

VOCABULAIRE DE MARINE

VOCABULAIRE
DES
TERMES DE MARINE
A L'USAGE DES YACHTSMEN
—
GRÉEMENT ET MANŒUVRE
DES VOILES AURIQUES
—

PETIT

Luy. Paul. Siccardy

VOCABULAIRE

(FRANÇAIS-ANGLAIS)

DES

TERMES DE MARINE

Les plus usités dans le Yachting

SUIVI D'UN

QUESTIONNAIRE

SUR LE GRÉEMENT ET LA MANŒUVRE

DES BATIMENTS A VOILES AURIQUES

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



PARIS

AUX BUREAUX DU « YACHT »

55, RUE DE CHATEAUDUN, 55

VOCABULAIRE

DES

TERMES DE MARINE LES PLUS USITÉS DANS LE YACHTING (1)

ABBREVIATIONS : — S. m., substantif masculin; — s. f., id. féminin; — adj., adjectif; — adv., adverbe; — v. a., verbe actif; — v. n., verbe neutre; — v. p., verbe passif. — V., voyez. — Par ex., par exemple. Syn., Synonyme.

A

A. Commandement d'avertissement : « A prendre un ris dans la grand'voile ! » — « A peser la balancine du vent ! » — Un des hommes de l'équipage, pour montrer que le commandement est entendu et compris, le répète mot à mot.

Abattée, s. f.; **Abattre**, v. n. (*casting off, to cast*). On dit qu'un navire fait une *abattée*, lorsque la direction de sa quille s'éloigne du lit du vent. Ce mot est alors ordinairement synonyme de *arrivée*. — Cependant, lorsque le bâtiment est étale, on dit plus volontiers qu'il *abat*, et, s'il est en marche, qu'il *arrive*. — Lorsque ce mouvement est indépendant de la volonté du manœuvrier, on emploie presque toujours les mots *abattée* et *abattre*. On les emploie toujours lorsque le bâtiment part de la position « debout au vent ». (V. *Eviter*).

Abattre en carène (*to heave down a ship*). C'est coucher un navire sur un bord jusqu'à mettre au besoin sa quille hors de l'eau pour visiter ou réparer ses œuvres vives.

Abordage, s. m.; **Aborder**, v. a. (*to board, to run foul*). *Aborder* un quai, une terre, un bâtiment, c'est joindre ces objets. En ce sens, il vaut mieux dire *accostage, accoster* : *Abordage* s'emploie le plus souvent dans le sens de *collision* fortuite ou volontaire.

(1) Nous n'avons pas cru devoir donner la définition de quelques mots trop connus, tels que *arrière, atterrir*, etc. Nous ne les avons maintenus dans ce vocabulaire que pour en donner la traduction anglaise.

Abraquer, v. a. (*to haul taught*). Haler sur un cordage qui a du mou pour le raidir, sans cependant le forcer. Dans un yacht bien tenu, toutes les manœuvres sont toujours *abraquées*. — On dit aussi, et plus souvent, *embraquer*; par ex. : « Embraque la ligne ! » quand on veut faire rentrer à bord une ligne ou une amarre qui est large.

Accastillage, s. m. (*upper works*). Toute la partie émergée de la coque d'un bâtiment. — On dit encore *œuvres mortes*.

Accore, adj. Se dit d'une côte plongeant verticalement dans l'eau. — S. m. Pièce de bois qui sert à étayer. On dit aussi *accotoir*.

Accorer, v. a. (*to shore*). C'est fixer un objet du bord en le calant, pour qu'il ne prenne aucun mouvement à la mer. Lorsque, pour obtenir ce résultat, on se sert d'amarrages, on dit plutôt *saisir*. (V. ce mot.)

Accoster, v. a. et v. n. (*to accost, to come alongside*). Mettre son navire ou son embarcation bord à bord avec un quai, un bâtiment, etc. — *Accoster* la terre, quand on navigue, c'est s'en rapprocher.

Accoupler, v. a. Armer des avirons *accouplés* signifie que chaque canotier tient deux avirons, un de chaque bord. Il ne faut pas confondre cette expression avec *nager à couple*. (V. *Nager*.) — *Remorqueur accouplé*, se dit d'un remorqueur qui s'amarre bord à bord au bâtiment qu'il veut remorquer.

Acculée, s. f. (*stern way*). Mouvement d'acculée : mouvement d'un bâtiment qui cule.

Acculement, s. m.; **Acculé**, adj. (*rising of the floor timbers*). Se dit des varangues : dans la maîtresse-partie, les varangues sont plates; mais, à mesure que l'on se rapproche des formes plus affinées de l'avant ou de l'arrière, la direction de la varangue s'éloigne davantage du plan de dessus de quille; on dit alors que la varangue est *acculée*. On mesure son *acculement* par la perpendiculaire abaissée de l'extrémité de la varangue sur le plan de dessus de quille.

A-contre, adv. Signifie « en sens opposé ». Ainsi un navire abat *à-contre* lorsqu'il tombe sur le bord opposé à celui sur lequel on veut qu'il abatte.

Adieu-vat [on prononce le *t*] (*about, about ship*). Ancien commandement pour virer de bord vent devant. N'est plus usité. On dit maintenant : « Envoyez ! »

Adonner, v. n. (*to araw aft, to veer aft*). Le vent *adonne* lorsque sa direction s'éloigne de celle du cap du bâtiment; c'est le contraire de *refuser*. — Une manœuvre *adonne* (*to lengthen*), lors qu'elle s'allonge à l'usage.

Affaler, v. a. (*to slack*). *Affaler* une manœuvre, c'est lui donner beaucoup de mou. — Ex. : *Affaler* les écoutes. C'est le contraire de *haler*; on *affale* un homme, un objet pesant qu'on fait descendre au moyen d'un cartahu. Un homme *s'affale* de la mâture en glissant le long d'une manœuvre.

Affaler (s'). Etre *affalé* (*embayed*). Un navire *s'affale* ou est *affalé* sur une côte quand il y est poussé par le vent ou la mer.

Affourcher, v. a. (*to moor across*). Mouiller un navire sur deux ancrs, écartées de l'avant. — On *s'affourche* ordinairement de telle sorte que la ligne droite menée de l'une des ancrs à l'autre soit perpendiculaire à la direction du vent ou du courant dominant sur le mouillage où l'on se trouve.

Affranchir ou **Franchir**, v. a. (*to free a ship*). Une pompe *franchit* une voie d'eau quand elle enlève de l'intérieur du navire une quantité d'eau plus grande que celle qui s'y introduit. — Lorsqu'une pompe a enlevé toute l'eau qu'elle devait épuiser, on dit que cette pompe est *affranchie*, ou mieux *franchie*. — On dit aussi, activement, que l'on *franchit* la pompe.

Agrès, s. m. (*rigging*). Ensemble des poulies, manœuvres, voiles et vergues. — On dit mieux : *gréement*.

Aiguilletage, s. m.; **Aiguillette**, s. f.; **Aiguilleter**, v. a. (*knittles, lashing, to seize*). Faire un *aiguilletage*, c'est joindre ensemble deux objets terminés par des œils, œillets, bagues ou anneaux. On se sert d'un bout de ligne qu'on passe par tours multipliés d'un œil à l'autre : dans quelques cas cette ligne prend le nom d'*aiguillette*.

Aiguillots, s. m. (*pintles*). Gonds qui sont fixés à l'avant du gouvernail, et qui, entrant dans les *fémelots* (V. ce mot) disposés sur l'étambot, forment les charnières sur lesquelles tourne le gouvernail.

Air-de-Vent, s. m. (*point of compass*). Direction du vent, et, par extension, rayon mené du centre de la rose à un point quelconque de l'horizon. — On dit aussi *rhumb-de-vent* : il y en a une infinité naturellement, mais on en distingue 32, auxquels on a donné des noms particuliers.

Aire, s. f. (*way of ship*). V. *Erre*.

Ajust ou **Ajut**, s. m. (*hitch*). Faire *ajut*, c'est réunir par un nœud quelconque deux bouts de filin. Faire *un ajut*, c'est les réunir par un nœud d'ajut. Voir l'Annuaire du Yacht, année 1880.

Allégeance, s. f. (*allowance*). Rendement de temps imposé dans une régata à un bateau de tonnage supérieur au profit de ses concurrents plus faibles. (V. *Jauge*.)

Allonges, s. f. (*top timbers, futtocks*). Pièces de bois qui, à la

suite des varangues ou des genoux, composent les couples d'un navire.

Amarrage, s. m. (*fastening*). L'*amarrage* d'un navire à flot est l'opération par laquelle on le retient à son poste en rade ou dans le port.

Amarre, s. f. (*fast rope*). Aussière, grelin ou chaîne servant à retenir ou à déplacer un navire.

Amarrer, v. a. (*to hitch, to belay, to make fast*). Fixer une amarre, une manœuvre, le plus souvent en la *tournant* sur un taquet. — Faire un *amarrage* (*seizing*), c'est joindre deux objets l'un contre l'autre au moyen d'une ligne.

Aménagement, s. m. (*fittings*). Installation : *Aménagement* du pont, *aménagement* intérieur.

Amener, v. a. (*to lower, to haul down*). Laisser descendre ou faire descendre un objet quelconque maintenu par un cordage ; par ex. : une vergue, une voile, un canot, un pavillon.

Amer, s. m. (*mark, leading mark*). Objet fixe de la côte suffisamment distinct et remarquable, au moyen duquel on peut se rendre compte de la position qu'on occupe en mer.

Amont, s. m. (*up the river*). Côté d'où vient le courant. — Sur les côtes Nord et Ouest de la France, on appelle vents d'*amont*, les vents de E. et de N.-E., opposés aux vents d'aval, qui viennent de la partie O. et S.-O.

Amure, s. f. (*tack*). Manœuvre qui retient le point inférieur d'une voile du côté d'où vient le vent. Ce point s'appelle *point d'amure*. — Avoir les *amures* à tribord ou à bâbord, c'est recevoir le vent par tribord ou par bâbord. — L'*amure* d'un spinnaker est à l'extrémité du tangon.

Amurer, v. a. (*to haul the tack*). C'est agir sur l'amure d'une voile ou sur son palan d'amure.

Ancre, s. f. (*anchor*). Une *ancre* se compose d'une *verge*, traversée par un *jas* et terminée par deux *pattes*.

Angéline, s. f. Voile de flèche des bateaux latins à antennes.

Antenne, s. f. (*lateen yard*). Vergue des voiles latines des bateaux de la Méditerranée, tels que chébecs, tartanes, etc.

Apiquer, v. a. (*to peak up*). Rapprocher une vergue, une corne de la position verticale. Une grand'voile, un flèche sont apiqués quand leur corne ou leur vergue forme un angle très aigu avec le mât.

Apôtres, s. m. (*knight heads, bollard timbers*). Nom des allonges qui sont le plus proches de l'étrave.

Appareillage, s. m. ; **Appareiller**, v. n. (*to get underway*). Quitter un mouillage.

Appeler, v. n. (*to grow*). Un cordage *appelle* dans un sens ou dans l'autre, quand il fait effort dans telle ou telle direction. Un navire vient à l'appel de son ancre, d'une amarre, lorsqu'il tend son câble ou sa chaîne.

Appléter, v. a. (*to haul about*). Tendre convenablement une voile, qui est dite alors : « *bien applétée* ».

Araignée, s. f. (*crow foot*). Assemblage de plusieurs bouts de ligne, tendus en éventail à partir d'un même point : « *araignées* d'une tente, d'un hamac, etc. »

Arc, s. m. (V. *Arquer*.)

Arcasse, s. f. (*stern frame*). Se compose de l'étambot et des pièces assemblées à l'extrémité arrière d'un navire, transversalement à la quille : l'arcasse supporte la voûte.

Arc-boutant, s. m. (*whiskers*). Les arcs-boutants les plus fréquemment employés dans les yachts sont ceux qui servent à augmenter l'écartement des haubans de beaupré. Ils sont généralement en fer et à charnière, pour pouvoir être facilement appliqués contre les pavois quand on est au port.

Ardent, adj. (*gripping*). Un navire est *ardent* quand il a tendance à rentrer dans le vent et qu'on est obligé d'avoir la barre au vent pour le tenir en route. Plus un bâtiment est à la bande, plus il devient *ardent*.

Armement, s. m ; **Armer**, v. a. (*fitting out, to fit*). Pourvoir un bâtiment de tout ce qui lui est nécessaire pour naviguer.

Arquer [s'] (*to become broken-backed, cambered*). Une quille est arquée ou a de l'arc lorsque les extrémités sont plus abaissées que le milieu.

Arrière, s. m. (*stern*).

Arrimer, v. a. ; **Arrimage**, s. m. (*to stow, stowage*).

Arriver, v. n. (*to bear up, to keep away*). Arriver, faire une arrivée, c'est, pour un navire, évoluer horizontalement, de telle sorte qu'il reçoive le vent plus de l'arrière. — On dit aussi : *laisser arriver* ou *laisser porter*, surtout dans les commandements.

Artimon, s. m. (*mizzen*). Mât d'artimon, celui qui est le plus sur l'arrière dans un trois-mâts.

As, s. m. (*the first oarsman*). Dans le canotage à l'aviron, c'est le canotier le plus rapproché du « barreur ». En marine, on dit toujours *chef de nage*, de celui qui est le plus rapproché du patron.

Atterrir, v. n. (*to make the land*).

Attraper, v. a. (*to receive*). On dit : « *Attrape le bout!* » à un

homme auquel on lance une ligne pour qu'il la tourne à un taquet ou sur la borne d'un quai. — « *Attrape à prendre un ris, à hisser le flèche!* » appel des hommes sur le pont pour faire une manœuvre.

Auloffée, s. f. (*coming-to*). Faire une *auloffée*, c'est rapprocher le cap du navire du lit du vent.

Aurique, adj. (*fore and aft*). Se dit des voiles, telles que les brigantines, les livardes, qui ont la forme d'un trapèze et sont hissées le long d'un mât.

Aussière, s. f. (*hawser*). Filin composé de 3 ou 4 torons.

Aval, s. m. (*down the river*). Le bas d'un courant. (V. *Amont*.)

Avant, s. m. (*head*).

Avarie, s. f. (*average*). Tout dommage causé à un navire ou à une partie quelconque de son gréement.

Aviron, s. m. (*oar*). On ne dit jamais une *rame*. Ce mot *rame* n'est employé que dans le commandement : « *Lève-rames!* »

B

Bâbord, s. m. (*port*; *larboard* n'est plus usité). Côté gauche du navire en regardant l'avant.

Bagues, s. f. (*rings, hanks*).

Balancelle. Bateau gréé de voiles latines à 2 ou à 3 mâts, dont un de tapecul, en usage dans la Méditerranée.

Balancer, v. a. (*to balance*). Equilibrer; p. ex. : la voilure. — On dit encore *balancer* un couple, ou en faire le *balancement*, c'est-à-dire en placer l'axe exactement dans le plan longitudinal du navire.

Balancine, s. f. (*topping lift*). Manœuvre qui supporte par son extrémité une vergue ou un espars : *Balancine* de tangon, *balancine* de guy.

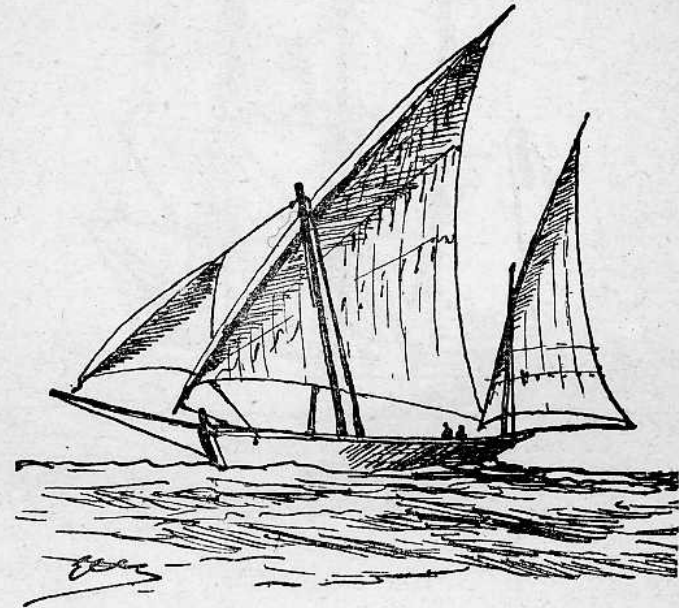
Balant (*light of pendant*). Partie pendante d'une manœuvre. — On dit le *balant* d'une pantoire en parlant de sa longueur.

Baleinière (*whale boat*). Embarcation légère et pointue des deux bouts, analogue aux embarcations des « baleiniers ».

Balestron, s. m. (*sprit*). Assez généralement espars servant à tendre une voile pour lui donner plus de maintien. — Dans les voiles dites à *livarde*, le balestron, ou livarde, a une position diagonale, et maintient déployée la voile, qui n'a pas d'autre vergue. — Dans certains flèches de yachts, la ralingue de bordure est munie d'un *balestron*. — On dit aussi *baleston*.

Balise, s. f. (*beacon, sea mark*). Marque qui sert à signaler un écueil, à limiter un chenal. — Les balises sont quelquefois des tourelles, souvent surmontées de voyants en fer affectant certaines formes reconnaissables. — Dans beaucoup de chenaux, ce sont de simples perches, surmontées, les unes, de petits pavillons blancs ou rouges, les autres de balais. On laisse à tribord les premières, en venant du large; à bâbord les secondes.

Ballon, s. m. (*balloon*). Terme générique pour désigner une voile coupée de façon à faire le rond : il y a des flèches-ballon, des focs-ballon, des trinquettes-ballon, etc. Ce sont des voiles de largeur.



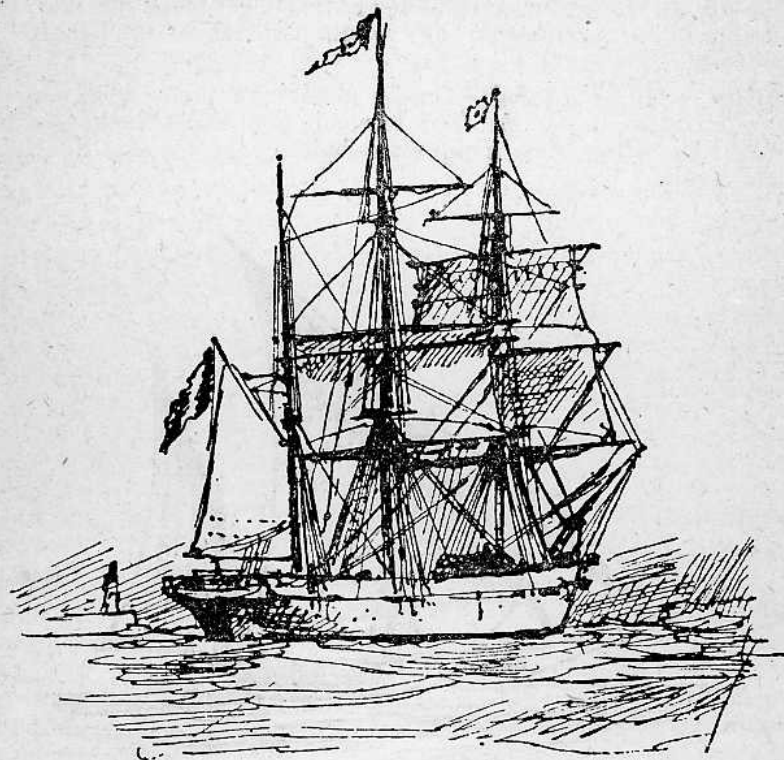
Balancelle catalane.

Bande, s. f. (*heeling*). Inclinaison : « Ce navire a beaucoup de bande ». — Larguer, affaler, amener *en bande*, c'est larguer, lâcher en grand, complètement.

Baraquette, s. f. (*rack block*). Sorte de poulie fixée entre deux haubans, vers le capelage.

Baril, s. m. (*barrel*). *Baril de galère*, baril allongé contenant 20 à 25 litres.

Barque, s. f. (*bark*). *Barque* de pêche. — On appelle aussi *barques* ou *trois-mâts-barques*, les *trois-mâts* dont le *mât d'artimon* ne porte pas de voiles carrées.



Trois-mâts-Barque.

Barre, s. f. (*helm*, *tiller*). La *barre au vent!* commandement pour mettre la barre (supposée franche et non renversée) du côté d'où vient le vent, et, par conséquent, pour faire arriver. — La *barre dessous!* pour la mettre du côté opposé, c'est-à-dire pour faire loffer. — La *barre droite!* dans l'axe du navire. — Redresser la barre, c'est la mettre droite. — On dit encore : « Tribord la barre! Bâbord la barre! » — Quand on dit simplement : « Bâbord! — Tribord! » l'homme de barre doit la manœuvrer pour venir sur tribord ou sur bâbord. — Dans certains bateaux, notamment les bateaux à vapeur, la barre de gouvernail est remplacée par une *roue*. L'homme qui tient la

barre ou la roue est l'*homme de barre*. On ne doit pas dire *barreur*, bien que ce barbarisme soit communément usité dans le canotage à l'aviron. — La *barre* de hune (on prononce d'hune) ou de flèche (*cross tree*) est la pièce de bois ou de fer transversale qui repose sur les jottereaux et qui sert à écarter du mât les galhaubans. — Les *barres* de cabestan ou de guindeau (*bars of the capstan*) sont les leviers avec lesquels on fait mouvoir ces appareils. — La *barre d'écoute* ou casse-jambe (*iron horse*) est une tige de fer, parallèle au pont, sur lequel elle est maintenue à ses extrémités par de forts pitons; cette barre passe dans la cosse de la poulie inférieure de l'écoute de trinquette ou de misaine-goëlette, et ces cosses courent librement de façon que les voiles changent sans qu'on ait à les manœuvrer. — Sur un cotre ou une goëlette, la poulie de grande écoute court souvent sur une barre disposée de cette façon.

Barre, s. f., ou **Mascaret** (*flood*). Flot de la marée qui, à certaines embouchures, arrive en déferlant et en *barrant* toute la rivière; p. ex.: dans la Seine et la Dordogne.

Barrots, s. m. (*beams*). Pièces de bois ou baux qui relient transversalement les membrures et soutiennent le pont.

Bas, adv. (*down*). Aller *en bas*, c'est descendre dans la chambre, dans l'intérieur du navire. — « En bas! » commandement de descendre de la mâture. — Le *bas de l'eau* est l'étale de bassemer (*low-water*).

Bascule, mâts à bascule (*pivot mast*). V. *Jumelle*.

Basses voiles (*lower sails*). Dans une goëlette, ce sont : la grand'voile, la misaine-goëlette, la trinquette, le foc.

Bastaque, s. f. (*runner*). La bastaque se compose d'un hauban formant pantoire et terminé par une poulie. On y passe une itague dont le courant porte également une poulie qui reçoit une seconde itague au moyen de laquelle on raidit tout le système.

Batayoles, s. f. (*stanchions*). Montants en fer, en bois ou en cuivre, qui supportent un bordage posé à plat, ou *rabattu*, dit *lisse de garde-corps*. — Dans la marine de plaisance, on emploie plutôt, ou des pavois pleins, ou des *chandeliers* par lesquels on passe une *filère*. (V. ces mots.)

Bâton, s. m. (*boom*). Bâton de foc (*jib boom*), synonyme de bout-dehors de foc (V. *Beaupré*). — Bâton de pavillon (*flag staff*), mât de pavillon à l'arrière.

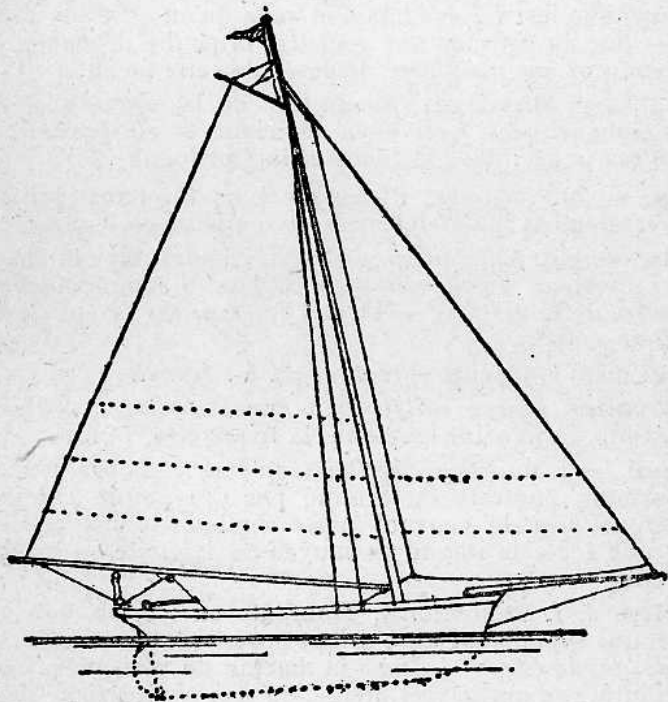
Battant, s. m. (*fly of an ensign*). Partie d'un pavillon qui flotte librement, par opposition au *guindant*, qui est le long de la drisse.

Bau, s. m. (*beam*), syn. de *barrot*. Le maître-bau (*main beam*)

est celui qu'on mesure sur la plus grande largeur d'un navire.

Bauquière, s. f. (*clamp*). Pièce dans laquelle est encastré un bau. Au-dessous de la bauquière se trouvent deux très fortes virures qui s'appellent *sous-bauquières*.

Beaupré, s. m. (*bowsprit*). Mât placé plus ou moins obliquement sur l'avant. Il sert d'appui aux étais et porte les bouts-dehors des focs : bout-dehors de grand foc, qui correspond au mât d'hune des mâts verticaux, et bout-dehors, ou *bayonnette de clin-foc*, qui correspond au mât de perroquet. — En donnant le nombre des mâts d'un bâtiment, on ne compte jamais le beaupré.



Voilure de Bermudien.

Béquilles, s. f. (*legs*). Pièces de bois avec lesquelles on maintient droit un navire lorsqu'il doit échouer. On dit alors que le bâtiment est béquillé ou qu'on le béquille.

Ber, s. m. (*cradle*), abrégé de *berceau*. Appareil sur lequel repose un navire en construction sur les chantiers du commerce, et qui est lancé avec lui à la mer lors de la mise à l'eau. Dans

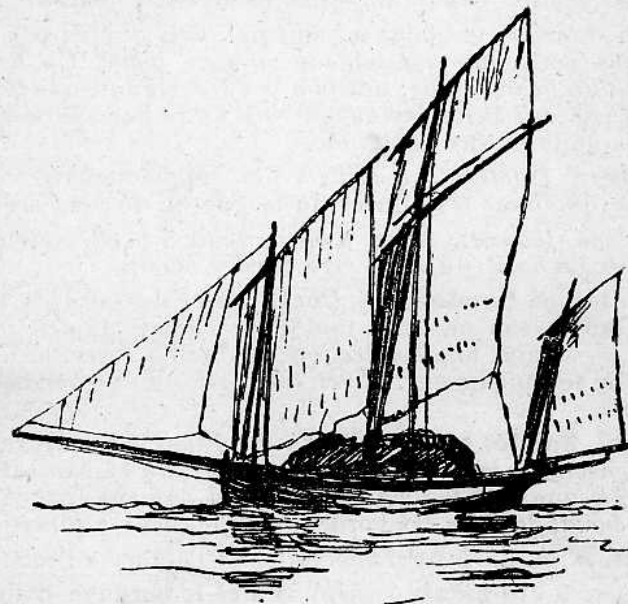
les arsenaux militaires, on ne se sert de *ber* que pour l'opération du halage sur cale.

Bermudien, s. m. Le gréement des sloops ou des schooners *bermudiens* est caractérisé par des mâts à pible, très élevés, ayant beaucoup de quète sur l'arrière, et sur lesquels sont établies des voiles de forme triangulaire avec une corne très réduite; celle-ci est même entièrement supprimée chez quelques *bermudiens*.

Berne, s. f. (*waft*). Mettre un pavillon *en berne*, c'est le hisser à mi-mât ou à mi-drisse. C'est un signal de deuil ou de détresse.

Berthelot, s. m. (*jib boom*). Bâton de foc dans les bateaux latins.

Bien! Bien comme cela! (*all's well*). Commandement qui équivaut, dans certains cas, à celui de cesser le mouvement ordonné en restant dans la situation où l'on se trouve. Après avoir fait mettre la barre d'un bord, on dit : « Bien! » lorsqu'elle est suffisamment de ce bord.



Bisquine de Courseulles (Calvados), servant au transport du goémon.

Bigues, s. f. (*sheers*). Gros espars réunis en faisceaux pour élever un poids considérable; par exemple, pour mettre des mâts en place.

Bisquine, s. f. Barque de pêche des côtes de la Manche. C'est une sorte de lougre.

- Bitord**, s. m. (*spun yarn*). Ligne grossière composée de fils de caret commis ensemble, deux en général.
- Bittes**, s. f. (*bitts*). Les bittes sont deux fortes pièces de bois placées à l'avant, debout, et dont les têtes font saillie au-dessus du pont; c'est sur elles qu'on tourne les câbles et les chaînes.
- Bittes de pieds de mâts**, ou **bittons**. Montants munis de clans et de placards pour le passage de certaines manœuvres.
- Bitture**, s. f. (*range of cable, scope*). Quantité de chaîne que l'on éloigne d'avance sur le pont, au moment de mouiller, afin de pouvoir la filer à la demande.
- Blin**, s. m. (*cap, iron cap*). Ferrure en forme de collier, qui maintient l'extrémité de certains mâts ou espars.
- Bloc** (à), adv. (*home, close to*). Mettre à bloc ou à joindre.
- Bome**, s. f. (*boom*). On écrit aussi *baume*. (V. *Guy*.) — Certaines voiles, comme, par ex., le foc, prennent quelquefois des bomes dans les yachts. On dit alors que le foc est « bomé ».
- Bon**, adj. Souvent employé en marine, mais qui n'a pas toujours la même acception que dans le langage usuel. Un *bon temps* signifie un *beau temps*; une *bonne brise* signifie une *brise forte* et non pas une brise favorable. — D'autre part, *le vent est bon*, signifie qu'il est favorable, etc.
- Bonnette**, s. f. (*studding sail*). Voile supplémentaire qui n'est utilisée que dans les allures du largue ou du vent arrière.
- Bord**, s. m. (*board*). Aller à bord, venir à bord, vêtements de bord. — Le bord du vent, être bord à bord.
- Bord**, s. m., ou **Bordée**, s. f. (*tack*). Faire des bordées, c'est louvoyer tantôt sur un bord, tantôt sur l'autre. Courir *bords sur bords*. — Faire une *bordée* ou un bord à terre, au large. On dit aussi fréquemment : *Tirer un bord*, ou *une bordée*, *courir un bord*.
- Bordage**, **Bordé**, s. m. (*planking*). Planches qui recouvrent extérieurement la muraille d'un navire. Un bateau est *bordé à clins* lorsque les bordés chevauchent l'un sur l'autre; il est à *franc-bord*, lorsque les bordés se rejoignent à plats-joints.
- Bordant**, s. m. Largeur d'une voile, de l'amure à l'écoute.
- Border**, v. a. (*to plank a ship*). Faire le bordage d'un navire. *Border* une voile ou une écoute (*to haul aft the sheet*), c'est haler dessus. *Border plat*, c'est haler l'écoute le plus possible (*to close hauled*). *Border* au vent, *border* sous le vent, suivant qu'on agit sur l'écoute du vent ou sous le vent. — *Border* les avirons, c'est les disposer pour nager (*to ship the oars*).
- Bordure**, s. f. (*foot of a sail*). Côté inférieur d'une voile. Ralingue de *bordure*.

- Bosse** (*painter*). Bout de filin qui est épissé sur une boucle à l'avant d'un canot, et au moyen duquel on l'amarre ou on le remorque. — Bout de ligne avec lequel on *bosse*, on maintient une manœuvre. *Bosse à bouton*; *bosse à fouet*; *bosse cassante*, etc.
- Bossoir**, s. m. (*bow*). Grosse pièce de bois saillante de chaque côté du beaupré, et servant à la manœuvre de l'ancre.
- Bouée**, s. f. (*buoy*). Les *bouées d'orin* servent à faire reconnaître la place où est mouillée une ancre. — *Bouées de corps-morts* servant à marquer la place des corps-morts sur les rades. *Bouées de sauvetage* (*life buoys*). A l'entrée des ports, les *bouées* rouges ou à numéros pairs doivent être laissées à tribord (en venant du large), et les *bouées* noires ou à numéros impairs, à bâbord. Celles peintes en bandes alternativement rouges et noires peuvent être laissées indifféremment d'un bord ou de l'autre. Les *bouées* d'appareillage, placées dans certains ports, sont blanches.
- Bouline**, s. f. (*bowline*). Manœuvre qui sert à porter plus au vent la ralingue du vent d'une voile.
- Bourcet**, s. m., ou *voile au tiers* (*lug sail*). Voile quadrangulaire soutenue par une vergue, sur laquelle le point de drisse est placé au tiers. — Par exemple, les voiles de lougre et celles des embarcations de guerre.
- Bout**, s. m. (*end*), par extension, synonyme de filin. « Envoyez le bout! » Filer une manœuvre, une chaîne par le *bout*, c'est la laisser filer tout à fait.
- Bout-dehors**, s. m. (*boom*). Espars qui saille d'un bâtiment. *Bout-dehors* de foc. *Bout-dehors* de tapecul, sur lequel se croche l'écoute de tapecul, etc.
- Bouteilles**, s. f. W.-C. à bord des navires. Sur les grands navires, les *bouteilles* de l'équipage se nomment la *poulaine*, du nom du lieu où elles se trouvent.
- Brai**, s. m. (*pitch*). Résidu de la distillation du goudron. Il sert à recouvrir les coutures calfatées pour les préserver de l'humidité et assurer leur étanchéité.
- Braie**, s. f. (*coat of the mast, of the helm*). Morceau de toile goudronnée, ou de cuir, qui recouvre les coins des étambrais des mâts. — Les anciens gouvernails à mèche en bois portaient une braie en cuir à leur passage dans la jaumière.
- Branle-bas**, s. m. « Bas les branles! » du vieux mot *brante* (*hamac*). Mouvement du lever de l'équipage. — On l'emploie, par extension, même quand l'équipage ne couche pas dans des hamacs, et aussi en parlant de son coucher.
- Bras**, s. m. (*braces*). Manœuvre qui sert à brasser les vergues,

c'est-à-dire à les faire tourner horizontalement pour les orienter, suivant la direction du vent. — Dans les bâtiments à voiles auriques, on n'emploie guère de bras que pour les tangons et les vergues de vent arrière ou de pafis.

Brasse, s. f. (*fathom*). Ancienne mesure de longueur usitée dans la marine, et que l'on retrouve encore sur quelques cartes, elle équivaut à 1 m. 624. — Aujourd'hui, on se sert du mètre.

Brassiage, s. m. (*depht*). Evaluation du nombre des brasses, de la profondeur qui existe sur un fond.

Brick, s. f. (*brig*). Navire à deux mâts, le mât de misaine et le grand-mât, portant tous deux des voiles carrées, grand'voiles, huniers, perroquets, cacatois. Le grand-mât a en plus une brigantine.

Brick-goëlette, s. m. (*square-rigged schooner, hermaphrodite brig*). Navire dont le gréement est un compromis entre celui du brick et celui de la goëlette. Le mât de misaine est à traits carrés, sans misaine-goëlette, comme le brick; le grand-mât est celui d'une goëlette, sans voiles carrées.

Brider, v. a. (*to seize*). Faire une bridure, brider, c'est réunir deux ou plusieurs cordages par du bitord ou du petit filin.

Brider, v. n. On dit qu'une manœuvre *bride* contre une autre, contre un espars, une arête quelconque, qui l'empêche d'agir en droite ligne, et qui lui cause des frottements.

Brigadier, s. m. (*bowman*). Dans un canot, c'est le canotier le plus en avant, qui s'arme de la gaffe au moment d'un accostage.

Brigantine, s. f. (*spanker, driver*). Voile en forme de trapèze, hissée le long du mât, soutenue par une corne et se bordant sur un guy. C'est la voile principale du gréement aurique, presque exclusivement employé dans la marine de plaisance. Aussi ne l'y désigne-t-on souvent que par le nom de *grand-voile* (*main sail*).

Brion, s. m. (*fore foot*). Pièce de bois courbe qui forme la jonction entre la quille et l'étrave.

Brisants, s. m. (*breakers*). Rochers ou hauts-fonds sur lesquels la mer brise ou déferle.

C

Cabaner, v. a. (*to gimblet, to overset*). Renverser, chavirer.

Cabestan, s. m. (*capstan*). Dans les petits yachts, on emploie plutôt les cabestans horizontaux, dits guindeaux.

Cabillot, s. m. (*belaying pin, toggel*). Petites chevilles en bois

ou en métal que l'on plante dans les trous des rateliers et sur lesquelles on tourne les manœuvres; d'autres cabillots, estropés dans leur milieu, servent dans le gréement: on y frappe des œils, ou on y amarre des aiguillettes, etc.

Câble, s. m. (*cable*). Gros filin, ordinairement un grelin; *cablot*, aussière amarrée au grappin d'un canot et lui servant de câble.

Cacatois, s. m. (*royal sail*). Voile qui est placée au-dessus du perroquet, sur un mâts-carrés; on dit aussi *catacois*.

Cadènes, s. f. (*chain-plates*). Chaînes à très longues mailles fixées à la muraille, et sur lesquelles se font les dormants des haubans. — Au lieu de chaînes, pour les petits bâtiments, on emploie des *lattes*, qui quelquefois, mais improprement, reçoivent le nom de *cadènes*.

Cadre, s. m. (*cot*). Châssis rectangulaire servant de couchette. Le cadre peut être suspendu comme le hamac.

Caillebotis, s. m. (*gratings*). Treillis en bois ou en fer dont on recouvre certaines parties du pont, le plus souvent à l'arrière.

Caisse, s. f. (*shell of a block*). Dans une poulie, c'est la partie qui renferme le réa: elle est composée de 2 joues. — Partie carrée ou polygonale d'un espars rond (*heel*). *Caisse à eau* (*tanck*).

Caissons, s. m. (*lockers*). Coffres placés le long de la muraille, dans les chambres ou dans les postes, et sur lesquels on place des coussins.

Cale, s. f. (*hold*). — *Cale* de construction (*building slip*).

Calebass, s. m. (*down haul*). Manœuvre volante agissant de haut en bas. C'est un terme générique synonyme de hale-bas et halebreu.

Caler, v. a. (*to lower, to house*). Caler un mât, c'est l'amener, sans le dépasser, le long du mât inférieur. — Autre acception: Un navire *cale* 2 m. 50, c.-à-d. que son tirant d'eau est de 2 m. 50 (*to draw*).

Calfer, v. a. (*to caulk*). Remplir à force, avec de l'étaupe, les coutures des bordages, les virures du pont, etc.

Caliorne, s. f. (*winding tackle*). Gros palan composé d'une poulie à trois réas et d'une seconde poulie à deux ou trois réas.

Calme, s. m. (*calm*). Absence de vent.

Camin, s. m. Petit bateau de pêche du Havre.

Candulette, s. f. (*fore tackle*). Petite caliorne.

Canoe, s. m. Mot anglais qui désigne une sorte de pirogue légère et portative, qu'on nage avec une pagaie. Les Anglais et les Américains en ont fait un sport particulier, le *canoeing*.

Canot, s. m. (*boat*). Petite embarcation non pontée, armée d'avirons, et souvent de mâts et de voiles, et destinée aux communications ou aux transports entre un bâtiment et la terre; les canots sont employés aussi à divers services dans les rades, ports ou rivières et pour la pêche ou la promenade.— Au singulier, les marins prononcent le *t*.

Canotage, s. m. L'expression fort usitée, mais devenue impropre, en ce qu'elle ne correspond à aucun des modes employés par l'amateur de sport nautique : ni le *rowingman*, qui pratique savamment le coup d'aviron en « outrigger » ou en « yole », ni le *yachtsman*, qui navigue à la voile ou à la vapeur, ni même le simple *amateur*, qui se promène en rivière ou en rade dans son « océan », ne peuvent être regardés comme des « canotiers ».

Canotier, s. m. (*boatsman*). Les canotiers sont les hommes de l'équipage qui composent l'armement d'un canot.

Cap, s. m. (*head*). Direction de la route d'un bâtiment. Par extension, on dit : « Le vent a changé *cap pour cap* », c'est-à-dire souffle dans une direction diamétralement opposée à celle qu'il avait auparavant.

Cap-de-mouton, s. m. (*dead eye*). Bloc de bois, percé de trois ou quatre trous, et engoué sur son pourtour pour recevoir une estrope. Les rides en filin des haubans passent dans des caps-de-mouton.

Cape, s. f. Etre à la **cape**; **capeyer** (*to lye to*). La *cape* (*lying to*) est la situation d'un bâtiment qui, ne pouvant plus tenir sa route par gros temps, adopte une allure qui le mette autant que possible à l'abri des coups de mer. Sa voilure est très réduite, sa route à 6 ou 7 quarts du vent; il dérive plus qu'il ne marche, et le remous qu'il laisse au vent à lui amollit les lames et le préserve en partie de leur choc. — Fuir vent arrière devant le temps, ou courir à mâts et à cordes, c'est-à-dire tout amené, est une autre manœuvre qu'il ne faut pas confondre avec la *cape*.

— Voiles de *cape*, voiles réduites que l'on emploie, au lieu des voiles ordinaires, lorsqu'on veut prendre la *cape*.

Capelage, s. m.; **capeler**, v. a. (*top rigging*). Point de rencontre des manœuvres dormantes qui viennent embrasser le haut d'un mât, l'extrémité du beaupré, d'une vergue; en un mot, s'y *capeler*. — Au figuré, *capeler* est dit pour revêtir. Ex. : « Capeler le ciré, le caoutchouc. »

Capon, s. m. **Caponner**, v. a. (*to cat*). Pour élever l'ancre au bossoir, on se sert d'un palan spécial, muni d'un croc et appelé *capon*.

Capot, s. m. (*companion*). Capuchon en toile qui garantit contre la mer ou la pluie les ouvertures ménagées pour communiquer du pont dans l'intérieur d'un navire.—On appelle aussi *capots* de petites constructions légères, élevées au-dessus des écoutilles et qui servent à les garantir.

Capoter, v. n. (*to capsizes, to overset*), ou *faire capot*. Se dit d'un bateau qui se renverse, qui chavire sens dessus dessous.

Car, s. m. Dans une mestre de voile latine, c'est la partie de la vergue qui est comprise entre le point de drisse et l'amure.

Carène, s. f. (*careen*). Œuvres-vives; partie de la coque qui est submergée.

Caret, s. m. Fil de *caret* (*rope-yarn*). Fil de chanvre, premier élément des cordages.

Cargue, s. f. (*brail, clew line*). Manœuvre qui sert à relever les voiles contre les vergues. — *Cargue-fonds, cargue-point, cargue de flèche*, etc.

Carguer, v. a. (*to clue up*). Peser les cargues d'une voile.

Carlingue, s. f. (*kelson*). Pièce longitudinale placée sur la quille, et sur laquelle s'assemblent à entaille les varangues des couples. — C'est sur la carlingue que reposent, dans leur emplanture, les pieds des mâts.

Carré, adj. Voiles *carrées* (*square sails*). Voiles portées transversalement au mât sur deux vergues parallèles ou entre une vergue et le pont (basses voiles). Mâts *carrés*. Bâtiment *carré*.

Carré, s. m. Salon des officiers dans un navire de guerre.

Cartahu, s. m. (*girtline, whip*). Manœuvre volante et servant à hisser quelque objet. *Cartahu* simple, double.

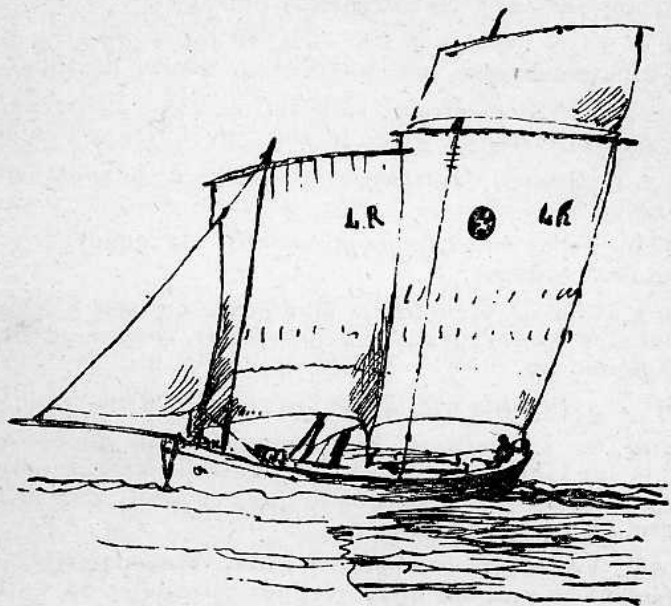
Casse-jambe, s. m. (V. *Barre d'écoute*).

Catamaran, ou **Catimaron**, s. m. Embarcation composée de deux coques reliées par un plancher, sur lequel est établie la voilure. Il y a des catamarans à vapeur; ex. : le *Calais-Douvres*, qui fait le service de la malle anglaise. (Pour tous les détails de construction et de grément des catamarans de plaisance, voir le *Yacht*, 2^e année, p. 154, 173, 186.)

Cercle, s. m. (*iron work, mast hoop*). Cercle de mât, cercle en fer qui enserre le mât et reçoit des cabillots pour amarrer les drisses et autres manœuvres.

Chaise, s. f. (*marine chair*). Planchette sur laquelle est frappé un bout de filin en patte d'oie, et qui sert à hisser un homme dans la mâture ou le long d'une paroi. — Nœud de *chaise*.

Chaloupe, s. f. (*boat, launch*). A bord d'un navire, c'est la plus forte embarcation. Certains grands bateaux de pêche, dans l'Ouest, portent le nom de *chaloupes*.



Chaloupe de pêche de La Rochelle.

Chalut, s. m. (*drag*). Sorte de filet fixé sur un appareil en fer et que les bateaux de pêche traînent sur le fond de la mer.

Chambre, s. f. (*cabin, room*). Dans un yacht, appartement, salon, pièce principale où se tiennent les propriétaires. Dans un canot, partie arrière et réservée aux passagers.

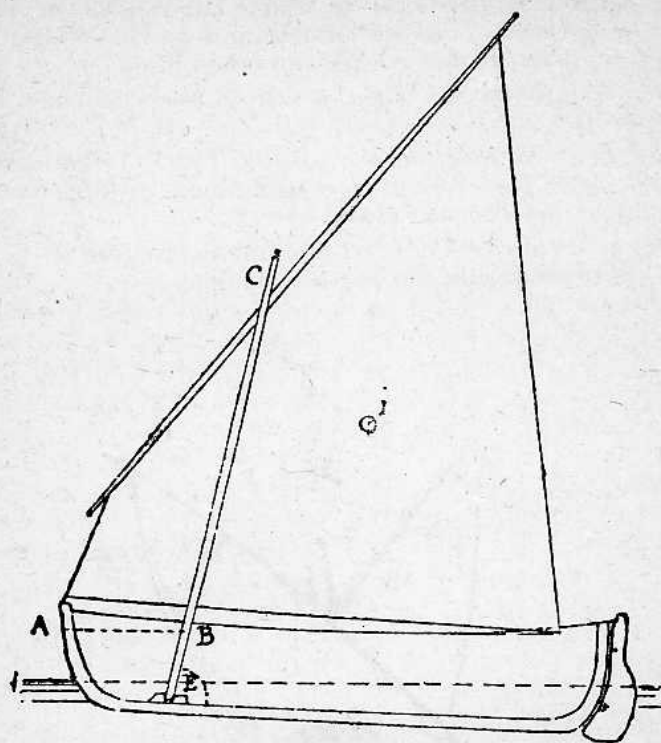
Chandelier, s. m. (*stanchion*). Montant ou support en métal.

Changer, v. a. (*to shift, to change*). Faire passer le point d'écoute d'une voile d'un bord à l'autre : « *Changez les focs!* » *Changer* la barre, c'est, lorsqu'elle est d'un bord, la mettre du bord opposé.

Chantiers, s. m. (*boat's chocks*). Pièces de bois entaillées pour recevoir une embarcation et la maintenir droite lorsqu'elle est à terre ou embarquée sur le pont d'un navire.

Chapelle. On dit qu'on fait *chapelle* (*to broach to*), lorsque, par suite d'une saute de vent ou de l'inattention de l'homme de barre, on se trouve *masqué*.

Charnier, s. m. (*sluttet butt*). Sorte de barrique remplie d'eau et placée sur le pont à la disposition de l'équipage.



Voilure de chébec.

Chasse-marée, s. m. (*small lugger*). Bateaux à deux mâts et un bout-dehors. Les voiles sont au tiers. Le grand-mât porte un flèche carré, et quelquefois le mât de misaine. Souvent on ajoute un tapecul à ce gréement, ce qui fait ressembler beaucoup les chasse-marée aux lougres.

Chasser, v. n. (*to drive*). Une ancre *chasse*, un navire *chasse* sur son ancre, quand celle-ci ne tient pas au fond et est entraînée par le navire. — *Chasser*, v. a. Donner la chasse, gagner de vitesse.

Chaumard, s. [m. (*sheave*). Clan ménagé dans la muraille et muni d'un réa sur lequel peut courir une manœuvre.

Chavirer, v. n. et v. a. (*to overset*). [V. *capoter* et *cabaner*.] — *Chavirer* une glène, un objet, les retourner.

Chébec, s. m. Sorte de voile, et, par extension, de bateau, en

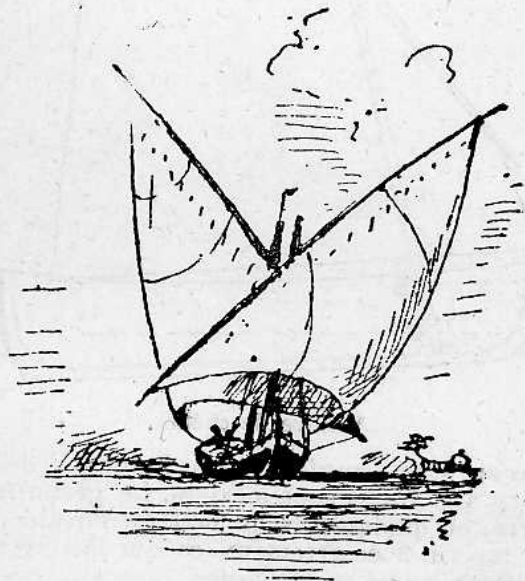
usage dans la Méditerranée. Il y a de grands chébecs du commerce à trois-mâts.

Chef de nage. Canotier qui se trouve sur le banc le plus rapproché de l'arrière : c'est sur sa nage que se règlent les autres. — *Chef de quart*, l'officier qui commande le quart.

Cheville, s. f. (*bolt*). *Cheville* à virole des bateaux à clins (*clinch bolt*).

Chicaner, v. a. (*to hug too the wind*). Tâter le vent trop souvent : les voiles fasseyent alors constamment et le navire dérive plus qu'il ne marche de l'avant.

Choquer, v. a. (*to check*). C'est filer une manœuvre en la contretenant de sorte qu'elle file par à-coups.



Bateau Latin, les voiles en ciseaux.

Chouque, ou **Chouquet**, s. m. (*cap*). Pièce de bois ou de fer capelée sur le tenon d'un mât et dans le trou rond duquel passe le mât supérieur. Lorsque cette pièce est en fer et de petite dimension, on l'appelle *blin*.

— Dans certains bateaux de rivière, gréés en houaris, on désigne très improprement de ce mot une pièce de bois mobile qui embrasse le mât, et qui peut monter et descendre le long

de celui-ci. Cet appareil porte les drisses de pic et de foc, et présente cet avantage que, si l'on prend des ris et que l'on change de foc, le point-mort de la drisse de celui-ci se trouve abaissé et la voile rapprochée du mât.

Chute, s. f. (*leach, after leach*). La ralingue de *chute* d'une voile aurique est celle qui est sur l'arrière, par opposition à celle du mât ou du vent, qui est le *guindant*. On dit cependant aussi *chute avant*. Dans les voiles carrées, les chutes sont les ralingues des côtés.

Cigale, s. f. (*ring*). Forte boucle ou manille en fer, qui sert à réunir l'ancre à sa chaîne. (V. *Organeau*)

Ciseaux, s. m. Mettre les voiles de l'avant d'un bord et celles de l'arrière de l'autre bord, dans un bâtiment marchant vent-arrière, c'est les mettre en *ciseaux*. En anglais : *Wing and wing*; mot à mot : « aile et aile ».

Clares-voies, s. f. (*skylight*). Châssis mobiles et vitrés, qui recouvrent les ouvertures ménagées sur le pont, au-dessus des chambres, pour donner du jour et de l'air.

Clan, s. m. (*sheave hole*). Mortaise pratiquée dans un mât, une vergue, un bout-dehors, etc., pour recevoir un réa et laisser passer certaines manœuvres.

Clef, s. f. (*fid*). *Clef de mât*, pièce de fer qu'on passe dans le trou de la caisse d'un mât supérieur, quand il est guindé, pour l'empêcher de s'amener. Dans certains yachts, le bout-dehors de foc est poussé plus ou moins et maintenu au moyen d'une *clef*. — *Demi-clef* (*half hitch*), sorte de nœud.

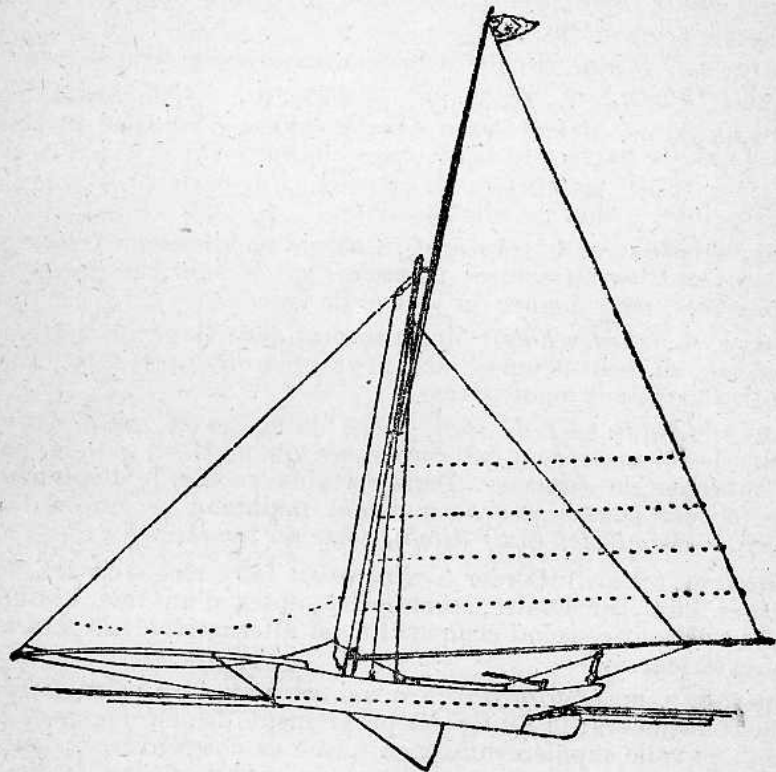
Clin, s. m. (*clinch*). Border à *clins*, c'est faire recouvrir les bordages l'un par l'autre, comme les tuiles d'un toit. Les clins alternés sont ceux où chaque clin est alternativement intérieur et extérieur.

Clin-foc, s. m. (*flying jib*). Foc qui est amuré au point extrême du bout-dehors; le *flying-jib* proprement dit, ou *foc en l'air*, est une voile supplémentaire en forme de foc renversé, dont le point de drisse vient au capelage du mât de flèche, et dont le point d'amure, très pointu, va rejoindre l'extrémité du bout-dehors. Cette voile garnit l'espace qui reste libre entre les focs et l'étau de flèche.

Clipper, s. m. Navire à voiles du commerce, construit spécialement en vue de la vitesse, quels que soient sa forme et son grément. — Ex. : Les *clippers* qui, naguères, faisaient le commerce du thé, de Chine en Angleterre.

Par extension, on a donné ce nom à de petits bateaux à voiles et à *dérive* (V. ce mot) généralement gréés en sloops, avec foc et grand-voile houari. Les *clippers* à dérive, d'importa-

tion américaine, sont presque exclusivement employés comme voiliers dans les rivières. Ils sont pontés en partie, et, quelquefois, munis d'un rouf mobile, qui recouvre une partie de la chambre, autour de laquelle règne une hiloire faisant office de fargue. Des deux côtés de la chambre est ménagé un *passavant* (*wash board*) souvent recouvert par l'eau quand le bateau est à la bande.



Clipper à dérive, gréé en houai.

Cock-pit, s. m. Mot anglais qui signifie trou, chambre, réduit. Se dit notamment du réduit creux ménagé sur le pont de certains bateaux pour le timonnier.

Code commercial des signaux. Recueil de mots et de phrases toutes faites, qu'on peut signaler d'un navire à un autre, ou à un sémaphore, au moyen de 18 pavillons ou flammes, qui représentent les 18 consonnes de l'alphabet, et qui peuvent

être combinés 2 à 2 ou 3 à 3 ou 3 à 4. Leur ensemble est ce qu'on appelle la *série commerciale*.

Coffre, s. m. (*mooring buoy*). Caisse en bois qui sert à maintenir la chaîne d'un corps-mort.

Coiffer, v. a. (*to take aback*). [V. *masquer*.]

Comme ça, bien comme ça (*all right, steady*). Commandement au timonier de maintenir la barre dans la position où elle se trouve. — Ce même commandement se donne à un homme qui fait quelque chose, pour lui signifier de s'en tenir là.

Commettre, v. a. (*to lay*). — **Commettage**, s. m. Réunir, en les tordant, les torons qui composent un cordage.

Compas, s. m. (*compass*). *Compas* de route, *compas* de relèvement, *compas* renversé, disposé de façon qu'on puisse le lire par dessous.

Congé, s. m. (*pass*). Acte délivré par la douane, et qui contient l'autorisation de naviguer. Dans la marine de plaisance, il y est suppléé par un simple « *Permis de navigation* ».

Congréer, v. a. ; **congréage**, s. m. (*to worm*). Remplir, au moyen de bitord, tourné en hélice, les vides qui sont entre les torons d'un cordage.

Contretenir, v. a. (*to take hold*). Agir à contre d'un mouvement pour le modérer ou l'arrêter. — Ex. : *contretenir* une manœuvre qui file.

Côque, s. f. (*hull*). Le corps du bâtiment, abstraction faite de ses agrès. — *Coque* (*kink*), dans un filin, boucle formée accidentellement par l'effet du commettage.

Coqueron, s. m. (*locker*). Compartiment ménagé à l'avant ou à l'arrière d'un navire ; réduit à serrer divers objets.

Cordages (*ropes*). Terme générique désignant toute espèce de flins.

Corde, s. f. Il y a à bord la *corde* de la cloche ; des mâts de *corde*. On dit quelquefois « — Parez les cordes ! » pour : « — Parez les manœuvres ! » — Ce mot n'est pas autrement employé.

Cordeau, s. m. ; **cordelle**, s. f. (*track rope*). Haler un bateau à la *cordelle*, c'est le remorquer de terre ; par exemple, le long d'un quai ou de la berge d'un fleuve.

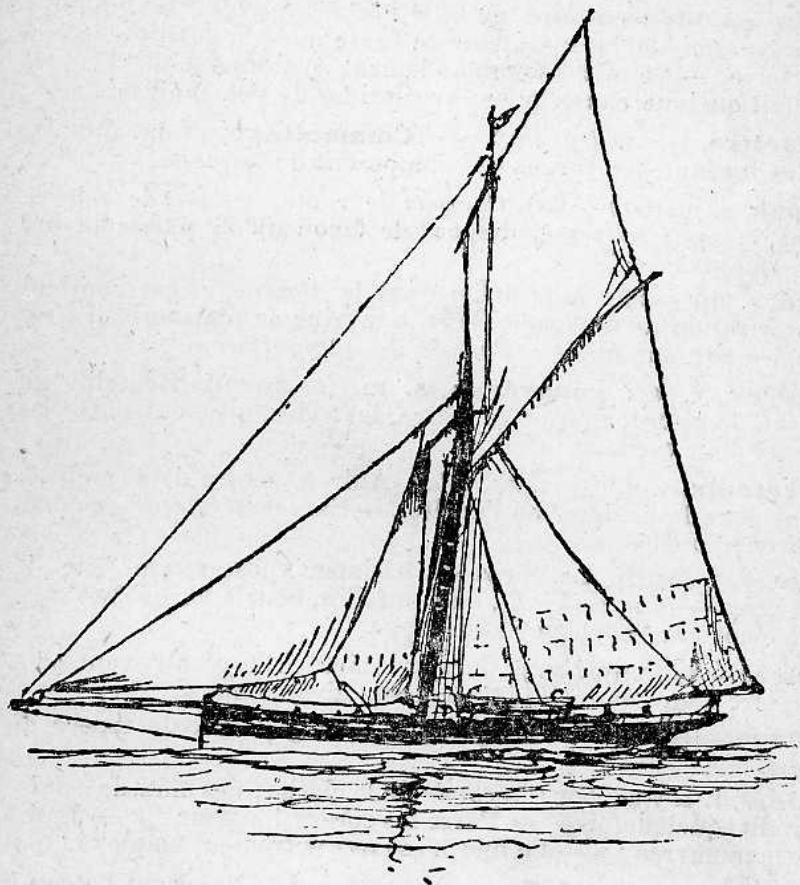
Corne, s. f. (*gaff, peak*). Espars sur lequel est enverguée la tête d'une voile goëlette.

Corne, s. f. (*fog horn*), ou *cornet* de brouillard.

Corps-mort, s. m. (*post mooring*). Ancre mouillée à poste fixe et sur la chaîne de laquelle peuvent s'amarrer les bâtiments.

Cosse, s. f. (*thimble*). Anneau en fer ou en cuivre engoué extérieurement pour recevoir une estrope.

Cotre, s. m. (*cutter*). Bâtiment à un mât, gréé d'un foc, trinquette, grand'voile, flèche; plus de voiles supplémentaires, telles que spinnacker, flying-jib, voiles-ballon, etc.



Cotre de plaisance.

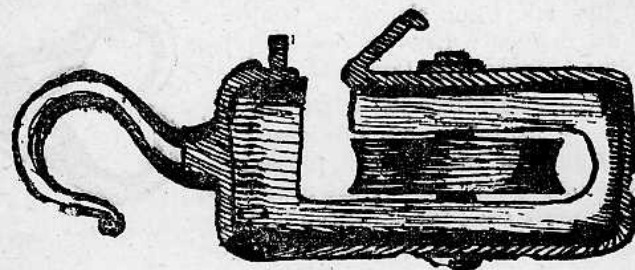
Cotre-dandy, cotre à tapecul (V. *Yawl*).

Couler, v. n. (*to leak*). Un navire *coule* ou *coule* bas lorsqu'il s'enfonce, rempli par quelque voie d'eau.

Coup de mer (*sea*). *Coup de vent* (*gale*).

Coupée, s. f. (*gangway*). Ouverture ménagée dans les pavois

d'un navire, pour en faciliter l'accès. — Adj., poulie *coupée* (*snatch block*), poulie dont une des joues présente une ouverture par laquelle on peut placer directement, en double, un cordage sur le réa.



Poulie coupée.

Couple, s. m. (*frame*). Membrane d'un navire : *Maitre-couple*. — Armer des avirons à *couple*, avoir sur chaque banc deux canotiers, chacun nageant de son bord.

Couplé, adj. Avirons *couplés* ou *accouplés*, c'est-à-dire tenus par un seul homme qui en manœuvre un de chaque bord.

Courant, s. m. (*tackle fall*). Les *courants* d'un garant sont les brins qui, dans un palan, vont d'une poulie à l'autre. *Manœuvres courantes* (*running rigging*). Ce sont les drisses, cargues, ecoutes, bras, etc., opposées à manœuvres dormantes (*standing rigging*).

Courir, v. n. (*to run*). *Courir* un bord, une bordée. Une manœuvre *court* dans une poulie. *A courir*, synonyme de « en courant »; au fig., vite. — « *Laisse courir* », commandement, dans les embarcations armées d'avirons, de laisser aller la pelle de l'aviron au fil de l'eau.

Couronnement (*taffarel, taffrail*). Partie extrême et supérieure de l'arrière.

Coursive, s. f. (*passage*). Passage étroit à l'intérieur d'un navire.

Couture, s. f. (*seam of the plank*). Intervalle entre deux joints; p. ex. : entre les bordages ou les virures du pont.

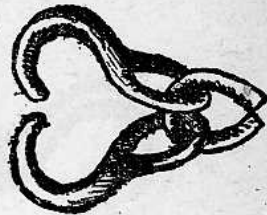
Couvrir, v. n. et a. (*to overflow*). « La mer *couvre* en cet endroit. » « Ce rocher *couvre* à haute mer. »

Cracher, v. a. Un joint *crache* son étoupe lorsque celle-ci sort de la couture.

Craquer, v. n. (*to split*). Se dit d'un mât, d'une vergue qui ont eu une partie de leurs fibres brisées par quelque effort

Creux, s. m. (*depht*). Hauteur comprise entre la carlingue et le dessous du maître-bau.

Croc, s. m.; **crocher**, v. a. (*hook, to hook*).
Crocher des ris. Croc s'emploie toujours au lieu de *crochet*. Croc à ciseau (*clip hook*), croc à émerillon (*swivel*).



Croc à ciseaux.

Croiser, v. n.; **croisière**, s. f. (*to cruise, cruising*). — Le terme anglais *cruising* indique, dans la marine de plaisance, une excursion, un voyage, sans autre but que l'agrément du propriétaire, par opposition au *racing*, où le yacht fait une campagne de régates. Nous regrettons que, dans ce sens, le mot français *croisière* ne soit pas encore adopté. — Dans la marine de guerre, un navire qui va et vient dans les différents lieux d'un parage y fait une *croisière*.

Croupiat, s. m. (*sternfast*). Amarre prise à bord par les écubiers de l'arrière. — On appareille sur un *croupiat* pour faire abattre le navire.

Cul, s. m. (*stern*). Arrière d'un navire : « Ce navire est sur cul », c.-à-d. en grande différence de tirant d'eau, opposé à « sur le nez », — *Cul-de-porc* (*well knot*), sorte de nœud formant bourrelet au bout d'un cordage.

Culer, v. n. (*to go aback, to make sternway*). Marcher de l'arrière.

D

Dalot, s. m. (*scupper*). Ouverture pratiquée dans les pavois, au niveau du pont, pour l'écoulement des eaux.

Dame, s. f. (*rowlock*). Encoche ménagée dans le plat-bord d'un canot pour recevoir l'aviron. Les tapes qui servent à les fermer sont aussi appelées *dames*. — Par abréviation de « tapes de dames », on dit : « Les *dames* en place ! » ou « tapez les *dames* ! »

Dandy, s. m. Cotre à tapecul ou *yawl*. (V. ce mot.)

Davier, s. m. (*boats davit, roller*). Appareil placé à l'avant ou à l'arrière d'une embarcation, et composé de deux montants et d'un rouleau qui sert à filer les chaînes ou les câbles en mouillant des ancres au large.

Dé, s. m. (*bushing, coak*). Garniture en métal ou en cuir au centre des réas des poulies.

Débarquer (*to disembark*), v. n. : Quitter un bâtiment. — V. a. : Faire sortir du bord un objet ou une personne.

Déborder, v. a. *Déborder* l'avant d'un canot, c'est l'éloigner (sans pousser) d'un point contre lequel il pourrait froter et se détériorer. — *Déborder* les avirons, les retirer des dames.

Debout, adj. et adv. (*head to wind*). Vent *debout*, vent contraire. On est *debout* au vent, à la lame, au courant.

Décapeler (*to take off*). L'inverse de capeler; au figuré : ôter, retirer.

Déclinaison, s. f. (*declination*). La déclinaison de la boussole est l'angle que fait l'aiguille aimantée avec le méridien vrai.

Découvrir, v. n. (*to appear*). Un banc, un rocher découvre à marée basse.

Dedans, adv. Avoir le vent *dedans*, c'est avoir les voiles enflées par le vent, dans le sens convenable.

Défendre, v. n. (*to fend off*). « Défends ! » commandement d'empêcher un choc, un abordage.

Défense, s. f. (*fender*). Ballon en liège ou en corde, bouts de vieux câbles, pièces de bois, bagues en filin, etc., qui servent à amortir les chocs auxquels sont exposés une embarcation, un navire, qui ont accosté à un quai ou à un autre navire.

Déferler, v. a. et v. n. (*to unfurl*). Larguer les rabans de ferlage d'une voile. On dit qu'une voile est déferlée, lorsque le vent l'arrache de l'étreinte de ses rabans; si une voile est volontairement déferlée, on dit plutôt : *Larguer*. — La mer *déferle* (*to break*) quand elle brise en se développant.

Défier. « Défie du vent ! » (*keep her to*), c'est-à-dire prenez garde de faire chapelle. — « Défie tout ! » commandement de mettre la barre tout d'un bord, pour empêcher soit d'arriver, soit de loffer.

Dégréer, v. a. (*to strip, to unring*). Amener sur le pont une voile et sa vergue; dégarnir une vergue, une voile de ce qui constitue son grément.

Déhaler, v. a. (*to tow*). Haler, touer un navire pour le déplacer. — Se *déhaler*, s'éloigner; se dit surtout quand on est dans une position embarrassante ou dangereuse.

Dehors, adv. (*out*). Il fait du vent dehors, c'est-à-dire au large. « Mettre une voile dehors », c'est l'établir.

Déjauger, v. a. (*to sew*). Diminuer le tirant d'eau.

Demande, s. f. Filer une manœuvre à la demande (*suitably*), c'est la filer à mesure qu'elle appelle.

- Démarrer**, v. n. (*to cast off*). Larguer les amarres, et, par extension, partir (*to part*).
- Démâter**, v. n. (*to be dismasted*). Enlever les mâts. — On emploie encore cette expression pour signifier qu'on a cassé un de ses mâts; p. ex. : « Nous avons démâté de notre mât de flèche ».
- Démonté** (*heavy, broken sea*). La mer est *démontée*, furieuse.
- Dépasser**, v. a. (*to unreeve*). *Dépasser* les manœuvres, c'est les faire sortir de leurs poulies et retours divers. — *Dépasser* un mât (*to get down*), c'est le faire sortir du trou rond du chouque et l'amener.
- Déplacement**, s. m. (*displacement*). Volume d'eau déplacé par la coque d'un navire.
- Déralinguer**, v.-a. (*to carry away a bolt rope*). Une voile est *déralinguée*, lorsque la toile est séparée de la ralingue.
- Déraper**, v. n. (*to trip, to weigh*). Arracher l'ancre du fond. — Une ancre est *dérivée* (*aweigh*) lorsque ses pattes ont quitté le fond. On dit alors : « Nous sommes dérapés ! »
- Dérive**, s. f. (*lee way*). Marche du navire dans une direction perpendiculaire à sa quille. — Par extension, *aller en dérive*, *dériver* (*to be drifted*), être entraîné par le travers, au gré de la mer et du vent.
- Dérive**, s. f., ou **Dériveur**, s. m. (*centre-board*), est le nom d'un appareil qui a pour but d'empêcher ou d'atténuer l'effet de la dérive. C'est la « semelle », ou « savate », ou « aile de dérive » des bateaux hollandais; chez ceux-ci, elle est latérale, mais les Américains l'ont perfectionnée et l'ont placée au milieu de l'embarcation dans un *puits de dérive*. C'est une plaque mince en bois ou en tôle, qui, descendant verticalement, donne plus de pied dans l'eau aux bateaux qui en sont munis, et les maintient dans leur route au plus près. Les bateaux à dérive sont dits « dériveurs » ou « clippers » (V. ce mot.), en rivière. Beaucoup de bateaux à voiles de petite dimension sont maintenant à dérive, notamment ceux qui naviguent en eau calme. Les Américains en ont fait, pour la plaisance ou le commerce, de plus de 500 tx.
- Désarmer**, v. a. (*to lay up, to unship*). Retirer d'un navire tout ou partie de son armement, c.-à.-d. de ses voiles, de son gréement, de ses provisions, etc. — *Désarmer* une embarcation, c'est en faire sortir les hommes qui l'armaient.
- Désenverguer**, **Déverguer**, v. a. (*to unbend*). Oter une voile de sa vergue. On dit *déverguer*, plutôt que *désenverguer*.
- Dessous**, adv. (*leeward*). La barre *dessous*, c'est-à-dire sous le vent.
- Dessus**, adv. (*on, upon*). « Hale dessus ! — Agissez sur telle ma-

noeuvre. » — Le dessus d'une voile, la partie antérieure, c.-à.-d. la partie sous le vent, quand elle est convenablement orientée. — Avoir vent *dessus*, vent dedans, être en ralingue.

- Devant**, adv. (*a-head*). Virer vent *devant*, virer vent debout.
- Déventer**, v. a. (*to shiver*). Une voile est *déventée* par une voile voisine, lorsque le revolin de celle-ci vient frapper l'autre voile dessus, et annule ainsi l'effet du vent qui est dedans. On dit encore *déventer* lorsqu'une voile est masquée par une autre.
- Différence**, s. f. (*uneven keel*). Un navire est en *différence* lorsque son tirant d'eau avant est différent de son tirant d'eau arrière.
- Dingy**, s. m. Nom anglais d'une sorte de youyou léger.
- Donner**, v. n. Un navire *donne* de la bande. — *Donner* sur une roche, — à la côte, — dans une passe.
- Doris**, s. f. Bateaux plats et légers, dont les bâtiments terre-neuviens se servent pour pêcher.
- Dormant**, s. m. (*standing part*). Le *dormant* d'une manœuvre est sa partie fixe; elle fait *dormant* au point où elle est fixée. — Les manœuvres *dormantes* (*standing rigging*) sont celles qui sont maintenues d'une manière fixe et permanente à chacune de leurs extrémités. Ex. : *haubans, galhaubans*, etc. Ces manœuvres portent le nom générique de *dormants*.
- Doublage**, s. m. (*copper, sheathing*). Feuilles de métal, le plus souvent de cuivre, qui recouvrent, pour la préserver, la carène, depuis la quille jusqu'aux environs de la flottaison, d'où le verbe *doubler* (*to sheathe*).
- Double**, s. m. (*bight, fall*). Le *double* d'une manœuvre est la partie qui revient sur elle-même après avoir fait retour en un point. — Passer une amarre *en double*, c'est-à-dire une amarre double. — *En double!* adv., aussi vite que possible.
- Doubler**, v. a. (*to weather*). *Doubler* une pointe, la contourner; *doubler* un navire, le gagner de vitesse. — « Doublez ! » [sous-entendu d'effort ou de vitesse] (*pull away*), en s'adressant à des canotiers.
- Douceur** [en] (*handsomelly*). Doucement.
- Dragon** (*stay-sail*). Voile d'étai de hune.
- Drague** (*drag net*). Filet garni d'une lame de fer destinée à râcler le fond, chalut.
- Draguer**, v. a. (*to drag*). Pêcher à la drague. — *Draguer* une ancre.
- Draille** (*stay sail stay*). Manœuvre tendue, et sur laquelle, au moyen de bagues ou d'un transfilage, on envergue des voiles

triangulaires. Ex. : *Draille* de foc. — Les étais servent souvent de *drailles*.

Dresser, v. a. (*to right*). *Dresser* la barre, la mettre droite. — On dit : « *Droite* la barre ! »

Drisse, s. f. (*halyard*). Manœuvre servant à hisser les vergues, voiles et pavillons.

Drome, s. f. Ensemble des canots, pièces de bois, espars de rechange, etc., que l'on dispose, au-dessus des chantiers, sur le pont. — *Drome* d'un canot, pièces de son armement.

Drosse, s. f. (*tiller rope*). Filin en chanvre ou en lanières de cuir, qui sert à manœuvrer la barre, notamment lorsque celle-ci est actionnée par l'intermédiaire d'une roue. On appelle encore *drosse* le bout de filin qui maintient le milieu d'une basse vergue ou d'une antenne contre le mât (*truss*) : on la raidit au moyen d'un palan de drosse.

Drosser, v. a. Un navire est drossé (*drifted*) par un courant lorsqu'il est entraîné par lui dans une direction autre que celle qu'on se propose. Si le courant est favorable, on dit qu'on est *porté* par le courant.

E

Eau, s. f. Etre en *morte eau* (*neap tide*), être à l'époque des marées les plus faibles du mois; marées de *vives eaux* (*high tide*), marées les plus fortes du mois.

Ébe ou **Ebbe**, s. m. (*ebb*). Jusant.

Échelle, s. f. (*ladder*). *Echelle* de coupée, celle qui sert à monter d'un canot à bord d'un navire par la coupée. — On descend, par le moyen d'*échelles*, du pont dans l'intérieur. On emploie ce terme, même alors (comme dans les yachts) que ces *échelles* sont des escaliers.

Échouer, v. n. (*to ground, to be ashore*).

Écope, s. f. (*scoop*). Sorte de pelle en bois, creuse, servant à vider l'eau d'une embarcation.

Écoute, s. f. (*sheet*). Manœuvre servant à orienter une voile, et à l'amarrer à son coin inférieur sous le vent, qui est le « point d'*écoute* », — tandis que l'angle inférieur de la voile au vent est « l'amure ». (V. *Border*.)

Écubiers, s. m. (*hawse pipe*). Ouvertures ménagées à l'avant du navire, de chaque bord de l'étrave, pour le passage des chaînes d'ancre. — On appelle aussi *écubiers* d'embossage des trous pratiqués dans la muraille, à l'arrière, pour le passage d'embossures ou de croupiats.

Élancement, s. m. (*rake of the stem*). Saillie de l'étrave sur l'avant, étrave inclinée sur l'horizon.

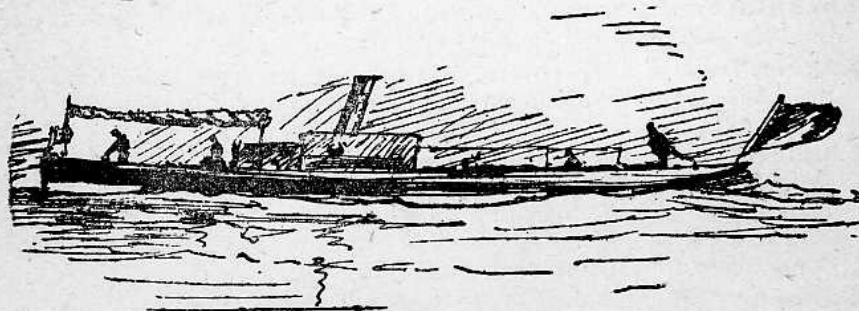
Élever [s'] (*to beat up*). On *s'élève*, c'est-à-dire on gagne dans le vent, ou au vent. *S'élever* d'une côte, c'est s'en éloigner en *s'élevant* au vent.

Élingue, s. f. (*sling*). Bout de filin au moyen duquel on *élingue*, on embrasse un fardeau, et sur lequel on frappe un cartahu pour le hisser.

Élonger, v. a. (*to haul along*). Élonger une chaîne, une manœuvre, c'est les étendre. — *Elonger* une côte, un quai, un navire, etc., c'est les ranger dans le sens de leur longueur (*to sail, to lay along*).

Élongis, s. m. (*trestle trees*). Barres de bois placées sur les jottereaux d'un mât et sur lesquelles reposent les barres traversières.

Embarcation, s. f. (*craft, boat*). *Embarcation* à vapeur (*steam launch*).



Embarcation de plaisance à vapeur.

Embardée, s. f. (*yaw*). Mouvement d'un navire dont l'avant se porte brusquement d'un bord pour revenir dans sa route sous l'effet de la barre. Ce mouvement est produit soit par un faux coup de barre, soit par la lame, le vent ou le courant. Généralement, il est involontaire. — *Embardeur*, c'est faire une embardée.

Embarquer, v. n. (*to embark, to ship*). Mettre à bord. — « *Embarquez!* » montez à bord. — *Embarquer* un coup de mer (*to ship a sea*).

Embossier, v. a. (*to clap a spring*). Maintenir un navire à l'ancre, évité suivant une direction donnée.

Emboudinure, s. f. (*pudding*). Garniture en filin sur une boucle métallique.

- Embraquer**, v. a. (*to haul in, to haul taught*). V. *Abraquer*.
- Embrun**, s. m. (*foam, spray*). Poussière d'eau de mer apportée par le vent.
- Émerillon**, s. m. (*swivel*). Système de ferrure pivotante empêchant les tours dans les chaînes ou manœuvres : croc à *émerillon*.
- Empanner**, v. n. (*to gybe*). Un navire *empanne* quand, étant largue ou vent arrière, il vient à recevoir le vent d'un autre bord que celui où il est amuré, ce qui a pour effet de changer brusquement les voiles (auriques).
- Empenneler**, v. a. (*to back an anchor*). Disposer sur la même chaîne ou le même câble deux ancres qu'on mouille, à la suite l'une de l'autre, pour éviter de chasser.
- Emplanture**, s. f. (*mast step*). Mortaise ménagée sur la carlingue et dans laquelle se plante un mât.
- Empointure**, s. f. (*earring*). Angle supérieur d'une voile enverguée. — *Empointures de ris*, extrémités des bandes de ris.
- Encâblure**, s. f. (*cable's length*). Longueur de 120 brasses. L'encâblure métrique est de 200 mètres.
- Enfléchures**, s. f. (*ratlings, ratlines*). Lignes ou quaranteniers disposés transversalement sur les haubans, où ils forment échelons.
- Engager**, v. a.; **Engagé**. Un cordage est *engagé* (*foul*) lorsqu'il est retenu par quelque point et ne peut courir librement. — Un navire est *engagé* (*water logged*) quand, par suite d'une bande excessive, il se couche et reste en équilibre dans cette position, sous l'effet du vent et de la mer.
- Enhuché**, adj. (*moon-shered*). Bâtiment haut sur l'eau.
- Enjaler**, v. a. (*to stock*). Mettre ou disposer le jas d'une ancre.
- Enverguer** (*to bend a sail*). Genopper la têtère d'une voile sur sa vergue. Certaines voiles s'enverguent par transfilage. — Par extension, on dit *enverguer* un foc (*Bréart*).
- Envoyer**, v. n. (*to put about*). Commandement d'exécution d'une manœuvre complexe. — On dit, p. ex., pour virer vent devant : « Envoyez ! » pour remplacer les commandements successifs de : « Mettez la barre dessous, bordez le guy, filez les écoutes de foc ! », etc.
- Épaule**, s. f. (*bow*). Partie de l'avant comprise entre l'étrave et les premiers porte-haubans.
- Éperon**, s. m. (*cut water*). Saillie de l'étrave à la hauteur de la flottaison en sens inverse de l'élanement. On dit un « nez » ou un « taille-mer » (V. ce mot), lorsque cette disposition n'est pas prise en vue du combat à l'abordage.

- Épisser**, v. a. (*to splice*). Faire une « épissure », c'est réunir ensemble deux bouts du même cordage ou deux cordages séparés, en entremêlant leurs torons. Il y a l'*épissure carrée*, l'*épissure longue*, l'*épissure de câble*, etc.
- Épissoir**, s. m. (*splicing fid, marline spike*). Poinçon de fer ou de bois avec lequel on peut ouvrir les torons d'un filin.
- Épontille**, s. f. (*stanchion, pillar*). Pièce de bois debout qui sert à supporter ou étançonner un pont, une passerelle, un banc, etc.
- Équipage**, s. m. (*crew*). L'équipage d'un bâtiment. En général, tous les hommes qui y sont embarqués pour y remplir une fonction quelconque, à l'exception de l'état-major.
- Erre**, s. f. (*way*). Mouvement d'impulsion d'un navire : Ce navire a beaucoup d'*erre*; la mer nous casse notre erre. Certains auteurs écrivent *aire, ère* (*Bréart*), et même *air*.
- Erse**, s. f., ou **Ersiau**, s. m. (*grommet*). Bague formée avec un toron que l'on recorde sur lui-même par un commettage à la main.
- Espalmer**, v. a. (*to pay*). Frotter avec la paume de la main. — Par extension, nettoyer avec soin.
- Espars**, s. m., ou **Esparre** (*spar*). Pièces de bois pouvant servir de mât, matereaux, vergue, bout-dehors, etc.
- Essarder**, v. a. Essuyer, éponger avec un faubert.
- Essieu**, s. m. (*pin*). Axe du réa d'une poulie.
- Estain**, s. m. (*fashion piece*). Dernier couple dévoyé de l'arrière.
- Estime**, s. f. (*reckoning*). Faire l'*estime*, c'est faire le point au moyen du loch et du compas. Navigation par l'*estime*. Point *estimé*.
- Estrope**, s. f. (*strop*). Ceinture en fer ou en filin avec laquelle on entoure une poulie et qui sert à la suspendre ou à la fixer. — *Estroper* (*to strop*).
- Établir**, v. a. (*to set*). Hisser, étarquer, amurer et border une voile, la disposer convenablement en un mot, pour recevoir le vent.
- Établissement**, s. m. (*establishment*). L'établissement d'un port est l'heure à laquelle la marée y est pleine à chaque syzygie.
- Étai**, s. m. (*stay*). Manœuvre dormante qui soutient les mâts vers l'avant du navire.
- Étale**, s. m. (*slack water*). La mer est étale lorsque le mouvement de la marée est terminé, soit en haute, soit en basse mer, et que le mouvement inverse n'est pas encore commencé. —

Par analogie, on dit qu'un bâtiment est *étale* lorsqu'il n'a plus d'erre.

Étaler, v. a. (*to keep her own*). On *étale* un coup de vent quand on le supporte sans en être gêné; un courant, lorsqu'on le surmonte; un navire en *étale* un autre lorsqu'il arrive à avoir la même vitesse que lui. On *étale* un canot, un bâtiment en un point, lorsqu'on l'y amène sans erre. — *Étaler dessus*, retenir un objet en mouvement, un canot, une manœuvre qui file.

Étalingure, s. f. (*clinch*). Nœud d'étalingure : celui que l'on fait pour frapper un câble sur l'organeau ou la cigale d'une ancre. On étalingue les chaînes au moyen de l'émérillon d'*étalingure*.

Étambot, s. m. (*stern post*). Pièce arrière du châssis longitudinal, formé par l'étrave, la quille et l'étambot.

Étambrai, s. m. (*partner*). Ouverture pratiquée dans le pont pour le passage d'un mât.

Étamine, s. f. (*buntine*). Etoffe de laine légère dont on fait les pavillons.

Étancher, v. a. Etre *étanche* (*tight*). Etancher une voie d'eau, c'est s'en rendre maître.

Étarquer, v. a. (*to hoist home, taught*). Etarquer une voile, une drisse, c'est la raidir autant que possible. — On emploie, à cet effet, l'*étarquois* ou palan d'*étarque* (*purchase tackle*).

Étouffer, v. a. (*to lash up*). Etouffer une voile, c'est la ramasser vivement, de façon à la soustraire à l'action du vent.

Étoupe, s. f. (*oakum*).

Étrangleoir, s. m. Sorte de cargue (*brail*).—Appareil servant à arrêter les chaînes d'ancre (*stopper*).

Étrave, s. f. (*stem*). Pièce de bois, droite ou courbe, qui forme l'avant d'un navire.

Étrive, s. f. (*cross seizing*). Amarrage en *étrive*, sorte d'amarrage. Une manœuvre *étrive* sur une autre, sur une vergue, sur un objet quelconque, quand cet objet lui fait faire un coude lorsqu'on la hale.

Éventer, v. a. (*to fill*). *Éventer* une voile, c'est mettre le vent dedans, faire servir (*Bréart*).—*Éventer* la quille, c'est la sortir de l'eau.

Évitage, s. m.; **Eviter**, v. n. (*to tend, to swing*). Faire *éviter* un navire, c'est changer sa direction, lorsqu'il n'est pas en route. Un navire *évite* au mouillage quand le vent ou la marée le font changer de cap. Etre *évité* en travers, c'est être placé en travers au vent, au courant. L'*évitage* d'un bâtiment est sa direction au mouillage.

F

Façons, s. f. (*rising floors*). Formes rétrécies du navire, à l'arrière ou à l'avant.

Faire, v. a. (*to make*). *Faire* le Nord, gouverner au Nord. — *Faire* de la toile, établir toutes ses voiles.—*Faire* servir, quitter la panne pour continuer à faire route. — *Faire* côte, aller au plein, aller à la côte.

Faraud, adj. Soigné, coquet.—**Farauderie**, s. f. Elégance, coquetterie.

Fardage, s. m. (*dunnage*). Tout ce qui se trouve au-dessus de la flottaison, hormis les voiles et la coque lisse, mâts, gréement, accessoires de la coque. Le *fardage* nuit à la marche; on comprend donc que ce mot s'applique surtout aux objets inutiles, encombrants, superflus.

Fargues, s. f. (*wash boards*). Bordages supérieurs d'un canot, au-dessus de la lisse de plat-bord, dans lesquels sont les entailles des dames. — Dans certaines embarcations, on utilise des *fargues* mobiles, verticales ou rabattues, en fer, en bois ou même en toile, et qui servent à en élever les bords.

Faseyer, v. n. (*to shiver*). Une voile *faseye* (ou *fasié*) lorsque, recevant le vent sous une trop faible incidence, elle ne reste pas parfaitement pleine et se met à battre.

Faubert, s. m. (*swab, mop*). Sorte de balai fait avec de vieux cordages.

Faux, adj. supplémentaire. Qualification donnée à certaines manœuvres, à certains objets qui en doublent ou en remplacent d'autres : *Fausse* cargue, *fausse* quille, etc.

Femelots, s. m. (*gudgeons, braces, chalders*). Ferrures en forme de pentures fixées sur l'étambot, et qui reçoivent les *aiguillots* du gouvernail.

Ferler, v. a. (*to furl*). Ferler une voile, c'est la serrer au moyen des rabans de ferlage. Ne s'emploie que pour les voiles carrées.

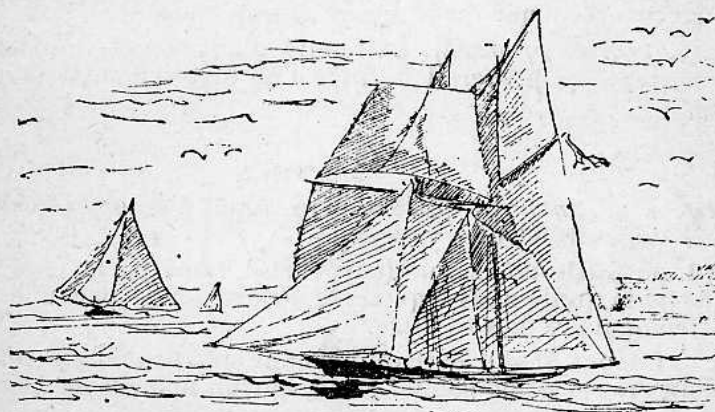
Fermer, v. a. (*to shut in*). Quand, de la mer, on considère deux objets et que l'angle formé par les rayons visuels dirigés sur ces objets diminue, on dit qu'on les *ferme*. Par exemple, on *ferme* un port qui était « ouvert », par rapport à l'observateur, quand, au lieu de voir l'espace libre entre les deux jetées, on se trouve dans une position oblique telle, que l'une des deux jetées semble recouvrir l'autre.

Fesse, s. f. (*buttock*). Partie arrondie de l'arrière au-dessus de la flottaison.

- Feu**, s. m. (*light*). Fanal : « *Feux* de position » d'un navire. — Phare.
- Filadière**, s. f. Embarcation plate en usage dans le Bordelais et surtout dans le bassin d'Arcachon.
- Filer**, v. a. (*to ease away*). *Filer* une manœuvre : la laisser aller continuellement à la demande. — Un navire *file* tant de nœuds, c'est-à-dire marche à raison de tant de nœuds (*to run*).
- Filière**, s. f. (*man rope*). Filin tendu horizontalement et servant de garde-corps ou à divers autres usages.
- Filin**, s. m. (*rope*). Terme générique des cordes, cordages, etc.
- Fin**, adj. (*sharp*). Un bâtiment *fin* est celui dont les formes de la carène sont effilées. Un *fin* voilier est un bon marcheur à la voile. Un *fin* manœuvrier : un bâtiment bien manœuvrant.
- Flambart**, s. m. Les *flambarts* sont grées d'un foc, d'une misaine au tiers, et au grand mât, d'un taillevent bomé surmonté d'un flèche.
- Flamme**, s. f. (*pendant, pennant*). La *flamme* caractéristique des navires de guerre est aux couleurs nationales, très étroite, et doit être normalement aussi longue que la hauteur du grand mât, de la pomme au pont. — Dans les signaux du code commercial, on appelle *flammes*, par opposition aux pavillons carrés, les pavillons en forme de triangle allongé.
- Flèche**, s. f. (*end of mast*). C'est la partie extrême d'un mât supérieur, au-dessus des capelages. — On appelle aussi *flèche* d'une ligne courbe la distance de la ligne droite qui joint ses deux extrémités à la tangente parallèle à cette corde.
- Flèche-en-cul**, **Flèche**, s. m. (*topsail*). Voile qu'on établit au-dessus de la grand'voile, et qui est supportée par le mât de flèche. — Il y a des *flèches* pointus, des *flèches* carrés, des *flèches* ballon, etc.
- Flot**, s. m. (*flood, tide*). Marée montante.
- Flottaison**, s. f. (*load water line*). La ligne de *flottaison* est la ligne d'intersection de la surface de carène et de la surface de la mer supposée plane. Cette ligne sépare les œuvres-vives des œuvres-mortes.
- Flying-jib**, s. m. Foc-volant (V. *Clin-foc*).
- Foc**, s. m. (*jib*). Nom des voiles triangulaires qui sont placées à l'avant du navire.
- Fond**, s. m. (*bottom*). Les *fonds* d'un navire. — Ralingue de *fond* d'une voile, sa ralingue de bordure. — *Cargue-fond*. — *Fond* de la mer (*ground*).
- Forcer**, v. n. (*to strain*). On dit qu'une chaîne, qu'une amarre,

qu'une manœuvre *force*, lorsqu'elle est très tendue. *Forcer* de toile : se couvrir de voiles, et même en établir plus que le temps ne le permettrait.

Fortune, s. f. (*square sail*). Voile de *fortune* : voile établie à faux frais pour suppléer aux voiles perdues. — Voile supplémentaire, notamment pour le vent-arrière. — Mâts, haubans, gouvernail de *fortune* (*jury mast*), mâts, haubans provisoires, grées à faux frais pour remplacer ceux qui sont perdus.



Goëlette vent arrière, grée d'un pafi (fortune) et d'un hunier carré de fortune.

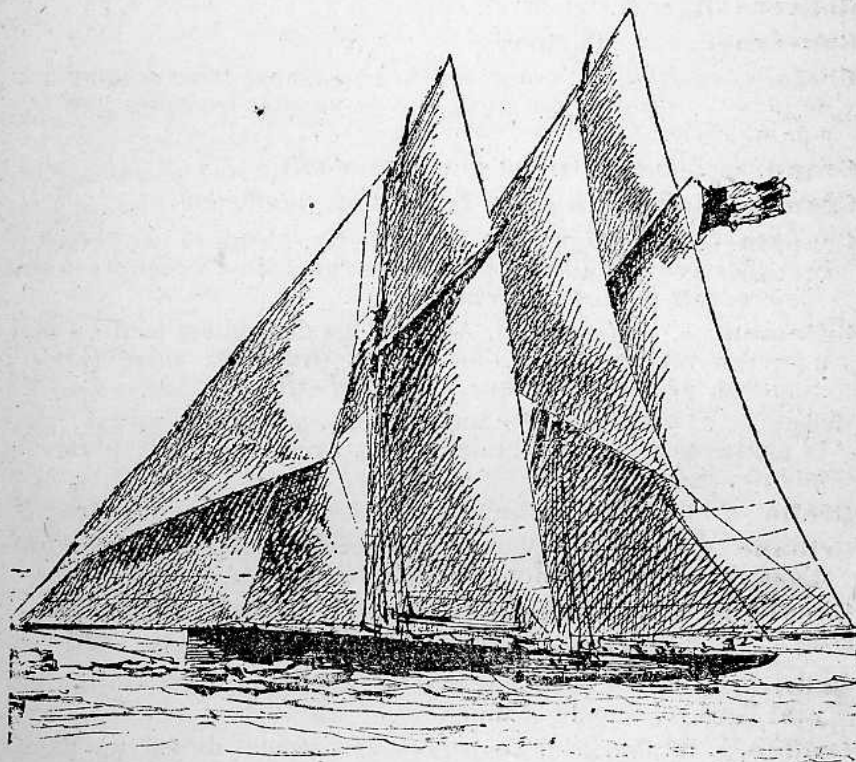
- Fouet**, s. m. (*tail*). **Fouetter**, v. a. (*to lash*). Bout de cordage qu'on *fouette*, c'est-à-dire qu'on amarre sur un autre : *Fouet* d'une poulie.
- Fourcat**, s. m. (*crutch*). Pièce de bois en forme de *fourche*, placée sur la quille, aux extrémités, où elle remplace les varangues.
- Fourche**, s. f. (*crutch*). Support du gui.
- Fourrer**, v. a. (*to serve*). Garnir du filin avec du lusin, du merlin ou du bitord.
- Fourrure**, s. f. (*old canvas*). Vieille toile à voile. — Pièce de bois servant à préserver certaines parties : *fourrure* d'une vergue. Garniture en filin sur une manœuvre. — *Fourrure* de gouttière (*water way*), premier bordé d'un pont en abord.
- Fraicheur**, s. f. (*light air*). Brise très faible et généralement très variable.
- Fraichir**, v. a. (*to freshen*). Le vent *fraichit*, il augmente.
- Frais**, adj. (*fresh*). Vent *frais*, vent assez fort ; s'il s'accroît, il est bon *frais* ; joli *frais* ; puis, grand *frais*.

- Franc-bord**, s. m. (*carvel built*). A franc-bord, c'est-à-dire à plat joint.
- Frapper**, v. a. (*to lash*). Fixer une manœuvre, une poulie sur un point.
- Fune**, s. f. (*rope*). Raban servant à raidir les tentes dans l'axe du navire.
- Funney, Funny**, s. m. Embarcation à l'aviron du genre *skiff*, très longue et très amincie des deux bouts : l'avant et l'arrière sont recouverts d'une étoffe légère et imperméable.
- Fusée**, s. f. (*end of yard*). Extrémité d'une vergue au delà de son capelage ; ce qui serait la *fusée* d'un mât se nomme toujours *flèche*.

G

- Gabarit**, s. m. (*mould*). Modèle, plan, profil d'un objet quelconque en vraie grandeur.
- Gabord**, ou **Galbord**, s. m. (*garboard*). Bordage le plus rapproché de la quille dans laquelle le *gabord* entre par une rainure triangulaire dite *râblure*.
- Gaffe**, s. f. (*boat hook*). Ferrure formant croc double ou composée d'un croc et d'une pointe, portée sur un manche en bois dit bâton de gaffe, servant à pousser ou accoster une embarcation.
- Galhauban**, s. m. (*top-mast back-stay*). Manœuvre dormante qui assujettit les mâts supérieurs par le travers et sur l'arrière.
- Galoche**, s. f. (*snatch block*). Sorte de poulie coupée.
- Gambeyer**, v. a., ou **Gambier** [Bréart] (*to shift*). Changer la position des voiles, telles que les voiles au tiers ou grées sur antennes, de telle sorte qu'elles se trouvent sous le vent du mât.
- Garant**, s. m. (*fall*). Le *garant* d'un palan : le filin qui passe dans les poulies et qui avec elles constitue le palan.
- Garcette**, s. f. (*gasket*). Petit bout de filin : *garcettes* de ris (*reef points*).
- Garde**, s. f. (*vang*). Les *gardes* d'une corne sont des palans à pantoires qui permettent de la porter d'un bord ou de l'autre.
- Garnir**, v. a. (*to rig*). *Garnir* une vergue, la gréer. — *Garnir* un câble, une chaîne au cabestan ou au guindeau, les enrouler autour, de façon à pouvoir faire effort dessus.
- Genope**, s. f. (*seizing*). Faire une *genope*, *genoper*, c'est réunir deux filins au moyen d'un bout de fil de caret ou de bitord. On *genope* aussi une manœuvre contre un mât, une vergue.
- Genou**, s. m. (*futtock*). Partie courbée d'une membrure, entre la varangue et l'allonge.

- Gig**, s. m. (prononcez guigue). Nom anglais d'un canot plus long que le *dingy*.
- Girouette**, s. f. (*vane*).
- Gisement**, s. m. (*bearing*). Position d'un point de la côte.
- Gîte**, s. f., **Giter**, v. n. (*to run aground*). Un navire échoué *gîte* ou fait sa *gîte*. *Giter* sur tribord, sur bâbord, c'est-à-dire échouer en tombant sur tribord ou sur bâbord. — Se dit aussi d'un navire à la bande.



Goëlette de plaisance, grée de son fling-jib et de son dragon (voile d'étai de hune).

- Glène**, s. f. (*coil*). Paquet formé par un filin lové. (V. *lover*.)
- Godille**, s. f.; **Godiller**, v. n. (*to scull*). *Godil er*, c'est faire marcher un canot au moyen d'un aviron unique, manœuvré à l'arrière, en lui donnant un mouvement particulier de va-et-vient.
- Goëlette**, s. f. (*schooner*). Navire à deux mâts, gréé de fòcs,

- voiles goélettes et flèches. — La plupart des goélettes du commerce ont en outre un hunier et un perroquet carrés au mât de misaine.
- Gondole**, s. f. (*gondola*). Embarcation plate, spéciale à Venise. Elle se manœuvre à un ou plusieurs avirons, qu'on nage debout en faisant face à l'avant et en appuyant l'aviron sur une sorte de crémaillère en saillie.
- Gouttière**, s. f. (*waterway*). Dernier bordage du pont en abord. C'est dans la gouttière que sont percés les *dalots*.
- Gouvernail**, s. m. (*rudder*).
- Gouverner**, v. a. (*to steer*).
- Grain**, s. m. (*squall*). Coup de vent passager souvent accompagné de pluie. — « Saluer un grain », c'est amener les voiles hautes à son approche. *Grenasse*, petit grain.
- Grand**, adj. (*main*). Grand'voile (*main sail*).
- Grand** (en), adv. (*all, full*). Tout à fait, complètement.
- Grappin**, s. m. (*grappling*). Verge de fer, terminée par plusieurs branches avec oreilles en pointe. Les grappins servent souvent d'ancres aux petites embarcations.
- Grément**, s. m. (*rigging*). Assemblage des voiles, poulies, manœuvres, vergues, etc., d'un navire. *Grément carré* (*square rigging*), *grément aurique* (*fore-and-aft*).
- Gréer**, v. a. (*to set*). *Gréer* un bâtiment, *gréer* une vergue, c'est la mettre à poste; la munir de son grément, c'est plutôt la garnir.
- Grelin**, s. m. (*warp*). Filin dont les torons sont des aussières.
- Gribane**, s. f. Bateau plat de l'embouchure de la Seine, gréé d'une grand'voile de sloop et d'une trinquette.
- Gueule de raie, Gueule de loup**, s. f. Sortes de nœuds.
- Gui**, s. m., ou **Guy** (*main boom*). Synonyme de bome.
- Guibre**, s. f. (*knee of the head*). Charpente qui forme saillie devant l'étrave, sous le beaupré.
- Guidon**, s. m. (*burgee*). Le *guidon* proprement dit est un pavillon dont l'extrémité du battant est divisée en deux pointes. Mais on appelle aussi *guidon*, dans le yachting, le pavillon, ordinairement triangulaire, de la société à laquelle est inscrit le yacht, ou de son propriétaire. — L'usage, en Angleterre, est de toujours le porter en tête du mât, soit au port, soit en mer, et c'est en quelque sorte la marque distinctive du bateau de plaisance, comme la flamme est celle des navires de guerre. L'usage anglais est encore, non de porter le *guidon* particulier du propriétaire (qu'on réserve pour les courses), mais bien le *guidon*

de la société à laquelle appartient le yacht. On commence à suivre, en France, les mêmes règles.

Guindant, s. m. (*hoisting*). Le *guindant* d'un pavillon ou d'une flamme est le côté où est la *gaine*, et par où on les hisse; la partie flottante en est le *battant*. — Le *guindant* d'une voile aurique est la ralingue du mât.

Guindeau, s. m. (*windlass*). Petit cabestan horizontal.

Guinder, v. a. (*to sway up*). C'est élever un mât de flèche ou de hune à sa place, au-dessus du bas-mât. La manœuvre dont on se sert s'appelle *guinderesse* (*top rope*).

H

Habitacle, s. m. (*binnacle*). Boîte en métal ou en bois dans laquelle est disposé le compas, placée sur le pont, en vue de l'homme de barre.

Hâle-bas, s. m. (*down haul*). *Hâle-bas* du foc, de la trinquette, manœuvre frappée au point de drisse de ces voiles et servant à les amener. — *Hâle-bas* du pavillon, bout de ligne dépassant la partie inférieure de la gaine. A la partie supérieure de celle-ci est un œil.

Hâle-breu, s. m. Manœuvre volante faisant office de hâle-bas.

Hâle-à-bord, s. m. (*inhaul*). Manœuvre qui sert à ramener à bord : Ex., le *hâle-à-bord* du rocambeau de foc. — On dit aussi *hâle-dedans*.

Haler, v. a. (*to haul*). Agir sur un filin, sur une manœuvre, une amarre. — « Les vents *halent* le Sud », tournent vers le Sud.

Hamac, s. m. (*hammock*).

Hanche, s. f. (*quarter*). Partie de la coque vers l'arrière de chaque bord.

Hanets, s. m. (*reef points*) [l'H est aspiré]. Bouts de lignes, petites garcettes. — Les *hanets* de hamac. — On dit quelquefois *hanets* de ris pour les voiles des petits bâtiments, tels que sloops ou cotres.

Hauban, s. m. (*shroud*). Manœuvre dormante qui tient les mâts par le travers et légèrement sur l'arrière.

Haut (*aloft*). « *En haut* le monde ! » commandement pour faire monter les hommes de l'intérieur d'un navire sur le pont. « *En haut* les gabiers ! » commandement pour envoyer les gabiers dans la mâture. — Les voiles *hautes* : les voiles supérieures. Porter telle voile *haute*, c'est-à-dire sans ris. — *Haute mer* (*high sea*) le large, ou encore l'étale du flot; on dit mieux la mer *haute* dans ce second cas (*high water*).

Hauteur, s. f. (*altitude*). Prendre une *hauteur*, mesurer la distance angulaire comprise entre un astre ou un objet élevé et l'horizon.

Héler, v. a. (*to hail*). Appeler : « Ho ! du canot ! » — « Ho ! de l'Hébé ! »

Hélice, s. f. (*screw*). Vapeur à *hélice* (*screw steamer*, en abrégé *s. st.*).

Hernier, s. m. Cabillot percé de trous, par lesquels passent, en se réunissant, les bouts de ligne formant l'araignée d'une tente.

Hiloire, s. f. (*coaming, combing*). Ceinture en saillie autour des écouteilles, des claires-voies ou autres ouvertures du pont, qui empêche l'eau de pénétrer à l'intérieur, et sur laquelle s'appuient les capots et panneaux. — Dans les bateaux demi-pontés, on donne par extension ce nom à l'espace creux, limité par l'hiloire, à la chambre où se tiennent ceux qui gouvernent et manœuvrent.

Hisser, v. a. (*to hoist*). Agir sur une manœuvre afin d'élever un objet quelconque, une voile, une vergue, etc.

Homme, s. m. (*hand*). « Un homme dans la mâture ! »

Honneur, s. m. Ranger un môle à l'honneur (*close to*), c'est en passer aussi près que possible.

Houache, s. f. (*wake*). Partie visible du sillage d'un navire.

Houari, s. m. (*sliding gunter sail, leg-of-mutton sail*). Sorte de voile triangulaire hissée sur une vergue qui glisse contre le mât. — Le houari est actuellement la voilure préférée des bateaux de rivière à dérive; il a remplacé la brigantine, à laquelle il paraît supérieur, surtout dans l'allure du plus près. (V. *clipper*.)

Houle, s. f. (*swell*). Mer houleuse (*heavy sea*).

Hublot, s. m. (*light port*). Petite ouverture ménagée dans la muraille d'un bâtiment pour donner de l'air et du jour et pouvant se fermer hermétiquement.

Hune, s. f. (*top*). Plate-forme soutenue par des barres de bois, et qui règne en saillie autour du ton d'un bas-mât. — Le mât de *hune* est le mât supérieur au bas-mât; il est surmonté du mât de perroquet. — Dans les yachts qui ne grèent qu'un mât supérieur, on l'appelle plutôt *mât de flèche*.

Hunier, s. m. (*topsail*). Voile grée sur le mât de hune. — Cette expression ne doit être employée que pour les huniers carrés.

I

Incliner, v. n. Pour un navire, donner de la bande (*to heel*). Mâture *inclinée* sur l'arrière, qui a de la quète sur l'arrière.

Inventaire, s. m. (*inventory*). Liste des objets de toute nature composant l'armement d'un navire.

Itague, s. f. (*tye, runner*). Manœuvre qui passe dans une poulie et sur laquelle on agit au moyen d'un palan. — Beaucoup de *drisses* sont à *itague*. — *Itague* de rocambeau, *itague* de ris.

J

Jack, s. m. (V. *yacht*).

Jambe-de-chien (*sheepshank*). Nœud employé pour raccourcir une manœuvre sans la couper.

Jambettes, s. f. (*stern timbers*). Pièces de la charpente arrière. — Bouts d'alonges qui soutiennent les pavois.

Jas, s. m. (*stock*). Jas d'une ancre, barre transversale en bois ou en fer. Il est souvent mobile. On dit aussi *joual* et *jual*, d'où *jualer*, *surjualer*, *surjaler*. (V. ce mot.)

Jauge, s. f.; **Jauger**, v. a.; **Jaugeage**, s. m. (*tonnage, to measure*). Capacité d'un bâtiment. Dans le yachting, l'on s'occupe surtout de jauger les bâtiments pour leur permettre de courir ensemble, en imposant une alléance ou rendement de temps au yacht qui, étant plus grand, est supposé devoir marcher plus vite; la jauge, en ce cas, est moins l'expression de la réalité, qu'une mesure ou une échelle de comparaison, souvent assez arbitraire.

Jaumière, s. f. (*helm port*). Le trou de *jaumière* est celui par où passe la mèche du gouvernail.

Jeu, s. m. (*set*). Jeu de voiles. Collection complète de toutes les voiles nécessaires à un bâtiment d'un grément donné.

Joindre (*à*), adv. (*home*). Synonyme de *à bloc*.

Jottereaux, s. m. (*checks, hounds*). Pièces de bois en équerre, appliquées contre un mât, au-dessous du ton, et sur lesquelles reposent les élongis.

Joue, s. f. (*bow*). Partie de la coque de chaque bord de l'étrave; lorsque les formes sont renflées, on dit qu'un bâtiment a des *joues*, ou, en cas contraire, qu'il n'a pas de *joues*.

Jouer, v. n. (*to baffle*). Le vent *joue*, il varie.

Journal de bord, s. m. (*log book*). Registre tenu jour par jour des diverses circonstances d'une navigation.

Jumelle, s. f. (*side piece*). Pièce de bois appliquée contre une autre pour la fortifier. Dans les bateaux à voiles de rivière, dont les mâts sont à bascule, le pivot sur lequel ils tournent est soutenu sur des espèces de bittes, descendant jusqu'à la carlingue, et qu'on appelle *jumelles*.

Jusant, s. m. (*ebb*). Ebbe, flot descendant, reflux.

K

Ketch, s. m. Cotre à tapecul dans lequel ce mât, plus grand que dans les yawls ordinaires, est en avant du gouvernail.

L

Lacer, v. a. (*to lash*). Dans certains bateaux, notamment les lougres, la voile de misaine et le taillevent ont souvent leur premier ris remplacé par une bande de toile qui est *lacée* ou *transfilée* par sa ralingue à celle de la voile et qu'on n'a qu'à enlever pour diminuer de toile.

Laguis, s. m. (*hitch*). Nœud coulant.

Laize, s. f. (*breadth of cloth*). Largeur de la toile entre ses deux lisières.

Lamaneur, s. m. (*coasting pilot*). Pilotes-lamaneurs, nom donné à des pilotes qui font l'entrée et la sortie des ports. Au Havre, ils montent de longues embarcations qu'ils appellent pirogues.

Lame, s. f. (*wave*). On ne dit jamais *vague* en marine.

Lancer, v. a. (*to gripe, to yaw*). Lancer un bâtiment sur un bord, c'est changer vivement son cap sur un bord, faire un *lan*. — Lancer un navire de sa cale de construction (*to launch*).

Lancement, s. m. (*launching*). Mise à l'eau d'un navire.

Large, s. m. (*out at sea, open sea*). Le large : la haute mer. — « Au large ! » (*off!*) Eloignez-vous.

Largue, adj. (*slack*). Un cordage est *largue* lorsqu'il n'est pas amarré. Le vent *largue* (*large, free wind*) est celui qui n'est plus arrière, et qui n'est pas encore du travers. On distingue le *grand largue* (*quarter wind*) quand il se rapproche du vent arrière, et le *largue* quand il se rapproche du vent du travers.

Larguer, v. a. (*to let go*). Laisser aller. *Larguer* un ris (*to let out a reef*), *larguer* en grand (*to let fly*).

Latin, adj. (*lateen*). Embarcation grée de voiles latines, c'est-à-dire de voiles triangulaires dont les vergues sont appelées antennes.

Lattes, s. f. (*chain-plates*). Latte de hauban. (V. *cadène*.)

Lest, s. m. (*ballast*).

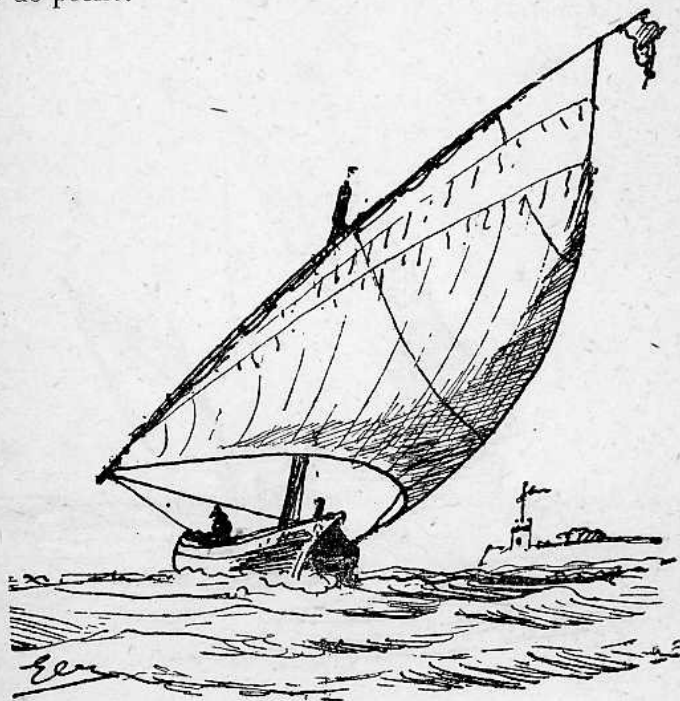
Levée, s. f. (*a big swell*). « Il y a de la levée », c'est-à-dire que la mer est houleuse.

Lève-nez, s. m. (*main tack tricing line*). Manœuvre frappée sur

l'amure d'une voile goëlette, et servant à peser le point d'amure le long du mât. On dit aussi *cargue-point*.

Lever, v. a. (*to weigh*). Lever l'ancre, partir. — *Lève-rames*, dans un canot à l'aviron, commandement de tenir les avirons hors de l'eau, horizontalement.

Ligne, s. f. (*line*). Menu filin. *Ligne* d'amarrage; *ligne* de sonde; *ligne* de pêche.



Bateau latin de Toulon « dit pointu ».

Limander, v. a. (*to parcel*). Entourer un cordage avec de vieilles toiles goudronnées, appelées limandes.

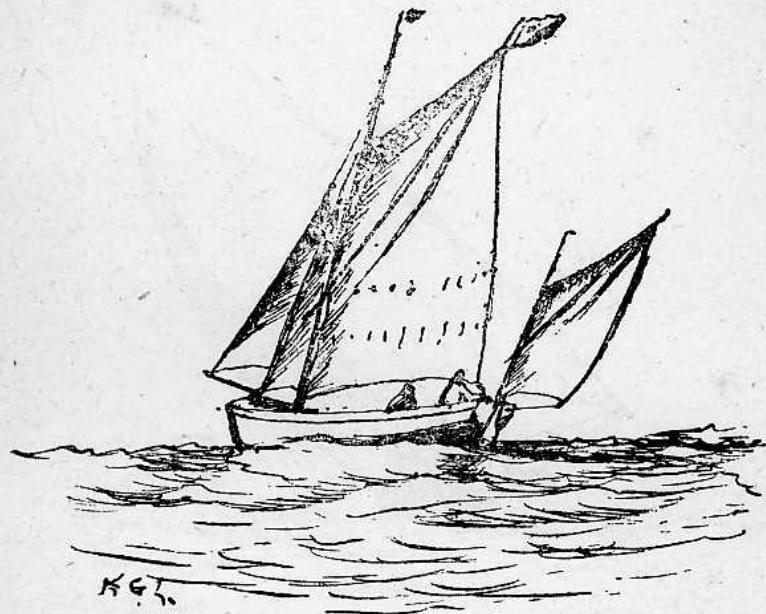
Linguet, s. m. (*pawl*). Petit bout de fer mobile qui s'engage dans les dents d'un guindeau, d'un cabestan; il glisse lorsqu'on vire, et il s'arc-boute de lui-même, pour empêcher l'appareil de dévier lorsqu'on cesse de faire effort.

Lisse, s. f. (*rail*). Ligne idéale ou réelle sur la coque d'un bâtiment. — *Lisse* de vibord; *lisse* d'hourdi; *lisse* de couronnement, etc., etc.

Listeau, **Liston**, s. m. (*band*). Moulure, en creux ou en relief,

qui règne tout le long de la muraille, à l'extérieur, et forme ornement; il fait office de défense quand il est en saillie, dans les petites embarcations, et porte alors le nom de *bourrelet*.

Livarde, s. f. (*sprit*). Balestron qui tient la voile, dite à *livarde* (*sprit-sail*), laquelle est trapézoïdale, maintenue contre le mât par des colliers, à la chute avant et tendue diagonalement par le *balestron* qui, partant du mât, vient se fixer dans son empointure supérieure.



Bateau à livarde.

Loch, s. m. (*log*). Instrument qui sert à mesurer la vitesse d'un navire.

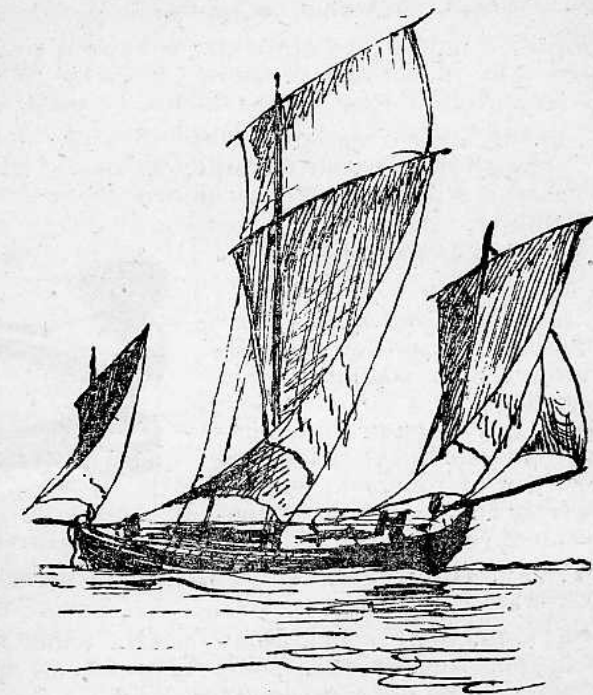
Lof, s. m.; **Loffer**, v. n. (*loof, to luff*). *Loffer*, c'est venir au vent. Venir au *lof*, c'est se rapprocher du lit du vent; virer *lof* pour *lof*, c'est virer vent arrière (*to veer*), c'est le contraire de virer vent-devant (*to tack about*),

Longrine, s. f. Pièce de bois placée en long dans une cale de construction.

Lougre, s. m. (*luggger*). Le grément du lougre se compose de trois mâts : mât de misaine, grand-mât et mât de tapecul. Il grée sur chacun une voile au tiers, surmontée d'un flèche au grand-mât.

Louvoyer, v. n. (*to tack*). Faire des bordées, courir en gagnant contre le vent.

Lover, v. a. (*to coil*). Ramasser un cordage en glène.



Lougre courant vent arrière.

Lumière, s. f. (*limber hole*). Entaille faite au talon des varangues pour laisser écouler l'eau dans les fonds d'un bateau.

Lusin, s. m. (*house line*). Menu filin commis en deux.

M

Mâchoire, s. f., ou **Encornat**, s. m. (*throat*). Fourche de la corne ou du gui, mobile autour du mât qu'elle embrasse.

Maille, s. f. (*link*); **Mailler**, v. a. (*to coupling*). Mailler une chaîne, c'est en rejoindre deux maillons.

Mailloche, s. f. (*serving mallet*). [V. *minahouet*.]

Maillon, s. m. (*link*). Anneau d'une chaîne, chaînon. — On dit

aussi un *maillon*, d'une longueur de chaîne de 30 mètres : *fler* tant de maillons.

Maitre, s. m. (*master*). On appelle *maitres* certains sous-officiers de la maistrance de la marine de guerre. — *Maitre* au cabotage. — Patron d'un yacht (*skipper*).

Maitre-couple, s. m. Le plus grand des couples d'un navire, où est le *maitre-bau* (*main beam*). On dit en abrégé : « Ce navire a tant de largeur au *maitre* », c'est-à-dire au *maitre-bau*.

Manche, s. m. *Manche* d'aviron (*handle of oar*). — *Manche* à vent, s. f. (*wind sail*). Conduit en toile, en bois ou en tôle, qui, du pont, descend à l'intérieur, et qu'on oriente de façon à ventiler les chambres.

Maniable, adj. (*moderate*). Brise maniable.

Manille, s. f. (*anchor shackle*). Fausse maille, étrier en fer que l'on peut fermer au moyen d'un boulon passant dans les oreilles.

Manœuvre, s. f. *Manœuvre* d'un navire, d'une voile (*working*), manœuvre des ancres, des avirons, etc. — **Manœuvres** (*ropes*). Filins qui composent le grément (*rigging*).

Manœuvrer, v. a. (*to work*). Faire des manœuvres ; manier (ex., un aviron).

Marche-pied, s. m. (*foot rope*). Bout de filin tendu sous une vergue ou le long du beaupré, pour présenter un appui aux pieds des matelots qui ont à manœuvrer.

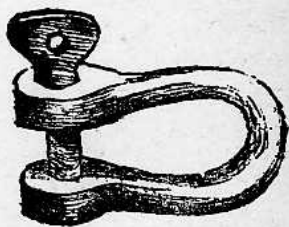
Marée, s. f. (*tide*).

Margouillet, s. m. (*wooden thimble*). Anneau en bois par lequel on fait passer certaines manœuvres.

Marguerite, s. f. Faire *marguerite*, c'est disposer sur le câble, ou la chaîne d'ancre, un palan, au moyen duquel on fait effort quand l'ancre est difficile à déramer.

Martingale, s. f. (*martingale*). Manœuvre dormante qui sert à maintenir en dessous le bâton de foc, et vient se raidir sur la guibre. Arc-boutant de martingale placé sur le chouque de beaupré.

Masquer, v. a. Quand deux bateaux sont bord à bord, celui qui est au vent de l'autre lui intercepte la brise, le *masque*. *Masquer* est aussi synonyme de *coiffer* (*to be aback*), et, en ce cas, se dit d'une voile qui reçoit le vent sur la face antérieure, de sorte qu'elle tend à pousser le navire vers l'arrière.



Manille à oreilles.

Massif, s. m. (*deadwood*). Pièces de bois qui remplissent l'angle formé entre la quille et l'étambot.

Mât, s. m. (*mast*). Bas-mât (*lower mast*) ; mât de flèche (*topsail mast*) , mât de pavillon (*flag staff*).

Mâter, (*to mast*). Mettre les mâts en place au moyen de divers appareils, bigues, grues, machines à mâter, etc. — Par extension, *mâter*, c'est mettre un objet en position verticale : *mâter* une pièce de bois, une barrique ; *mâter* les avirons.

Mèche, s. f. (*rudder stock*). Partie avant du gouvernail qui porte les ferrures ; la tête de la mèche reçoit la barre. — *Mèche* ou âme d'un filin.

Membres, s. m. ; **Membrures**, s. f. (*ribs*). Terme général désignant les couples et, en général, la grosse charpente d'un bâtiment.

Merlin, s. m. (*marline*). Menue ligne, composée de trois fils de caret.

Mestre, s. f. Antenne.

Metacentre, s. m. (*metacenter*). Point d'intersection de la résultante des poussées du fluide avec le plan médian du navire.

Mille, s. m. (*mile*). Mesure de longueur utilisée en marine : Le mille vaut 1,851 m. 48, et correspond exactement à la longueur d'une minute de degré du méridien terrestre.

Minahouet, s. m. (*serving board*). Petit instrument en bois qui sert à *fourrer* les cordages, c'est-à-dire à les entourer de tours en bitord, serrés à se toucher. On dit aussi *mailloche* à *fourrer*.

Misaine, s. f. (*fore sail, fore mast*). Le mât de *misaine* est le premier mât vertical sur l'avant (quand il y a deux ou trois mâts). Sa basse voile s'appelle *misaine*.

Modèle, s. m. (*model*). Réduction de bateaux. Il y a des *modèles* d'étagère et des *modèles* construits pour naviguer et faire des « régates-miniature ».

Mollir, v. a. et v. n. (*to ease*). Donner du mou. *Mollir* la barre, céder à la pression de la mer. La brise *mollit*, diminue d'intensité (*to be calm*).

Moque, s. f. (*heart*). Petit bloc de bois, estropé comme une poulie et portant une engoujure sur laquelle passe un filin. — On appelle aussi *moque*, une petite boîte ou bidon contenant de l'huile, de la peinture, du goudron, etc.

Mordre, v. n. (*to bite*). « L'ancre *mord* au fond ».

Mort, adj. *Corps-mort* (*moorings*). Grosse ancre à une seule patte et mouillée à poste fixe pour servir à l'amarrage des bâtiments. *Tour-mort* (*round turn*) d'un filin, tour simple fait

autour d'un bout de bois, d'une borne, d'un autre filin; *œuvres-mortes* d'un navire, partie au-dessus de la flottaison.

Morte-eau, s. f. Se dit de la marée quand elle est moins forte, à l'époque des quadratures.

Mou, adj. et s. m. (*slack*). Le *mou* d'une manœuvre est la partie non raidie : « Embraque le *mou* ! » — « Donne du *mou* ! » — « Mollis ! » Un navire est *mou* lorsqu'il a tendance à arriver.

Mouiller, v. a. (*to anchor*). Laisser tomber l'ancre. — On *mouille* un plomb de sonde.

Mouilleur. Appareil disposé pour faciliter l'opération du mouillage de l'ancre.

Mouton, s. m. (*foam*). Ecume blanche qui se forme sur la crête des lames quand le vent fraîchit. — « La mer *moutonne*. »

Muraille, s. f. (*side*). Ensemble du bordé d'un navire.

N

Nable, s. m. (*boat's dale*). Trou percé dans le fond d'une embarcation. On l'ouvre quand l'embarcation est aux porte-manteaux, afin de laisser écouler l'eau; on le bouche au moyen d'un bouchon en liège, ou mieux en cuivre vissé, également nommé *nable*.

Nager, v. n. et v. a. (*to row*). On ne dit pas « ramer ». (*Nager*, acception ordinaire : *to swim*).

Nez, s. m. (*head*). Avant. Un navire est sur le *nez*, quand son avant plonge, par défaut de construction ou mauvais arrimage. On appelle aussi *nez*, un taille-mer en forme d'éperon (*spur*).

Nœud, s. m. (*knot*). Pour la description des différents nœuds, et l'art de les faire, v. l'*Annuaire du Yacht*, année 1880.

O

Océan (*punt*). Petite embarcation de plaisance fluviale, très large, sans pontage, ni fargue, marchant à la voile et à l'aviron, dont la longueur dépasse rarement 5 mètres, et qui porte souvent au centre une dérive mobile.

Œil, s. m. (*eye*). Boucle formée à l'extrémité d'un filin, d'une latte en fer, etc. *Œils-de-pie*, petits trous pratiqués dans une voile; par exemple, pour recevoir les garcettes de ris, les envergures, etc.

Œuvres, s. f. (*works*). *Œuvres-vives* (*quick work*), partie immergée de la coque d'un navire. *Œuvres-mortes* (*dead work*), partie émergée.

Oreille, s. f. (*blade*). Partie large et saillante de la patte d'une ancre. — Partie évasée d'une manille.

Organeau, s. m. (*ring*). Anneau où s'amarre le câble d'une ancre.

Orienter, v. a. (*to trim*). Placer les voiles de la façon la plus convenable pour la route que l'on se propose de faire.

Orin, s. m. (*buoy rope*). Petite aussière frappée par l'un de ses bouts au coude de l'ancre et aiguilletée par l'autre bout à une bouée. On *oringue* une ancre, afin de pouvoir la reprendre après avoir filé sa chaîne par le bout, ou l'avoir cassée.

Outrigger, s. m. Dans les canots de course à l'aviron, les *outriggers* sont ceux dont les tolets de nage sont supportés, en dehors du bordé, par des arcs-boutants dits *porte-nage*.

Ouvert, adj. et s.; **Ouvrir**, v. a. (*open*). Etre à l'*ouvert* d'un port, c'est se trouver droit devant l'entrée. — *Ouvrir* les jetées, c'est être dans une position où on les voit en quelque sorte se séparer, tandis que lorsqu'on est obliquement par rapport à leur direction, elles semblent s'appliquer l'une contre l'autre. *Ouvrir* une tour, un sémaphore, par une pointe, c'est marcher dans une direction telle que cet objet et la pointe, vus sous un angle plus grand, paraissent s'écarter l'un de l'autre. *Ouvrir* : orienter une (voile).

P

Pafi, s. m. Voile de vent arrière. (V. *fortune*.)

Pagale, s. f. En *pagale*, en désordre.

Pagaye, s. f.; **Pagayer**, v. a. (*paddle*). Aviron court, en forme de pelle, dont on se sert pour manœuvrer les pirogues, périssoires, etc. On *pagaye* dans une embarcation, quand, pour la faire virer ou la faire avancer légèrement, on pousse l'eau avec un aviron, à la façon d'une pagaye, sans border l'aviron.

Palan, s. m. (*tackle*). Appareil composé de deux poulies, à un ou plusieurs réas, dans lesquels passe un cordage, dit « garant » du *palan*; cette combinaison permet d'agir avec une grande puissance, en développant une force relativement faible. Cet appareil est d'un usage général en marine. — Un *palanquin* est un petit palan. *Palanquer*, c'est agir sur un *palan*.

Panne, s. f. Etre en *panne* (*to lay, to hove to*). C'est la position d'un bâtiment qui a ses voiles orientées de façon qu'elles se contrarient entre elles et ne produisent qu'un effet de dérive.

Panneau, s. m. (*hatch*). Châssis en bois servant à fermer les écoutilles.

Pantenne, s. f. Vergues en *pantenne* (*disabled*). On dit aujourd'hui plutôt : vergues en croix. — Tout est *en pantenne*, c'est-à-dire en désordre.

Pantoire, s. f. (*pendant*). Une *pantoire* est un bout de filin faisant dormant en un point et terminé à l'autre bout par une poulie, un œil ou une cosse. Par ex. : la *pantoire* de bas-taque.

Paquet de mer, s. m. (*surge*). Masse d'eau tombant brusquement à bord.

Parer, v. a. (*to get ready*). Préparer, disposer. Etre paré, c'est être prêt. — « Pare-manceuvres ! Parez les cordes ! Parez les manœuvres ! » Commandements de lover et de remettre en place les manœuvres qui traînent sur le pont, quand on vient de s'en servir. — « Nous sommes *parés* (*clear*) de ce danger. » — « Nous *parons* la bouée qui est devant nous, » c'est-à-dire, nous évitons ce danger, cette bouée.

Passavant, s. m. (*gangway*). Partie du pont, en abord, entre le grand-mât et l'avant du navire,

Passe, s. f. (*strand*). Bout de toron décommis et destiné à faire épissure.

Passer, v. a. (*to reeve*). Passer une manœuvre dans les poulies, les clans qui lui sont destinés. (V. *dépasser*.)

Passerelle, s. f. (*bridge*). Pont léger transversalement établi sur les bateaux à vapeur au-dessus du pont et servant ordinairement de poste à l'officier de quart.

Pataras, s. m. (*backstays*). Galhaubans ou haubans volants supplémentaires.

Patte, s. f. *Pattes* d'une ancre (*flukes*). *Pattes* des voiles, petites boucles ou anses en filin frappées sur les ralingues (*cringles*).

Paumelle, s. f. (*palm*). Sorte de gant en cuir dont se servent les voiliers et qui est muni sur la paume d'une plaque métallique quadrillée avec laquelle ils poussent leur aiguille.

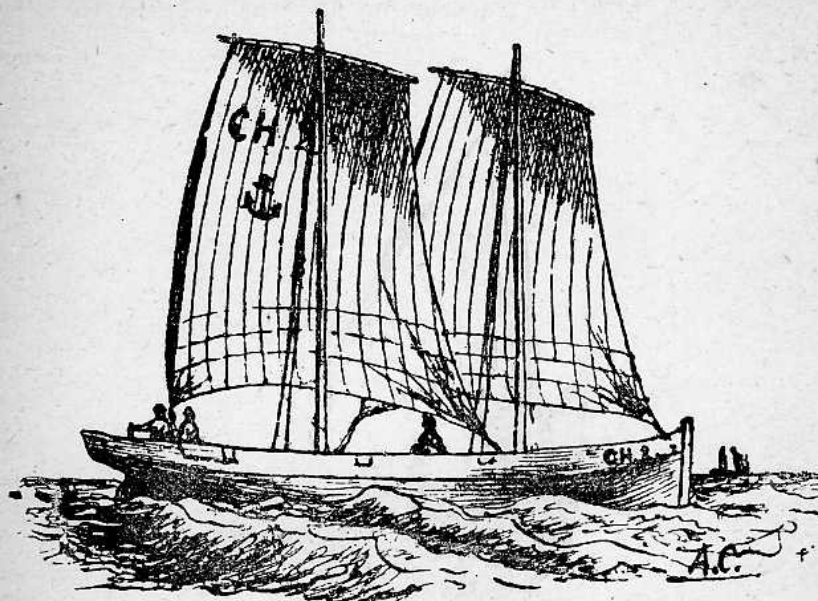
Paumoyer, v. a. (*to underrun*). *Paumoyer* la toile, c'est, lorsque l'on serre une voile, en ramasser les plis sur la vergue.

Pavillon, s. m. (*ensign, flag*). Dans un pavillon, le guindant (côté de la gaine) doit être les 2/3 du battant (côté horizontal). — Dans la marine française, les pavillons sont hissés à huit heures du matin et amenés au coucher du soleil.

Pavoiser, v. a. (*to dress*). On *pavoise*, en hissant des pavillons en signe de réjouissance ou dans une fête publique.

Pelle, s. f. (*blade*). Partie plate de l'extrémité de l'aviron qui plonge dans l'eau.

Péniche, s. f. Embarcation marchant à la voile et à l'aviron, et généralement grée de voiles à bourcet. — En rivière, on appelle ainsi certains grands bateaux de transport.



Péniche de Cherbourg.

Penne, s. f. Dans les antennes des voiles latines, ou mestres, partie supérieure, du point de drisse à l'angle extrême, ou point.

Penon, s. m. (*dog-vane*). Sorte de girouette.

Perdre, v. n. (*to ebb, to fall*). La mer perd lorsqu'elle descend, la marée perd lorsqu'elle est dans sa période décroissante.

Périssoire, s. f. (*canoe*). Petite embarcation ou pirogue, manœuvrée à la pagaie par un seul homme et dans laquelle on se tient assis ou debout.

Peser, v. p. (*to haul up*). Agir sur une manœuvre à l'effet d'opérer une traction dans la direction verticale : « *peser* les balancines ». — « *Peser* le lève-nez. »

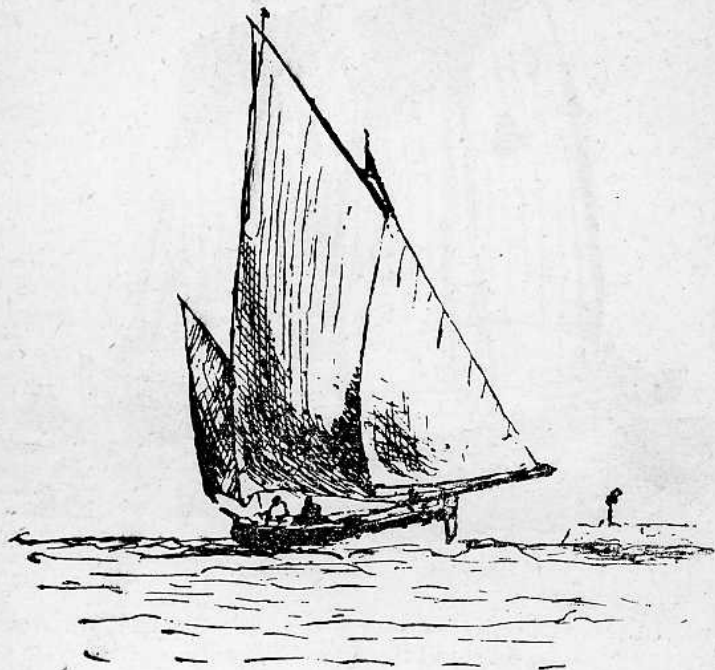
Phare, s. m. (*light*). — Dans les bâtiments carrés, *phare* de l'avant (*fore sails*), c'est le mât de misaine ; *phare* de l'arrière, l'ensemble du grand-mât et du mât d'artimon.

Pible [à], adv. (*pole mast*). Un mât *à pible* est un mât d'un seul brin.

Pic, s. m. (*gaff peak*). Extrémité de la corne de brigantine. —

C'est à tort que l'on donne quelquefois ce nom à toute la corne.
— Par abréviation, on dit aussi *pic*, pour *drisse de pic*, qui est la drisse d'*apiquage* de la corne.

Picoteux, s. m. Petite embarcation de pêche du Havre. Elle grée un foc, un taillevent et un tapecul.



Picoteux du Havre.

Pied, s. m. (*foot*). Le *pied* d'un mât.

Pied de mât, s. m. (*main or throat halyards*). Se dit par abréviation pour drisse de *pied de mât*, ou de la corne de brigantine.

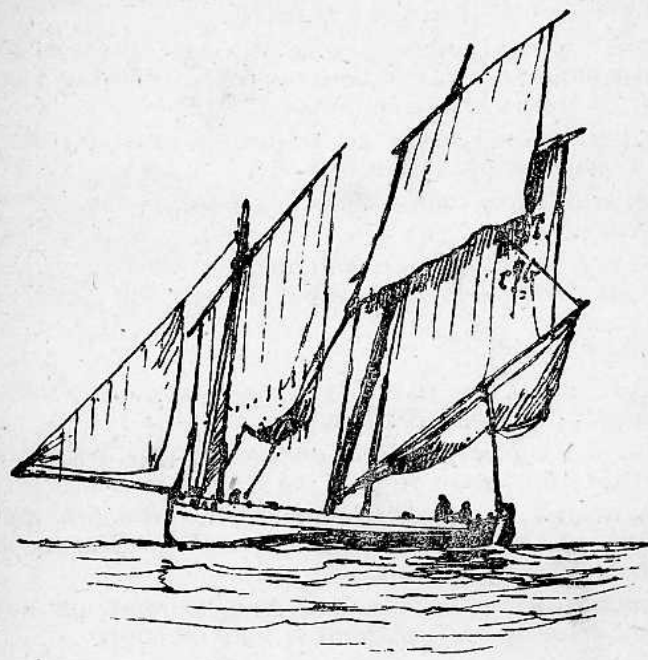
Pilote, s. m. *bateau-pilote* (*pilot boat*). Il y en a de divers gréements, suivant les localités. Ceux du Havre sont grésés en sloops.

Piquer, v. a. (*to strike*). *Piquer* l'heure, sonner à la cloche du bord un nombre de coups déterminé, d'après l'heure du quart. Les quarts réglementaires sont de quatre heures : chaque heure écoulée est piquée à raison d'un coup double par heure, chaque demi-heure par un coup simple. Quand on *pique* huit, c'est que le quart est terminé. A midi, on *pique* huit.

Pirogue, s. f. (V. *canoe*.)

Pistolets, s. m. (*davits*). Pistolets d'embarcations, porte-manteaux.

Plat-bord, s. m. (*gunwale, gunnel*). Lisse de *plat-bord*, long bordage qui recouvre les allonges des membrures, et qui règne sur tout le pourtour du pont.



Platte du Havre, à l'ancre, les voiles au sec.

Platte, s. f. Barque de pêche en usage au Havre et dans la Manche, pointue des deux bouts et fort large. Elle est grée en *flambart*, de deux mâts grésés de voiles au tiers et d'un foc. — Sur la grand'voile, qui est bomée, on établit souvent un hunier.

Plein, s. m.; **Pleine** mer (*high water*). Le large, la haute mer. Pleine mer signifie aussi que la mer est haute. — Se jeter au *plein*, aller au *plein*, ou au *plain* (*ashore*), se jeter sur le rivage. — *Près et plein*, adv. (*full and by*). Garder ses voiles pleines de vent, tout en faisant le plus de près possible. — *Bon plein*, gouverner au plus près, sans chicaner le vent.

Point, s. m. (*point, reckoning*). Faire le point, soit à l'estime, soit par des procédés astronomiques, c'est déterminer en longi-

tude et en latitude le point exact où se trouve un navire à un moment donné. — Carte à grand *point*, à petit *point*.

Point, s. m. Un des coins d'une voile : *point* d'amure (*tack*), *point* d'écoute (*clue*). Les points d'*empointure*, ou simplement *empointures* (*earings*), sont les coins supérieurs, le long de la ralingue d'envergure. — *Point* de drisse : partie de la vergue ou de la voile où est crochée la drisse.

Pointe, s. f. Un aviron en *pointe* est celui qui est manœuvré par un homme assis sur le bord opposé à celui sur lequel porte l'aviron. Avirons armés en *pointe*.

Pointu, s. m. Embarcation de Toulon pointue des deux bouts, grée d'une antenne. (V. *latin*.)

Polacre, s. m. Nom du foc dans les barques latines, tartanes, balancelles, etc.

Pomme, s. f. (*truck*). *Pomme* de mât, à l'extrémité du mât, où est le clan des drisses de pavillon ; *pommes* de racage. (V. *racage*.)

Pompe, s. f. (*pump*).

Pont, s. m. (*deck*). Un *pont* léger recouvrant un rouf est dit *sparedeck* (littéralement : faux-pont).

Porques, s. f. (*riders*). Pièces de la charpente des fonts parallèles aux varangues.

Porte-haubans, s. m. (*chain plates*). On prononce quelquefois *por-haubans*. Plate-forme ménagée à l'extérieur et qui sert d'arc-boutant aux haubans.

Porte-manteaux, s. m. (*davits*). Arcs-boutants au moyen desquels on hisse les embarcations le long du bord.

Porter, v. (*to bear away*). Faire *porter*, c'est mettre du vent dans les voiles, faire servir. — Une voile *porte* lorsqu'elle reçoit bien le vent. — Le courant *porte* au large, etc.

Poste, s. m. (*fore castle*). Réduit, local. — Dans un yacht, le *poste*, placé à l'avant, est la chambre réservée à l'équipage. — *A poste* (*home*), à sa place.

Poulaine, s. f. (*head*). Plate-forme ménagée de chaque côté de la guibre où sont les « bouteilles » de l'équipage. Cette disposition est rare dans les yachts.

Poulic, s. f. (*block*). *Poulic coupée* (V. *coupée*). *Poulic havraise*.

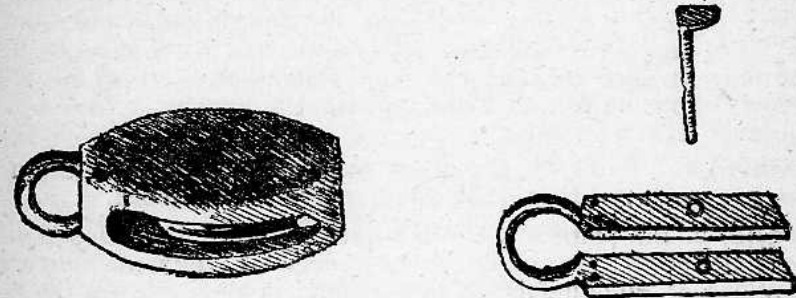
Pousser, v. a. (*to bring*). « *Pousse* au large ! » « *Pousse ! Pousses !* » commandement aux brigadiers d'agir sur la gaffe pour s'éloigner d'un point où on est accosté.

Pratique, s. m. (*pilot*). Apprenti pilote, pêcheur connaissant une côte.

Préceinte, s. f. (*wale*). Ceinture de bordés plus forts que les autres, servant de liaison longitudinale. On appelle encore *préceinte* le dernier bordé supérieur des navires en fer.

Prélart, s. m. (*tarpauling*). — Toile imperméable qu'on tend sur les objets qu'on veut préserver de la pluie ou de la mer.

Prendre, v. a. *Prendre* les amures d'un bord ou d'un autre ; *prendre* un ris ; *prendre* la remorque.



Détails d'une poulie havraise.

Près, adv. Le plus près (*close hauled*) est l'allure sous laquelle on reçoit le vent sous le plus petit angle possible. Dans les traits-carrés, on fait, au plus, 6 quarts, et, dans les yachts à voiles auriques, 4 quarts (45°) de *près*.

Puits, s. m. (*well, chain-well locker*). *Puits* à chaînes, — *puits* de dérive, dans les bateaux dits *dériveurs*.

Q

Quadrature, s. f. (*quarters*). Le premier et le dernier quartier de la lune.

Quarantenier, s. m. (*ratling line*). Espèce de forte ligne.

Quart, s. m. (*point quarter*). Un *quart* du compas : 11° 15' de la circonférence ; les directions qui divisent le compas en quarts et demi-quarts ont reçu des noms : N., N. 1/4 N.-O., N.-N.-O. 1/2 N., etc. — *Quart* (*watch*), faire le *quart*, veiller à tour de rôle à la garde et à la manœuvre d'un navire. Les *quarts* sont habituellement de quatre heures. « Officier de *quart* », qui commande le *quart*.

Quête, s. f. (*rake*). Inclinaison sur l'arrière. — *Quête* d'un mât ; *quete* de l'arrière : saillie d'un arrière en porte-à-faux.

Queue, s. f. *Queue-de-rat* (*tail*), extrémité d'un filin qui se termine en pointe. Faire une *queue-de-rat*. — Aviron de *queue* :

gouverner avec un aviron de queue. — *Queue* d'aronde ou d'ironde : assemblage à queue d'aronde. — *Queue* d'une flamme.

Quille, s. f. (*keel*).

R

Raban, s. m. (*line, earing*). Bout de filin; ligne ou quarantenier. *Raban* d'empointure, bout de quarantenier servant à faire les empointures d'envergure ou de ris. — *Raban* de ferlage, tresse servant à ferler une voile serrée. — *Raban* de hamac, bout au moyen duquel on pend le hamac. — *Rabanter*, amarrer avec un *raban*.

Rablure, s. f. (*rabbet*). Entaille à section triangulaire pratiquée dans la longueur de la quille, pour recevoir le galbord.

Racage, s. m. (*parrel*). Collier qui maintient le milieu d'une vergue mobile contre le mât. Le racage est souvent muni de pommes et quelquefois de bigots pour adoucir le frottement lorsque l'on hisse ou que l'on amène la vergue.

Rade, s. f., (*road bay*). Partie d'une côte propice au mouillage des navires.

Radouber, v. a. (*repair*). Réparer la coque.

Rafale, s. f. (*squall*). Augmentation brusque et momentanée dans la force du vent.

Ragner, v. n. (*to rub*). S'user par frottement.

Raidir, v. a. (*to haul taught*). Tendre avec force une manœuvre.

Raisonner [faire] (*to hail*). Faire raisonner un navire, c'est lui faire dire sa nationalité et répondre aux questions qu'on juge nécessaire de lui poser.

Ralingue, s. f. (*bolt rope*). Sorte de filin servant de bordure aux voiles pour les renforcer. On distingue les ralingues de chute avant, ou du vent (*luff rope*), et arrière ou de sous le vent (*lee rope*), la ralingue de tête ou d'empointure (*head rope*), la ralingue de bordure ou de fond (*foot rope*). — *Ralinguer*, être en *ralingue*, se dit d'une voile qui reçoit le vent sur sa ralingue et qui faseye.

Ranger, v. a. (*to shave*). *Ranger* la côte, en passer tout près. — Passer à *ranger* tel point. — Se ranger à quai.

Ras (*tide gate*). Ras de marée.

Ratelier, s. m. (*cross-pièce*). Pièce de bois percée de trous, dans lesquels on place des cabillots pour tourner les manœuvres : les rateliers sont en abord et fixés normalement sur la muraille intérieure, ou bien disposés entre les bittes de pied des mâts.

Réa, s. m. (*sheave*). Rouet en cuivre ou en bois, engoujé pour recevoir un filin et tournant sur un essieu.

Reconnaître, v. a. (*to survey*). Reconnaître la terre, c'est s'en approcher assez pour se rendre compte de la position où l'on se trouve.

Refuser, v. n. (*to scant*). Le vent *refuse* quand sa direction se rapproche de la direction inverse à celle que l'on veut suivre. C'est le contraire d'*adonner*. Quand le vent *refuse* sur un bord, il adonne sur l'autre.

Relèvement, s. m. (*bearing*). Relever une tour, un amer, un navire, un objet, un point, c'est prendre l'angle formé par une direction fixe, et la direction dans laquelle on voit l'objet. Ex.: On relève la terre par le bossoir de tribord, au N.-N.-O. du monde, etc.

Remonte, v. n. On *remonte* dans le vent, contre un courant, etc. Le vent *remonte* : il tend à se rapprocher du S. au Nord.

Remorque, s. f.; **Remorquer**, v. a. (*towing, to tow*). Un bâtiment qui en traîne un autre derrière lui le remorque, en est le *remorqueur* (*tug*). La *remorque* est encore l'aussière ou le grelin au moyen duquel on remorque : Donner, prendre ou recevoir la *remorque*.

Remplir, v. n. (*to sink*). Un canot *remplit* lorsque la mer le remplit. — On dit aussi *emplir*.

Rencontrer, v. a. (*to shift the helm*). Mettre la barre du bord opposé à celui où elle se trouve. Après avoir dit : Tribord la barre!... Droite!... si on ajoute : « *Rencontrez!* », c'est ordonner de mettre la barre à bâbord. — *Rencontrer* une auloffée, une arrivée, c'est mettre la barre de façon à arrêter ces mouvements.

Rendement de temps, s. m. [V. *allégeance*] (*time allowance*).

Rentrée, s. f. (*housing, tumbling home*). Un navire a de la *rentrée*, quand ses membrures se rapprochent plus de l'axe dans le haut que vers le milieu.

Renverser, v. n. (*turn*). La marée *renverse* ou renvoie, quand elle change. — Compas *renversé* de telle sorte qu'on puisse le lire d'en bas dans la chambre. — *Renverser* la barre, c'est la rencontrer.

Ressac, s. m. (*surf*). Agitation de l'eau, causée par le renvoi des lames qui se sont heurtées le long d'un môle, d'une côte, etc.

Retenue, s. f. (*guy*). Bout disposé pour contre-tenir un objet.

Retour, s. m. (*fall*). Partie d'une manœuvre passant par une poulie, sur laquelle on doit haler pour faire effort.

Revolin, s. m. (*eddy wind*). Vent réfléchi par un obstacle : *Revolin* des basses voiles.

- Rhumb**, ou **Rumb** de vent, s. m. Synon. d'*air-de-vent*.
- Ride**, s. f. (*laniard*). Bout de filin qui, passant dans les trous de caps-de-mouton, sert à raidir ou « rider » des haubans, étais, etc., etc.
- Ridoir**, s. m. (*turnbuckle*). Système en fer et à vis ou crémaillière pouvant servir à rider.
- Riper**, v. n. (*to hold*). Faire *riper* la chaîne, c'est la faire glisser dans l'écubier, dans l'étrangleur, en ayant soin qu'il se développe un frottement très énergique.
- Ris**, s. m. (*reef*). Partie d'une voile comprise entre la ralingue et un renfort appelé bande de *ris*. Prendre un *ris*, c'est serrer au moyen de hanets, de garcettes ou d'une filière.
- Risée**, s. f. (*gust*). Léger accroissement dans la force du vent. Petite brise passagère.
- Rocambeau**, s. m. (*traveller*). Anneau en fer qui porte un croc et qui court le long d'un espars; sur le croc, on croche le point de drisse ou d'amure d'une vergue ou d'une voile.
- Rôle** d'équipage, s. m. (*roll of the crew*). Liste des hommes composant l'équipage d'un navire, vérifiée et visée par l'autorité maritime, obligatoire pour les bâtiments du commerce. — Les yachts ont la faculté de remplacer le rôle d'équipage par un simple permis de navigation.
- Rond** d'une voile, s. m. — Courbure extérieure convexe à l'un des côtés d'une voile; quand cette courbure est intérieure, elle est dite « échaîncure ».
- Rose** (*card of the compass*), figure comprenant, tracés sur une circonférence, les airs de vent qui ont reçu des noms. Dans un compas, l'aiguille aimantée est fixée à une *rose*, qu'elle entraîne dans son mouvement.
- Roue**, s. f. *Roue* de gouvernail (*wheel of the helm*). — Roues des bateaux à vapeur (*paddle-wheels*).
- Rouf**, s. m. (*roof*). — Logement établi sur le pont d'un navire.
- Rouler**, v. n.; **Roulis**, s. m. (*to roll, rolling*). Oscillations d'un navire autour de son axe longitudinal, causé par les lames.
- Rousture** (*woolding*). — Faire une *rousture*, c'est saisir ensemble deux objets au moyen d'un bout de ligne ou de quarantenier, avec lequel on fait une succession de demi-clefs à se toucher.

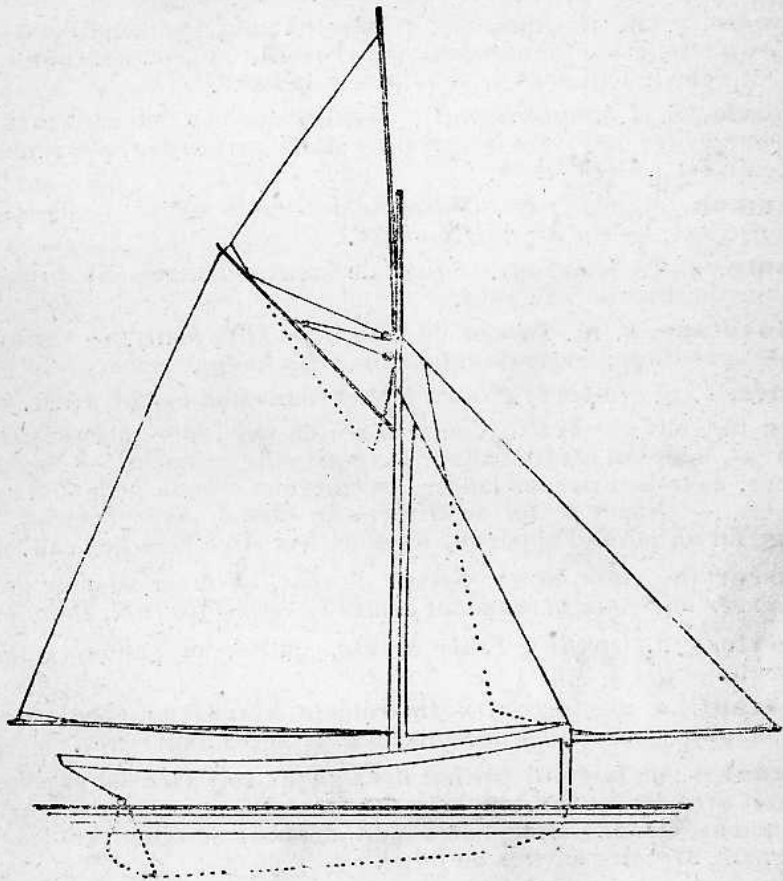
S

- Sabord**, s. m. (*port*). Ouverture rectangulaire dans la muraille d'un navire, généralement pour le passage de la volée d'un canon.

- Safran**, s. m. (*rudder*). Partie arrière du gouvernail, assemblée avec la mèche.
- Saisir**, v. a. (*to bend*). Amarrer, assujettir un objet au moyen d'une saisine.
- Saluer** (*to salute*). On salue en amenant et rehissant trois fois les couleurs nationales ou le guidon.
- Sancir**, v. n. (*to founder*). Couler en mer, en emplissant par les hauts, et en s'enfonçant par l'avant, où l'eau s'accumule et empêche le bâtiment de se relever à la lame.
- Sangle**, s. f. (*paunch-mat*). Tissu tressé en bitord, employé pour éviter les frottements, ou, comme jarretières, pour maintenir les voiles ferlées.
- Saumon**, s. m. (*pig*). Masse de fer ou de plomb coulé, pour faire lest. — On dit aussi *gueuse*.
- Saute**, s. f. (*veering*). *Saute* de vent, changement brusque dans la direction du vent.
- Sauvetage**, s. m. Bateau de *sauvetage* (*life boat*). — Ceinture de *sauvetage*; bouée de *sauvetage* (*life buoy*).
- Scier**, v. n. (*to back*). Nager à culer dans une embarcation.
- Sec** (à), adv. (*a hull*). Courir à *sec* de toile, être poussé par le vent, agissant seulement sur la coque et le gréement. — Nager à *sec*, c'est-à-dire sans lancer des embruns avec la pelle de l'aviron. — Nager à *sec* se dit encore quand, avec l'aviron, on prend un point d'appui sur un objet fixe situé hors de l'eau.
- Serrer** (*to close haul*). *Serrer* le vent, naviguer au plus près; *serrer* une voile, la ramasser contre la vergue (*to furl, to hand*).
- Servir**, v. n. (*to fill*). *Faire servir*, quitter la panne et faire route.
- Sextant**, s. m. (*sextant*). Instrument à réflexion, analogue à l'*octant*, et servant à mesurer des distances angulaires.
- Signal**, s. m. (*signal*). On fait des signaux soit avec des pavillons, soit avec des fanaux, soit avec des trompes, des armes à feu, des canons, etc. Les sémaphores sont destinés à échanger des signaux avec les navires au large.
- Sillage**, s. m. (*ship's way*). Trace que laisse un bâtiment qui marche. — Se prend dans le sens de « vitesse d'un navire », « Avoir un bon sillage », un « sillage de 8 nœuds ».
- Skiff**. Embarcation de course à l'aviron, analogue au *funney*.
- sloop**, ou **sloup**, s. m. On dit quelquefois *chloup*. Bâtiment à un mâts gréé d'une grand'voile brigantine, flèche et focs. Ce gréement a tellement d'analogie avec celui du cotre qu'on dit indifféremment l'un pour l'autre.

Sillomètre, s. m. (*patent log*). Instrument servant à mesurer le sillage.

Sociétés nautiques, s. f. (*yacht-club, sailing-club, rowing-club*). Associations qui ont pour but d'encourager le sport nautique, d'en répandre le goût, et de donner des régates qui excitent l'amour-propre des amateurs et des constructeurs.



Sloop.

Sonde, s. f. (*lead*). Plomb de *sonde*, poids en plomb, sur lequel est amarrée une ligne portant des divisions permettant de se rendre compte de la profondeur de l'eau.

Soufflage, s. m. (*furring*). Revêtement en planche, qui augmente l'épaisseur du bordé, et modifie la stabilité de forme.

Souille, s. f. (*bed of a ship*). Un navire fait sa *souille* ou son lit lorsqu'il s'échoue dans la vase.

Soulager, v. a. (*to lift*). Soulever, peser.

Souquer, v. a. et v. n. (*to haul taut*). Faire un nœud bien serré. — Par extension : agir avec force, *souquer* aux avirons.

Sous-barbe, s. f. (*bobstay*). Manœuvre dormante, souvent en chaîne ou en fil de fer, qui, partant du bout du beaupré, vient se raidir sur l'étrave à la flottaison.

Soute, s. f. (*store room*). Compartiment ménagé pour diverses provisions dans l'intérieur d'un bâtiment. *Soute* aux voiles.

Support, s. m. (*crutch*). Croissant en fer, surmontant un chandelier, sur lequel repose le gui quand la grand'voile est carguée.

Surjaler (*to foul anchor*). L'ancre est *surjalée* lorsque la chaîne ou le câble fait un tour sur le jas.

Surlier, v. a. (*to make a lashing, to whipe*). Faire une *surliure*, c'est envelopper de tours multipliés d'une petite ligne le bout d'un filin, pour l'empêcher de se décommettre.

Suroit, s. m. (de Sud-Ouest, qu'on prononce *suroit*). Chapeau imperméable et de forme particulière employé par les marins de la Manche et de l'Océan.

Surventer, v. n. (*to overblow*).

Système, s. m. (*rowlock*). Nom donné, dans les embarcations de rivière à l'aviron, aux tolets en cuivre, tournant dans des douilles.

Syzygie, s. f. Epoques de la nouvelle et de la pleine lune.

T

Tableau, s. m. (*after-face*). Partie de l'arrière comprise entre la lisse de poupe et le couronnement.

Taille-mer, s. m. (*cutwater*). Pièces avant de la guibre.

Taillevent, s. m. (*lug main sail*). Grand'voile des chasses-mariées et de certaines embarcations, baleinières, canots, etc.

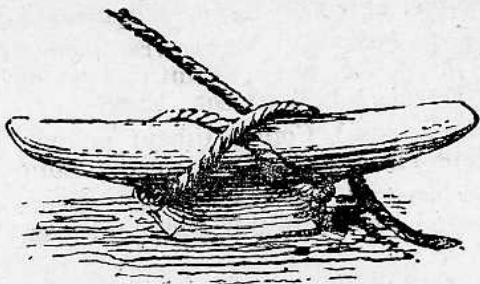
Talon, s. m. (*heel*). Le talon de la quille est son extrémité arrière, d'où *talonner*, toucher du talon.

Tangage, s. m. (*pitching*). Mouvement d'un navire autour de son axe transversal.

Tangon, s. m. (*boom*). Espars que l'on saile normalement de chaque bord du navire et qui sert soit à la tenue des embarcations (en rade), soit à l'établissement de voiles de vent-arrière.

Tape, s. f. (*plug*). Tape d'écubiers, tampon.

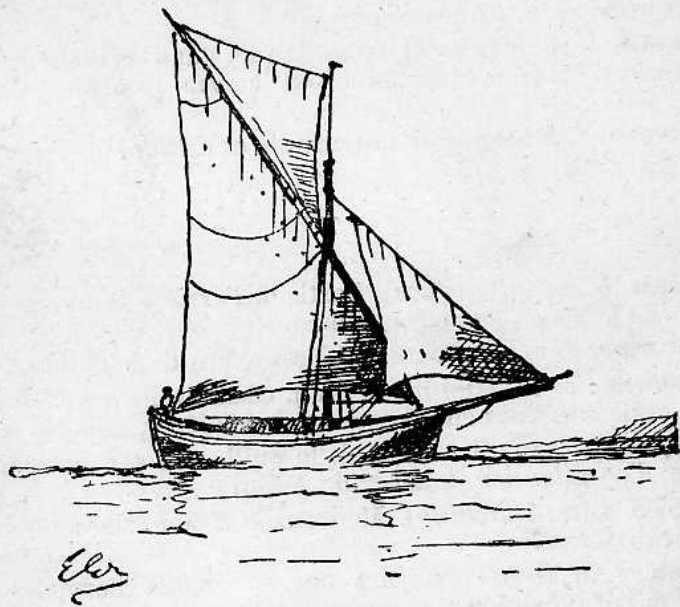
Tapercul, s. m. (*mizzen*). Voile et mât qu'on établit tout à fait à l'arrière de certains bateaux, notamment sur les cotres, dandys ou yawls, dit aussi « cotres à tapercul ».



Taquet de tournage.

Taquet, s. m. (*cleat*). Morceaux de bois ou de fer, placés en divers endroits d'un navire, notamment sur les pavois, à l'intérieur, et sur lesquels on tourne les manœuvres.

Tartane, s. f. Bateau des côtes de Provence.



Tartane.

Taud, s. m. (*cover*). Abri en grosse toile.

Tendelet, s. m. (*tilt*). Petite tente d'embarcation.

Tenir, v. n. (*to hold*). *Tenir* le plus près. — *Tenir* la mer. — *Tenir* la cape, etc. — *Tenir* bon : s'arrêter. Cesser de faire effort, mais sans permettre à la réaction de se produire.

Tente, s. f. (*awning*).

Tenue, s. f. (*holding ground*). Bonne tenue à la mer. — *Tenue* des mâts, etc.

Tête, s. f. (*head*). Extrémité d'un mât, d'un gouvernail, d'une allonge, etc. Faire tête sur sa chaîne, sur son ancre, c'est raidir brusquement sa chaîne, surtout lorsqu'on la raidit dans un autre sens que de l'avant à l'arrière.

Têtière, s. f. (*head of a sail*). Ralingue d'envergure ou de têtère d'une voile.

Tillac, s. m. (*deck*). Vieux mot signifiant pont supérieur, employé quelquefois dans le sens de plancher.

Timonerie, s. f. Service de la barre, du loch, des montres, des signaux, etc.

Timonier, s. m. (*helmsman*). Homme de la timonerie.

Tirant d'eau, s. m. (*draft*). Calaison d'un navire. Profondeur d'une rivière.

Tire-veilles, s. f. (*man rope, ladder rope*). Bout de filin disposé pour monter à l'échelle de coupée ou pour servir de garde-fous. — On appelle aussi *tire-veilles*, les bouts au moyen desquels on manœuvre la barre dans les canots à l'aviron (*yoke rope*).

Toile, s. f. (*canvas*). Syn. de voile (*sail*). Courir à sec de toile.

Tolet, s. m. (*thole pin*). Cheville en bois ou en métal fixée sur le plat-bord d'une embarcation et qui retient l'aviron au moyen d'une estrope. De doubles tolets font office de *dames* et permettent de manœuvrer l'aviron sans estrope. Les *tolets à fourche*, appelés quelquefois *systèmes* remplissent le même office.

Toletière, s. f. (*rowlock*). Renfort en bois cloué en dedans des fargues et destiné à recevoir les douilles (*sockets*) dans lesquelles tournent les tolets.

Tomber, v. n. *Tomber* sous le vent (*to drive*). *Tomber* sur un navire, dériver dessus.

Ton, s. m. (*mast head*). Partie d'un mât comprise entre la noix et les tenons. C'est cette partie qui se trouve doublée par le mât supérieur, quand celui-ci est guindé.

Tonneau, s. m. (*ton*). Le tonneau est dans la marine une tonne

métrique ou 1,000 kilos. La tonne de jauge du commerce est de 1,45 m. cube ou 42 pieds cubes.

Tonture, s. f. (*sheer*). Section longitudinale d'un pont. Un pont a de la tonture lorsque cette courbe se relève fortement à l'avant et à l'arrière.

Toron, s. m. (*strand*). Assemblage d'un certain nombre de fils de caret; en commettant ensemble trois ou quatre torons, on fait des cordages dits « en trois, ou en quatre ».

Touer, v. a.; **Touée**, s. f. (*to tow*). Faire avancer un bateau à l'aide d'une ligne ou d'une aussière sur laquelle on hale du bord. On se *toue*, par ex., sur des ancrs que l'on va mouiller dans la direction voulue, au moyen d'embarcations, ou sur une ligne amarrée à une bouée dans un port. La *touée* de l'ancre est la longueur de l'amarre sur laquelle on agit.

Tour, s. m. *Tour* de bitte (*bitt hitch*), tour qu'on fait faire à une amarre sur une bitte. — *Tour-mort* (*clove hitch*), tour entier qu'on fait faire à un filin sur un taquet, un cabillot, etc. — *Tour* dans les chaînes : lorsque l'on est mouillé sur deux ancrs, et qu'en évitant on fait faire un tour de l'une des chaînes sur l'autre, on a un tour de chaîne.

Tourmentin, s. m. (*fore stay sail*). Voile de cape endraillée sur le franc étai de misaine.

Tourner, v. a. (*to belay*). Amarrer un cordage; p. ex., sur un taquet.

Traîne, s. f. *A la traîne*, en retard. — Laisser *à la traîne*, lorsque le navire est en marche, c'est laisser un objet traîner à la remorque du navire.

Transfiler, v. a. (*to snake*). Faire un *transfilage*, passer une aig uillette, un raban, un bout de ligne, de manière à relier deux objets.

Travers, s. m. (*side breast*). Côté d'un bâtiment. Vent du *travers*, être ou venir en *travers*, voir un objet par son *travers*, être par le *travers* d'un feu.

Traverser, v. a. (*to flat in*). Maintenir les voiles bordées au vent. On *traverse* les focs pour faire abattre. — *Traverser* une ancre (*to fish an anchor*).

Tréou, syn. de *fortune*, dans les bateaux latins.

Trésillonner, v. a.; **Trésillon**, s. m. (*marlinspike hitch*). Le *trésillon* est le levier (ordinairement un épissoir ou un cabillot) au moyen duquel on *trésillonne*, c'est-à-dire on réunit par un amarrage deux filins tendus.

Trévirer, v. a. Affaler ou hisser un objet au moyen de *trévires* (*parblucke*). La *trévière* fait dormant en un point, passe sous

l'objet et revient près de son dormant dans les mains de l'homme qui agit dessus. — On dit aussi *trévirer* un aviron, c'est-à-dire en tourner la poignée.

Tribord, s. m. (*starboard*). Côté droit du navire, en regardant l'avant.

Trinquette, s. f. (*fore stay sail*). Foc le plus rapproché du mât de misaine, souvent hissé sur l'étai en guise de draille.

Trois-mâts (*three-ast*). *Trois-mâts barques*, T.-M.-carrés.

V

Vadrouille, s. f. (*swab*). V. *faubert*.

Va-et-vient, s. m. (*pass rope*). Bout de filin, amarre, faux bras raidi d'un point à un autre pour faciliter les communications. Etablir un *va-et-vient*.

Vaignage, s. m. (*ceiling*). Revêtement intérieur d'un navire; chacun des bordés intérieurs est une *vaigne*.

Vapeur, s. m. (*steamer*). Embarcation à vapeur (*steam-launch*).

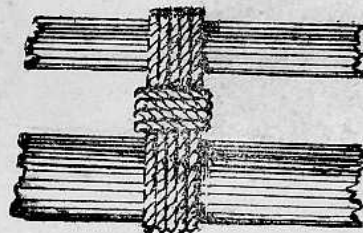
Varangue, s. f. (*floor timber*). Élément inférieur d'un couple assemblé avec la quille. — *Varangues plates* (*flat*) accolées (*ri-sing*).

Vélique, adj. Point ou centre *vélique* : c'est le point d'intersection de la résultante des résistances sur la coque du navire avec la verticale du centre de gravité. Il ne faut pas confondre ce point avec le centre de voilure.

Velture, s. f. (*cross seizing*) Amar-rage servant à saisir ensemble deux espars qui ne se touchent pas.

Venir, v. n. *Venir* au vent, loffer (*to luff*). — *Venir* sur tribord, sur bâbord. — « D'où *vient* le vent »

Vent (*wind*). Côté du *vent* (*weather*). Côté sous le *vent* (*lee*). — Coup de *vent* (*gale*). — *Vent arrière*, s. m. (*V. fortune*). [V. croquis ci-contre.]



Velture.

Ventrières d'échouage. Pièces de bois fixées parallèlement et de chaque côté de la quille pour protéger les fonds en cas d'échouage.

Verge (*shank*). Tige de l'ancre, entre l'organeau et le coude, où commencent les pattes.

Vergue, s. f. (*yard*). Espars qui porte les voiles carrées, les

flèches. Les voiles goëlettes sont portées par des *cornes* (V. ce mot.)

Vérine, s. f. (*pass-ropes*). Bout de filia terminé par un croc ou une griffe et dont on fait usage pour manier les chaînes.

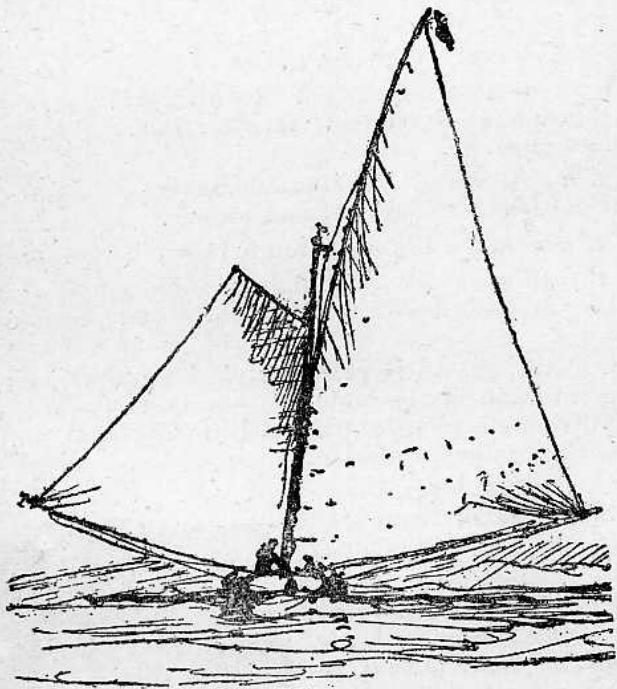
Verrine, s. f. (*binnacle lamp*), lampe de l'habitacle.

Vibord s. m. (*waist*). Lisse de plat-bord.

Vif (de l'eau), s. m. (*spring tide*). Grandes marées.

Vigie, s. f. Être en *vigie* (*to watch*).

Violon, s. m. Poulie à *violon* (*Fiddle, long-tackle block*).



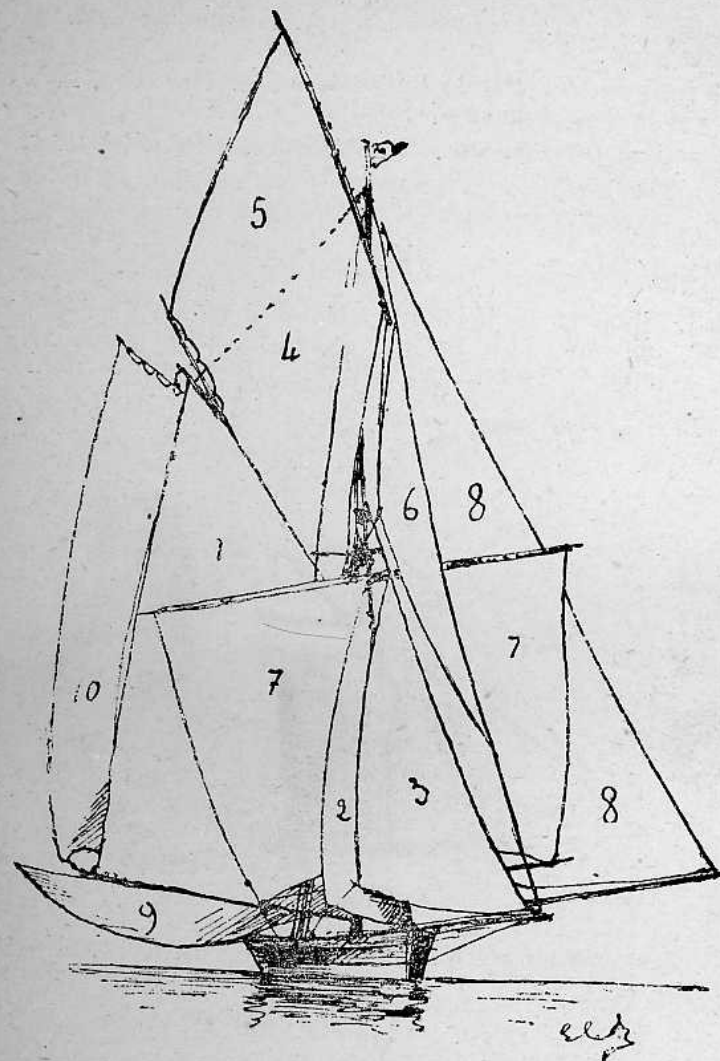
Bateau houari gréé de son Vent-arrière.

Virage, s. m. Action de virer une ancre; s'emploie aussi, dans le yachting, dans ce sens: *Virage* d'une bouée. — On le dit encore, improprement, pour « virement de bord ».

Virer, v. n. et v. a. « *Virer* au cabestan », « au guindeau », faire force avec le cabestan ou le guindeau. — « *Virer* l'ancre » la lever en virant au cabestan. (*to heave*). — « *Virer* de bord », changer d'amures; « *virer* vent devant (*to tack*), vent arrière (*to veer*) ». — « *Virement* de bord ».

Virevaut, s. m. (*windlass*). Syn. de guindeau, petit treuil horizontal.

Virure, s. f. (*strake*). Ligne de bordés. — « *Virure* de galbord », « *virure* de pont ».



Principales voiles employées dans un cotre :

1, grand'voile. — 2, trinquette. — 3, foc. — 4, flèche pointu. — 5, flèche carré. — 6, foc-en-l'air, foc-volant, flying-jib. — 7, fortune ou pafi. — 8,8, spinnaker. — 9, bonnette de sous-guy. — 10, bonnette de guy.

Vitesse, s. f. (*speed*). V. *nœud* et *loch*.

Voie d'eau, s. f. (*leak*). Aveugler, boucher une voie d'eau.

Voile, s. f. (*sail*). Voiles carrées (*square sail*), auriques (*fore-and-aft*), latines (*lateen*), au tiers (*lug sail*).

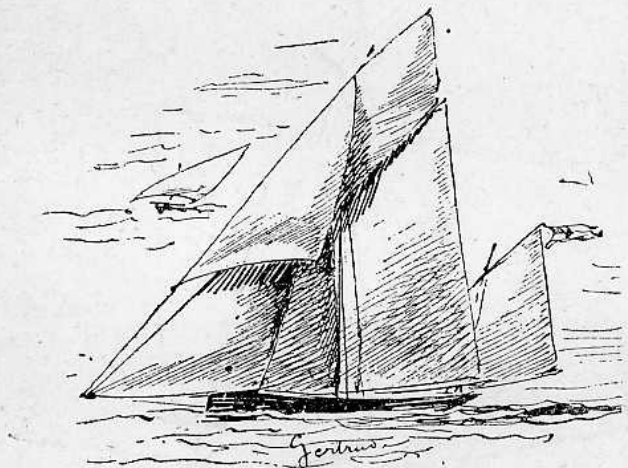
Volage, adj. (*crank*). Une embarcation *volage* est celle qui a peu de stabilité.

Voûte, s. f. (*counter*). Partie de l'arrière comprise entre la barre d'hourdi et la lisse de poupe.

Vrac (en), ou *en vrague*, adv. En désordre, pêle-mêle. Lest en *vrac*.

X

X (*crutch*). Support en bois articulé en forme d'X, destiné à supporter la bome d'un bateau quand la voile est amenée. Quand ce support n'est pas articulé, il prend le nom de *chevalet*.



Yawl courant grand largue, les amures à tribord.

Y

Yacht, s. m. Bateau de plaisance. — A notre avis, ce mot étant français et employé en France depuis 300 ans, doit se prononcer *yak*, et non *yôte*, à l'anglaise. — Il y a des yachts de tous

les gréements, à voiles ou à vapeur : on donnera ce nom même à de très petits bateaux de plaisance, mais jamais à ceux qui ne se manœuvrent qu'à l'aviron. — *Yacht* désigne encore un petit pavillon, particulier à certaines nations et qui est reproduit en *franc-quartier*, à l'angle supérieur du guindant d'un autre pavillon : tel est le *yacht*, formé d'une double croix rouge bordé de blanc sur fond bleu, qui est à l'angle supérieur du pavillon national anglais. Tel est, de même, le *yacht* à étoiles du pavillon américain. En ce sens, on dit aussi *jack*.

Yacht-Club, s. m. Société nautique. — *Yacht-Club* de France.

Yawl, s. m. Cotre-dandy ou cotre à tapecul. Le nom anglais de *yawl* (prononcez *yaul*) est fréquemment employé, étant plus court.

Yole, s. m. (*gig*). Petite embarcation légère marchant surtout à l'aviron et dont l'arrière se termine par un tableau très étroit; elle arme des avirons de pointe. Dans le « canotage » à l'aviron, la plupart des embarcations qui ne rentrent spécialement pas dans la catégorie des skiffs ou des périssoires sont des *yoles*.

Youyou, s. m. (*dingy, punt*). Petite embarcation courte, large, assez massive ordinairement et armant des avirons en pointe sur tolet.



A

Aback. Masqué.
Abast. En arrière.
Abeam. Par le travers.
Aboard. A bord.
 « *About, about ship!* » « En-voyez! » (vent devant).
Abreast. Par le travers.
Accost (to). Accoster.
Acorn. Pomme de girouette.
Across. Du travers.
Adrift. En dérive.
Afloat. A flot.
Afore. De l'avant.
Aft. Derrière.
After face. Tableau.
After leach. Chute arrière.
After piece (of rudder). Safran du gouvernail.
Afttrail. Couronnement.
Aground. Au plein. Echoué.
Ahead. En tête.
Ahull. A sec.
Air-tight. Imperméable (à l'air).
Alee. Sous le vent.
All in the wind. En ralingue.
Allowance. Allégeance.
 « *All right!* » « Bien! »
Aloft. En haut.
Along, alongside. Bord à bord.
Anchor. Ancre.
Anchor (to). Mouiller.
Arch board. Barre d'hourdi.
Amidship. Au milieu, suivant l'axe du navire.
Ashore. A terre, échoué.
Astern. En arrière.
Athwart. De travers.
Atrie, atry (to). Capeyer.

B

« *Avast!* » « Tiens-bon! »
Average. Avarie.
Aweather. Au vent.
Aweigh. Dérapé.
Awning. Tente.

Back (to) [an anchor]. Empenneler.
Back (to) [a sail]. Masquer.
Backstay. Pataras, galhauban.
Baffle (to). Jouer (en parlant du vent).
Balance reef. Ris diagonal.
Ballast. Lest.
Balloon. (Voile) ballon.
Bar. Barre (d'une rivière).
Bare poles. A sec de toile.
Beacon. Balise.
Beam. Bau.
Beam ends (on her). A la bande.
Bear away (to). Laisser porter.
Bear up (to). Arriver.
Bearing. Relèvement, gisement.
Beat up (to). S'élever au vent.
Beating to windward. Louvoyage.
Becalmed. En calme.
Bed (of a ship). Souille.
Before. Devant.
Belay (to). Amarrer.
 « *Belay!* » « Amarrer! »
Bend. Carreau, préceinte.
Bend (to). Saisir, amarrer.
Bend (to) [a sail]. Enverguer.
Berth. Mouillage.
Berths. Lits, couchettes.
Bight. Mou (d'un filin).
Bilge. Petits fonds.

Bilge water. Eau de cale.
Binnacle. Habitacle.
Bite (to). Mordre (parlant de l'ancre).
Bitts, Bits. Bittes.
Bittpins. Montant des bittes.
Blackwall hitch. Nœud de croc de palan.
Blade. Oreille d'ancre. Pale d'aviron.
Block. Poulie.
Block and block. Poulies à se toucher (dans un palan).
Blockstrop. Estrope (de poulie).
Board. Bordage, bord, bordée.
Board (to). Aborder.
Boat. Canot.
Boat Hook. Gaffe.
Boats cover. Prélart d'embarcation.
Boats dale. Nable.
Boatsman. Canotier.
Boatswain. Patron de canot, timonier.
Bobstay. Sous-barbe.
Boldshore. Côte accore, fa-laise.
Bolster. Coussin d'élongis.
Bolt. Boulon, cheville.
Bolt rope. Ralingue.
Bottom. Fond.
Bottom boards. Plancher.
Boom. Bome, guy.
Boose, bouse (to). Haler.
Bow. Avant, épaule.
Bower. Bossoir.
Bowline. Bouline.
Bowline knot. Nœud d'agui ou de chaise.
Bowline on a bight. Nœud de chaise double.
Bowman. Brigalier (d'un canot).
Bovesprit. Beaupré.
Brace. Bras, Fémelot.
Brail. Cargue.
Break (to). Déferler.

Breakers. Brisants.
Breadth (of cloth). Laize (d'une voile).
Bridge. Passerelle.
Brig. Brick.
Bring to (to). Mettre en panne.
Bring up (to). Eviter.
Broach to (to). Faire chapelle.
Bulk. Cale, carène.
Bulkheads. Cloisons.
Bulwarks. Pavois.
Bulwark stanchions. Jambettes.
Bumpkin. Bout-dehors de tapercul, minot, porte-lof.
Bunt. Fond d'une voile.
Buntine. Etamine.
Bunt line. Cargue-fond.
Buoy. Bouée.
Buoyancy. Flottabilité.
Buoy rope. Orin.
Burgee. Guidon.
Burton. Bastaque.
Bushing. Dé (d'un réa).
Buttocks. Fesses.
By the head. Tonture d'avant.
By the stem. Tonture d'arrière.
By the wind. Au plus près.

C

Cabin. Chambre, cabine.
Caboose. Cambuse, cuisine.
Calk, caulk (to). Calfater.
Calk iron. Fer de calfater.
Call. Sifflet.
Calmness. Accalmie.
Candlestick. Chandelier (pour éclairer).
Canoe. Pirogue, péroisère.
Cap. Blin.
Capsize (to). Chavirer, capoter.
Capstan, capstern. Cabestan.
Card. Rose (des vents).
Carry away (to). Se rompre.
Carvel built. A franc-bord.

Cask. Baril.
Cast (to). Jeter, abattre.
Cast off (to). Larguer.
Casting off. Abattée.
Cast iron. Fonte de fer.
Cat. Capon.
Cat (to). Caponner.
Cat block. Poulie de capon.
Cat-boat. Embarcation à une voile.
 « *Catch hold!* » « Attrape (le bout)! »
Cathead. Arc-boutant.
Cat's paw. Gueule de raie.
Ceiling. Vaigrage.
Centre-board. Dérive, dériveur.
Chain-plate. Cadène.
Chalder. Fémelot.
Change (to). Changer.
Channel. Porte-haubans.
Check (to). Choquer.
Cheek. Jottereau.
Cheek block. Galoche.
Chock. Chantier.
Chock a block. A bloc.
Clamp. Bauquière.
Claw off (to). S'élever (au vent).
Clear. Dégagé, en bon ordre.
Cleat. Taquet.
Clew, Clue. Point d'écoute.
Clew (to). Carguer.
Clew line. Cargue-point d'écoute.
Clinch. Etalingure.
Clincher built. A clins.
Clip hook. Croc à ciseaux.
Clipper. Navire de vitesse.
Close hauled. Plus près.
Close haul (to). Serrer le vent.
Cloth. Toile, tente.
Clove hitch. Demi-clef.
Clue up (to). Carguer.
Coaming. Hiloire.
Coat (of the mast). Braie.
Coats. Taud, étui.
Cockpit. Puits, réduit.

Cockswain. Patron (d'un canot).
Coil. Glène.
Coil (to). Lover.
Cold chisel. Ciseau à froid.
Coman. Hiloire.
Come (to) alongside. Venir bord à bord.
Coming to. Auloftée.
Commodore. Commandant.
Companion. Capot d'échelle.
Compass. Boussole, compas.
Compass timber. Bois tors.
Conn, cun (to). Donner le cap (au timonnier).
Cook's funnel. Cheminée de la cuisine.
Cook's galley. Cuisine.
Copper. Cuivre, doublage.
Cot. Cadre, couchette.
Counter. Voûte.
Coupling (to). Mailler.
Course. Air-de-vent où l'on a le cap.
Cover. Taud, préart.
Cradle. Ber.
Craft. Embarcation.
Crew. Equipage.
Cross bearings. Relèvements.
Crosstree. Barre d'hune.
Crow-foot. Araignée.
Cruise, cruising. Croisière, voyage en yacht.
Crutch. Dame, support en forme de croissant.
Cushions. Coussins.
Cut splice. Epissure à œillet.
Cutwater. Taille-mer.
Cutter. Cotre, canot d'un yacht.

D

Dale. Dalot, nable.
Davits. Pistolets, porte-manœuvres.
Dead-Eye. Cap-de-mouton, tête de mort.
Deadwood. Massif.

Deck. Pont.
Diamond knot. Bonnet turc.
Dingy, Dingey. Youyou, rafiau.
Disembark (to). Débarquer.
Down. En bas.
Down haul. Hale-bas, cale-bas.
Down the river. Aval.
Drag. Drague, chalut.
Draught. Tirant d'eau.
Draw (to). Caler (tirant d'eau).
Draw aft (to). Adonner (parl. du vent).
Dress (to). Pavoiser.
Drifted. Drossé.
Drive (to). Dériver, chasser.
Driver. Brigantine, tapecul.
Dunnage. Fardage.

E

Earing. Raban, empointure.
Ease (to). Mollir.
Ease away (to). Filer.
Ease off (to). Larguer.
Ebb. Ebbe, jusant.
Eddy wind. Revolin.
Embark (to). Embarquer.
Embayed. Affalé.
End. Bout.
End for end. Bout pour bout.
End on. Debout.
Ensign. Pavillon.
Eye. Œil.
Eye splice. Epissure à œil.

F

Fall. Garant.
Fall off (to). Tomber sous le vent.
Fashion piece. Estain.
Fast. Amarre.
Fastening. Amarrage.
Fathom. Brasse.
Fend off (to). Défendre.
Fender. Défense.
Fid. Clef (du mât d'hune).

Fiddle block. Poulie à violon.
Fill (to). Faire servir.
Fit (to). Armer.
Fitting out. Armement.
Flag. Pavillon.
Flag staff. Mât de pavillon.
Flake. Glène.
Flat in (to). Traverser.
Flood. Flux, flot, barre.
Floors. Varangues.
Fluke. Patte (d'ancre).
Flying-jib. — Foc volant, foc-en-l'air.
Fly (of an ensign). Battant d'un pavillon.
Foam. Ecume, embrun, mouton.
Foghorn. Corne de brouillard.
Foot (of a sail). Bordure d'une voile.
Foot rope. Marchepied.
Fore-and-aft sails. Voiles arrière.
Fore castle. Poste de l'équipage.
Fore foot. Brion.
Fore sail. Trinquette (d'un cotre), misaine (d'une goëlette).
Founder in (to). Couler à pic, sancir.
Foul. Engagé.
Frame. Membrure, couple.
Free. Large.
Free (to). Franchir (une pompe).
Freeboards. Œuvres mortes, bordages au-dessus de la flottaison.
Freshen (to). Fraichir.
Fresh brize. Vent frais.
Fresh water. Eau douce, eau profonde.
Full and by. Près et plein.
Furl (to). Serrer, ferler (une voile).
Furring. Soufflage.
Futtock. Genou, alonge.

G

Gaff. Corne.
Gale. Forte brise.
Gammoning. Liure de beau-
 pré.
Gangboard. Passavant.
Gangway. Coupée.
Garboard. Gabord.
Gasket. Garcette.
Get down (to). Amener.
Gig. Yole, baleinière.
Give way (to). Céder, consen-
 tir.
Go about (to). Virer vent de-
 vant.
Gondola. Gondole.
Googings. Femelots.
Goose wing. (Voiles) en ci-
 seaux.
Granny's knot. Nœud de va-
 che.
Grappling. Grappin.
Gratings. Caillebotis.
Gripe. Brion.
Gripe (to). Etre ardent.
Gripping. Ardent.
Grommet. Estrope, ersiau.
Ground (to). S'échouer, giter.
Grow (to). Appeler (en parlant
 d'un câble).
Gun. Canon.
Gunnel, gunwale. Plat-bord.
Gust. Bouffée, risée.
Guy. Retenue.
Gybe (to). Empanner.

H

Half hitch. Demi-clef.
Hail (to). Héler, raisonner.
Halyards, Halliards. Drisse.
Hammer. Marteau.
Hammock. Hamac.
Hand. Main, homme d'équi-
 page.

Hand (to). Serrer, ferler.
Handle. Manche.
Handsomely. En douceur.
Handspike. Anspect.
Hank. Bague.
« Hard up the helm! ». « La
 barre au vent! »
Hatch, hatchway. Panneau,
 écoutille.
« Haul! ». « Hale! »
Haul (to). Haler, refuser (par-
 lant du vent).
Haul aft (to). Border.
« Haul down! ». « Hale bas! »
Haul taut (to). Souquer.
Haul home (to). Haler à bloc,
 étarquer.
Hawse pipe. Ecubier.
Hawser. Aussière.
Head. Avant.
Head (of a sail). Têteière.
Head (to). Refuser (parl. du
 vent).
Heart. Moque.
Heave (to). Tirer, haler.
Heave about (to). Virer vent
 devant.
Heave down (to) [aship]. Abat-
 tre en carène.
Heel, heeling. Talon, caisse
 (d'une vergue).
Heel (to). Etre à la bande.
Heeling. Inclinaison, bande.
Helm. Barre du gouvernail.
Helmsman. Timonnier.
« Helm's a lee! » « La barre
 sous le vent! »
Helm port. Jaumière.
High tide. Vive eau, revif (de
 la marée).
Hinges. Ferrures (de gouver-
 nail).
Hitch. Nœud, amarrage.
Hitch (to). Amarrer.
Hoist (to). Hisser.
« Hoist away! » « Hisse! »
Hoisting. Guindant.

Hold. Cale.
Hold (to). Maintenir, ripier.
« Hold on! » « Tiens bon! »
Hole. Trou, mortaise.
Home. A bloc, à poste.
Hook. Croc.
Hook (to). Crocher.
Hoop. Cercle, anneau.
Horse. Filière, chemin de fer,
 barre d'écoute, casse-jambe.
Hounds. Jottereaux.
House (to). Caler.
Housing line. Lusin.
Housing in. Rentrée.
Hove-to (to). Etre en panne.
Hull. Corps du navire.
Hull-to, a hull. A sec de toile.

I

Inboard plank. Vaigrage.
Inhaul. Hale-à-bord.
Inventory. Inventaire.
Iron fid. Epissoir.
Iron-work. Ferrure, en général.

J

Jack. Jack, franc-quartier.
Jack yard. Balestron de flèche.
Jack stay. Filière, mât de
 corde.
Jammed knot. Nœud trop serré.
Jib. Foc.
Jib boom. Bâton de foc.
Jibing. Empannage.
Junk. Bouts de vieux cordages.
Jury (mast). (Mât) de fortune.

K

Kedge. Ancre à jet.
Keel. Quille.
Keelson. Carlingue.
Keep (to) her own. Etaler (un
 courant).
Kink. Coque (dans un cordage).

Knee. Courbe.
Knight heads. Apôtres.
Knittle. Aiguilletage.
Knot. Nœud.

L

Labor (to). Fatiguer.
Lacing, lashing. Lacet, ai-
 guilletage.
Ladder. Echelle (de coupée, de
 capot, etc.).
Lamp boards. Ecrans des feux
 de position.
Laniard, lanyard. Ride.
Larboard. Bâbord.
Lashing spunyarn. Genope.
Lateen. (Grément) latin.
Launch. Lancement (d'un na-
 vire).
Launch. Embarcation.
Lay-to, lie-to (to). Etre en
 panne.
Lay aft (to). Aller à l'arrière.
Lay aloft (to). Monter dans le
 grément.
Laying. A la bande.
Lay out (to). Aller dehors (par
 ex., sur le beau-pré).
Lay in (to). Aller en bas (dans
 la chambre).
Lay up (to). Désarmer.
Leach. Chute (d'une voile).
Lead. Plomb (de sonde).
Lead line. Ligne de sonde.
Leak. Voie d'eau, fuite.
Lee. Côté sous le vent.
Lee shore. Terre sous le vent.
Leeward. Sous le vent.
Lee way. Dérive.
Leg. Bordée.
Leg-of-Mutton sail. Voile
 triangulaire, houari.
Legs. Béquilles.
« Let go! » « Largue! mouil-
 le! »
Let out (to). Larguer (un ris).

Life-boat. Bateau de sauvetage.
Life-buoy. Bouée de sauvetage.
Light. Phare, feu.
Light brize. Brise légère.
Light, side light. Hublot.
Line. Ligne, raban.
Link. Maillon.
Load water line. Flottaison.
Locker. Caisson, équipet, coqueron.
Log. Loch.
Log line. Ligne de loch.
Log book. Journal de bord.
Long splice. Epissure longue.
Long tackle block. Poulie à violon.
 « *Look out!* » « Veille ! »
Lower (to). Amener.
 « *Lower away!* » « Amène ! »
Luff, luff. Guindant, lof.
Luff (to) Loffer.
 « *Luff!* » « Lofé ! »
Lugger. Lougre.
Lug sail. Voile à bourcet.
Lurch. Embarquée.
Lying-to. Cape.

M

Main. Principal.
Main mast. Grand mât.
Main chain. Porte-haubans (dans les cotres).
Make fast (to). Amarrer.
Man rope. Tire-veilles.
Mark. Amer.
Marline. Merlin.
Marlingspike. Epissoir.
Martingale. Martingale.
Mast. Mât.
Mast (to). Mâter.
Masthead. Ton du mât.
Mat. Nattes, tapis.
Meat cask. Charnier.

Metacenter. Métacentre.
Miss-stay. Manque à virer.
Mizen. Tapeçul.
Mizen-mast. Mât de tapeçul ou d'artimon.
Model. Modèle.
Moderate. (Brise) maniable.
Moor (to). Mouiller
Moorings. Mouillage, corps-mort.
Mop. Faubert.
Mould. Gabarit.

N

Nail. Clou, cheville.
Neap tide. Morte-eau.
Nockearing. Raban de peinture.

O

Oar. Aviron.
 « *Off!* » « Au large ! »
Off and on. (Bordée) à terre, l'autre au large.
Offing. Le large.
Oil cloth. Toile cirée.
Old tar. Vieux loup de mer (tar, goudron).
On. Dessus.
Outrigger. Bout-dehors (dans un canot à l'aviron, portage en dehors).
Outside clinch. Nœud de bouline.
Overblow. Surventer.
Overboard. Par dessus bord, la mer.
Overhand knot. Demi-nœud.
Overhaul (to). Reprendre, gagner (sur une manœuvre).
Overlap (to). Masquer
Overtake (to). Dépasser (un navire).

P

Painter. Bosse d'embarcation.
Parcel (to). Fourrer.
Palm. Paumelle.
Parrel. Racage.
Part (to). Déferler, dériver.
Partner. Etambrai.
Pass. Congé.
Pass a lashing (to). Transfiler, aiguilleter.
Pass rope. Va-et-vient.
Parunch mat. Sangle.
Pawl, paul. Linguet.
Pay (to). Espalmer, peindre, frotter.
Pay off (to). Laisser arriver.
Pay out (to). Filer, larguer.
Peak. Point supérieur d'une voile aurique, corne.
Peak up (to). Apiquer.
Pendant. Itague, pantoire.
Pennant. Flamme.
Pig. Gueuse, saumon.
Pillar. Epontille.
Pin. Cabillot.
Pintle. Aiguillot (de gouvern.).
Pitch. Brai.
Pitch (to). Tanguer.
Pitching. Tangage.
Planking. Bordé, bordage.
Plug. Tape, bouchon.
Ply (to). Être au plus près.
Point (of compass). Air-de-vent.
Point (of reef). Garcette de ris.
Pointed rope. Queue-de-rat.
Pooping sea. Coup de mer. reçu par l'arrière.
Pole. Fusée (d'une vergue).
Pole mast. Mât à pible.
Port. Bâbord.
Ports. Sabords.
Pudding. Emboudinure.
Pull (to). Nager, ramer.

« *Pull away!* » « Doublez ! »
Pump. Pompe.
Punt. Youyou, rafiau.
Purchase tackle. Palan d'étarque.
Put about (to). Envoyer.
Put off (to). Pousser.
 « *Put off!* » « Pousse au large ! »
Put to sea (to). Prendre le large.
Put up helm (to). Mettre la barre au vent.

Q

Quadrant. Tige en demi-cercle pour ouvrir les claires-voies.
Quarter. Hanche.
Quarter (of compass). Quart (du compas).
Quickwork. Œuvres vives.
Quilt (to). Amarrer.

R

Rabbit. Râblure.
Rack block. Baraquette.
Rail. Lisse.
Rake. Quête.
Range (of cable). Bitture.
Ratling line. Quarantenier.
Ratlings. Enfléchures.
Reaching. Bordée au plus près.
 « *Ready about!* » « Pare à virer ! »
Reckoning. Estime.
Reef. Ris.
Reef (to). Prendre un ris.
Reef earing cleats. Violons de ris.
Reef knot. Nœud plat.
Reef points. Garcettes de ris.
Reeve (to). Passer une manœuvre (dans une poulie).
Ribs. Membrures.
Ridge ropes. Tire-veilles.

Riding lamp. Feu de mouillage.
Ring. Bague, anneau, organeau.
Ringtail sail. Bonnette de brigantine.
Rigging. Grément, agrès.
Right (to) [the helm]. Dresser (la barre).
 « *Right the helm!* » « Droite la barre! »
Roll (to). Rouler.
Rope. Filin, manœuvre.
Rope (to) [a sail]. Ralinguer (une voile).
Round turn. Tour mort.
Row (to). Nager, ramer.
Rowlock. Dame, tolet, système.
Royal sail. Cacatois.
Rudder. Gouvernail.
Rudderstock. Mèche du gouvernail.
Run down (to). Couler (un navire).
Run foul (to). Aborder.
Runner. Itague.

S

Safe. Garde-manger.
Sail. Voile.
Sail cabin. Soute à voiles.
Sailor. Matelot.
Salute. Salut.
Scant (to). Refuser (parlant du vent).
Schooner. Goëlette.
Scoop. Ecope.
Scope. Touée, bitture.
Scope (to). Filer (de la chaîne).
Scrapp (to). Raguer, toucher le fond.
Screw. Vis, hélice.
Screw hammer. Clef anglaise.
Scud (to). Fuir devant le temps.

Scull. Godille.
Scull (to). Godiller.
Scupper. Dalot.
Scuttled butt. Charnier.
Sea. Mer, paquet de mer.
Seaman. Marin.
Seam. Couture (des bordages et des voiles).
Sea room. Grand espace de mer.
Seize (to). Aiguilleter, saisir.
Seizing. Genope.
Serve (to). Limander.
Serving mallet. Mailloche.
Set (to) [a sail]. Etablir (une voile).
Shackle. Manille.
Shank. Verge (d'ancre).
Sharp. Fin, élané.
Shave (to). Ranger (à l'honneur).
Sheating. Doublage.
Sheave. Réa.
Sheave hole. Clan.
Sheepshank. Nœud jambe-de-chien.
Sheer. Tonture.
Sheer (to). Embarder.
Sheers. Bigues.
Sheer alongside (to). Ranger (un navire), un môle.
Sheet. Ecoute.
Sheet (to). Border.
Sheet bend. Nœud d'écoute.
 « *Sheet home!* » « Borde plat! »
Shelf. Bauquière.
Shell (of a block). Caisse (de poulie).
Shift (to). Changer.
Ship. Navire.
 « *Ship, ahoy!* » « Oh! du navire! »
Ship (to). Embarquer.
Shipsway. Sillage.
Shiver (to). Déventer, faseyer.
Shore. Côte.
Shore (to). Accorer, épontiller.

Short splice. Epissure carrée.
Shroud. Hauban.
Shroud knot. Nœud de hauban.
Shut in (to). Fermer (deux amers).
Side ladder. Echelle de coupée.
Side lamps. Feux de côté.
Side lamps boards. Ecrans de feux.
Side pieces. Jumelles.
Skeg. Talon de la quille.
Skipper. Patron (d'un yacht).
Skylight. Claire-voie.
Slack. Mou, largue.
 « *Slack!* » « File! »
Slack (to). Mollir, affaler.
Slack water. — Mer étale.
Sling. Elingue.
Slip. Cale de radoub, chantier de construction.
Slip (to) [a cable]. Filer (un câble) par le bout.
Snake (to). Transfiler.
Snatch block. Poulie coupée, galoche.
Spanker. Brigantine.
Spar. Espars.
Spar chocks. Chantiers (pour espars).
Speaking trumpet. Porte-voix.
Speed. Vitesse.
Spinnaker. Spinékel, Foc Ballon.
Spindel. Mèche (du gouvernail).
Splice, splicing. Epissure.
Splice (to). Episser.
Splicing fid. Epissoir.
Spray. Embrun.
Spring. Embossure.
Spring tide. Vif de l'eau, grande marée.
Sprit. Balestron.
Sprit sail. Livarde.
Sprit sail sheet knot. Nœud

d'estrope de livarde.
Spun yarn. Bitord.
Squall. Rafale, grain.
Square sail. Voile carrée, fortune (dans les cotres).
Staff. Bâton (de pavillon).
Stairways. Escalier.
Stanchion. Chandelier, épontille.
Standing head. Point de drisse.
Standing part. Dormant.
Standing rigging. Manœuvres dormantes.
Starboard. Tribord.
Start butt end (to). Couler.
Stateroom. Carré des officiers.
Stay. Etai.
Stay sail. Voile d'étai (trinquette dans une goëlette).
Staysail stay. Draille.
Steam, steamer. Vapeur.
Steam launch. Embarcation à vapeur.
Steer (to). Gouverner.
Stem. Etrave.
Step (of a mast). Emplanture.
Stern. Arrière.
Stern board (to make). Culer.
Sternfast. Croupiat.
Stern frame. Arcasse.
Sternpost. Etambot.
Sternway. Acculée.
Stock. Jas (de l'ancre).
Stock (to). Enjaler.
Store room. Soute.
Stove. Poêle, cheminée.
Stow (to). Arrimer.
Stowage. Arrimage.
Strain. Effort.
Strain (to). Forcer, fatiguer.
Strake. Virure.
Strand. Toron.
Stranded. Echoué.
Stretch (to). Elonger.
Strike (to). Amener.
Strop. Estrope.
Studding sail. Bonnette.

Suitsbly. A la demande.
Supper. Dalot.
Surf. Ressac, brisant.
Surge. Lame, paquet de mer.
Swab. Faubert.
Swamp (to). Couler (un bateau).
Sway up (to). Guinder.
Swell. Houle.
Swig off (to). Tenir à retour.
Swim (to). Nager (natation).
Swing (to). Eviter.
Swing lamp. Lampe suspendue à la cardan.
Swivel. Emérillon.

T

Tack. Amure, bord, bordée.
Tack (to). Louvoyer.
Tack about (to). Virer vent devant.
Tackle. Palan.
Tack tackle. Palan d'amure.
Tackle fall. Garant de palan.
Taffarel, taffrail. Couronnement.
Tail. Fouet.
Tail block. Poulie à fouet.
Take aback (to). Coiffer, masquer.
Tank. Caisse, caisson.
Tar. Goudron.
Tarpauling. Prélart, coltar.
Taright. Serré, tendu, étarqué.
Telltale. Penon, axiometre.
Tender. Youyou.
Thimble. Cosse.
Thole, thowl. Toletière.
Thole pin. Tolet.
Throat. Encornat, empointure d'encornat.
Throat halyard. Drisse de mât.
Throat (of an anchor). Collet d'ancre.
Tide. Marée.
Tie, tye. Itague.
Tight. Etanche.

Tiller. Barre (du gouvernail).
Tiller rope. Drosse.
Tilt. Tendelet.
Timber. Membrane.
Timber hitch. Nœud de bois.
Timenoguy. Barre d'écoute.
Toggle. Cabillot.
Top. Hune.
Topgallant. Perroquet.
Top mast. Mât de flèche, de hune.
Topping-lift. Balancine.
Toprope. Guinderesse.
Topsail. Hunier, flèche.
Topsail halyard bend. Nœud de drisse de bonnette.
Topsail yard. Vergue de flèche.
Top-timber. Alonge de revers.
Touch (to). Barbeyer, fayerer.
Tow (to). Remorquer, touer.
Tracking. Halage.
Track-rope. Cordeau, ligne de hale.
Traveller. Rocambeau.
Traverse horse. — Filière.
Treenail. Gournable.
Trestle trees. Elongis.
Trice up (to). Peser.
Tricing ling (main tack). Lève-nez.
Trim (to). Orienter.
Trip (to). Déraper.
Truck. Pomme de mât.
Truss. Racage, drosse.
Tug. Remorqueur.
Tumbling home. Rentrée.
Turk's head. Bonnet turc.
Turn buckle. Ridoire.
Trysail. Voile d'étai, dragon.
Trysail gaff. Corne de cape.
Tying. Raban.

U

Unbend (to). Désenverguer, dé-tacher.
Under-run (to). Paumoyer.

Unevenkeel. Quille en différence.
Unfurl (to). Déferler (une voile).
Unship (to). Démonter, désarmer.
Unreeve (to). Dépasser (une manœuvre).
Upon. Dessus.

V

Vane. Girouette.
Vang. Garde (de corne).
Veer (to). Filer (du câble).
Veer aft (to). Adonner (parlant du vent).
Veering. Saute de vent.

W

Waft. (En) berne.
Waist. Vibord.
Wake. Houache, sillage.
Wale. Préceinte.
Wall knot. Cul-de-porc.
Warp. Grelin, cablot.
Warp (to). Touer, se touer.
Watch. Quart,
 « Watch! » « Veille! »
Wash boards. Fargues.
Water cask. Baril de galère.
Water line. Ligne d'eau.
Water logged. (Navire) engagé.
Water sail. Bonnette de sous-gui.
Water tank. Caisse à eau.
Water-tight. Etanche.
Waterway. Gouttière.
Wave. Vague, lame, ondulation.

Way. Erre, sillage, route.
Wear (to). Virer vent-arrière.
Weather. Côté du vent.
Weather (to). Doubler au vent.
Weather leach. Chute avant.
Weigh (to). Déraper.
Wheel (of the helm). Roue de gouvernail.
Wherry. Sorte d'embarcation.
Whip. Cartahu.
Whisker. Arc-boutant de beau-pré.
Winch. Guindeau.
Wind. Vent.
Winding tackle. Caliorne.
Windlass. Guindeau.
Wind sail. Manche à vent.
Wind's eye. Œil (pied) du vent.
Windward. Au vent.
Wing and wing. (Voiles) en ciseaux.
Woolding. Rousture.
Work to windward (to). Gagner au vent.
Worm (to). Congrérer.

Y

Yacht. Bateau de plaisance.
Yacht-Club. — Société de navigation de plaisance.
Yachting. Navigation de plaisance.
Yard. Vergue.
Yarn. Bitord, caret.
Yaw. Embardée.
Yawl. Cotre à tapecul.
Yoke. Elongis.
Yoke rope. Tire-veille (de gouvernail).
Younker. Mousse, novice.

INSTRUCTIONS PRATIQUES

Pour la conduite des machines des petites embarcations à vapeur.

Précautions générales : La machine ne doit être enlevée de sa place que le moins souvent possible.

La chaudière doit être visitée, dans ses fonds surtout, et peinte tous les mois.

Ne jamais abandonner temporairement le bateau sans s'assurer de l'étanchéité du presse-étoupe d'arbre d'hélice, ainsi que, en général, de toutes les prises d'eau au-dessous de la flottaison.

Faire le plein : Avec de l'eau douce, toutes les fois qu'il est possible; si l'on n'a pas un trou à vis spécial, on remplira la chaudière en démontant une des soupapes de sûreté; avoir bien soin de pas érailler, avec l'entonnoir dont on se sert généralement pour cet usage, le siège de la soupape: la moindre éraillure sur cet organe cause des fuites qui nécessitent souvent un rodage complet.

Le plein doit être fait jusqu'à moitié environ du tube de niveau.

Allumage : Mettre sur la grille une certaine quantité de charbon frais concassé en morceaux de la grosseur d'une noix; fermer la porte du cendrier; allumer, sur la couche de charbon, de menu bois en quantité suffisante pour communiquer le feu à cette couche; ouvrir alors le cendrier, fermer la porte du foyer et charger progressivement le combustible.

Dès que la pression se manifeste, vérifier, en les soulageant à la main, que les soupapes de sûreté jouent librement sur leurs sièges.

Ouvrir le souffleur si l'on est pressé d'obtenir la pression, profiter de l'action du souffleur pour donner, sous la grille, un coup de crochet dans les régions obscures du foyer.

Essayer les appareils d'alimentation: Giffard, petit-cheval, pompe à main et s'assurer de leur bon fonctionnement.

Mettre en marche : Lorsqu'on est sur le point de partir, graisser tous les organes, principalement les cylindres, tiroirs et paliers; ouvrir tous les purgeurs et les laisser ouverts pendant les premiers tours de la machine.

Ouvrir ensuite graduellement la valve de prise de vapeur pour établir un courant qui réchauffe les cylindres et tiroirs. — Le changement de marche est mis au « stop », et ce n'est que lorsque la vapeur s'échappe bien sèche des purgeurs que l'on pousse alternativement le levier de changement sur la marche arrière et sur la marche avant, de façon à « balancer » la machine.

Si l'on ouvrait brusquement la prise de vapeur, on pourrait avoir des entraînements de l'eau de la chaudière dans les cylindres et faire sauter les fonds de celui-ci.

En route : Tenir son feu toujours bien clair par de fréquents coups de crochets sous la grille, décroasser souvent, avec la lance, le mâche-fer qui se produit dans le foyer. Charger le feu, peu à la fois, en plaçant le combustible dans les parties où il commence à manquer et de façon à avoir toujours une couche également uniforme.

Pendant ces diverses manipulations, ne maintenir la porte du foyer ouverte que le temps rigoureusement nécessaire.

Si la pression s'élève trop, la régler en fermant plus ou moins, au besoin tout à fait, la porte du cendrier; alimenter en grand, quitte à faire des extractions, et, si cela ne suffit pas, ouvrir la porte du foyer et la plaque de boîte à fumée (quand il y en a une); mais n'user de ces moyens que le moins souvent possible, car les courants d'air qu'ils provoquent amènent des contractions du corps tubulaire, dont l'effet est de causer des fuites difficiles à étancher.

Le niveau ne doit jamais baisser au-dessous de la moitié du tube; il faut observer d'ailleurs qu'en marche, il se produit une intumescence du liquide dont l'effet est de faire paraître le niveau plus élevé que lorsqu'on est stoppé. La marche a encore

pour résultat, surtout dans les petites embarcations, d'*acculer* les bateaux, c'est-à-dire de faire enfoncer leur arrière; de là, des influences sur le niveau d'eau dont il faut savoir tenir compte, ainsi que du plus ou moins d'inclinaison de la chaudière.

Purger fréquemment le niveau d'eau pour s'assurer que ses communications avec la chaudière ne sont pas engorgées.

Préserver autant que possible le tube de niveau des embruns froids qui pourraient le briser.

Régler le robinet d'alimentation de façon à maintenir le niveau aussi constant que possible. Rien n'est plus incorrect que d'alimenter en grand pour fermer ensuite l'alimentation; cette manière d'agir amène de grandes irrégularités dans le régime de la pression et, conséquemment, dans la marche.

Si, par oubli, ou par une cause quelconque, le niveau venait à baisser de façon à faire craindre que le dôme du foyer soit découvert d'eau, se bien garder d'*alimenter*, se garder également de *toucher aux soupapes de sûreté*; mais ne pas hésiter à mettre bas le feu et attendre que la pression soit suffisamment tombée pour refaire le plein à nouveau et rallumer.

Observer tout choc ou bruit inaccoutumé qui se produit dans la machine et qui est toujours motivé par un palier ou un écrou desserré, rechercher la cause de ce bruit pour apporter aussitôt le remède.

Un bruit continue de *broutement* est l'indice d'un échauffement qui commence à devenir un « grippement »; il faut alors diminuer de vitesse, stopper même, lubrifier abondamment avec de l'huile d'abord, de l'eau de savon ensuite, au besoin desserrer un peu la pièce frottante et reprendre ensuite progressivement sa marche; mais jamais, en aucun cas, ne chercher à refroidir la pièce échauffée en débutant par l'asperger brusquement d'eau froide.

Stoppage : Lorsque l'on est stoppé pour quelque temps, il convient de fermer la porte du cendrier pour maîtriser sa pression que l'on manœuvre d'ailleurs comme il a été dit plus haut. Quand on est rentré et que le bateau a terminé sa course, mettre bas le feu, et lorsque le foyer est suffisamment refroidi, profiter

de la pression restante pour ouvrir en grand le robinet de vidange; on vide ainsi la chaudière, qui se nettoie de toutes les boues, sels ou impuretés qu'elle pourrait contenir; surveiller ce robinet pour le fermer aussitôt que toute l'eau a été expulsée, ce que l'on reconnaît à la cessation du bruit particulier produit par la vidange. Fermer avec soin toutes les portes et mettre un chapeau sur la cheminée pour empêcher les refroidissements brusques du paquet tubulaire.

Vocabulaire anglo-français des principaux termes usités à bord des embarcations à vapeur.

Aile (d'hélice). <i>Blade.</i>	Eau salée. <i>Salt water.</i>
Alimentation (pompe d'). <i>Feed-Pump.</i>	Écrou. <i>Nut.</i>
Alimenter. <i>To feed.</i>	Excentrique. <i>Eccentric.</i>
Allumer. <i>To light.</i>	Foyer. <i>Fire-bridge.</i>
Allumez! <i>Fire up!</i>	Fuite. <i>Leak.</i>
Arbre de couche. <i>Shaft.</i>	Graisseur (robinet). <i>Greasing cock.</i>
Arrière! (en). <i>Turn astern!</i>	Grille. <i>Grate.</i>
Avant! (en). <i>Turn ahead!</i>	Hélice. <i>Screw.</i>
Barreau (de grille). <i>Fire-bar.</i>	Huile. <i>Oil.</i>
Bielle. <i>Connection-rod.</i>	Levier de changement de marche. <i>Link.</i>
Boîte à fumée. <i>Smoke-box.</i>	Machine. <i>Engin.</i>
Caisse à eau. <i>Cistern.</i>	Manivelle. <i>Crank.</i>
Cendrier. <i>Ash-pit.</i>	Manomètre. <i>Manometer.</i>
Charbon. <i>Coal.</i>	Mettre en pression. <i>To get steam.</i>
Chauffeur. <i>Stoker.</i>	Niveau d'eau. <i>Gauge.</i>
Cheminée. <i>Funnel.</i>	Palier. <i>Pillow-block.</i>
Clapet. <i>Valve.</i>	Petit-cheval. <i>Donkey.</i>
Clavette. <i>Pin.</i>	
Combustible. <i>Fuel.</i>	
Condenseur. <i>Condenser.</i>	
Cylindre. <i>Cylinder.</i>	
Doucement! <i>Ease her!</i>	
Eau douce. <i>Fresh water.</i>	

Piston. *Piston.*
 Plaque tubulaire. *Tube-plate.*
 Pompe. *Pump.*
 Pompe de cale. *Bilge pump.*
 Presse-étoupes. *Stuffing-box.*
 Prise de vapeur. *Steam-cock.*
 Purgeur. *Drain-cock.*

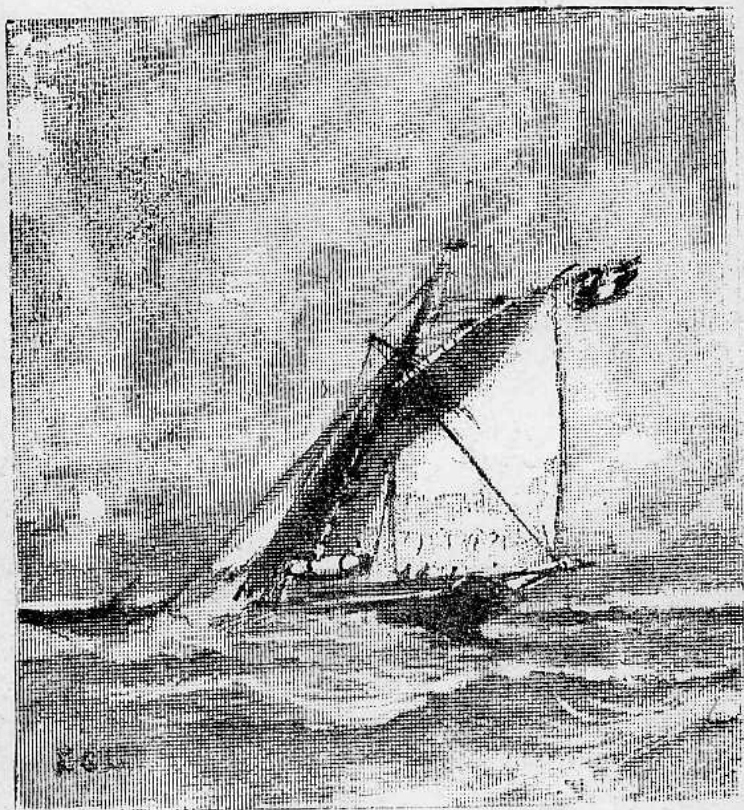
Robinet. *Cock.*
 Robinet de jauge *Gauge-cock.*
 Roue. *Wheel.*

Sifflet. *Whistle.*

Souffleur. *Blast.*
 Soupape de sûreté. *Safety-valve.*
 Soute à charbon. *Bunker.*
 Stopper. *To stop.*
 Stoppez! *Stop her!*

Tige de piston. *Piston-rod,*
 Tiroir. *Slide-valve.*
 Tube de niveau. *Gauge-glass.*
 Tuyau. *Pipe.*

Vapeur. *Steam.*



Cotre, un ris pris, dessin de M. GALLARD-LEPINAY.

Règles relatives à la Route et à la Manière de gouverner.

(Extrait du nouveau Règlement, exécutoire à partir du 1^{er} novembre 1880.)

..... Art. 14. — Quand deux navires à voiles font des routes qui les rapprochent l'un de l'autre de manière à faire courir le risque d'abordage, l'un des deux s'écartera de la route de l'autre, d'après les règles suivantes :

(A) Le navire qui court large doit s'écarter de la route de celui qui est au plus près.

(B) Le navire qui est au plus près babord amures, doit s'écarter de la route de celui qui est au plus près tribord amures.

(C) Si les deux navires courent large, mais avec les amures de bords différents, le bâtiment qui a vent par babord s'écartera de la route de celui qui le reçoit par tribord.

(D) Si les deux navires courent large, ayant tous deux le vent du même bord, celui qui est au vent doit s'écarter de la route de celui qui est sous le vent.

(E) Le bâtiment qui est vent arrière doit s'écarter de la route de l'autre navire.

Art. 15. — Si deux navires marchant à la vapeur courent l'un sur l'autre, en faisant des routes directement opposées, ou à très peu près, de manière à faire craindre un abordage, chacun d'eux devra venir sur tribord, afin de laisser l'autre navire passer à bâbord.

Cet article s'applique uniquement au cas où les bâtiments ont le cap l'un sur l'autre en suivant des rhumbs de vent tout à fait ou presque tout à fait opposés, de telle sorte que l'abordage soit à craindre. Il ne s'applique pas à des navires qui, s'ils continuent leurs routes, se croiseront certainement sans se toucher.

Les seuls cas que vise cet article sont ceux dans lesquels chacun des deux bâtiments a le cap sur l'autre; les deux plans longitudinaux étant complètement ou à très peu près sur le prolongement l'un de l'autre; en d'autres termes, les cas dans lesquels pendant le jour chaque bâtiment voit les mâts de l'autre navire l'un par l'autre ou à très peu près, et tout à fait ou à très peu près dans le prolongement de son cap; et, pendant la nuit, le cas où chaque bâtiment est placé de manière à voir à la fois les deux feux de côté de l'autre.

Il ne s'applique pas aux cas où, pendant le jour, un bâtiment en aperçoit un autre droit devant lui et coupant sa route, ni aux cas où, pendant la nuit, chaque bâtiment, présentant son feu rouge, voit le feu de même couleur de l'autre navire; où chaque

bâtiment présentant son feu vert, voit le feu de même couleur de l'autre navire; ni aux cas où un bâtiment aperçoit droit devant lui un feu vert sans voir de feu rouge; ni enfin aux cas où un bâtiment aperçoit un feu vert et un feu rouge dans toute autre direction que droit devant ou à peu près.

Art. 16. — Lorsque deux navires marchant à la vapeur font des routes qui se croisent de manière à faire craindre un abordage, le bâtiment qui voit l'autre par tribord doit s'écarter de la route de cet autre navire.

Art. 17. — Si deux navires, l'un à voiles, l'autre à vapeur, courent de manière à risquer de se rencontrer, le navire sous vapeur doit s'écarter de la route de celui qui est à voiles.

Art. 18. — Tout navire à vapeur qui en approche un autre au point de faire craindre un abordage doit diminuer de vitesse ou stopper et même marcher en arrière, si cela est nécessaire.

Art. 19. — En changeant sa route conformément à l'autorisation ou aux prescriptions de ce règlement, un bâtiment à vapeur qui est en marche peut indiquer ce changement à tout autre navire en vue, au moyen des avertissements suivants donnés avec le sifflet à vapeur :

Un coup bref pour dire : Je viens sur tribord.

Deux coups brefs : Je viens sur bâbord.

Trois coups brefs : Je vais en arrière à toute vitesse.

L'emploi de ces avertissements est facultatif; mais si l'on s'en sert, il faut que les mouvements du navire soient d'accord avec la signification des coups de sifflet.

Art. 20. — Quelles que soient les prescriptions des articles qui précèdent, tout bâtiment à vapeur ou à voiles qui en rattrape un autre doit s'écarter de la route de celui-ci.

Art. 21. — Dans les passes étroites, tout navire à vapeur doit, quand la recommandation est d'une exécution possible et sans danger pour lui, prendre la droite du chenal.

Art. 22. — Quand, d'après les règles tracées ci-dessus, l'un des navires doit changer sa route, l'autre bâtiment doit continuer la sienne.

Tableau des dernières Déclinaisons observées dans certains ports (1).

NOMS DES PORTS	POSITION géographique.		DÉCLINAISON occidentale.	NOMS DES PORTS	POSITION géographique.		DÉCLINAISON occidentale.
	Latitude	Longitude			Latitude	Longitude	
Alger (le fanal)	36° 47'	0° 41' E	14° 38'	Le Havre	49° 29'	2° 14' O	18° 5'
Amsterdam	52° 22'	2° 33' E	16° 22'	Londres	51° 28'	2° 20' O	18° 41'
Antibes	43° 35'	4° 47' E	13° 59'	Lorient	47° 45'	5° 41' O	19° 19'
Bastia	42° 41'	7° 7' E	13° 30'	Marseille	43° 18'	3° 3' E	14° 38'
Bayonne	43° 29'	3° 49' O	17° 29'	Nantes	47° 13'	3° 53' O	18° 17'
Bône	36° 54'	5° 26' E	13° 5'	Naples	40° 52'	11° 55' E	10° 55'
Bordeaux	44° 50'	2° 55' O	17° 22'	Nice	43° 42'	4° 56' E	13° 55'
Boulogne	50° 44'	0° 43' O	17° 37'	Oran	35° 42'	2° 60' O	15° 55'
Brest	48° 23'	6° 49' O	20° 0'	Ostende	51° 14'	0° 35' E	17° 9'
Cette	43° 24'	1° 22' E	15° 22'	Plymouth	50° 22'	6° 31' O	20° 21'
Cherbourg	49° 38'	3° 57' O	18° 55'	Port-Vendres	42° 31'	0° 46' E	15° 23'
Dunkerque	51° 2'	0° 2' E	17° 26'	Rochefort	45° 56'	3° 18' O	17° 45'
Gênes	44° 24'	6° 34' E	13° 20'	Saint-Malo	48° 39'	4° 21' O	18° 58'
Gibraltar	36° 7'	7° 41' O	17° 32'	Saint-Nazaire	47° 16'	4° 32' O	18° 33'
La Rochelle	46° 9'	3° 30' O	17° 54'	Saint-Sébastien	43° 19'	4° 21' O	17° 37'

Positions géographiques de quelques observatoires :

	Longitude	Latitude
Observatoire de Paris	0° 0' 0"	48° 50' 13" N.
Greenwich (méridien des Anglais)	2° 20' 9" O.	51° 28'
Naples	14° 54' 0" E.	40° 51'
Ile-de-Fer (méridien en usage en France jusqu'au dernier siècle et encore usité dans certains pays)	20° 30' 0" O.	27° 45'

(1) La déclinaison diminue, en moyenne, de 7' à 8' par an.

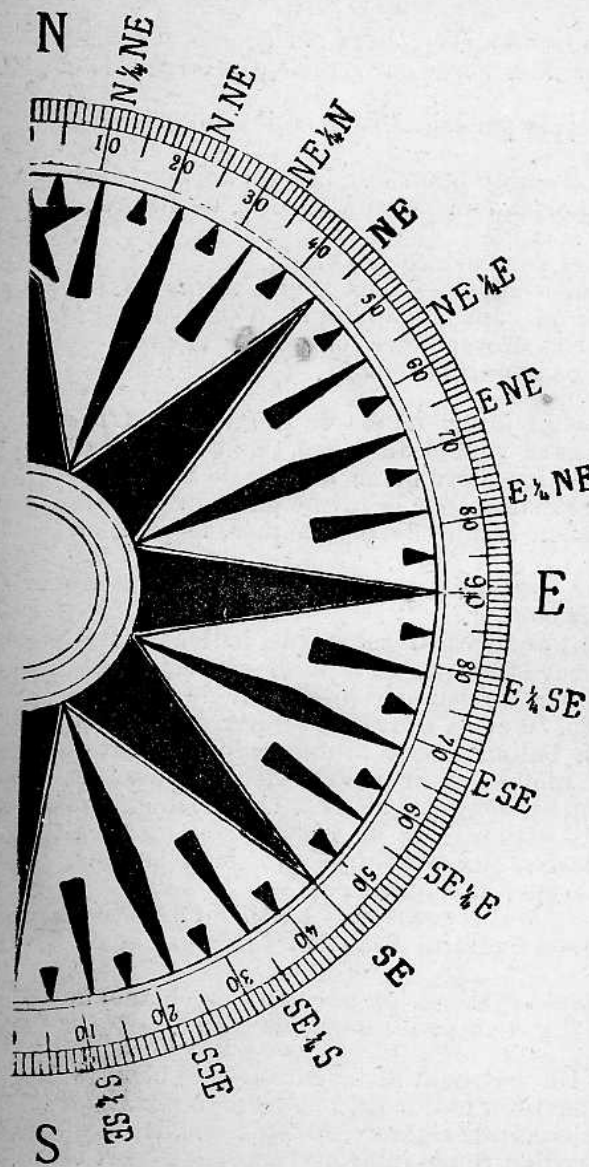
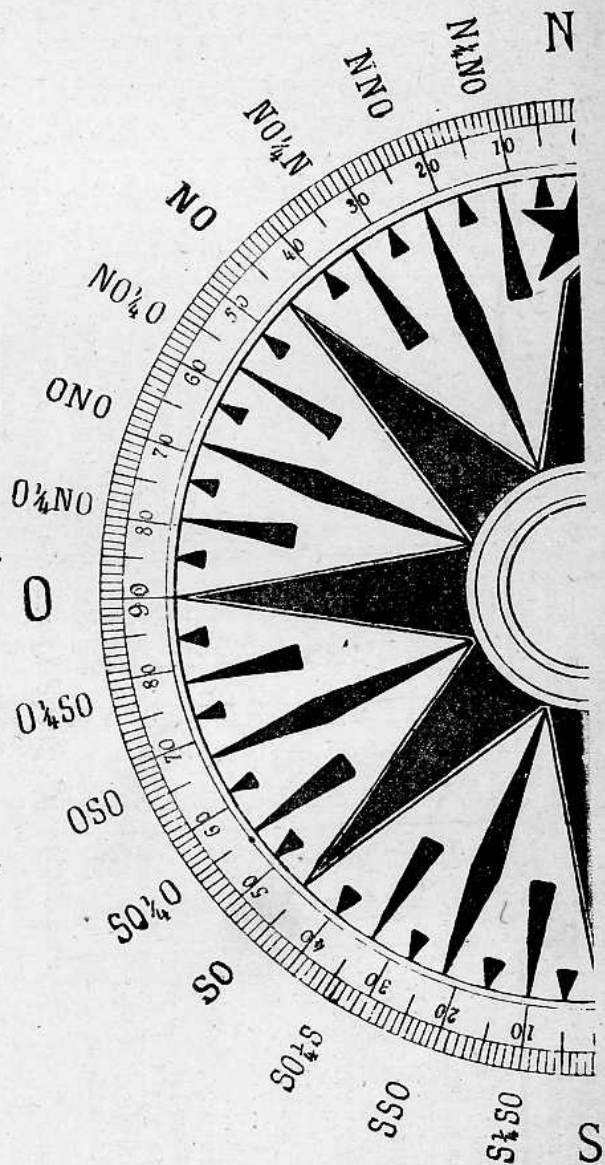
ROSE DES

VENTS

Maniere
de prononcer
chacun
des airs-de-vent.

Maniere
de prononeer
chacun
des airs-de-vent.

- Nord.
- Nord-quart-noroi.
- Nord-noroi.
- Noroi-q.-de-nord.
- Noroi.
- Noroi-quart-d'ouest.
- Oinoroi.
- Ouest-quart-noroi.
- Ouest.
- Ouest-quart-suroi.
- Oisuroi.
- Suroi-quart-d'ouest.
- Suroi.
- Suroi-quart-de-sud.
- Susuroi.
- Sud-quart-suroi.
- Sud.



- Nord.
- Nord-quart-nordai.
- Nord-nordai.
- Nordai-q.-de-nord.
- Nordai.
- Nordai-quart-d'est.
- Enordai.
- Est-quart-nordai.
- Est.
- Est-quart-suai.
- Essuai ou essuett.
- Suai-quart-d'est.
- Suai ou suett.
- Suai-quart-de-sud.
- Sussudai.
- Sud-quart-suett.
- Sud.

SIGNAUX DIVERS

Balises et bouées. — Les bouées rouges, ou rouges et blanches, doivent être laissées à tribord en venant du large; les bouées noires à babord.

Les bouées rouges et noires peuvent être laissées indifféremment d'un bord ou de l'autre.

Les balises portant une étamine blanche ou rouge doivent être laissées à tribord, celles portant un balai à babord. — Inversement en sortant des ports.

Les bouées d'appareillage sont peintes en blanc.

Quand une suite de bouées appartient à une même passe, elles portent des numéros qui ont leur point de départ du côté du large. Les numéros pairs doivent être laissés à tribord, venant du large. Les numéros impairs à babord.

Signaux de marée. — *Le jour* : La marée montante est indiquée sur un mât de signaux visible du large, par une flamme noire, supérieure à un pavillon carré blanc à croix de Saint-André noire; la marée descendante, par le même pavillon avec la flamme au-dessous. Pendant l'étale de pleine mer, le pavillon reste seul.

Nota. — Ces signaux ne sont faits que lorsqu'il y a au moins deux mètres d'eau dans le chenal.

Les hauteurs d'eau sont données au moyen de ballons hissés sur le mât de signaux et sur la vergue qu'il porte généralement. Les mètres sont signalés par les ballons hissés sur le mât; les fractions de mètres, de 25, 50 et 75 centimètres, par des ballons sur la vergue. savoir : Un ballon placé à l'intersection du mât et de la vergue indique 3 mètres, tout ballon placé au-dessous ajoute 1 mètre; tout ballon au-dessus, 2 mètres. Un ballon envoyé à l'extrémité gauche de la vergue (vue du large), ajoute 25 centimètres; à l'extrémité droite, 50 centimètres; les deux ballons, chacun à un bout de la vergue, 75 centimètres.

Nota. — Les hauteurs n'étant données qu'à partir de 3 mètres, il y a toujours au moins cette quantité d'eau dans le chenal, quand on voit des ballons.

La nuit : Le feu de marée (qui est toujours un feu blanc) ne reste allumé que tant qu'il y a au moins 2 mètres d'eau.

Signaux de port. — Un pavillon blanc encadré de bleu (et dans certains ports, un pavillon national), hissé sur un mât *ad hoc* à l'entrée du port, sans autres signaux, indique que les bassins sont ouverts. Un pavillon rouge interdit l'accès du port et

défend tout mouvement dans l'avant-port (1), un pavillon vert en défend la sortie.

Un pavillon bleu indique qu'on va faire une chasse.

Signaux sémaphoriques. — (Nous ne parlons ici que des signaux généraux, et non des signaux télégraphiques que l'on trouvera au *Code commercial*.)

Les signaux météorologiques se font au moyen de cônes et d'un cylindre noirs. Un cône la pointe en bas, indique : probabilité de forts vents *du sud*, ou tournant par le S. du S.-E. au N.-O. Un cône la pointe en haut, indique : probabilité de forts vents *du nord*, ou tournant par le N. du N.-O. au S.-E. Le cylindre ajouté à ces signaux du côté de la base du cône, et par conséquent au-dessus ou en-dessous, indique probabilité, non plus d'un coup de vent, mais d'une tempête. Le cylindre seul, indique : coups de vents successifs ou tournants.

Un pavillon jaune, signifie : baisse barométrique. Une flamme : amélioration du temps.

Un pavillon noir en tête du mât d'un sémaphore, indique qu'un sinistre a lieu dans le voisinage immédiat de ce sémaphore. Un pavillon noir à l'extrémité de la vergue, signale un sinistre à droite du sémaphore, en regardant le large. Le même pavillon à la corne, sinistre à gauche.

Signaux à bord des navires. — *Pour demander un pilote* : *Le jour* : pavillon carré blanc entouré de bleu, ou bleu percé de blanc (P. du code de commerce), en tête de mât. — Ou : P T du code de commerce. — Ou encore : pavillon national en tête de mât. (*Mais jamais le pavillon en berne*).

La nuit : Montrer au-dessus des bastingages, et cacher plusieurs fois un feu blanc, à 15 secondes d'intervalle, pendant une minute; accompagner ce signal, s'il y a lieu, de feux de bengale brûlés à intervalles d'environ 15 minutes.

En réponse au signal d'appel, les pilotes montrent et cachent plusieurs fois, à 15 secondes d'intervalle pendant une minute, le feu blanc qu'ils doivent, aux termes des règlements, montrer tous les quarts d'heure.

(Pour les feux de position et de mouillage, voir le règlement général du 4 novembre 1879, sur les routes en mer).

Signaux de détresse : Le pavillon en berne, c'est-à-dire à mi-mât ou à mi-distance de la corne.

A grande distance, un pavillon carré et une boule, ou une flamme et une boule, signifient : Pavillon supérieur, boule au-dessous : « Echoué, besoin de secours immédiats ». Boule supé-

(1) Au Havre, on remplace ce signal par un ballon au-dessus de la vergue, *défense d'entrer*; 2 ballons au-dessus, *défense de sortir*.

rieure à pavillon : « Voie d'eau » ou « Feu à bord. Besoin de secours immédiat ». Flamme supérieure à boulev : « A bout de vivres ».

A défaut de flammes, de boulev, de pavillons, on peut suppléer à la flamme : par un bout d'aviron ou d'espars, planche longue, ceinture, cravate, etc.; à la boulev : par un chapeau, un seau, un paquet rond, un bonnet de travail; au pavillon : par un mouchoir, une planche carrée, une chemise de laine.

A défaut de mât, dans un canot par exemple, la lecture se fait horizontalement, de gauche à droite.

Si l'on a la série des pavillons du code commercial, on peut en core signaler comme suit, à petite distance :

H B, secours, canots, communiquer, accidents, dangers. — N C, détresse. — N M, incendie. — N S, voie d'eau. — P B, besoins.

Coups de canon, à intervalles d'une minute.

La nuit, on peut montrer à de courts intervalles des feux de bengale, fusées, torches, etc., et tirer le canon.

Le deuil est indiqué par le pavillon national en berne, c'est-à-dire à mi-mât, ou mieux : le guindant ferlé.

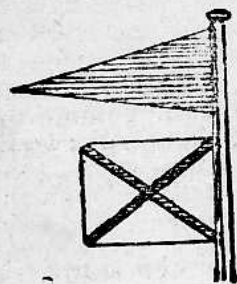
Un pavillon *jaune* au mât de misaine indique : « quarantaine ». Sur un canot : « canot de la santé ».

Un pavillon *rouge* au mât de misaine : « Substances inflammables et explosibles : poudre ou pétrole ».

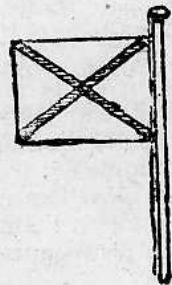
Le guidon triangulaire en tête de mât d'un yacht indique généralement la Société à laquelle il appartient.

Les *saluts* en mer se font le plus souvent en amenant et rehisant à bloc, par trois fois, à intervalles réguliers, le pavillon national. On peut y ajouter des salves d'artillerie.

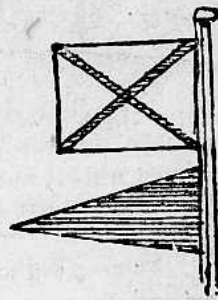
Le pavillon national se porte ou sur un matereau à l'arrière, ou à la corne.



Marée montante.



Pleine mer.



Marée descendante.

GRÉEMENT ET MANŒUVRES

DES

BÂTIMENTS À VOILES AURIQUES

QUESTIONNAIRE

TRADUIT DE L'OUVRAGE ANGLAIS INTITULÉ :

FORE AND AFT SEAMANSHIP FOR YACHTSMEN

(Traduction de M. A. NEYT)

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, une 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.

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

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 charger facilement celle-ci, au moyen d'un étrangloir.

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.

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 hâle 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'espars 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 mât, 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 antérieure à celle du mât, et son retour vient sur le pont.

D. — Comment le hâle-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'encornat 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'encornat, 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'étai, au moyen de bagues ou d'untransfilage. 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 en travers du pout. 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'étaque, comme pour la drisse de pic.

D. — Comment établit-on le foc ?

R. — On croche 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 hâle à bloc le point d'amure, on pèse la drisse, et l'on borde l'écoute. Toute 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'encornat : et de là passe 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 hâle 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 généralement 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 patis) ?

R. — On amène la trinquette, on 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 têtère ; on embrasse avec un bout de filin formant racage le mât de corde et le croc de la 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 hâle 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 toile 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 la quantité

nécessaire pour prendre le ris, on croche le palanquin sur l'itague de ris, on hale 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 rehisse 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 rehisse le pic.

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

R. — Dans ce cas, on amène l'encornat comme il a été dit ici-dessus, et on saisit la chête arrière de la voile sur la bôme.

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

R. — On pèse le point d'amure en même temps qu'on amène 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 (*jib Topsail*) 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 largue; 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^o 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'étouffe, on affale la drisse et on hale sur le hâle-bas. 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 ?

R. — 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'aulofée 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 bôme 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 hâle 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 la retenue sur le nouveau bord, on affale la grande écoute et l'on fait route.

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 de la 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 bôme, et on borde plat la grande écoute; on trévire le beaupré le long du bord sous le vent, c'est-à-dire qu'on passe sous chacune des extrémités de l'espars brisé un filin dont on amarre un bout à bord, puis en hâlant à retour sur l'autre bout, on amène l'espars à bord en le faisant rouler; on dé-

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

gage le foc et le gréement 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, on 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 mâts; 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.

(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'Éditeur).

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 en hale 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 ?

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 mâts, 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. — Etant 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 dehors 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'étai 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 lourd, mais il est moins avantageux que le grément du cotre sous le rapport de l'élégance et de la vitesse.

II. — Grément de Goëlette.

(Voir la planche.)

D. — Qu'est-ce qu'une goëlette 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 goëlettes de faible tonnage, ainsi que la plupart des goëlettes de course portent un beaupré de cotre, pouvant être rentré ou poussé.

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

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

D. — Comment l'étai 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'étai sur l'étrave même.

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

R. — Au moyen du grand étai (*triatie stay*) ; c'est un fort étai, 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 les grandes goëlettes, on installe un double

étais, avec itague et palan, que l'on raidit sur un 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-goëlette.

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 croché sur un rocambeau, 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-goëlette

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 goëlette à hunièrs carrés). On amure les goëlettes, 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 venu 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 goëlette est debout au vent, on change les écoutes de l'avant, en maintenant celle de trinquette traversée afin 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 le 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 gui, 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. — Etant 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 goëlettes carrées), on affale la grande écoute, en halant au fur et à mesure sur le palan de retenue du gui ; on hale bas le clin-foc, et l'on file les écoutes de misaine-goëlette 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 têtiers du pafi, et la drisse de trinquette au milieu de la têtère ; on hisse et l'on oriente, en ayant soin d'avoir un hâle-bas à chaque drisse.

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

R. — Ils font 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, en hâlant sur les hâle-bas ; quand ils sont complètement amenés, on file 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 largue-t-on un ris, quand la voile est établie ?

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

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

R. — On 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 hale 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 rehisce 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 babord-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 : « Etablir les voiles en ciseaux ? »

R. — C'est être vent-arrière avec le gui de la grand'voile d'un bord et la misaine-goëlette 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-goëlette 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 tête : 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'encornat, dans les petits yachts ; mais dans les grands yachts, ils viennent à environ deux ou trois pieds au-dessous de l'encornat, 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'encornat, 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 rehisser 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 bome 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. — On diminue la voilure, on dégage les manœuvres et on frappe l'étai 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-goëlette.

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

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

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

R. — On retire la bôme 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'espars au moyen 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'espars, afin de le maintenir dans l'axe du yacht. Il faut, avant de mâter 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 itage et de leur palan. Quand l'espars 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 vent 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 hale-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, on 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 léger 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. — En raidissant bien le câble, sans toutefois faire dérapper 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 vent, 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. — On 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 place 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 le vent. 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 file 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. — Etant en marche, on amène la misaine-goëlette, 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'espars inférieur de quelques morceaux de fer ; on 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 espars de rechange ; à l'une de ses extrémités, on cloue solidement deux fortes

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

planches, de façon qu'elles soient à angle droit l'une sur l'autre; on pousse l'espars 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 ancras, et l'on coupe les mâts, s'il le faut, pour éviter de chasser.

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 espars 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 écoute 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 hale 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'écoté 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 de 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 mâté 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 hale 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 tient 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 ancres, 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 hale 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 temps, 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.

JOURNAL DE LA MARINE LE YACHT

Marine de Guerre, Marine du Commerce
Navigation de Plaisance

PARAISANT LE SAMEDI

BUREAUX : 55, RUE DE CHATEAUDUN, A PARIS

Abonnements } FRANCE : Un an, 28 fr. ; six mois, 15 fr.
 } ETRANGER : Un an, 30 fr. ; six mois, 16 fr.

Les abonnements partent du 1^{er} de chaque mois

(Un numéro séparé : 60 centimes)

Annuaire du « YACHT »

Chaque année, de 1883 à 1889, *franco*, 1 fr. 75

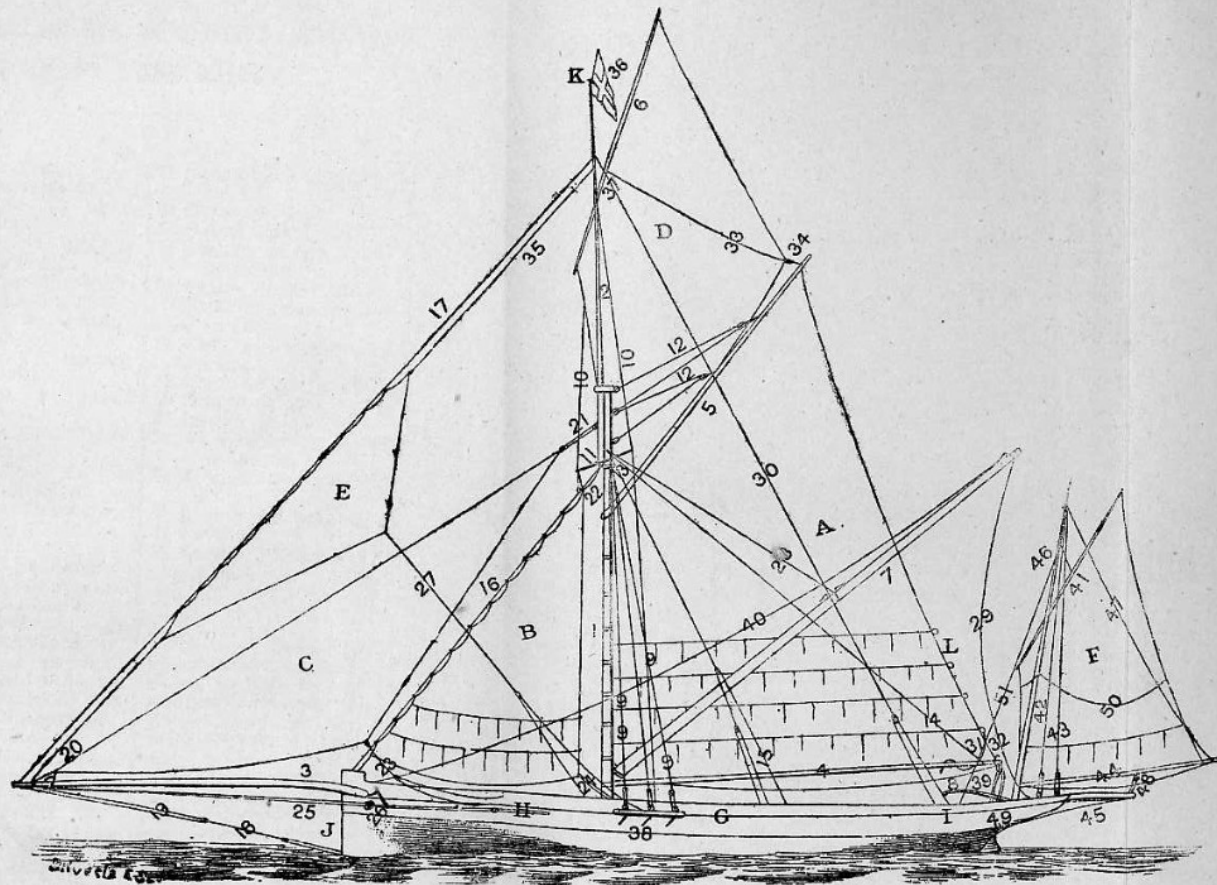
LIBRAIRIE NAUTIQUE

Le Journal « le YACHT » se charge de transmettre à ses abonnés, aux prix marqués (le port en sus) non seulement tous les ouvrages compris dans son catalogue, mais encore ceux, quels qu'ils soient, qui ont été publiés chez tous les éditeurs français ou étrangers.

On trouve aux Bureaux du « YACHT », 55, rue de Châteaudun, un grand choix d'ouvrages spéciaux sur la Marine et le Yachting.

CARTES SPÉCIALES DES RIVIÈRES ET CANAUX DE FRANCE
AU 50.000^e

Chaque carte format album : 3 fr.

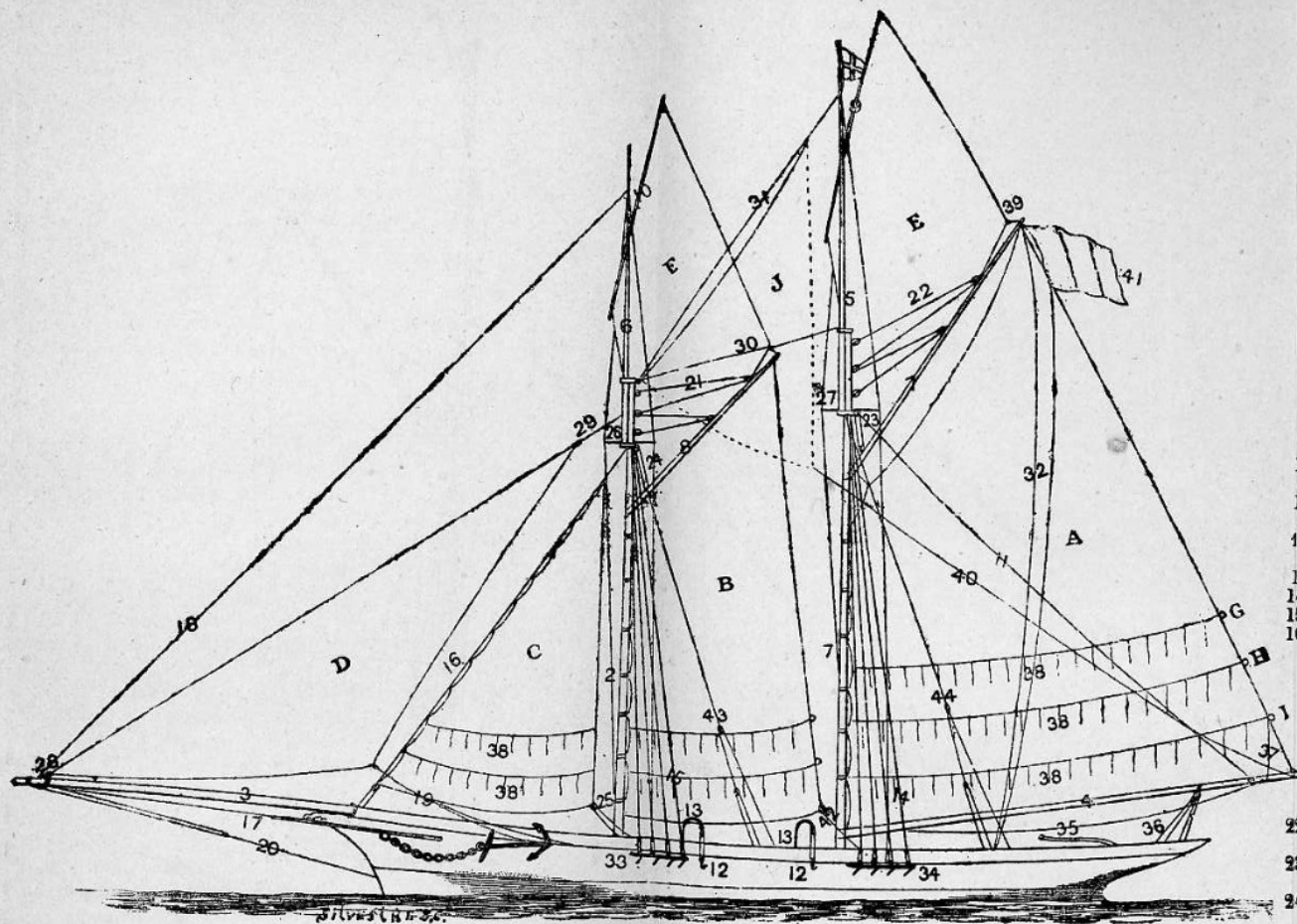


GRÉEMENT ET VOILURE D'UN YAWL OU COTRE A TAPECUL

A Grand'voile. — B Trinquette. — C Foe. — D Flèche. — E Flying-jib. F Tapecul. — G Passavants (midships).
H Avant, bossoir. — I Arrière, hanche. — J Etrave, taillemer. — K Pomme du mât.

DÉSIGNATION DES MANŒUVRES, ESPARS
ET VOILES D'UN YAWL

- | | |
|---------------------------------|---|
| 1 — Bas-mât, avec ses cercles. | 28 — Balancine de spinnaker. |
| 2 — Mât de flèche. | 29 — Bras arrière du tangon de spinnaker. |
| 3 — Beau-pré, ou bout-dehors. | 30 — Pataras, galhauban volant. |
| 4 — Bôme ou gui. | 31 — Itague de ris. |
| 5 — Corne. | 32 — Ecoute de grand'voile. |
| 6 — Vergue de flèche. | 33 — Cargue du flèche. |
| 7 — Tangon de Spinnaker. | 34 — Ecoute du flèche. |
| 8 — Barre de gouvern. | 35 — Drisse de flying-jib. |
| 9 — Haubans. | 36 — Guidon. |
| 10 — Galhaubans. | 37 — Drisse de flèche. |
| 11 — Barres de hune. | 38 — Porte-haubans. |
| 12 — Drisse de pic. | 39 — Grande écoute ou écoute de gui. |
| 13 — Drisse de mât. | 40 — Bras avant du tangon. |
| 14 — Balancine de gui. | 41 — Vergue de tapecul. |
| 15 — Bastaque | 42 — Mât de tapecul. |
| 16 — Grand étai. | 43 — Haubans de tapecul. |
| 17 — Etai du mât de flèche. | 44 — Bôme de tapecul. |
| 18 — Sous-barbe. | 45 — Bout-dehors de tapecul. |
| 19 — Courant de la sous-barbe. | 46 — Drisse de tapecul. |
| 20 — Rocambeau de foc. | 47 — Balancine de tapecul. |
| 21 — Drisse de foc. | 48 — Ecoute de bôme de tapecul. |
| 22 — Drisse de trinquette. | 49 — Haubans du bout-dehors. |
| 23 — Ecoutes de foc. | 50 — Cargue du tapecul. |
| 24 — Ecoutes de trinquette. | 51 — Etai du tapecul. |
| 25 — Haubans de beau-pré. | |
| 26 — Arcs-boutants de beau-pré. | |
| 27 — Ecoute de flying-jib. | |



GRÉEMENT ET VOILURE D'UNE GOELETTE DE PLAISANCE

A Grand'voile ou brigantine. — B Voile de misaine-goelette. — C Trinquette. — D Foc. — E Grand flèche. — F Petit flèche. — G, H, I, Cosses d'empointures de ris. — J Dragon.

DÉSIGNATION DES MANŒUVRES, ESPARS ET VOILES D'UNE GOELETTE

- | | |
|---------------------------------------|----------------------------------|
| 1 Grand mât. | 28 Rocambeau d'amure de foc. |
| 2 Mât de misaine. | 29 Drisse de foc. |
| 3 Beaupré ou bout-dehors. | 30 Grand étai. |
| 4 Bôme ou gui de grand'voile. | 31 Etai du grand mât de flèche. |
| 5 Grand mât de flèche. | 32 Drisse de pavillon. |
| 6 Petit mât de flèche. | 33 Porte-hauban de misaine. |
| 7 Corne de grand'voile. | 34 Grands porte-haubans. |
| 8 Corne de misaine goelette. | 35 Barre de gouvernail |
| 9 Vergue du grand flèche. | 36 Ecoute de gui. |
| 10 Vergue du flèche de misaine. | 37 Itague de ris. |
| 11 Balancine de la grande bôme. | 38, 38 Bandes de ris, et hanets. |
| 12 Palans d'embarcations. | 39 Ecoute du grand flèche. |
| 13 Pistolets. | 40 Ecoute du dragon. |
| 14 Grands haubans. | 41 Pavillon. |
| 15 Haubans de misaine. | 42 Ecoute de misaine-goelette. |
| 16 Etai de misaine. | — |
| 17 Haubans de beaupré. | |
| 18 Etai du petit mât de flèche. | |
| 19 Ecoute de foc. | |
| 20 Sous-barbe. | |
| 21 Drisse de pic de misaine-goelette. | |
| 22 Drisse de pic de grand'voile. | |
| 23 Drisse de mât de grand'voile. | |
| 24 Drisse de mât de misaine-goelette. | |
| 25 Ecoute de trinquette | |
| 26 Barres de mât de misaine. | |
| 27 Barres du grand mât. | |

NOTA. — Dans les voiles auriques, le point avant, en bas, est appelé *point d'amure*; le point arrière, en bas, *point d'écoute*. La bordure supérieure de la voile s'appelle *ratingue de tête* ou *d'envergure*; la partie inférieure, *bordure de fond*, ou simplement *fond*; le côté transfilé au mât, *quindant* ou chute avant; le côté opposé, *chute arrière*. Les points supérieurs sont les *empointures* de mât ou de pic.