



Les Evolutions du Vaisseau

démontrées par les plans et dessins.

Ce cours de manœuvre est divisé en six Sections.

Dans la première on fait appareiller le Vaisseau.

La seconde le présente sous voile allant vent arrière.

Dans la troisième il singe vent large.

Dans la quatrième il pince le vent et court au plus près.

La cinquième et sixième Section offrent le Vaisseau revirant vent arrière et vent devant.

Première Section.

Appareiller d'un bon vent lorsque le Vaisseau esquivé de bon au vent et qu'on veut abattre sur tribord dans une rade ou il n'y a pas de courant.

Exemple

Pendant que l'on vire l'ancre jusqu'à être à sic (F.I) on brasse le petit hunier à bas bord et le grand hunier à tribord ainsi que le perroquet de fougue. On met en même temps la barre du Gouvernail au même bord et l'on fait dérapper l'ancre en virant de force au Cabestan (F.II).

Au premier mouvement du Navire, sous ses voiles on borde les focs pour le faire abatre plus promptement (F.II).

lorsque le bâtiment est parvenu au point de présenter
perpendiculairement le côté au vent, il se trouve alors en panne.
ayant le petit hunier sur le mât et le vent dans le grand
hunier F. III.

Si l'on n'est pas pressé de mettre à la voile, on garde cette
situation le temps qui convient pour achever de lever l'ancre
hors de l'eau.

Le mouvement le plus sensible du Vaisseau en panne est la
Derive; c'est à dire le chemin qu'il peut faire de côté en cedant au vent.

Lorsque l'ancre est levée à fleur d'eau, on met le vent dedans le
petit hunier en le brassant à tribord (F. IV.) et le Navire fait alors
la route qui lui convient. La Boussole ou Rose Marine (F. V.) montre
toutes les routes que le Vaisseau peut tenir par un vent donné.

On ne parlera pas dans cette Section des changements que le
vent force, les courants et les écueils apportent dans les appareillages,
ces variétés qu'on peut traiter à part, interromperoient les manœuvres
qu'on a choisi pour offrir de suite les évolutions du Vaisseau
d'un vent à l'autre.

On agira de même dans les Sections suivantes en se bornant
aux manœuvres d'usage dans le beau temps.

Seconde Section.

Du Vaisseau qui va vent arrière.

Exemple.

Pour orienter un Vaisseau vent arrière, on brasse ses voiles
quarément, tenant celles de l'avant toujours hautes et celles

de l'arrière a mi-mât et sur les Cargues (F. VI.) cette disposition
des voiles de l'arrière est nécessaire pour laisser passer le vent
sur celles de l'avant, la Civadiere reçoit celui qui s'échappe
dessous la Ralingue de la Misaine (F. VI.) * dans cette route
le Navire n'a point de derive en ce qu'il reçoit directement le vent
en poupe.

Troisième Section.

Du Vaisseau qui single vent large avec les basses
voiles dehors.

Exemple

Le Vaisseau qu'on oriente vent large a tribord aura les
voiles brassées a babord (F. VII.) si on veut le faire courir
large a babord il faudra le brasser a tribord (F. VIII.)

A l'inspection des dessins on voit que les voiles du
vaisseau qui single a quatre ou cinq quarts large (F. VIII.)
peuvent être hautes toutes ensemble sans s'intercepter le vent,
avantage important quand la derive ** porte aussi le Navire
vers le lieu qu'il veut atteindre.

Quatrième Section.

Du Vaisseau allant au plus près du vent avec les
basses voiles dehors.

Exemple.

Pour orienter un vaisseau au plus près du vent tribord, on
amure les voiles à ce bord et l'on brasse bien les vergues a

* La Civadiere ne sert avec quelq' avantage que dans le beau temps.
** Tout Vaisseau qui tient le large derive nécessairement en ce qu'il reçoit le vent sur
le côté, cette derive diminue a mesure qu'il arrive ou qu'il large davantage s'approchant du
lieu d'arriver parce qu'alors il présente moins directement le côté au vent. (T. F. IX.)

bas bord; on halle en même tems les bœulines a tribord pour
faire entrer plus aisement le vent dans les voiles (F. X)

les voiles doivent être bien tendues afin de rendre l'angle sous
lequel le vent les frappe moins aigu, ou plus avantageux au
Sillage.

En en faisant successivement les bordées A, B, C. que le
Vaisseau parviens a gagner au vent sur la ligne B. il aura
les amures a bas bord et les vergues brassées a tribord (F. XI.)

Un Vaisseau bien orienté au plus près reçoit le vent dans toutes
les voiles et c'est la position, ou l'on en peut faire servir un plus
grand nombre a la fois.

Le Navire qui porte au plus près, derive plus que dans toute
autre direction, en ce que le vent le chasse de côté dans un sens
contraire a sa route.

Cette manoeuvre si intéressante par sa propriété de faire aller
le Vaisseau contre le vent, et par l'intelligence et la hardiesse qu'elle
exige en beaucoup de circonstances, sur une côte et devant l'ennemi;
demande des Vaisseaux qui soient un peu allongés et bas sur l'eau
afin d'avoir moins de derive, sagement façonnés pour la douceur
du tangage et grésés avec cette légèreté précieuse qui ne nuit point
a la solidité et qui concourt si avantageusement a la célérité de
la manoeuvre.*

Les Bâtimens a voiles latines D, E, F. pincent mieux le vent
que les Navires a voiles quarrées, en ce que leurs vergues ou
antennes étant sur le côté du mât, elles peuvent s'orienter plus

* Les Vaisseaux de la Majesté sont généralement construits dans ces fagons principales

avantageusement pour la bouline: mais les voiles quarrées,
toujours moins dangereuses dans les mauvais tems que les voiles
latines, et dans les seules qui conviennent aux Vaisseaux de Guerre,
il ne sera parlé dans cette essay que des manoeuvres qu'il les
regardent.

Cinquieme Section.

Vaisseau revirant venu arriere gardant le vent
dans les voiles.

Exemple.

Supposant assés généralement dans cette evolution de faire
passer le Vaisseau d'une ligne de plus près à l'autre en arrivant
et partant dans le li du vent; on met d'abord la barre du
Gouvernail au vent et le Perroquet de fougue en halingue (F. XII)
faisant porter en même tems les voiles de l'avant en les brassant
peu à peu au vent à mesure que le Navire s'approche du li du vent.
Etant parvenu à ce point il se trouve enbrassé quarement au vent
arriere (F. XIII) mais quand il commence à quitter cette
direction pour se rapprocher du vent à l'autre bord on fait saigner
les voiles de l'avant et porter le plus que l'on peut celles de
l'arriere (F. XIV.) par cette manoeuvre le Vaisseau se ralise peu
à peu au vent et prend la route du plus près à l'autre bord. —
(F. XV.) mais ce n'est pas sans avoir tombé beaucoup sous
le vent.

Sixieme Section .

Du Vaisseau revirant vent devant en gagnant
au vent le plus qu'il est possible.

Exemple .

Dans cette evolution le Navire doit passer comme dans la
précédente d'une ligne du plus près à l'autre, mais en
présentant la proue de bout au vent .

Pour bien exécuter cette manoeuvre on arrive d'abord quelque
peu afin d'augmenter la vitesse du Vaisseau et de le rendre
par la plus sensible à son Gouvernail, on tient ensuite l'artimon
bien bordé, on met la barre du Gouvernail sous le vent et l'on
met en même temps les voiles de l'avant en halingue (F. XVI.)
cette manoeuvre fait venir promptement la proue du Navire
de bout au vent et casse toutes ses voiles (F. XVII.) le Vaisseau
continue ainsi sa révolution par la vitesse qui peut encore lui
rester, et l'on saisit cet instant pour décharger les voiles de
l'arrière et les amurer vivement à l'autre bord. (F. XVIII.)
aussitôt que les voiles de l'arrière portent et que le Navire
après avoir gagné la ligne du plus près à l'autre bord, on
décharge aussi les voiles de l'avant pour les faire porter et
mettre le Vaisseau en route (F. XIX.)

On perd fort peu au vent dans cette evolution lorsqu'on
manoeuvre vivement et avec précision.

Du Vaisseau en Panne

On a parlé de la panne dans la première section d'une façon
à faire desirer sans doute un nouvel exemple qui puisse achever
l'explication de cette manœuvre. La figure III. a déjà démontré
qu'un Vaisseau qui a le vent dans le grand hunier et donne le
petit acquiesse par là une certaine immobilité ou immobilité.
Le sillage dont la cause est très sensible, puisque l'effet du grand
hunier qui tend à pousser le Navire de l'avant se trouve balancé
ou détruit par le petit hunier qui agit dans le sens contraire.
et porte le Vaisseau de l'arrière, cette manœuvre qui est retracée
plus sensiblement (F. XX) se varie aussi comme elle se voit
(F. XXI.) ici c'est le grand hunier qui pousse le Navire de
l'arrière et le petit qui le porte de l'avant. Il y a peu de cas
où ces deux pannes ne soient pas indifférentes. On tient aussi
ordinairement la première quand on a le dessein d'abattre ou
d'arriver plus promptement en la quittant, et la seconde lors
que l'on veut venir vivement au vent après. /