile, un flèche, une trinquette et un foc.

D. — Quel est le gréement d'un sloop ?

R. — Il consiste en un mât, une voile aurique comme dans le cotre, mais le beaupré est fixe ; la voile d'avant suit l'étai (1), qui est établi sur le beaupré. On ajoute quelquefois un clin-foc sur un petit bout-dehors.

D. — Quel est le gréement d'un yawl ou dandy ?

R. — Une grand-voile ou brigantine, un flèche, une trinquette et un foc comme dans le cotre ; il porte de plus un mât de tapecul fixé sur l'étambot, gréé d'une voile à bourcet, dite tapecul, ou d'une voile à livarde, dont l'écoute est bordée à l'extrémité d'un bout-dehors horizontal dépassant l'arrière; la bordure de la grand-voile est écourtée, afin de permettre au gui d'aller et venir librement devant le mât de tapecul, le dandy est gréé de même; mais le dandy proprement dit a la voile de tapecul de forme triangulaire, et ne porte pas de gui à

sa grand' voile, ce qui permet de carguer facilement celle-ci, au moyen d'un étrangleur.

D. — Combien de haubans grée-t-on habituellement de chaque bord, dans ces sortes de gréements ?

R. — Trois ou quatre dans les grands yachts, deux dans les petits.

D. — Y a-t-il encore d'autres manœuvres dormantes ?

R. — Oui : une itague à palan, ou bastaque, de chaque bord, en arrière des haubans.

D. — Quelle est leur destination ?

R. — Elles font l'office de haubans supplémentaires pour le bas-mât, et servent à hisser à bord ou à débarquer soit une embarcation, soit un objet pesant quelconque.

D. — A quel point aboutit l'étai ?

R. — A la tête de l'étrave dans les cotres. Dans les sloops, l'étai se raidit généralement à l'extrémité du beaupré.

D. — Les bâtiments à voilure aurique calent-ils et guident-ils souvent leurs mâts de flèche ?

R. — Oui, et à cet effet, une manœuvre spéciale, appelée « guinderesse », est toujours maintenue à poste, et passée dans sa poulie.

D. — Quelles précautions prend-on pour empêcher le mât d'aller au roulis quand il est calé, et que cependant sa guinderesse est passée ?

R. — On capèle le milieu d'un bout de filin (de deux ou trois brasses de long, et terminé par un œil à chaque extrémité) sur le cabillot de la

caisse du mât de flèche. Les bouts en sont frappés de chaque bord sur les haubans, de telle sorte que lorsque le mât est amené, ils forment avec la caisse un angle d'environ 45°. Cette saisine est généralement à demeure. On lui donne assez de mou pour que le mât puisse être calé ou guindé sans larguer les bouts. Une velture sur la caisse du mât de flèche et le bas-mât remplirait toutefois le même office.

(1) dans l'original il y a « Set on a Stay » c'est-à-dire « endraillé ».

D. — Comment sont disposés les galhaubans dans un cotre ?

R. — Ils sont divisés en deux parties, de façon qu'on puisse les raidir, quand, le mât est calé, sans faire le nœud dit : « jambe de chien. » Le bout supérieur part du capelage, passe dans une encoche ménagée au bout des barres, et se termine par une cosse épissée au-dessous du portage. On les raidit sur les porte-haubans au moyen d'un palan. Le bout inférieur vient se crocher dans la cosse du bout supérieur au moyen d'un croc à ciseaux ou d'une manille, et sa longueur est à peu près égale à celle du guindant du mât de flèche.

D.— Comment le beaupré est-il tenu?

R. — Par une sous-barbe et des haubans.

D. — Comment se font les dormants de ces manœuvres?

R. — Elles font retour dans deux poulies simples, ou, dans les yachts de grande dimension, sont formées d'une itague avec palan. Les palans des haubans viennent à bord, et celui de la sous-barbe est au bout du beaupré ; sur la sous-barbe est frappée une aiguillette, ou cartahu, qui sert à la relever en cas de besoin. La pantoire de la sous-barbe est généralement en chaîne, et celle des haubans en fil de fer.

D. — Comment s'y prend-on pour rentrer le beaupré ?

R. — On donne du mou à toutes les manœuvres. On passe un bout dans le clan du talon, on haie dessus, et on retire la clef. On rentre alors le beaupré jusqu'au second ou troisième trou, suivant les cas. On remet la clef, et on raidit de nouveau les manœuvres. Quelques yachts, pour effectuer cette opération, ont sur l'espar une crémaillère, avec pignon muni d'une manivelle, analogue à celle du guindeau.

D. — Qu'entend-on par arc-boutant de beaupré ?

R. — Ce sont deux barres de fer placées de chaque côté de l'étrave dans les yachts affinés de l'avant, pour donner plus d'écartement aux haubans de beaupré.

D. — Comment les balancines de gui sont-elles établies ?

R. — Elles sont simples ou doubles, et vont du capelage du mât à l'extrémité du gui, où elles font dormant. Les balancines simples passent dans une poulie fixée au ton du niât, et de là sur le pont, où elles se terminent par une itague et un palan. Les balancines doubles ont leur dormant au ton, passent de là dans une poulie simple au bout du gui, puis reviennent passer dans une poulie au ton du mât, pour redescendre sur le pont. Dans les grands cotres, il y a de chaque côté du gui une balancine simple qui passe dans une poulie sous le capelage, de chaque bord. La balancine sous le vent est mollie ou décrochée, quand la voile est établie, pour l'empêcher de porter dessus.

D. — Comment est passée la drisse de pic ?

R. — Elle passe par deux poulies sur la corne, et trois poulies sur le ton. Le dormant est muni d'un palan dont les poulies, quand il est en haut, sont écartées de 3 à 4 brasses ; ce palan est croché à un cabillot, en arrière des haubans : on l'appelle « étarquois du pic ». Son garant passe de la poulie inférieure à celle du mât, et son retour vient sur le pont.

D. — Comment le haie-bas du pic est-il passé, et quel est son usage ?

R. — Comme un cartahu simple ; il passe dans une petite poulie au bout du pic, il est employé pour hisser le pavillon ou des signaux, et sert à amener la corne.

D. — Comment la chute-avant de la grand-voile est-elle enverguée au mât ?

R. — Elle est aiguilletée sur des cercles, colliers ou racages qui entourent le mât, à partir de l'encornât jusqu'à la bande du 3^e ris ; de ce point, souvent, on établit un transfilage.

D. — Pourquoi ?

R. — Afin de pouvoir ou relever le point d'amure ou prendre des ris plus facilement, en dépassant le transfilage ou en lui donnant du mou.

D. — Comment est disposée la cargue du point d'amure ?

R. — Cette cargue (« lève-nez ») fait dormant au cul d'une poulie simple frappée à l'encornât, passe dans une autre poulie simple au point d'amure, remonte dans la poulie de la mâchoire et revient sur le pont.

D. — Comment se terminent les itagues de ris de la grand-voile ?

R. — Par un cul-de-porc.

D. — Comment passent-elles ?

R. — De bas en haut, au travers des violons de ris, sur le côté du gui, puis dans la cosse d'empointure de ris correspondante sur la chute arrière de la voile, enfin de haut en bas dans un réa de l'autre côté du gui.

D. — Comment la trinquette est-elle établie ?

R. — Elle est enverguée sur l'étau, au moyen de bagues ou d'un transfilage. La drisse a deux poulies simples, avec un croc prenant dans la cosse du point de drisse de la voile. L'écoute court parfois le long d'une tringle en fer, dite « casse-jambe » ou barre d'écoute, placée au travers du pont. Une patte de bouline est frappée à la chute, et, en cas de besoin, peut être raidie au moyen d'une ligne rejoignant le premier hauban, pour maintenir la voile au vent.

D. — Comment la drisse de foc est-elle disposée ?

R. — Elle passe dans deux poulies simples et fait dormant au cul de la poulie supérieure d'un palan d'étau, comme pour la drisse de pic.

D. — Comment établit-on le foc ?

R. — On croché la drisse au point de drisse de la voile, et le point d'amure au rocambeau : on amarre les écoutes en leur laissant du mou, puis on haie à bloc le point d'amure, on pèse la drisse, et l'on borde l'écoute. Toutes ces manœuvres se font sous le vent de la trinquette.

D. — Comment l'écoute du flèche est-elle passée ?

R. — Du pont, elle monte dans une poulie sous l'encornât : et de l'apasse dans un réa ou une poulie au bout de la corne.

D. — Comment amène-t-on le flèche carré ?

R. On file la drisse et on hale sur l'amure jusqu'à ce que la vergue soit au-dessous du chouque ; alors on tient bon la drisse, on file l'écoute et on pèse la cargue ou hâle-bas. Quand la voile est carguée, on file de nouveau la drisse et on affale la voile au moyen du hâle-bas et de l'amure. On doit toujours, quand on le peut, amener sous le vent de la grand-voile, parce que, de cette façon, il y a moins de chance d'engager les manœuvres.

D. — Comment le hâle-bas du flèche est-il disposé ?

R. — Il fait dormant au point d'écoute du flèche et passe par une poulie simple frappée au point de drisse, s'il s'agit d'un flèche pointu, ou au bout inférieur de la vergue s'il s'agit d'un flèche carré.

D. — Comment la vergue de fortune est-elle établie dans un cotre ou un sloop ?

R. — Il y a deux méthodes, l'ancienne et la nouvelle. Dans l'ancienne, une estrope munie d'une cosse entoure le milieu de la vergue ; cette cosse glisse le long d'un mât de corde en fil de fer raidi sur l'avant du mât, depuis le ton jusqu'au pont. La vergue est général émeut dressée le long du mât quand on n'en fait pas usage. Pour la gréer, on la hisse au moyen de balancines partant de dessous le ton du mât, et on la manœuvre au moyen de bras venant sur l'arrière.

D. Comment envergue-t-on les fortunes carrées, (ou pafis) ?

R. — On amène la trinquette, ou hisse et on brasse convenablement la vergue, on croche les cartahus de bouts de vergue aux empointures de la voile et la drisse de trinquette au milieu de la ralingue de tête ; on embrasse avec un bout de filin formant racage le mât de corde et le croc delà drisse, on hisse et l'on borde. Des hâle-bas sont disposés sur la drisse et sur les cartahus. Mais aujourd'hui, la voile de fortune est le plus souvent enverguée sur la vergue, laquelle est hissée au moyen de la drisse de trinquette, et les balancines sont supprimées.

D. — Comment serre-t-on cette voile ?

R. — On laisse bordées l'amure et l'écoute. On file les cartahus des empointures, on les amène aussi bas que possible, puis on file la drisse; on hale le hâle bas; et on ramasse la voile ; s'il ne s'agit que d'une fortune volante, comme on l'appelle, on amène simplement la vergue, et l'on ramasse la voile sous le vent de la grand-voile.

D. -Comment prend-on un ris dans la grand-voile ?

R. — On choque les drisses de pic et de mât de- là quantité nécessaire pour prendre le ris, on croche le palanquin sur l'itague de ris, on haie dessus jusqu'à mettre la cosse d'empointure à bloc sur le gui ; on passe le plan d'amure à la cosse d'amure, on amarre les hanets de ris, et l'on rehisser la voile en étarquant d'abord la drisse de mât, puis la drisse de pic.

D. — Comment prend-on le « ris diagonal » de cape (*balance reef*), les 3^e et 4^e ris étant pris ?

R.— On amène la corne suffisamment pour que sa mâchoire vienne reposer sur le gui ; puis on croche le palan d'amure dans la cosse d'empointure d'encornat, on amarre les hanets, ou l'on passe un transfilage dans les œillets en le raidissant bien, et l'on rehisser le pic.

D. — Que fait-on quand la grand-voile n'a pas de ris diagonal ?

R. — Dans ce cas, on amène l'encornât comme il a été dit au-dessus, et on saisit la chute arrière de la voile sur la borne.

D. — Comment peut-on carguer la grand-voile ? (en anglais, cette manœuvre se dit *to scandalise*).

R. — On pèse le point d'amure en même temps qu'on amené le pic.

D.—Où vient le palan de retenue du gui quand le yacht marche vent-arrière ?

R. — Il passe en dehors des haubans et revient à bord sur l'avant des bittes de beaupré.

D. — Qu'est-ce qu'un clin-foc (*jibTopsail*) et comment est-il disposé?

R. — C'est une voile légère établie du bout du beaupré à l'extrémité du mât de flèche. Quelquefois on l'endraille sur l'étai de flèche.

D. — Qu'est-ce qu'un foc-ballon?

R. — C'est un grand foc très léger, employé seulement par beau temps, pour le large ; il va du bout du beaupré jusqu'aux, grands haubans.

D. — Qu'est-ce qu'un foc de cape, ou tourmentin ?

R. — C'est un très petit foc, en toile n° 1, pour le mauvais temps.

D. — Comment change-t-on les focs par grosse brise ?

R. — On monte la voile de sa soute sur le pont, on l'élonge à l'avant, sur le bord du vent, le point de drisse placé vers l'arrière. Puis on traverse l'écoute de trinquette au vent, on borde plat la grande écoute, on cargue le point d'amure et l'on tient la barre sous le vent. On largue l'itague d'amure du foc à remplacer; la voile rentre le long du beaupré, sous le vent, on l'étouffé, on affale la drisse et on haie sur le hâlebas. On croche alors les écoutes dans la cosse du point d'écoute du tourmentin (qui doit remplacer le foc), on croche le point d'amure au rocambeau et la drisse au point de drisse; on serre, au moyen d'un ou deux bouts de fils de caret, la voile sur sa ralingue, on mène le rocambeau à son poste, et on tourne l'itague; on borde les deux écoutes en leur laissant du mou, on hisse, et, en gardant traversée l'écoute de trinquette, on borde l'écoute de foc sous le vent.

D. — A quoi servent les fils de caret qui amarrent la voile ?

R. — Ils la maintiennent serrée pendant qu'on l'établit sur le beaupré : en hissant, les bouts cassent ou se larguent.

D. — Quelles voiles établit-on par forte brise et grosse mer ?

D. — La voile de cape, la trinquette avec deux ris, et le tourmentin.

D. — Sous quelle voilure tient on la cape par très mauvais, temps ?

R. — On ne garde que la voile de cape et le plus petit foc. Le mât de flèche n'est pas seulement calé, il est amené sur le pont.

D. — Comment appareille-t-on ?

R. — On vire à long pic, on dérabante les voiles, on établit la grand-voile en carguant le point d'amure, et on file de la grande écoute. Puis on lève l'ancre; quand elle dérape, on hisse la trinquette, l'écoute bordée au vent, la barre est mise dessous, et le gui bien bordé. Dès que l'ancre est dérapée, on change l'écoute de trinquette, on

dresse la barre, on borde la grande écoute, on hisse le foc, et l'on amure la grand-voile.

D. — Comment vire-t-on de bord vent devant ?

R. — On met doucement la barre dessous; dès que l'auloffée se produit, on file l'écoute de foc ; lorsque l'on a dépassé la position debout au vent, on change l'écoute de trinquette. on borde l'écoute de foc, et l'on oriente la grand-voile.

D. — Comment vire-t-on lof pour lof ou vent arrière ?

R. — On met la barre au vent, on cargue le point d'amure, et on amène un peu du pic et de la drisse de mât. Quand le vent vient de l'arrière, on fait passer la borne sur l'autre bord, on change les écoutes de l'avant, et lorsque le virement est achevé, on amure de nouveau la grand-voile.

D. — Courant vent arrière, quelles précautions faut-il prendre quand on change ?

R. — Changer le gui est une manœuvre qui, dans un bâtiment à voiles auriques, demande de grandes précautions, et qui dans certains cas peut être dangereuse (elle est d'ailleurs la même que dans les bâtiments carrés) ; on court le risque de voir le gui se rompre et la voile se déchirer par la secousse produite quand on change brusquement. Par brise légère et mer calme, la manœuvre peut se faire avec la voile haute ; mais par forte brise et mer houleuse, il faut prendre des précautions particulières : D'abord, diminuer la voilure, ce qui se fait promptement en pesant la cargue-point d'amure, après avoir soulagé les balancines du gui, et choqué les drisses de pic et de mât; on prend le vent largue (si l'on est vent-arrière), on rembraque la grande écoute (on a eu soin de larguer auparavant le palan de retenue), on haie l'écoute aussi vivement que possible tandis que le yacht vire, et que le gui change. Quand le vent vient de l'autre bord, on frappe l'a retenue sur le nouveau bord, on affale la grande écoute et l'on fait route.

1) *Irishman's reef*. — En France, prendre un ris à l'irlandaise, c'est entailler une voile à coups de couteau

D. — Si le mât est brisé au ton, et juste au-dessus du capelage, et que la drisse de pic avec ses poulies est rompue, comment établit-on la grand-voile ?

R. — On prend trois ris et l'on hisse le pic au moyen de la balancine de sous le vent, ou bien on dévergue la voile de sa corne, on y prend un « ris Irlandais » (1) c'est-à-dire qu'on étrangle la partie de la voile voisine de la têtère, et qu'on la hisse au moyen de la drisse de mât.

D. — Mais si la balancine sous le vent a été cassée ou enlevée, que fait-on ?

R. — En ce cas, on y supplée en disposant une élingue capelée dans la mâchoire et allant jusqu'au bout delà corne ; on croche sur le milieu de cette élingue la drisse de mât au moyen de laquelle on hisse la corne.

D. — Que fait-on quand le beaupré est brisé au ras du collier ?

R. — On loffe et on prend la panne, en mettant la barre dessous, et traversant l'écoute de trinquette au vent. On pèse la cargue-point de la grand-voile, on soulage le plus possible la borne, et on borde plat la grande écoute ; ou trévière le beaupré le long du bord sous le vent, c'est-à-dire qu'on passe sous chacune des extrémités de l'espar brisé un filin dont on amarre un bout à bord, puis en hâlant à retour sur l'autre bout, on amène l'espar à bord en le faisant rouler; on dégage le foc et le grément du beaupré ; on enlève le cercle de capelage, et l'on dépasse des bittes le tronçon qui reste. On place la partie avant, qui est la plus longue,

dans les bittes et le collier, on met en place le rocambeau et le cercle, on fait, s'il y a lieu, une « jambe-de-chien » dans les haubans et la sous-barbe, on pousse le beaupré, on amarre solidement le talon aux bittes en ayant soin que le clan d'amure de foc

soit bien dans un plan perpendiculaire. On raidit les haubans, la sous-barbe et l'étau de flèche, ou établit un petit foc, puis on met la barre au vent, on borde partout, et l'on fait servir.

D. — Si l'étau est cassé, que fait-on ?

R. — On met la barre dessous (1), on cargue le point d'amure de grand-voile, et on choque les drisses de pic et de mâ; on amène la trinquette, on en croche la drisse sur la tête de l'étrave, et on étarque le plus possible, on envoie un homme placer une estrope sur le ton, juste au dessus du capelage, on y frappe une bonne poulie double, dans laquelle passe le garant d'un palan assez long pour atteindre l'étrave, et on l'y croche ; on palanque jusqu'à ce que l'effort supporté par la drisse de trinquette soit annulé; on amarre solidement et on gagne le port le plus voisin.

D.— SI les haubans de beaupré sont cassés, que fait-on ?

R. — Par forte brise, on met la barre dessous, et on maintient le yacht debout au vent. On rentre le foc à mi-bâton, et on ne le rehisce et on ne reborde l'écoute (ou bien on établit un plus petit foc, s'il y a lieu) qu'après avoir réparé l'avarie au moyen d'un nœud de hauban, si le hauban est en filin : s'il est en chaîne et que l'on n'ait pas de manille sous la main, on amarre à faux-frais un filin dont on genope les bouts ; puis on fait servir.

D. — Comment mouille-t-on, étant au plus près ?

R. — On cargue le point d'amure de la grand-voile, on rentre le foc, on file le garant de sous-barbe et on haie le mou au moyen de l'aiguillette ; on met la barre dessous ; quand le yacht commence à loffer, on redresse la barre on hâle-bas la trinquette et on se maintient debout au vent jusqu'à ce que le yacht ait perdu son erre ; alors on mouille et on laisse filer la chaîne. Quand on est évité, on amène et on serre toutes les voiles.

D. — Comment mouille-t-on quand on est vent-arrière ?

(1) Nous laissons à l'auteur du *Fore and aft* la responsabilité de cette manœuvre. Quant à nous, nous croyons bien préférable de mettre au contraire la barre au vent, et de courir vent-arrière tandis qu'on répare l'avarie. (*N. de l'Editeur*).

R. — On amène les voiles de l'avant, on file la sous-barbe et on en ramasse le mou, on cargue le point d'amure de grand voile, on choque les drisses de pic et de mâ, on met la barre dessous et on borde à moitié la grand-voile ; quand le yacht est venu au vent, on l'y maintient avec la barre, jusqu'à ce qu'il ait perdu son erre. On mouille, on file de la chaîne, on amène complètement la grand-voile et on serre toutes les voiles.

D. — Au plus près, comment met-on en panne de façon à permettre à une embarcation d'accoster par brise légère et mer calme ?

R. — On cargue le point de la grand-voile, on rembraque la grande écoute, et l'on traverse au vent les écoutes de foc et de trinquette.

D. — Et si l'on a forte brise ?

R.—On file l'écoute de foc, on traverse l'écoute de trinquette, et l'on se tient paré à

lancer un bout à l'embarcation qui accoste.

D. — Étant au plus près, bâbord-amures, un homme tombe à la mer ; que fait-on ?

R. — On lance le yacht dans le vent, on jette par dessus bord bouées, caillebotis, avirons, tout objet quelconque qui se trouve sous la main. Pendant ce temps, le yacht aura changé d'amures, et aura le cap dans la direction de l'homme.

D. — Et si l'on court vent-arrière, par forte brise, quand l'homme tombe à la mer ?

R. — On embraque la grande écoute, on cargue le point, on vient au vent, et l'on met le canot à la mer.

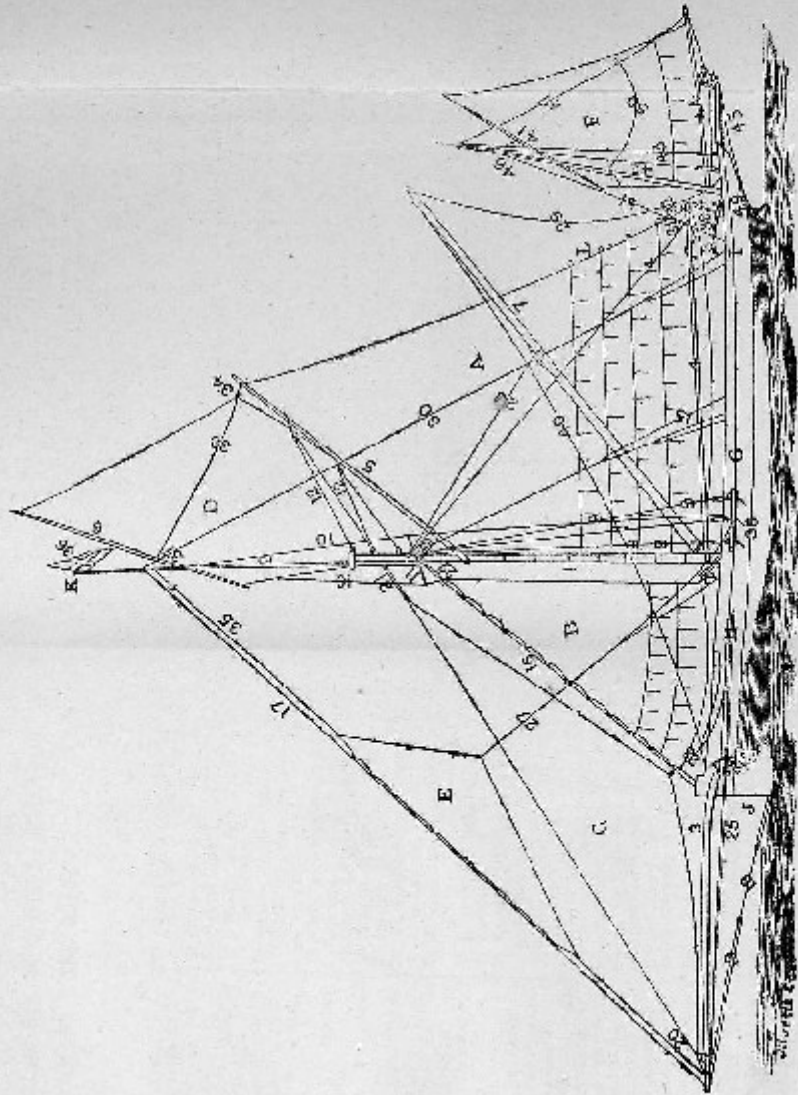
D. — Qu'est-ce que le nœud de hauban, dont il a été question plus haut ?

R. — C'est un nœud qu'on emploie pour réparer un hauban cassé ou avarié ; on le fait en prenant les deux bouts disjoints, et on en détord les torons comme pour faire une épissure carrée. On rapproche exactement ces deux bouts, on prend le toron d'en dehors d'en bas, et on le passe dans un des torons de la partie supérieure ; on prend le toron inférieur suivant, et on le passe de bas en haut au travers de la boucle formée par le toron précédent ; ensuite, on prend le bout du toron voisin d'en bas, on le passe autour du 1^{er} toron, en de-hors du 2^e, et, de bas en haut, au travers de la boucle formée par le premier. On souque partout le plus possible, on surfile et on fourre les bouts de chaque côté, et enfin on remet le hauban en place.

D. — Les manœuvres qui précèdent s'appliquent-elles à un yawl aussi bien qu'à un cotre ?

R. — Oui, à part deux ou trois exceptions. Par exemple, dans un yawl, quand on doit changer le gui ou virer de bord, il faut veiller aux étais du tapecul, (s'il y en a) : l'étau de sous le vent doit être filé, et celui au vent raidi, pendant que le yacht est vent-debout. L'écoute de tapecul se change d'elle-même ; mais on peut avoir à la filer ou à la border. Dans un yawl, le tapecul rend de grands services quand il s'agit de se maintenir debout à la lame pendant qu'on installe la voile de cape ; on peut aussi l'utiliser pour appareiller avec le tapecul et le foc seulement. Ce grément est très utile pour le voyage et la pêche, en ce qu'il permet d'avoir un gui moins *mais* il est moins avantageux que le grément du cotre le rapport de l'élégance et de la vitesse.

DÉSIGNATION DES MANŒUVRES, ESPARS
ET VOILES D'UN YAWL



GRÉEMENT ET VOILURE D'UN YAWL OU YOLFE A TAPPECUL.

A Grand'voile. — B. Pécaquet. — C. Foc. — D. Floc-de. — E. Flying-ib. F. Tappecul. — G. Passavants. — H. Avaut, bossoif. — I. Arrière, lanche. — J. Escrois, ballener. — K. Pomme du mâ. — L. Grand'voile.

1	Bas-mât, avec ses cordes.	23	Balsème de annamaker.
2	Mât de flèche.	24	Bras arrière du tappecul de spinnaker.
3	Bossoif, ou bois de force.	25	Balises, galhaud.
4	Bôme ou gu. de corne.	26	Bois volant.
5	Verge de flèche.	27	Isague de ris.
6	Tangon de spinnaker.	28	Ecoute de grand'voile.
7	Arrière de gouvernail.	29	Cargue du flèche.
8	Bambans.	30	Ecoute du flèche.
9	Safranabans.	31	Drisse de flying-ib.
10	Sarris de l'one.	32	Grilagon.
11	Brisse de ric.	33	Brisse de flèche.
12	Drisse du mât.	34	Porte-bambans.
13	Balancins de gu.	35	Grande sonde.
14	Bushorne.	36	Bras avant du tappecul.
15	Grand état.	37	Yarkulo de tappecul.
16	Mât du mat de flèche.	38	Mât de tappecul.
17	801 scharbe.	39	Bambans de la pout.
18	Bourant de la pout.	40	Bout-dehors de la pout.
19	Bourant de la pout.	41	Bout-dehors de la pout.
20	Bobambent de pout.	42	Bout-dehors de la pout.
21	Brisse de foc.	43	Brisse de tappecul.
22	Brisse de triquet.	44	Brisse de tappecul.
23	Brisse de foc.	45	Brisse de tappecul.
24	Brisse de foc.	46	Brisse de tappecul.
25	Brisse de foc.	47	Brisse de tappecul.
26	Brisse de foc.	48	Brisse de tappecul.
27	Brisse de foc.	49	Brisse de tappecul.
28	Brisse de foc.	50	Brisse de tappecul.
29	Brisse de foc.	51	Brisse de tappecul.
30	Brisse de foc.	52	Brisse de tappecul.
31	Brisse de foc.	53	Brisse de tappecul.
32	Brisse de foc.	54	Brisse de tappecul.
33	Brisse de foc.	55	Brisse de tappecul.
34	Brisse de foc.	56	Brisse de tappecul.
35	Brisse de foc.	57	Brisse de tappecul.
36	Brisse de foc.	58	Brisse de tappecul.
37	Brisse de foc.	59	Brisse de tappecul.
38	Brisse de foc.	60	Brisse de tappecul.
39	Brisse de foc.	61	Brisse de tappecul.
40	Brisse de foc.	62	Brisse de tappecul.
41	Brisse de foc.	63	Brisse de tappecul.
42	Brisse de foc.	64	Brisse de tappecul.
43	Brisse de foc.	65	Brisse de tappecul.
44	Brisse de foc.	66	Brisse de tappecul.
45	Brisse de foc.	67	Brisse de tappecul.
46	Brisse de foc.	68	Brisse de tappecul.
47	Brisse de foc.	69	Brisse de tappecul.
48	Brisse de foc.	70	Brisse de tappecul.
49	Brisse de foc.	71	Brisse de tappecul.
50	Brisse de foc.	72	Brisse de tappecul.
51	Brisse de foc.	73	Brisse de tappecul.
52	Brisse de foc.	74	Brisse de tappecul.
53	Brisse de foc.	75	Brisse de tappecul.
54	Brisse de foc.	76	Brisse de tappecul.
55	Brisse de foc.	77	Brisse de tappecul.
56	Brisse de foc.	78	Brisse de tappecul.
57	Brisse de foc.	79	Brisse de tappecul.
58	Brisse de foc.	80	Brisse de tappecul.
59	Brisse de foc.	81	Brisse de tappecul.
60	Brisse de foc.	82	Brisse de tappecul.
61	Brisse de foc.	83	Brisse de tappecul.
62	Brisse de foc.	84	Brisse de tappecul.
63	Brisse de foc.	85	Brisse de tappecul.
64	Brisse de foc.	86	Brisse de tappecul.
65	Brisse de foc.	87	Brisse de tappecul.
66	Brisse de foc.	88	Brisse de tappecul.
67	Brisse de foc.	89	Brisse de tappecul.
68	Brisse de foc.	90	Brisse de tappecul.
69	Brisse de foc.	91	Brisse de tappecul.
70	Brisse de foc.	92	Brisse de tappecul.
71	Brisse de foc.	93	Brisse de tappecul.
72	Brisse de foc.	94	Brisse de tappecul.
73	Brisse de foc.	95	Brisse de tappecul.
74	Brisse de foc.	96	Brisse de tappecul.
75	Brisse de foc.	97	Brisse de tappecul.
76	Brisse de foc.	98	Brisse de tappecul.
77	Brisse de foc.	99	Brisse de tappecul.
78	Brisse de foc.	100	Brisse de tappecul.

II. — Gréement de Goélette.

D. — Qu'est-ce qu'une goélette à voiles auriques ?

R. — C'est celle qui, au lieu d'un hunier carré au mât de misaine, grée sur ce mât un flèche volant (pointu ou carré). Les goélettes de faible tonnage, ainsi que la plupart des goélettes de course portent un beaupré de cotre, pouvant être rentré ou poussé.

D. — Qu'est-ce qu'une goélette à huniers carrés ?

R. — C'est celle qui grée une grand-voile brigantine et un flèche en-cul au grand mât ; une misaine goélette au mât «te misaine, une trinquette sur l'étau de misaine, et un ou deux focs ; un hunier et un perroquet carrés au mât de misaine,-et un beaupré fixe.

D. — Comment l'étau de misaine est-il ordinairement établi ?

R. — Généralement, on le raidit sur un des pitons d'un cercle en fer qui entoure le beaupré, tout près de l'étrave, en dehors ou en dedans, à moins que le yacht n'ait un beaupré mobile ; dans ce cas, on raidit l'étau sur l'étrave même.

D. — Comment le grand mât est-il tenu ?

R. — Au moyen du grand étau (*triatric stay*) ; c'est un fort étau, allant du ton du grand mât à celui du mât de misaine.

D. — Emploie-t-on encore d'autres étais pour le grand mât ?

R. — Oui, dans tes grandes goélettes, on installe un étau, avec itague et palan, que l'on raidit sur uu cabillot placé en abord, de chaque côté, en arrière des haubans de misaine. Au port, on les dégrée. En mer, celui de sous le vent est largué, pour ne pas brider contre la misaine-goélette.

D. — Comment est disposée la drisse de pic de grand-voile ?

R. — Elle passe dans trois poulies simples crochées sur le ton, et dans deux sur la corne ; le courant vient sur le pont, d'un bord, et le dormant de l'autre. Celui-ci est muni d'un palan dit « étarquois. »

D. — Comment s'en sert-on pour établir la voile ?

R. — On hisse au moyen du courant, et on raidit avec l'étarquois du dormant.

D. — Comment est disposé le point inférieur de la grand'-voile, ou point d'écoute ?

R. — Généralement, il est croche sur un rocanabeau, muni d'une itague, et pouvant courir sur une longueur d'environ trois pieds, pour tendre plus ou moins la voile quand elle a travaillé sous l'action de l'humidité.

D. — Comment la cargue du point d'amure est-elle disposée ?

R. — Elle forme une sorte de palan dont la poulie inférieure est crochée au point d'amure, et la poulie supérieure à un piton de la mâchoire de la corne, d'où le courant descend sur le pont.

D. — Comment les gardes de la corne sont-elles disposées ?

R. — On met sur la corne ou des pantoires, ou des poulies. Dans le premier cas la pantoire se termine par un palan ; dans le second, on emploie des cartahus simples Les gardes de corne sont rarement employées à bord d'un yacht.

D. — Comment dispose-t-on généralement les balancines du gui ?

R. — Dans les petits yachts, il y a une balancine unique, qui fait dormant au bout du gui, va passer dans une poulie au ton du mât, et de là vient sur le pont ; ou encore, elle fait dormant au cul de la poulie du ton, passe dans une poulie au bout du

gui, et revient par la poulie du ton. Mais dans les grands yachts, on en installe une de chaque bord. Elles sont crochées au gui, à mi-distance entre la poulie d'écoute et les Violons de ris. De là, elles passent dans des poulies crochées aux jottereaux, au-dessous du capelage, puis reviennent se terminer sur le pont, par un palan.

D. — Où place-t-on habituellement le palanquin de ris de la grand-voile ?

R. — Il est croché à des pitons ou à des taquets sous le gui.

D. — Comment dispose-t-on les itagues de ris .

R. — Un des bouts, terminé par un cul-de-porc double, fait dormant sur un piton ou dans un trou des violons du gui. passe dans la cosse d'empointure de la voile, puis, de dessus en dessous dans un placard, ou un clan à réa de l'autre côté du gui. Sur ce bout, on croche le palanquin lorsqu'on veut prendre le ris.

D. — Qu'emploie-t-on généralement pour les itagues de ris ?

R. — Du filin de manille.

D. — Où place-t-on habituellement la corne de la voile de cape ?

R. — Au-dessus du gui, sur de petits chantiers, dans les grands yachts.

D. — Comment s'y prend-on pour appareiller en abattant sur tribord ?

R. — On vire l'ancre à pic. On établit la misaine-goélette et la grand-voile. en ayant soin de bien faire parer les pics, des balancines. On pèse les cargues des points d'amure ; on largue les voiles d'avant, puis on vire l'ancre de nouveau. Quand celle-ci est dérapée, on hisse le foc, en mettant la barre à tribord. Quand l'ancre est au bossoir, on largue le hunier (s'il s'agit d'une goélette à huniers carrés). Où amure les goélettes, et on fait route en changeant la barre dès que le hunier s'est rempli.

D. — Comment vire-t-on de bord vent devant ?

R. — On examine d'abord si toutes les manœuvres sont bien parées à l'avant comme à l'arrière. On dispose des hommes sur les étais du grand mât (si le gréement en comporte). Celui de sous le vent prêt à être raidi dès que le yacht sera Tenu au vent, et l'autre prêt à être largué. On met la barre dessous, on embraque la grande écoute, et l'on file les écoutes de foc. Quand la goélette est debout au vent, on change les écoutes de l'avant, en maintenant celle de trinquette traversée «fin d'aider à abattre. Dès que le hunier est suffisamment rempli sur l'autre amure, on fait passer au vent l'amure du flèche-en-cul, ainsi que celle de grand-voile.

D. — Comment vire-t-on vent arrière, ou lof pour lof ?

R. — On cargue ou on amène le flèche-en-cul, on pèse 1« point d'amure de la grand-voile, on choque la drisse de pic, s'il est nécessaire, on file la grande écoute, et l'on met la barre au vent. Dès que le yacht est arrivé, on brasse les bras du vent des voiles carrées, et on embraque le mou de la grande écoute. Lorsque le vent vient de l'autre bord, on change le gui, on brasse les vergues, on rehisser le pic, on Amure la grand-voile, on oriente partout, et on rétablit le flèche-en-cul.

D. — Si la balancine du vent s'est rompue, étant au plus près, que fait-on ?

R. — On pèse celle de sous le vent, jusqu'à ce que l'autre soit épissée.

D. — Mais si la balancine sous le vent était décrochée du gai, afin d'éviter l'usure de la voile ?

R. — En ce cas, il faut choquer l'écoute du flèche, ainsi que les drisses du pic et du mât, afin d'amener le gui sur la-lisse, où on l'amarre, jusqu'à ce que la balancine de sous le vent soit passée au vent. On la croche au vent, et on rétablit la grand-

voile. On fait ensuite une épissure à la balancine rompue, et on la fait passer par dessus la corne, pour servir de balancine de sous le vent-D. — Étant au plus près, comment oriente-t-on les voiles pour recevoir le vent soit tout à fait de l'arrière, soit grand large ?

R. — On frappe la pantoire de la retenue sur le gui, on la rentre à l'avant par dessus la lisse ; on croche le palan de cette retenue sur les bittes ; on cargue le point d'amure de grand-voile, on met la barre au vent, on donne du mou aux bras des vergues (dans les goélettes carrées), on affale la grande écoute, en halant au fur et à mesure sur le palan de retenue du gui ; on haie bas le clin-foc, et l'on file les écoutes-de misaine-goélette et de trinquette.

D. — Comment établit-on le pafi ?

R. — On amène d'abord la trinquette

D. — Pourquoi ?

R. — Parce que cette voile serait déventée, et qu'on a besoin de sa drisse pour servir de drisse du milieu au pafi.

D. — Ensuite ?

R. — On croche les cartahus des bouts de la vergue aux empointures de têtes du pafi, et la drisse de trinquette au milieu de la tête ; on hisse et l'on oriente, en ayant soi» d'avoir un haie-bas à chaque drisse.

D. — Comment sont installés les cartahus de bouts de vergue ?

R. — Ils l'ont dormant au cul d'une poulie simple, au bout de la vergue, passent dans une poulie à croc à l'empointure de la voile, remontent dans la poulie du bout de la vergue, et redescendent sur le pont par une poulie frappée à l'estrope de la vergue ou au bas du ton.

D. — Comment serre-t-on le pafi dans un grain, ou quand la brise fraîchit ?

R. — On file les cartahus de bouts de vergue, eu hâlant sur les haie-bas ; quand ils sont complètement amenés, on lile la drisse et l'on ramasse la voile. L'amure et l'écoute doivent rester bordées jusqu'à ce que la voile soit complètement amenée

D. — Comment empêche-t-on le vent de faire ballonner la tête de la voile quand on file la drisse ?

R. — Au moyen d'une estrope qui a dû être frappée sur le milieu de la tête avant de hisser. Cette estrope entoure une cosse qui court le long d'un mât de corde en fil de fer, allant du ton jusqu'au pont. Par petite brise ce mât de corde peut être suppléé par l'écoute de flèche.

D. — Comment prend-on un ris dans un hunier carré ?

R. — On amène la vergue, on la tient en bras et balancines; on pèse les palanquins, on pèse à bloc les cargue-fonds et les cargue-points, puis on envoie les hommes en haut prendre le ris.

D. — Comment large-t-on un ris, quand la voile est établie?

R. — On amène la vergue, on haie sur les bras, on pèse à bloc les palanquins, puis on large les garcettes, on affale les rabans d'empointures ; avant de descendre, on donne du mou à toutes les manœuvres, surtout aux palanquins; enfin, on rehisser la vergue et l'on brasse.

D. — Comment prend-on un ris dans la grand-voile ?

R. — Où borde la grande écoute au milieu, on croche le palan sur l'itague de ris. On amène les drisses de pic et de mât d'une quantité suffisante pour pouvoir prendre le ris, on haie sur le palanquin jusqu'à ce que la cosse d'empointure soit sur le gui, à joindre. On passe le raban de l'empointure, on amarre les hanets; puis on rehisser

les drisses de pic et de mât et on se remet en route. On reprend le mou de retenue, s'il y a lieu, ainsi que de la drisse de pavillon.

D. — On court grand-largue bâbord-amures avec brise modérée et mer calme. Le timonier laisse embarder le navire de façon à recevoir le vent par tribord. Que fait-on ?

R. — On met la barre à tribord toute, on file les drisses de pic et de mât et l'on pèse le point d'amure de grand-voile. Quand le yacht a repris son cap, on hisse de nouveau le pic et on amure la grand-voile.

D. — Si cette accident arrive par forte brise et si la retenue du gui se rompt, quel danger a-t-on à craindre ?

R. — Que la grande écoute ne balaie tout ce qui se trouve sur son passage sur le pont lorsque le gui vient à changer. Le choc brusque peut, en outre, rompre le gui, déchirer la voile ou emporter l'écoute.

D. — Qu'entend-on par l'expression . « Établir les voiles en ciseaux? »

R. — C'est être vent-arrière ,avec le gui de la grand-voile d'un bord et la misaine-goélette de l'autre bord.

D. — Où croche-t-on les retenues ?

R. — La retenue du gui de la grand-voile passe entre les haubans de grand-mât et ceux de misaine et se raidit aux bittes du guindeau ; la retenue de misaine-goélette passe dans une poulie au bout du beaupré, mais parfois elle est simplement crochée aux bossoirs.

D. — Vent-arrière, par forte brise, quelle toile porte-t-on ?

R. — Le hunier au bas ris, la voile de cape et la trinquette, les ris pris, prête à être hissée s'il est besson.

D. — Si le hunier est emporté et que le yacht tombe par le travers, que fait-on ?

R. — On met la barre dessous et l'on prend la cape sous la voile de cape et la trinquette de cape, dont l'écoute est traversée.

D. — Dans quelles circonstances établit-on la voile de cape, au lieu de la grand-voile au dernier ris ?

R. —Lorsqu'il est probable qu'il faudra mettre à la cape ou quand la mer devient tout à fait grosse.

D. — Pourquoi, dans ce dernier cas ?

R. — Afin de soulager le yacht du poids du gui. Il faut l'amarrer alors solidement sur son croissant ou sur le couronnement avant de gréer la voile de cape.

D. — Qu'est-ce que la voile de cape ?

R. — C'est une voile faite en toile n° 1 (ralinguée en conséquence) de forme triangulaire ou coupée à une largeur de trois laizes, à la têtère : dans ce dernier cas, elle est enverguée sur une petite corne et hissée aussi haut que le permet la drisse de mât. Le point d'écoute est bordé au moyen d'un palan sur le pont. La chute avant est transfilée au mât ou garnie d'aiguillettes sur lesquelles on amarre des racages.

D. — Pourquoi hisse-t-on cette voile aussi haut ?

R. — Pour prendre le vent au-dessus des grosses lames.

D. — Comment la change-t-on, si l'on vient à être masqué ?

R. — Au moyen d'un second palan qui a dû être disposé au vent et qui passe au-dessus du gui et de la corne (amarrés ensemble). La drisse de pic et les balancines ont été préalablement décrochées et ramenées le long du mât, afin de ne pas faire obstacle au passage de la voile de cape.

D. — Par forte brise, si l'on n'a pas de voile de cape à bord, sous quelle voile prend-on la cape ?

R. — Sous la grand-voile au ris diagonal, ou sous un foc hissé sur le mât.

D. — Quest-ce que le ris diagonal (*balance reef*) ?

R. — C'est un ris qu'on emploie après que le troisième, ou dernier ris, a été pris. Les œillets pour le passage du transfilage partent de la cosse d'empointure du dernier ris et remontent diagonalement jusqu'à l'encornât, dans les petits yachts; mais dans les grands yachts, ils viennent à environ deux ou trois pieds au-dessous de l'encornât, jusqu'à une cosse, estropée sur la ralingue de guindant, dans laquelle on croche le palan d'amure.

D. — Comment prend-on le ris diagonal, étant au dernier ris ?

R. — On choque la drisse de pic, afin de diminuer le poids de la chute arrière de la voile, on amène en grand l'encornât, en filant la drisse de mât. On croche le palan d'amure à la cosse dont il vient d'être parlé, on passe une ligne de transfilage dans les œillets, on rehisse les drisses de mât et de pic, et l'on reprend le mou des gardes de la corne (s'il y en a) ainsi que de la drisse de pavillon.

D. — Au plus près, par une mer houleuse, comment s'y prend-on pour empêcher la borne de se soulever et de retomber au roulis ?

R. — Une retenue est ordinairement frappée à cet effet sur le gui, en dedans et près de l'écoute, et vient aux grands haubans. On l'appelle en anglais *lazy gui*.

D. — Comment est disposée cette retenue ?

R. — C'est un bout solide, d'environ trois brasses, à l'extrémité duquel est estropée une cosse. Ce bout est amarré avec deux demi-clefs sur le gui, de façon que la cosse pende dessous à environ un pied. L'autre extrémité est passée dans un chaumard ou sur un taquet en abord, puis dans la cosse, et fait retour au taquet, où elle est tournée. De la sorte, la retenue peut être larguée en un instant.

D. — Si le beaupré est enlevé, ou se brise au ras du collier étant au plus près, que fait-on ?

R. — Ou diminue la voilure, on dégage les manœuvres etc⁷ on frappe l'étau sur le tronçon du beaupré.

D. — Comment hisse-t-on le pic de la grand-voile au ris diagonal, quand le mât ayant été brisé au ton, au-dessus du capelage, la drisse de pic a été emportée ?

R. — On hisse le pic au moyen de la balancine de sous le vent, ou bien on dévergue la voile de la corne, on prend un ris « irlandais » (voir ci-dessus) et l'on hisse au moyen de la drisse de mât.

D. — Le mât de misaine étant brisé, et le yacht ne pouvant rester en panne sous la grand-voile au ris diagonal, que fera-t-on ?

R. — On l'amènera, et on la remplacera par un foc hissé sur le grand mât.

D. — Que fait-on quand le temps se calme ?

R. — On se sert du gui pour gréer un mât de misaine de fortune, et quand il est solidement amarré sur le tronçon du mât brisé, on établit la voile de cape avec sa corne en guise de misaine-goélette.

D. — Comment établit-on la grand-voile sans sa borne ?

R. — Sous trois ris, avec un palan pour écoute.

D. — Comment procède-t-on pour installer la borne en guise de mât de misaine ?

R. — On retire la borne du grand mât. On la place la mâchoire contre le tronçon du

mât de misaine, sur le *pont*. On soulage l'autre extrémité de l'espar au moyeu d'une des balancines. assez haut pour qu'un palan frappé sur le beaupré puisse agir dessus. On a également disposé une retenue de chaque côté de l'espar, afin de le maintenir dans l'axe du yacht. Il faut, avant de mater le gui, frapper sur son extrémité supérieure, au moyen de deux demi-clefs à capeler, une aussière dont les bouts, suffisamment longs, sont destinés à former deux étais. En guise de haubans, on prend les deux balancines, une de chaque côté, munies chacune de leur itague et de leur palan. Quand l'espar est perpendiculaire, on amarre et l'on souque avec soin sa partie inférieure au tronçon du mât.

D.— Comment mouille-t-on, quand on est veut arrière, dans un endroit où la marée porte au vent

R. — On cargue la trinquette, et l'on pèse l'amure de grand-voile en même temps qu'on amène du pic. On met la barre dessous, on haie-bas la trinquette, on rembraque la grande écoute, et l'on vient debout au vent ; on se maintient dans cette position jusqu'à ce que l'on ait perdu totalement son erre ; alors on mouille, on file de la chaîne, on amène la brigantine et l'on serre les voiles.

D. — Comment affourche-t-on ?

R. — On mouille d'abord la grande ancre de bossoir, on file une grande touée de chaîne (environ 60 brasses), et si l'on ne peut amener le yacht dans une position favorable pour mouiller la seconde ancre, on mouille avec l'embarcation une ancre à jet, sur laquelle on se toue. On mouille alors la seconde ancre on file de la chaîne, en même temps qu'on rembraque celle de la première ancre jusqu'à ce que les deux touées aient la même longueur.

D. — Comment s'y prend-on pour désaffourcher ?

R. — On file le câble du vent, ou lève l'ancre sous le vent, on la caponne et on la traverse ; puis on vire à pic le câble du vent, en se tenant prêt à faire route.

D. — Qu'est-ce qu'une marée portant sous le vent (*lee tide*) ?

R. — C'est une marée courant dans la même direction que le vent.

D. — Comment fait-on éviter un navire à la marée, quand on est mouillé dans un courant ?

R. — On aura soin de faire éviter un navire lège du côté de sous le vent, et un navire chargé du côté du vent.

D. — Si l'on est à l'ancre par un temps calme, comment évite-t-on de surjaler ?

R. — Eu raidissant bien le câble, sans toutefois faire déraiper l'ancre.

D. — Qu'entend-on par être évité debout à la marée ?

R. — Un navire est évité à la marée quand, étant à l'ancre, il présente son avant au courant de la marée.

D. — Qu'entend-on par être évité au vent ?

R. — Quand un navire à l'ancre a l'avant dans le lit du veut, malgré l'effet de la marée.

D. — Comment place-t-on une ancre à, jet dans une embarcation pour aller l'élonger ?

R. — On place le jas sur l'arrière, les pattes au fond de l'embarcation, sur une planche ou sur un espars, qui sert à cabaner l'ancre par dessus le bord.

D. — Comment embarque-t-on une ancre de bossoir ?

R. — Ou la place à l'arrière de l'embarcation, les pattes en bas avec une retenue passée en double et saisie par une cravate sur le tableau.

D. — On a la côte sous le vent, avec un bon fonds : le navire manque à virer vent-devant, et il n'y a pas assez de placé pour virer vent-arrière. Que fait-on ? R. — On

mouille une ancre, ou, si le temps le permet, on largue l'étalingure de l'ancre sous le vent, et on frappe dessus une aussière venant de l'arrière de la hanche sous lèvent. On mouille cette ancre tandis qu'on met la barre dessous, on rembraque le mou, et l'on étale sur l'aussière, en sorte que le bâtiment vire sur place. Le virage fait, on hale l'aussière (1).

D. — Comment construit-on un radeau pour sauver les hommes à bord?

R. — On réunit ensemble trois espars de rechange en forme de triangle ; à l'intérieur de ce triangle, on amarre des caisses à eau et de petits espars sont assujettis par dessus pour former plancher.

D. — Que fait-on quand le gouvernail est emporté ?

R. — Étant en marche, on amène la misaine-goélette, on borde plat la grande écoute, et l'on traverse au vent l'écoute de trinquette. On prend trois espars qu'on amarre en triangle, on tend dessus une voile, et l'on y dispose une patte d'oie, en lestant l'espar inférieur de quelques morceaux de fer ; ou frappe une forte aussière sur la patte d'oie; on lance l'appareil par-dessus bord, au vent, on file suffisamment l'aussière et le navire restera confortablement en panne, tandis que l'on s'occupera de gréer un gouvernail de fortune.

D. — Et si l'on n'a pas le temps de faire ces manœuvres, ou qu'on ait la côte sous le vent ?

R. — On prend une vergue ou un espar de rechange; à l'une de ses extrémités, on cloue solidement deux fortes

planches, de façon qu'elles soient à angle droit l'une sur l'autre ; ou pousse l'espar en dehors sous le couronnement et dans l'axe du yacht; on le fixe au portage, on frappe un palan sur le bout qui rentre à bord, et le navire gouvernera à moins qu'il ne soit tout à fait mauvais manœuvrant.

D. — Et si l'on n'a même pas le temps d'installer cet appareil

R. — Dans ce cas, on mouille sur les deux ancres, et l'on coupe les mâts, s'il le faut, pour éviter de chasser.

(1) On a dû disposer un orin et une bouée sur l'ancre, pour la reprendre ensuite.

D — Qu'est ce qu'un spinnaker ?

R. — C'est une voile triangulaire très haute faite de toile légère, et qui est employée au vent arrière, à bord des yachts de course, au lieu d'une fortune carrée. Il peut également faire l'office de foc-ballon, pour le grand-largue, par petite brise. Le bordant en est « perqué » dehors au moyen d'un long espar appelé « tangon de spinnaker » qui tient sur l'avant du mât par un croc tournant dans un piton.

D. — Comment établit-on et rentre-t-on un spinnaker?

R. — On place l'extrémité d'en dedans du tangon sur le couronnement, du côté opposé à celui sur lequel se trouve le gui. on dirige vers l'avant le bout d'en dehors jusqu'à ce qu'il arrive en arrière des écoutes de l'avant, dont on le fait bien parer, on croche sur ce bout une balancine et l'on y frappe deux cartahus, dont l'un vient sur l'avant et l'autre sur l'arrière, en dehors des haubans, on pèse la balancine de façon à soulager le tangon, on pousse celui-ci dehors jusqu'à ce que son croc puisse être mis à poste dans le piton du mât. On croche la drisse au point de drisse du spinnaker, et le point d'amure sur une itague qui passe au bout du tangon, un peu plus loin que le dormant de la balancine. On pèse sur la drisse, et en même temps, on haie le point d'amure ; quand la voile est hissée à bloc jusqu'au haut du mât de flèche, le point

d'amure étant bien bordé, et le point d'écouté amarré, on file la balancine jusqu'à ce que le tangon soit juste au ras de la lisse, et l'on oriente au moyen du cartahu, ou bras dé l'arrière. Dans les grands yachts, il est -d'usage d'installer une retenue partant de l'extrémité du tangon et venant par le travers, afin d'empêcher la voile de le soulever quand elle est gonflée par le vent. Pour rentrer le spinnaker, on soulage le tangon, on largue l'itague, on file en même temps la drisse et l'on ramasse la voile à mesure qu'elle s'amène. On largue le bras de l'arrière jusqu'à ce que le tangon soit dans l'axe du yacht, on le décroche du piton et on l'élonge sur le pont ; le tangon peut encore être maté le long du mât au moyen de la balancine.

D. — Comment se sert-on du spinnaker comme un foc ?

R. — On fouette une petite poulie à fouet sur le beaupré ; en dehors du cercle de capelage, on y passe un bout, qu'on frappe sur le point de la voile, on haie à bloc, et on tourne ; on pèse la drisse ; on emploie comme écoutes, celles du foc-ballon.

D. — Qu'est-ce que les galhaubans volants, ou pataras ?

R. — Ce sont des galhaubans temporaires venant, à bord des yachts, du capelage du mât de flèche au couronnement. On les emploie quand on grée le flying-jib ou le spinnaker.

D. — Il a été plusieurs fois question de mettre en panne. Courant vent-arrière par forte brise et grosse mer, comment, s'il est nécessaire de mettre en panne pour diminuer la voilure devra-t-on s'y prendre pour éviter le risque d'embarquer sur le pont ?

R. — On ferme avec soin les capots, on envoie tout le monde à l'arrière, à la grande écoute ; on attend une accalmie, et quand le yacht commence à descendre une lame, on met la barre dessous ; puis quand il commence à loffer, on reprend la grande écoute pied par pied, on borde au vent l'écoute de trinquette, on lient la barre sous- le vent, et on fait les manœuvres nécessaires pour diminuer la voilure.

D. — Si on louvoie dans un chenal encombré de navires, par une brise très faible et dans un fort courant, et que l'on soit drossé sur d'autres navires, que fait-on ?

R. — Si le courant est contraire, on mouille. S'il est favorable, on place une des ancrs, de préférence l'ancre à jet, sur la lisse sous le vent, avec beaucoup de chaîne, en frappant sur la chaîne, à deux pieds au plus de l'ancre, une forte aussière qu'on fait passer à l'arrière. On met la barre dessous, et on fait ainsi loffer ; quand le yacht commence à perdre son erre, on laisse tomber l'ancre sous le vent et on haie sur l'aussière ; après que le navire a complètement viré, on file la chaîne, et avec l'aussière, on relève l'ancre par l'arrière.

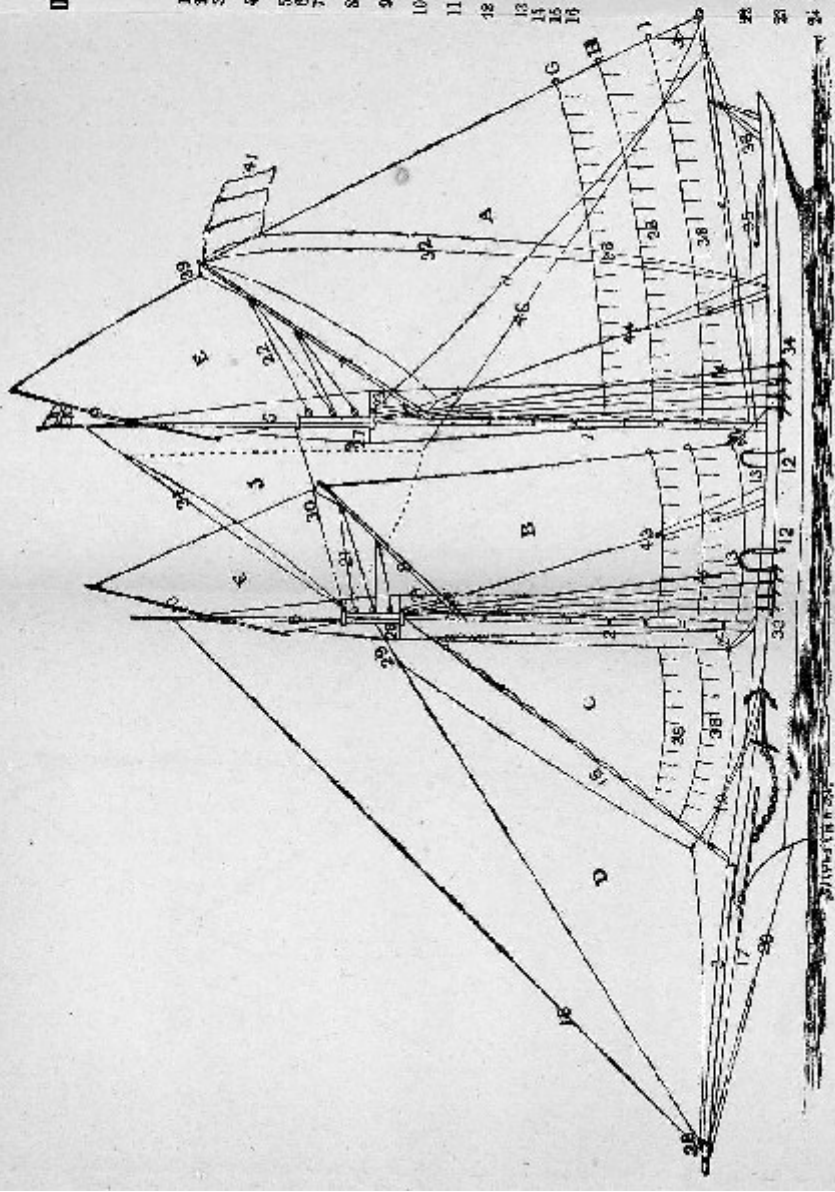
D. — Lorsqu'on cherche à se relever d'une côte, par gros tempe, sous le tourmentin et la grand-voile au dernier ris, si le navire continue à ne pas sentir la barre dans les rafales, que fait-on ?

R.— On porte sur l'avant tous les objets pesants susceptibles d'être déplacés, et l'on borde plat les écoutes de l'avant.

D. — Pourquoi ?

R. — Parce que les voiles de l'avant, et surtout le foc, ont tendance à soulager l'avant quand elles ballonnent, tandis que bordées plat, elles ont pour effet de faire plonger dans l'eau la joue de sous le vent, et par suite, de rendre le navire plus ardent.

**DÉSIGNATION DES MANŒUVRES, ESPARS
ET VOILES D'UNE GOLETTE**



GRÉEMENT ET VOILURE D'UNE GOLETTE DE PLAISANCE
 A Grand'trille ou beugamine. — B Voile de misaine-gaillarde. — C Trinquette. — D For. — E Grand'trèche.
 F Petit flèche. — G, H, I, Casses d'empennures de ris. — J Dragon.

- 1 Grand mât
- 2 Mât de misaine.
- 3 Beugain ou bout-dehors.
- 4 Bôme ou qui de grand'voile.
- 5 Grand'voile.
- 6 Grand mât de beugain.
- 7 Petit mât de beugain.
- 8 Cabane de grand-voile.
- 9 Corné de misaine.
- 10 Kéoliste.
- 11 Verges du grand'voile.
- 12 Verges du flèche de misaine.
- 13 Balancine de la grande bôme.
- 14 Palan d'embureaux.
- 15 Pistoulet.
- 16 Rimon de bôme.
- 17 Rimon de misaine.
- 18 Rimon de bôme.
- 19 Rimon de misaine.
- 20 Rimon de bôme.
- 21 Rimon de misaine.
- 22 Rimon de bôme.
- 23 Rimon de misaine.
- 24 Rimon de bôme.
- 25 Rimon de misaine.
- 26 Rimon de bôme.
- 27 Rimon de misaine.
- 28 Rimon de bôme.
- 29 Rimon de misaine.
- 30 Rimon de bôme.
- 31 Rimon de misaine.
- 32 Rimon de bôme.
- 33 Rimon de misaine.
- 34 Rimon de bôme.
- 35 Rimon de misaine.
- 36 Rimon de bôme.
- 37 Rimon de misaine.
- 38 Rimon de bôme.
- 39 Rimon de misaine.
- 40 Rimon de bôme.
- 41 Rimon de misaine.

Nota. — Dans les voiles auriques le point avant ou bas, est appelé *point d'amarre*; le point arrière, en bas, *point d'écoute*. Le point d'amarre de la voile s'appelle *point d'amarre* ou *point d'amarre*; le point d'écoute de la voile s'appelle *point d'écoute*. La partie inférieure, fonders de grand, ou simplement *fond*; la partie supérieure ou *haut*; le côté d'avant ou *avant*; le côté d'arrière ou *arrière*. Les points supérieurs sont les *empennures* le mât ou de pic.