

203

Traité De la Construction
ou Connoissance De toutes les pieces qui entrent
Dans la Construction Des Vaisseaux, leurs
liaisons, et De quelle maniere elles doivent
estre chevillées
De la quille

La quille est la piece fondamentale du navire, elle est composée de plusieurs pieces en longueur, toutes les varangues et fouteaux pressent leurs liaisons sur elle. Il se pouvoit faire en sorte que la d. quille fut toute d'une piece en longueur le navire en seroit plus fort, mais on est obligé de se régler suivant le bois, la premiere piece de la quille qui se pose, en avant se nomme brion ou ringot parce qu'elle fait un morceau de l'étrave qui lui doit servir pour son empature, les autres restantes se joignent entre elles par de bonnes empaures ou liards de la plus longue liaison qu'il se peut et sont percées pour y enclaver de bonnes chevilles qui sont chassées par dessous la quille et sont a moitié au dessus par des viselles, et goupilles la d. quille doit estre courbée lorsque le charpentier et non pas a ligne droite, afin que les vagues puissent se rendre plus facilement sur le milieu du navire comme on voit souvent aux vaisseaux qui sont arqués on est obligé de mettre des pompes sur l'avant et l'arrière, il sera encore fait a chaque côté de la quille un canal qu'on appelle rabbleure qui règne tout au long de la d. quille le bordage qu'on appelle gabord se fortifie et se chassé par son épaisseur au dedans de la d. quille rabbleure.

De l'étrave

L'étrave est une principale piece du navire qui fait le plus de force sur l'avant, elle est composée ordinairement de 2 pieces en longueur, la premiere se doit assembler avec la quille qu'on appelle brion ou ringot la 2. se doit empaquer a la premiere avec les mêmes liards et chevilles, que celles de la quille en chaque côté de l'étrave sera encore fait un canal ou rabbleure de plus en dehors de l'étrave qui se pourra aussi de même fortifier les bouts des bordages qui doivent estre dehors du navire.

De l'estambot.

L'estambot est aussi une des principales pièces du navire, toutes les barres d'arcasse, cornières, et lesse ourdy prennent leur liaison sur icelle et se fortifie sur la quille par une mortaise qui perce les deux bords de sa largeur de la quille il doit être composé d'une seule pièce.

Du contre estambot.

Le contre estambot est une pièce qui se pose au dehors de l'estambot et doit aussi faire mortaise dans la quille comme le estambot, il se fortifie avec le d. estambot par de bonnes chevilles à goujon qui sont chassées par dehors du navire et sont arrêtées en dedans de l'estambot par des rondelles et goupilles, le d. contre estambot est encore nécessaire pour fortifier les fermures du gouvernail.

De la courbe de l'estambot.

Pour fortifier l'estambot se doit poser une courbe qui a deux branches, l'une des deux branches se pose sur la quille, elle est fortifiée par des chevilles de fer qui sont chassées par dessous la quille et sont arrêtées en dedans par des rondelles et goupilles, l'autre branche doit embrasser l'estambot, elle est aussi fortifiée par des chevilles de fer qui sont chassées par dehors du navire et percent le contre estambot, l'estambot, et la quille et sont arrêtées en dedans par des rondelles et goupilles.

De la contre quille.

La contre quille est une pièce qui se pose directement sur la quille pour la fortifier et lui donner plus de liaison, cette pièce est nécessaire pour donner moins d'aulement aux fourcats qui se posent sur l'avant et le arrière, lorsque la quille se trouve piecée de vers el que le navire va par bien au vent, on met une autre contre quille par dessous la quille, lorsque le navire ^{est} à l'avant, afin de le mieux fortifier et le rendre d'edevant, elle est fortifiée par des clous d'environ 17 à 18 pouces de longueur.

De la contre trave.

La contre trave est composée de 2 pièces en longueur et se pose en dedans de la trave pour lui donner plus de liaison, il faut prendre garde sur tout que les emplantures soient éloignées de celles de la trave, elle est fortifiée par des chevilles à pointes perdues qui sont chassées par dedans de la contre trave et percent les deux bords de la trave.

De la Lisse d'hourdy

La lisse d'hourdy en la piece qui se pose sur l'extrémité de l'éclambot à l'endroit où elle touchera l'éclambot sera fait une entaille à la moitié de la longueur de la d. lisse d'hourdy et l'autre moitié dans l'éclambot pour ne pas tant affoiblir la piece, et sera encore mis pour la mieux fortifier deux chevilles qui sont chassées par de hors du navire et perent l'éclambot le contre eclambot et la lisse d'hourdy et sont arrêtés en dedans par des virolles et goupilles.

Des Estains ou Cornieres

Les estains ou cornieres sont deux pieces courbes qui se joignent de chaque côté de la lisse d'hourdy et forment l'avant de la carène du navire, à l'endroit où elles toucheront l'éclambot sera fait une entaille afin de leur donner plus de liaison, elles seront arrêtées par les deux bouts par de hors et cloués d'environ 12 à 14 pouces de longueur qui seront chassés par dedans le navire.

Des montants d'arrière ou contre cornieres

Les montants d'arrière sont deux pieces qui se joignent avec les estains et parachevent l'arrière morte du navire par l'arrière, elles sont de même gabary que les allonges d'avant et sont fortifiées avec les estains par de hors et cloués de 10 à 12 pouces de longueur qui portent les d. montants et les deux cornieres.

Des barres d'avance

Les barres d'avance sont 3 pieces qui se posent au dessous de la lisse d'hourdy à travers de l'éclambot placées à distance égale. La 1.^e doit servir pour soutenir aux bords d'arrière lorsque les v.^{ant} ont les sabords par dessous la lisse d'hourdy la 2.^e doit servir pour barrer à l'arrière du premier pont la 3.^e doit servir pour fortifier les cornieres, aux endroits où elles toucheront les d. cornieres et l'éclambot sera faite une entaille dans les d. barres d'avance et mis une cheville à chaque entaille qui sont chassées par de hors et perent l'éclambot le contre eclambot et les d. barres d'avance et sont arrêtés en dedans par des virolles et goupilles.

Des montants d'avance

Les montants d'avance sont de petites pieces de bois posées en ligne droite à l'arrière du navire à travers des barres d'avance aux endroits où elles toucheront les d. barres d'avance sera fait une dent et mis une tige.

se les barres d'avance s'assemblent par une entaille sur l'estain (coque p.^{te}) elles ont la largeur de celui-ci et les montants sont entaillés à mi bois sur les barres

Des fourcaux d'arcasse, et de ceux pour fortifier les facons de l'arrière.

Pour fortifier les facons de l'arrière sera mis deux fourcaux par le long du navire entre les branches des fourcaux qui se posent au dessus de la quille; ils sont fortifiés par des chevilles qui sont chassées par dehors le navire et percent les bordages et les membres, et sont arrêtés en dedans par des virolles et gouppilles.

Des courbes d'arcasse.

Il sera mis deux courbes en dedans du navire qui ont deux branches dont la plus longue se doit enclouer dans les barres d'arcasse, et l'autre doit embrasser les membres et les chevilles par des chevilles qui sont chassées par l'arrière du navire, et percent les bordages, les barres d'arcasse, et la deuxième courbe et sont arrêtés en dedans par des virolles et gouppilles. Des Varanques.

Lorsqu'on a pris la quille, le trauc et le tambot on commence à poser les varanques; celles qui se posent au commencement de facon de l'avant et de l'arrière se nomment varanques acutées celles qui se posent au milieu de la quille on les nomme varanques plates ou varanques de fond accourues qu'elles sont pas tant d'acutement que les autres et celles qui se posent sur l'avant et sur l'arrière se nomment fourcaux ils forment un angle aigu et augmentent aussi d'acutement suivant qu'ils approchent de le trauc ou de le tambot à chaque acutement des varanques sera mis deux clous et une cheville à pointe perdue qui est chassée par dedans le navire et perce la varangue et les deux clous de la quille pour la fortification des fourcaux de l'arrière les chevilles doivent être posées différemment de celles des varanques et doivent être chassées par dessous la quille et sont arrêtés en dedans par des virolles et gouppilles. Des Genoux.

Les genoux sont les premières pièces qui se doivent assembler à chaque bout des varanques, ceux qui se posent aux plates varanques ou varanques de fond se nomment genoux de fond, ceux qui se posent aux varanques acutées, et fourcaux de l'avant et de l'arrière se nomment genoux de revers accourus qu'ils sont un gabarit différent des autres ils sont chevillés par des chevilles à pointe plate qui percent les genoux et varanques, et sont posés par le petit bout dans le bois, afin que les

sur les membres

ne puissent y pas retourner. Des allonges.

Des premières allonges.

Il y en doit avoir autant que de genoux de fond et de vauz, elles sont aussi
nommées ou jointes aux genoux avec les memes liaisons ou chevilles, que celles
des genoux avec les varangues.

Des secondes allonges

Il y en doit avoir autant que de premières fortifiées avec les memes
liaisons que les dites premières allonges.

Des troisièmes allonges

Les troisièmes allonges se doivent assembler avec les secondes allonges
fortifiées de la même façon que les d. secondes allonges.

Des allonges de vauz.

Les allonges de vauz sont les dernières allonges qui forment le vauz
morte du navire, et finissent à l'endroit du plat fond, elles sont aussi fortifiées
par les memes liaisons que les autres.

Des leubiers et des allonges d'leubiers.

Devant l'avant du navire et l'endroit qui fait plus de force il sera
mis plusieurs pièces de chaque côté de la traue nommées allonges d'leubiers.
Elles se touchent presque toutes les unes aux autres, afin de les mieux
fortifier elles seront chevillées par des chevilles à pointe perdue, comme il
se trouve que les membres qui sont le plat et gale sont les allonges
d'leubiers comme on voit par les rondoubs des vauz qui se font tous les jours
pour la conservation des d. allonges et sera mis un platteau de plomb
par la tête de haut et une pièce ou manivelle de quirlande par dessus
afin d'empêcher que les ligues de l'eau douce qui peuvent venir des marches
des ponts n'entrent point dans les coutures des membres. Les vauz des
leubiers seront doublés de lince pour empêcher que l'eau sale ne puisse
entrer dans les coutures des membres et bordages.

Le premier et le second pont sera fait sur l'avant du navire y aura
d'leubiers de chaque côté de la traue doublés comme il est dit cy dessus.

Des quirlandes.

Pour fortifier l'avant du navire se doit poser plusieurs quirlandes et
font le même effet sur l'avant que les barres d'arcasse sur l'arrière les deux
plus basses doivent être faites en façon de fourcaux sur lesquels le navire
devant s'appuyer au dessus. à chaque endroit des ponts se doit poser une
autre dont la plus haute doit servir de couffin au navire de beaucoup, afin
qu'il ne porte point sur le bon de la traue, son gabary sera pris à l'endroit
des d. quirlandes se doit poser et elles seront toutes fortifiées par des clous
et plusieurs chevilles qui sont placés distances de linc à l'autre d'un pied.

doivent être chassés par l'avant d'un navire, et par les bordages allongés deubien et les dattes guirlandes et font arceuse en dedans du navire par des visières et gouffres.

Des Vaigres De liaison

Il sera mis dans le fond de l'alle plusieurs rangs de vaigres de liaison qui est un bordage plus épais que les autres, et placés à égale distance l'un de l'autre, à l'endroit où elles toucheront les membres sera fait une entaille ou l'indivision dans les d. vaigres afin de donner plus de liaison aux membres. souvant il se trouve que quand un navire vient de l'étranger et que les edous sont mangés, et qu'ils ne peuvent plus faire de force les endentures des d. vaigres finent beaucoup à l'entree d. membres; et pour la liaison des d. vaigres sera mis à chaque l'endroit où elles toucheront les membres deux clous de menuisier 10. à 12. pouces de longueur qui seront chassés par dedans le navire et perceront les d. vaigres de liaison et perceront les deux lés des membres.

De la carlingue

La carlingue se doit poser de plat sur toutes les varangues et faire à l'endroit où elle touchera les d. varangues et faire à y faire une entaille d'un pouce et demi pour la fortifier et empêcher de branler; et sera encore mis pour la mieux fortifier une cheville à point perdue à tous les endroits où elle touchera les membres, laquelle cheville sera chassée par dedans le navire et percera la d. carlingue et les 2 lés de la carlingue de la varangue de la d. carlingue sera composée de 3 pièces de longueur, la première commence au sémur de la brion avec le trauze, et par la suite elle finit à la moitié de la longueur de ses sacons.

Des Varangues De porque

Lorsque le dedans du navire en vaigres et que la carlingue est posée on commence à mettre les varangues de porque dans le fond de l'alle de la carlingue, aux endroits où elles toucheront la carlingue et vaigres de liaison sera fait une dent dans les d. porques afin de leur donner plus de liaison; il faut sur tout prendre garde que les d. porques soient posées à plat et au dessus d'une des varangues de fond et aculées; et pour la liaison de porques il sera mis quelques clous placés d'un pied de distance l'un de l'autre les deux chevilles qui se posent au dessus de la varangue de porque doivent être à point perdue et chassés par dedans le navire, et toutes les autres seront chassés par dehors et perceront les bordages, varangues de fond et la d. varangue de porque, et sont arceuse en dedans du navire par des visières et gouffres.

Des Genoux De porque

En chaque bout des varangues de porque se doit assembler des genoux de porque ceux qui se joignent aux varangues qui sont au milieu du navire se nomment genoux de porque du fond, ceux qui se joignent aux varangues

maille
dent vaigre

renvoyer
moitié de sacon

pages
dans Du

De liaison
Distance de
fait une
liaison

Dallre
faire de son
es; et pour
touche ou
qui sont
et penent

ques et faire
ie une entail
e leur mis
en droits ou
ens le naui

que la dille
commence
a le milieu

e est porce
eale d'altra
et vaigre
donner plus

ne porce a
la liaison de
lin a l'autre
e doivent
es autres
d et la dille
et volles

des des gero
du naui
vaigue

l'aune d'elavant et d'arrière je nomme un genou d'eporquer de veuers a l'aune qui le font un gabary different des autres. aux endroits ou les d. genoux touchent les caignes de liaison sera fait une dent dans les d. genoux et l'on les fortifiera par de bons traits ou l'impatures de la plus forte liaison qui se pourra; et cheuilles par les cotés des traits par des chevilles appointes. Mais qui percent la varangue et les genoux et sont pliés par le petit bout dans le bords afin qu'elles ne puissent pas s'en retourner.

Des allonges d'eporquer

Des premieres allonges d'eporquer

Il sera posé en chaque côté des genoux d'eporquer une premiere allonge d'eporquer placée avec les memes liaisons que les genoux de fond sur la varangue d'eporquer.

Des secondes allonges d'eporquer

Il y en aura autant que de premieres fortifiées avec les memes liaisons que les d. premieres allonges.

Des troisiemes allonges d'eporquer

Elles sont de meme nombre que les precedentes, mais elles diminuent de grosseur suivant qu'elles s'approchent du plat bord elles sont fortifiées pour les memes liaisons que les autres.

De la ferrebaquiere

Ce sont deux rangs de bordages plus epais que les autres qui se posent en dedans du nauires et endroit ou l'on place le pont; elles reçoivent tout au long du nauires de bas bord et de tribord, elles sont composées de plusieurs pièces en longueur, elles doivent servir pour soutenir les baux du pont; aux endroits ou les d. ferrebaquieres touchent les membres de l'arriere-mis deux trous de 9 a 11 pouces de longueur qui sont chassés par dedans du nauires et percent la d. ferrebaquiere et les deux lires. Des membres. Des baux du premier pont.

Lorsque toutes les porques sont mises et qu'on a mis la ferrebaquiere on commence a mettre les baux du premier pont a travers de bas bord a tribord; ils sont soutenus et enduites a queue d'hypocrite dans la dille ferrebaquiere; il arrive souvent que dans les grands nauires on ne trouve pas de baux si long. on se voit obligé d'en mettre un de deux pièces empalées l'une dans l'autre. Les d. baux ne doivent point être faits a ligne droite mais plutost a ligne courbe. il arrive que quand les d. baux sont faits a ligne droite leau qui vient de la pluie trouille sur le milieu du nauires et ne peut point uider par les dalots. il sera aussi mis une ferrebaquiere et plusieurs baux au second pont de la maniere que nous venons d'edire pour le premier.

Des traversins de barots.

Les traversins de barots sont de petites pièces faites adroite ligne de la grosseur de 3. a 4 pouces, leur longueur sera de la distance qui se trouve d'un bau à l'autre. aux endroits où ils toucheront les baux sera fait une mortaise pour empêcher que les d. traversins ne sortent de leur place.

Des barotins ou lattes

Les barotins ou lattes sont de demy baux qui se posent entre deux baux pour aider à soutenir le pont et la pesant leur des lances. ils sont soutenus d'un bout par des traversins et de l'autre par la ferre bauquière aux endroits où les d. traversins toucheront les barots, sera mis deux clous qui seront chassés par dessus le pont et pèneront dans les d. traversins et barotins et seront pliés par dessous dans le bois.

Des gouttières.

Lorsque tous les baux, barots et les allonges de porque sont posés on commence à mettre entre deux allonges de porque des entremises qui sont tendues à tous les baux et barots des fronts, et ensuite on met la gouttière qui est un bordage plus épais que les autres qui règne de chaque côté des ponts, aux endroits où elle touchera les baux et barots sera fait une dent ouverte à queue de rondelle afin de mieux fortifier le pont. cette pièce est nécessaire et donne une grande liaison au navire, à l'endroit où elle fait plus de force et la flottaison elle est fortifiée par des chevilles qui sont chassées par dehors du navire et percent les bordages, les membrures, les entremises et la d. gouttière et sont arrêtées en dedans du navire par des viselles et gouppilles.

Des hilloires

Les hilloires sont faites de même que les gouttières à la réserve qu'elles sont courbées en dehors et les gouttières en dedans; elles se posent de plat au dessus des baux et barots en chaque côté de la grande et ouillerie, elles sont composées de plusieurs pièces en longueur, elles commencent depuis le lambot et finissent à l'avant au côté de l'étrave on doit y braver qu'à l'endroit où elles toucheront les baux et barots sera fait une entailte d'un pouce et demy dans le poutrel de d. hilloire afin de les fortifier et empêcher le pont de branler, elles sont fortifiées en chaque bau et barot par deux clous de 9 a 10 pouces de longueur qui sont chassés par dessus le pont et percent les 3 du bau entre les d. hilloires et gouttières doit encoir être mis un rang de hilloires tendues aussi dans les baux et barots fortifiés par les mêmes liaisons que les autres.

De la Ferre gouthiere

La serre goudliere en un bordage ou lunt epais que les pilloins
se pose de chaque cote des ponts, les dalots couppent une
grande partie de leur largeur, aux endroits ou elles touchent
les membres sera fait une dent dans la d. serre goudliere et
mis deux lous en chaque membre.

Des Bandaufzuges

Entre la distance qui se trouve depuis le dessus de la Cuingue
jusqu'au bas du premier pont on met un rang de baux placés
à une grande distance de l'un à l'autre afin de fortifier les
fonds du ruisseau ils ont la même conture que ceux du
premier pont Des Courbes des baux des ponts

Des Courbes des bords des ponts

pour fortifier les baux il doit être posé deux fois autant de baux, vis
comme il y a de baux placés à chaque pont elles doivent être posées en dedans
du navire, seauoir une branche au dessus du doublage du navire & en dedans
l'autre branche doit soutenir le bau avec lequel elle se joint par une douve
qui se fait dans la courbe, les d. courbes sont fortifiées par plusieurs chevilles
de fer qui sont chassées par dehors du navire et prennent les bordages et les
membres et les fusils. Les baux et sont arçonnés en dedans par des miroilles et
goupilles. De la carlingue du grand mât.

lorsque la langue et les lèvres de la sonde sont posés, on leur

Lorsque la carlingue et les saigres de liaison sont posés, on commence à
 mettre de chaque côté de la d. carlingue à l'endroit où se pose le grand mât
 entravées de la longueur qui se trouve d'une poutre à l'autre, elles sont
 chevillées et endentées à queue d'hyronnette dans la d. poutre, on pose suivant
 le diamètre du mât deux trequets assés que le pied du d. mât ne puisse
 sortir de sa carlingue, les d. trequets ne sont point cloués par une fourme
 et se trouve que les yaux demandent que le d. mât penche en arrière ou en
 avant et on change les d. trequets suivant le d'effort du navire, les dittes
 entravées seront fortifiées par des courbalons et des chevilles à pointe quadrée
 qui sont chassés par dedans du navire et percent l'entravée et la moitié de
 la carlingue.

POUR la fortification du pied du masl d'auant sera fait la meme division qu'a été faite pour le grand masl, toute la difference qui y aura lors que quand l'entremise sera arrêté et que le pied du d. masl sera une fois placé dans la carlingue on ne peut l'oter sans echanger le fourcault de sa place.

Des bittes

Sur l'avant du premier pont se posent les bittes ce sont deux piéces de bois quarrées approchant de la grosseur de la quille par leur gros bout. Elles sont posées dans le fond de l'eau à côté de la carlingue et finissent à y ou à pied d'au dessus du premier pont, on fera une dent couverte dans les bittes l'autre moitié dans le bau et y sera mis deux chevilles qui sont chassées par le côté du bau et percent les d. bau et bittes et sont arrêtées par des vis et gouppilles. Comme il se trouve que les d. bittes sont beaucoup de force à cause de l'amarrage des tables il sera mis en chaque pièce une courbe à l'endroit du premier pont qui aura deux branches, une des d. branches doit s'enclouer à dent couverte dans les baux et barrots l'autre branche doit embrasser les bittes qui est fortifiée par plusieurs chevilles de fer.

Du traversin Des bittes

C'est une pièce qui se pose à travers des bittes de la même grosseur que les d. bittes aux endroits où le traversin touchera les d. bittes sera fait une dent et mis deux chevilles qui perceront les deux pièces et seront arrêtées par des vis et gouppilles.

Du coussin Des bittes

Sur le traversin des bittes sera mis un coussin qui est une pièce de bois de sapin ou de sapin pour empêcher que la table ne saisisse elle doit être fortifiée par le côté du traversin par des clous et être perdue.

De la galle

Sur l'avant du premier pont à l'endroit des deux bittes sera fait la galle qui est faite d'un bordage de 8. à 11. pouces d'épaisseur et soutenue par 4. courbatoins, elle doit servir pour recevoir des baux qui peuvent entrer par le trou des deux bittes.

Du sep de la grande drisse

C'est une pièce qui se pose en arrière du grand mât sa longueur se trouve depuis le dessus de la carlingue ou elle s'appuie jusqu'au dessus du premier pont à l'endroit où elle touchera les baux du d. pont il sera fait une dent et mis deux chevilles qui sont chassées par le côté du bau et percent le d. bau et la d. drisse et sont arrêtées par des vis et gouppilles.

Du sep Decoulle

Le sep Decoulle est composé de deux pièces qui se posent en avant ou en arrière du bau qui est directement de l'avant du grand mât, sa figure est semblable à celle des bittes excepté qu'il n'y a point de coussin et aura d'épaisseur un peu en quarant moins que les bittes, par exemple si les bittes ont 18. pouces en quarant le sep decoulle aura quinze pieds en quarant, sa longueur se trouve

Voilà aux a 3 pons depuis le 1^{er} pont ou il s'appuie sur l'ailloire dans laquelle
il y a une mortoise de 3 a 4 pouces faite express. jusqu'à y a 6 pieds au dessus
du 3^e pont. Aux 4^e pons a deux pons depuis le premier jusqu'au
pont de la même manière que nous venons de dire en disant, ou il
touchera les baux sera fait une dent couverte dans le de foy l'autre
moitié dans le bau et sera mis deux chevilles qui sont chassées en avant
ou en arrière du d. foy de couler surant quel est placé et percé le d. foy
de bau. Des chevilles.

Il y a 3 sortes de chevilles. L'une a ficher ou a barberon, chevilles a
goupilles et chevilles a favelet. La cheville a ficher est fort pointue par le bout
auquel endroit elle a plusieurs hachures la d. cheville se met ordinairement
pointe perdue; la cheville a goupilles est plate par le bout a 2 ou 3
pouces duquel il y a un trou pour y passer une goupille qui arrête la visière
qui est mise dans la d. cheville; la cheville a favelet est aussi plate par
le bout auquel endroit il y a plusieurs saignées pour laider a servir
sur la visière que ton passe dans la d. cheville.

Displacement des leuillies

Il y a plusieurs leuillies sur le premier pont, la première est la grande
leuillie qui est faite a l'avant du grand mât, elle s'appelle leuillie de la
munition des vivres elle doit servir pour leur barquement du pain, elle
doit servir pour leur barquement des salâtes. La seconde est placée en
arrière du grand mât elle s'appelle leuillie de la munition des vivres
elle doit servir pour leur barquement du pain. La 3^e est faite en arrière
des bittes elle doit servir pour leur barquement des cales, en dedans de la pte
barbe doit y en avoir une autre de la même grandeur que celles des vivres
elle doit servir pour leur barquement de la poudre. Sur la même leuillie
de la tige d'hourdy doit y en avoir une autre elle doit servir pour leur barquement
des ustensiles des canonniers. entre le mât d'avant et les bittes y sera fait
une autre petite leuillie qui doit servir pour leur barquement du petit
ordage. Du grand cabestan

son pied sera posé aux pied le demy au dessous du premier pont et est
soutenu par une piece de bois qui luy sera de l'arriere pour empêcher
que le pied du d. cabestan ne saisisse et sera mis dans la mortoise
une affète de fer et un ribon de bois les grands cabestans des grands
mâtres seront de bois et lorsque les tourneurs les fassent le même
effet sur le premier pont comme au d. et ne se trouvant point de bois
d'une grosseur suffisante pour faire le diamètre du d. cabestan tout d'une

pièce on est obligé de mettre tout a l'entour des Cabestans des laquels
asfinquer quand il tourne il puisse recevoir davantage de cable. Nota
qu'un ribou est un clou ou plutôt une cheville de fer en guise de pieux
qui est fiché dans le pied du Cabestan.

DU PETIT CABESTAN.

Son pied sera posé au dessus du premier pont a l'arrière de l'écouille de la
fosse aux tables, il est soutenu par une pièce de bois qui lui sert de charriage
la garniture sera la même que celle du grand Cabestan; lorsque ledit
Cabestan fait beaucoup de force et qu'on veut l'arrêter, il sera mis entre
deux laquets, deux lingues qui est une pièce de bois qui se pose en chaque
côté du dit Cabestan chacune de ces pièces sera fortifiée par une cheville
qui pènera le doublage et le bau du pont.

Lorsque le premier et le second pont sont faits on commence a doubler

entre deux ponts, on mettra les seuillets des sabords distants du pont
suivant l'assise du canon et le seuillet qu'on lui veut donner on doit observer
que ledit sabord doivent être plus larges que hauts afin de donner plus
de vue a la pièce de canon les d. sabords seront fermés par des manilles qui
sont faits avec des planches qui ont la même épaisseur que les bordages du
naïve qu'on double par dehors.

DU DOUBLAGE DU DEHORS DU NAÏVE

Le dit naïve doit être doublé par dehors depuis la quille jusqu'à la seconde
provincie de bordages de chaîne de 4 pouces d'épaisseur, il faut faire en sorte
que les ouïssures des d. bordages soient éloignées l'une de l'autre afin de
donner plus de liaison au naïve. on doit observer que les largeurs des d. d.
bordages doivent être moindres sur l'avant et sur l'arrière que sur le milieu
le premier rang de bordage qui se pose de chaque côté de la quille s'appelle
gabord, il doit être encoffré par son épaisseur dans la robe de l'ad. quille
et tous les autres rangs de bordages suivront la même bonture, jusqu'à la 2.^e
provincie, et depuis la seconde jusqu'à la 4.^e doit être doublé d'un bordage
moins épais que les autres, et pour rendre le naïve plus léger, au haut
il sera doublé depuis la 4.^e provincie jusqu'au plus haut du naïve de
bordages de moins de 2 pouces d'épaisseur de bois de pin ou de bois blanc
pour fortifier les d. bordages sera mis a chaque endroit ou ils touchent
les membres deux clous de la longueur de 3 fois l'épaisseur du bordage
par exemple si le bordage a 3 pouces d'épaisseur le clou en doit avoir une
de longueur.

DES PROVINCES.

Ce sont des pièces principales qui doivent fortifier le naïve par dehors.

chuy donnent beaucoup d'agrement, elle doivent être conduites en sorte qu'on
 ne coupe le moins que l'on pourra aux sabords de lanière, si se pouvoit
 faire en sorte que les d. poutres ne fussent point coupées le navire en feroit
 plus fort, on a voulu autre fois le prouver en donnant plus d'élevation au
 pont par lanière qui étoit une qu'on avoit et la peine de se pouvoir servir
 du canon de lanière. Et cela étoit beaucoup de grace au d. navire. alors les
 endroits ou la d. poutre touchera les membres sera mis deux clous et des chevilles
 qui serviront chassés par dehors du navire et percent la d. poutre et les membres.

Des saillies botis.

Dans le second et 3^e pont sera fait plusieurs saillies botis ils sont tous vident en
 par les deux bouts dans les poutres et sont de même rond que le pont les d.
 saillies botis sont nécessaires pour donner davantage d'air entre deux ponts, et pour
 que la fumée du canon puisse sortir plus facilement.

Des courbalons de vœux.

Pour faire la poutre il sera mis tout au long de la tresse d'hourdy de petits
 courbalons de vœux qui forment comme une voûte par lanière. Du milieu, un
 bout des d. courbalons semblera dans la d. tresse d'hourdy et l'autre bout sera mis
 au bout de lanière du 2^e pont. ils sont fortifiés à chacun par 6 clous de 6
 pouces de longueur, les d. courbalons seront bordés par un bordage de deux
 pouces d'épaisseur.

De platbord.

C'est un bordage qui se pose de plat au bout des allonges de vœux, et paracheve
 l'œuvre morte du navire et veigne tout autour du d. navire, aux endroits ou
 le d. bordage touchera les allonges de vœux sera fait une entailles et mis
 deux clous dans le d. bordage afin de fortifier toutes les têtes des bouts des
 allonges.
 Le platbord est l'œuvre morte depuis le dernier pont jusqu'au platbord.

Des boffoirs d'ancre.

Les boffoirs d'ancre sont deux courbes à angles oblis qui se posent à l'avant
 du navire, une de chaque côté du hâleur, elles ont deux branches une
 des d. branches se doit enclouer dans les membres, qui est fortifiée par 6
 chevilles de fer, qui percent les d. boffoirs d'ancre et les membres et
 sont arrêtées en dedans par des viselles et goupilles; l'autre branche doit
 sortir hors du navire, elle est soutenue par une foute barre, au bout des d.
 boffoirs d'ancre sera mis deux rouets de fer ou de fonte qui doivent
 servir pour passer le gromand du capon de lanière.

Pour fortifier le beaupré il sera mis à deux pieds au dessus du 2^e pont
 un bau qui doit servir de ciel au beaupré et doit aussi servir à soutenir

le marche pied de l'avant; il doit être fortifié par deux lourbalons qui sont cloués avec des cheilles de fer.

Du fronteau d'avant.

À l'avant du navire ou finit le chateau sera fait un fronteau; les barrots du d. fronteau seront façonnés comme les allonges de cuivre, un bout de ces barrots doit être emboîté sur la clef du beaupré et l'autre bout doit être emboîté à un barrot de l'avant du chateau; ils seront divisés en sorte qu'on puisse laisser deux portes et un sabord rond de chaque côté au dessus des barrots, il sera bordé d'un bordage de deux pouces d'épaisseur.

Du dogue d'avance.

Le dogue de l'avance en un trou qui se fait hors du navire à distance du chateau du grand mât de deux pieds plus que la plus grande largeur de la coque on y pose par dehors une pièce de bois de peuplier ou il y a de l'ornement ce qui empêche que le couet ne saisisse.

Des deslances.

En chaque côté du navire depuis la seconde poutre jusqu'au plat bord on pose les deslances qui sont des pièces de bois posées de plat au dessus de la vare-morte du navire; elles sont faites de même gabary que les allonges de cuivre; aux endroits où les pièces touchent les poutres sera fait une dent et mis deux clous; ces pièces sont nécessaires lors qu'on est en barque du canon ou des futures afin qu'ils ne glissent par le bord.

Des pontilles ou tancous.

De deux en deux baux sera mis une pontille à tous les ponts et gaillards afin que le bouge du baux ne tombe pas à fault que les pontilles qui sont proche du grand et petit la berstan soient arrêtées à charnière, afin qu'on puisse les ôter et les mettre quand on veut; lors qu'on n'a plus affaire de la berstan à fault mettre aussi tout les pontilles en place; il se trouve que tous les navires à l'endroit des la berstans sont toujours plus bas que les autres endroits du pont allant qu'on ne pose point les fusils pontilles dans leur place, cela fait que quand il pleut leau couvrit dans cet endroit.

De l'archipompe.

L'archipompe est une cloison carrée qui se fait au pied du grand mât afin que le lest ou la futaille n'ait aucune communication avec les pompes et qu'ils ne empêchent à voir leau que fait le navire; à une distance de la d. archipompe sera mis les pompes et fait plusieurs separations pour placer les boulets de calibre par calibre.

Des pompes.

En chaque côté du grand mât sera mis deux pompes, savoir de l'un et de l'autre sera posé entre deux varanques à six pouces éloignés du

tous qui
 bordage qu'on appelle gabord afin d'en donner davantage d'air et ad prompt
 et finissent à 7 pieds et demy au dessus du premier pont; les deux autres seront
 aussi placés entre deux rangues et finissent à deux pieds et demy au dessus
 du second pont et se trouve que quand il y a des navires qui sont en vue
 et qui sont arqués on y met deux autres pompes l'une proche de l'autre
 d'une autre à l'avant des d. pompes seront garnies par une pièce de bois
 qui se pose au côté de la d. pompe qui se nomme potance et doit soutenir
 par le bout la brinque balle.

Des montants

Pour soutenir le balcon de pavillon sera mis un montant qui sera taillé
 dans le dernier bau de la chambre du capitaine et s'appuyera au derrière
 du couronnement; il doit être fortifié par un court balcon qui se pose au
 pied du d. montant et l'on y clouera de 10 à 12 poutres de longueur
 au bout du d. montant sera mis un chapelet pour soutenir le balcon de pavillon.

Du tambour

à l'avant du navire et chaque côté de l'étrave au dessus du premier
 pont sera fait un tambour d'une planche de deux poutres et demy de largeur
 et doit être soutenu par 4 traversins. Le d. tambour est nécessaire pour faire
 glisser plus facilement le navire et fait aussi que le navire ne tangue pas tant
 et toutes les coutures des bordages proche l'étrave et au dessous des
 pontons sera mis de petites plaques de plomb; comme le navire travaille
 beaucoup par son avant cela empêche les vagues de causer facilement venir.

Pour savoir si l'ouïe qui doit entrer dans une couture d'un bordage
 il faut savoir combien a de largeur le d. bordage dont le navire est doublé
 et autant de poutres qu'a de largeur le d. bordage sont autant de cloues qui
 doivent entrer dans la d. couture; par exemple à un bordage de 3 poutres
 il faut 3 cloues; à un de 4 poutres 4 cloues et il faut prendre garde
 que la d. cloupe soit bien frappée dans la couture et qu'elle touche les
 membres du d. dans du navire.

Des foutes au paillet aux poutres
 au tiers de l'arrière du fond de la cu sera fait une cloison de
 planches de sapin de deux poutres de largeur, les d. planches seront faillées
 à double joint afin que le feu ne brûle point par les coutures des d. planches
 à la distance qu'il y a depuis le dessus de la carlingue jusqu'au dessous
 du bau du premier pont sera fait un plancher de planches de sapin de 2
 poutres de largeur, et au dessous du d. plancher sera fait plusieurs séparations
 pour faire en sorte que les gargouilles soient calées par la librie; et au milieu

des d. separations seront mis des vannes a poudre
 il se trouve quaux grands navires on fait des fouttes aux poudres en avant
 et au dessous de la fosse aux lions afin que quand il vient un combat on
 puisse distribuer la poudre plus vite; au dessus du plancher de la
 poudre de l'arrière sera fait plusieurs separations pour mettre le pain
 et au milieu des d. separations sera fait un l'oridor, il sera double en
 dedans des fouttes aux poudres et au pain de petites planches et au
 dessus des d. planches sera mis des nattes pour empêcher l'humidité
 du fond de l'eau.

Sur l'arrière des fouttes au pain tout proche de l'arrière sera fait une cloison
 qui est tendroit ou le canonnières met ses ustensilles, lad. cloison sera
 faite de deux planches de bois de sap de deux pouces d'épaisseur
 sur l'avant sera faite une autre cloison de même bois afin que la
 fosse aux câbles n'ait aucune communication avec la fulaite. a
 tendroit des câbles tout proche du mât d'avant sera fait une cloison
 qu'on nomme la fosse aux lions ou le mât, et met tout le petit
 bordage pour son rectange; a un côté de la chambre il y aura d'un
 fosse aux câbles sera faite une chambre pour les usides de planche
 de prusse d. deux pouces d'épaisseur et sera soutenue par des chaux.
 Dans le fond de l'eau tout au long du navire de barbord a tribord
 sera fait un l'oridor de planches de prusse, soutenues par des chaux
 afin que les charpentiers puissent boucler au combat les coups de
 canon qui peuvent venir a fleur d'eau
 A barbord du navire dans le fond de l'eau sera fait la chambre du
 chirurgien de planches de sap d'un pouce d'épaisseur.

De l'gouvernail

il doit être composé de deux pièces en longueur, la maitresse piece
 doit être faite de bois de chêne, celle qui s'appose au dehors du
 gouvernail doit être de sapin afin de rendre led. gouvernail moins
 pesant. le d. gouvernail sera plus épais par dehors que par dedans
 on lui fera un canal par le bout de bas afin de mieux faire gouverner
 le navire, il faut prendre garde sur tout que les serrures du gouvernail
 soient de bon fer et qu'il ne soit point rouillé

De la barre du gouvernail

elle doit être faite d'un bois de chêne d'un plançon et d'un bois soit
 le fil du bois ne soit point coupé parce que c'est une piece qui fait le
 plus de force. sur le bout de la d. barre sera encastrée la manivelle
 qui est la piece que lesteux qui gouverne tient a la main. elle doit
 être faite d'un bois leg. De la traverse De la

Barre du gouvernail

211

C'est une pice en maniere de demy cercle sur le dessus de la q. elle
glisse la barre du gouvernail; autrefois on faisoit la traverse de la
barre du gouvernail a ligne droite, mais elle embarrassoit beaucoup
dans la pte. barbe.

Description De toutes les pieces qui entrent
dans les charpentes lorsqu'elles sont façonnées et prêtes à mettre en

		longueur	largeur	épaisseur
quantité	pieces	piéds	pouces	pouces
4	pieces pour la quille compris le brion	35	20	20
2	pieces pour le bras	23	23	26
1	piece pour le lambot	31 $\frac{1}{2}$	23	20
1	piece pour le contre-lambot	31 $\frac{1}{2}$	15	20
1	piece pour le contre-bras	22	17	12
1	piece pour lisse d'hourdy	30	15 pour en qu	
4	pieces pour barres d'arceffe	20	12 pour en qu	
2	pieces pour cornieres	20 $\frac{1}{2}$	18	13
4	pieces pour l'arceffe	30	20	10
1	piece pour gouvernail	35	24	15
84	pieces pour liures	30	12	9
60	pieces pour goullieres	35	16	6
2	pieces p ^r laillerie Steché et Espron			
10	pieces pour quirlandes	17	24	16
14	grosses loupes pour l'arriere	14	15	14
80	pieces loupes pour le troisieme pont	8	11	8
80	pieces loupes pour le second pont	10	13	11
80	pieces loupes pour le premier pont	11	14	13
Bordages				
1400. piéds quarrés bordages de 5 pouces d'épaisseur				
1000. piéds quarrés bordages de 4 pouces d'épaisseur				

Dans la Construction d'un Vaisseau Du premier
ordre, leurs liaisons, et nombre De chacune

quantité	pièces	longueur	
		en pieds	en pouces
40	pièces pour poutrelles	40	14
40	bauts pour le premier pont	44	17
40	bauts pour le second pont	34	13
40	bauts pour le troisième pont	20	11
12	barrots pour le gaillard d'arrière	28	10
34	pièces pour plates varanques 34	24	12
60	pièces pour fourcats 60	11	12
190	pièces pour genoux 95	12	12
190	pièces pour allonges de genoux	14	12
190	pièces pour secondes allonges	14	11
210	troisièmes allonges	14	10
210	quatrièmes allonges	14	10
90	allonges de sœurs	14	9
14	varanques de porques	14	16
30	genoux de porques	14	14
30	allonges de porques	14	14
30	secondes allonges de porques	14	12

Bordages

2000 pieds carrés bordages de 3 pouces d'épaisseur
100 pieds carrés bordages de 1 pouce d'épaisseur

190 pieds 95 pieds = allonges
quille 140 pieds

Proportions generales pour
la construction des Vaisseaux, et de
chaque rang en particulier. Expliquées cy
dessous par les tables suivantes.

il est nécessaire de savoir les raisons sur les quelles on
se doit fonder pour donner a un Vaisseau les proportions de sa
quille portant sur terre; pour trouver les dites proportions, il
faut raisonner sur chaque rang de navire, et voir combien les sabords
sont percés l'un l'un de l'autre; il faut aussi se retenir sur la quantité
de Canons que doit porter le navire; par exemple, un navire du
premier rang de 110 Canons doit être percé de chaque côté du
premier pont de 15 sabords distans chacun de 4 pi. 3. et demy
dont le dernier de l'arrière ne doit avoir que 4 p. 3. pouces a prendre
depuis le dehors de telan jusqu'à l'endroit où on l'a percé les d. sabords
leur largeur est de 3. pi. un po. chacun, on doit observer que pour
savoir la longueur de telan a telan bot il faut compter combien
donnent de pi. toutes les distances, et les largeurs des d. sabords
on ajoute les sommes ensemble lequel fait 166 pi. depuis le dehors
de telan jusqu'au dehors de telan bot; on doit en deduire la 11.^e et
la 15.^e partie qui fait 26 pi. 6. pouces, a cause de telancement de telan
et laquelle de telan bot le restant sera de 140 pi. qui doit être la
longueur de la quille portant sur terre d'un vaisseau de 110 pièces
de Canon. Second rang.

il faut se servir de la même règle que celle dont nous
avons cy devant parlé. il est percé de 14 sabords de chaque
côté de sa première Batterie distans chacun de 4 pi. 3. po.
celuy de l'arrière sera percé distant de 6 pi. 6. la largeur de
chaque sabord est de 2 pi. 11 po. la somme de toutes ces
distances et largeurs fait 143 pi. que le navire doit avoir
de longueur de telan a telan bot. il faut aussi deduire
la 11.^e et la 15.^e partie de cette longueur pour laquelle
de telan bot et telancement de telan, le restant sera 128 pi.
6. p. longueur de la quille d'un vaisseau de 2.^e rang.

175 (+)

(163)

166 (+)

(150)

(146)

$2\frac{1}{4}$ a $2\frac{1}{2}$
 $1\frac{1}{2}$ entredoux

1 reb + 2 entredoux
1 dist + 1 P $\frac{1}{2}$

3^e rang.

il est percé de 13 sabords distants chacun de 4 pieds celui de l'arrière ne doit avoir que 6 pieds, les largeurs de chaque sabord sont de 2^{es} pi. 9. pouces, toutes les distances prises ensemble donnent la longueur de l'étrave à l'étambot qui fait $132 - \text{pi} - 9$ Dont il faut la 11^e et la 12^e partie qui fait $20 - \text{p} - 10 - \text{p} - 10$ la quelle est le lancement reste 111 pieds 10 pouces de quille portant sur terre au 4^{au} du 3^e rang.

4^e rang.

il est percé de 12 sabords distants chacun de 6 p. 11 p. celui de l'arrière ne doit avoir que 5 p. 6 p. les largeurs des sabords sont de 5 p. 6 p. la somme de toutes les distances, y comprise celle du dernier sabord de l'arrière donne $118 - \text{p} - 6 - \text{p} - 6$ de longueur au 4^{au} dont il faut la 11^e et la 12^e partie qui est $18 - \text{p} - 10$ ou a la longueur de la quille du 4^{au}.

5^e rang.

il est percé de 11 sabords distants chacun de 6 p. 9 p. celui de l'arrière ne doit avoir que 5 p. de distance avec l'ain. Les largeurs des sabords sont de deux p. 1 p. toutes les distances et largeurs prises ensemble avec celle du dernier sabord donnent $102 - \text{p} - 2 - \text{p} - 2$ dont la 11^e et la 12^e partie qui sont 16 et ont été pour le lancement de l'étrave et la quille de l'étambot reste $86 - \text{p} - 2 - \text{p} - 2$ de longueur. De quille au 4^{au} du 5^e rang.

avant broue par les règles cy devant expliquées, toutes les longueurs des quilles de chaque rang de navire il faut donner les raisons pourquoi nous faisons la quille plus épaisse que large, et n'est seulement que pour empêcher le navire de rombre si facilement une des plus grandes raisons s'en est que tant plus épaisse elle est d'avantage dans leau, ce qui fait que le navire en gouverne mieux et ne deroute pas tant, comme lorsqu'il qu'on en feroit une oblique de mettre une contre quille pas dessous la quille afin de donner plus de pied à l'eau et au navire, et empêcher de derouter, et pour savoir l'épaisseur qu'il faut donner à la d. quille il faut se servir de la première règle qui est qu'il faut donner autant de pouces pour la d. quille que la 6^e partie de la longueur de la quille produite de pieds, par exemple au 4^{au} du premier rang de 140. pieds de quille la 6^e partie est 23 pieds qui font compter pour pouces, qui doit avoir de l'épaisseur la quille il faut déduire la 4^e partie de son épaisseur pour la large

150 (+18)

742

756

140 (+12)

720

710

pour la hauteur de la quille il faut qu'il ait
autant de pouces comme en produit le païsseau, afin que les caux qui sont
au fond du navire puissent se rendre dans l'arche pompe; il se
trouve souvent que les navires qui sont arqués, on est obligé de
mettre les pompes dans la 1^{re} barbe.

pour la quille de l'elambot il faut prendre le $\frac{1}{3}$ de l'elancement
de l'elance.

pour la hauteur perpendiculaire il faut prendre la 8^e et la 10^e
partie de la longueur de la quille. par exemple si le vaisseau
est construit à 140 pieds de quille, il faut prendre la 10^e qui est
14 p. et la 8^e qui est 17 p. - 6 p. joindre les deux sommes qui
sont 31 p. - 6 p. que doit avoir la hauteur de l'elambot.

pour l'elancement de l'elance on lui a donné cy devant la 5^e partie
de la longueur de la quille, et on ne lui donne plus que la 7^e afin
que le mât de misaine puisse porter sur le brion ou vintgoth
et se trouve que tous les navires qui ont beaucoup d'elancement
on est obligé de leur mettre le pied du mât d'avant au dessus de
la d. elance ainsi tous les lanons et laners qui sont à l'avant
portent sur l'elance et donnent une trop grande charge et sur la d. elance
ce qui tourmente un navire et lui fait souvent faire de l'eau par son
avant. par exemple au 4^{au} du premier rang de 140 p. de quille
la 7^e partie est 20 p. - que doit avoir de l'elancement la d. elance.

pour la hauteur de l'elance à prendre perpendiculairement, il faut
prendre le quart de la quille.

la largeur du navire a l'endroit de son m^e bau de quai le premier
jusqu'au 2^e rang doit être proportion plus grande que les autres
à cause de la grande œuvre morte et la pesanteur que les vagues font
par les hauts, et pour savoir leur largeur il faut leur donner un
pied moins que le tiers de la quille portante sur terre aux navires
du premier et 2^e rang: et pour les 4^{aux} du 3^e rang jusqu'au 5^e
il faut se servir d'une autre règle en leur donnant le quart de
l'elance à l'elambot et le tiers de la quille portante sur terre, joindre
les deux sommes et en prendre la moitié. par exemple au 4^{au} du
5^e rang qui a 102 p. - 2 p. de l'elance à l'elambot et 28 p. de quille
le quart donne 25 p. - 6 p. - 6 l. et le tiers 28 p. - 8 p. - la moitié de
ces deux sommes est 27 p. - 1 p. - 3 l. - que doit avoir de largeur
à l'endroit de son m^e bau au 4^{au} du 5^e rang.

pour la longueur du plat de la maistrise uarangué il faut prendre la moitié du m.^e Bau, et pour celles qui se posent au commencement aux facons de l'avant et de l'arrière, faut prendre les deux tiers de la maistrise uarangué.

pour le creux d'un naire a tendroit du m.^e q. a. Bary apprendre au dessous de laquelle jusqu'à la ligne droite du m.^e Bau, cette proportion se peut prendre en luy donnant autant de pieds comme en produisant la 12.^e et la 14.^e partie de la longueur de la quille par exemple un au du premier rang de 140 p. de quille. la 12.^e partie est 11 p. - 8 p. et la 14.^e 10 p. - ces deux sommes ensemble font 21 p. - 8 p. - qui doit avoir de l'axe le d. naire.

pour la longueur de la lisse d'ourdoy il faut luy donner les $\frac{2}{3}$ de plus large.

pour la hauteur des facons de l'arrière faut prendre la moitié de la longueur de la lisse sans compter la largeur de la quille. par exemple si la hauteur de la lisse d'un naire du premier rang est de 31 p. - 6 p. il en faut prendre la moitié qui est 15 p. - 3 p. qui doit avoir de hauteur aux facons de l'arrière le d. 4 au.

pour la hauteur des facons de l'avant apprendre au dessous de laquelle faut prendre la moitié de celles de l'arrière, et pour savoir la place de la maistrise uarangué, et de celles qui se posent au commencement des facons de l'avant et de l'arrière, il faut diviser la quille en 5 parties égales et en prendre deux pour les facons de l'arrière et une pour les facons de l'avant et les 3 restantes en prendre la moitié qui est tendroit ou se pose la m.^e uarangué.

le p. naire doit ventrer par le haut a tendroit de son plat bord moins que son plus large le quere de la longueur du m.^e Bau par exemple un au du premier rang qui a 14 h. p. - 8 p. de largeur son m.^e Bau le 4 de 4 h. p. - 8 p. - et de 11 p. - 5 p. - qui doit ventrer a tendroit de son plat bord, et pour savoir ce que doit ventrer le d. naire a tendroit du couronnement il faut luy donner le $\frac{1}{3}$ de la longueur de la lisse d'ourdoy par ex. si un au a 18 p. de lisse d'ourdoy il faut prendre le $\frac{1}{3}$ de cette longueur qui donne 6 p. qui doit ventrer le d. naire a tendroit de son couronnement.

pour savoir la hauteur qu'on donne entre deux ponts de plan en plan de cette règle ne se peut point prendre sur la quille à cause de la grande diminution qu'il y auroit entre les grands

prendre la
 hauteur d'ord. ponts sur chaque rang de mâture, premièrement un rang
 de hauteur depuis la planche du premier pont jusqu'à celle du
 second 6 p - 9 p. pour le 1.^e 6 p - 6 p. pour le 2.^e 6 p. - pour le 3.^e
 5 p - 10 p. - et pour le 4.^e 5 p - 8 p. - Voyez les hauteurs qu'on donne
 aux premiers ponts & cloués les mâtures depuis le premier jusqu'au
 4.^e rang.
 Pour la grosseur des baux du premier pont & liège & bordy il faut leur
 donner autant de pouce comme produit de pied la 8.^e partie de la
 quille.
 Pour la grosseur des baux du 2.^e pont il faut leur donner autant de
 pouce comme p. du pied de pied la 11.^e partie de la longueur de la
 quille en augmentant aux mâtures du 4.^e et 5.^e rang de 4 lignes.
 Pour la grosseur des veranges genoux et premieres allonges il faut
 leur donner autant de lignes que la quille a de pieds, en leur augmentant
 un pouce aux mâtures du premier, 2.^e et 3.^e rang.
 Pour la hauteur de l'arrière depuis le talon de la quille jusqu'à la liège
 du couronnement, il faut leur donner la 4.^e et la 5.^e partie de la longueur
 de la quille.
 L'étrou de l'arrière est percé distant de l'avant du grand mât de deux
 pieds plus que la plus grande largeur du navire.

10²

$$\begin{array}{r}
 7 \times 12 = 84 \\
 2.9 \times 13 = 35.9 \\
 \hline
 119 \text{ } 5 \\
 6 \\
 \hline
 1259 \\
 \hline
 132 \\
 1259 \\
 \hline
 6.3
 \end{array}$$

*Table des proportions pour la construction des Vues
Des pyramides, 2^e, 3^e, 4^e, et 5^e, rang.*

	nombre de faces à l'apex côté de la base carrée	Combien ils ont de distances sur les côtés	Combien ils ont de largeurs à chaque côté	longueur de l'axe de l'axe de l'axe	longueur de l'axe de l'axe de l'axe	hauteur de la pyramide sur terre	hauteur de la pyramide sur terre	hauteur de la pyramide sur terre	hauteur de la pyramide sur terre	hauteur de la pyramide sur terre
1 ^{er} rang	15	7-6	3-1	166	140	20	35	6-8	31-6	110
2 ^e rang	14	7-3	2-11	149	125	17-10	31-3	5-11	28-1	74
3 ^e rang	13 120 mds	7: p:	2-9	132	111	15-10-3	27-9	5-3	24-11	56
4 ^e rang	12	6-11	2-6	118	100	14-3-5	25	4-9	22-6	46
5 ^e rang	11	6-9	2-1	102	86	12-3-5	21-6	4-1	19-4	36

Noms	Epaisseur des quilles	Largeur des quilles	Longueur des lattes des quilles	Hauteur des poutres au 2 ^e pont	Grosseur des poutres au 1 ^{er} et 2 ^e pont	Grosseur des caisses au 1 ^{er} pont	Grosseur des caisses au 2 ^e pont	Ensemble des lattes des quilles	Ciment il est de pierre de eau	
1 ^{er} rang	23-4	20	8-2	8-9	12-8	14-8	12-8	47-8	20	
2 ^e rang	20-10	17-11	7-4	8-8	11-5	15-7	11-4	42-8	18-4	
3 ^e rang	18-8	15-11	6-6	6	10-3	13-10	10-1	37-1	16-2	
4 ^e rang	16-8	14-4	5-10	5-10	8-4	12-8	9-5	33-5	14-5	
5 ^e rang	14-4	12	5-8	5-8	7-2	10-9	8-2	29-1	12-6	

autres proportions qu'on observe dans la 214
Construction des ^{aux conduits par la 1/2 partie} Ylets & de la mèche.

pour avoir la longueur de laquelle il faut retrancher de la longueur
du vase de l'ancrage, et la querc.

Il faut prendre de la longueur du 4^e au 8^e et 2 pieds : dans les grands 4^e ans. et un pied dans les faibles.

une huitième partie $\frac{1}{8}$. et un pied de plus.

Deuxième partie et denze

De 2^e une huitième partie et un quart ou les $\frac{1}{3}$ de la largeur
de la 2^e et de la 3^e partie.

Verange du Yafféaux.
une huitième partie sans comprendre le bouge du bau

une huitième partie $\frac{1}{2}$. et 1 pied de plus.

la m.^e double y: p. plus auant que la moitié de la longueur
Dux au.

Du Y au.
1/2 partie pour la ventrée De la m. Coable a la tiffe Du plak
bord.

Les 3/4 De la longueur de la Barre d'arcasse.

cette double est posée sur l'aiguille d'une huitième parité et

3/4 du bout de l'étrave du bout d'en haut.
celle loubteuse posée sur la quille a 2 parties du bout d'en
haut de l'étrave.

proportions et réglemens pour la
matière Des Vaux.

il faut pour avoir la longueur du grand mast prendre deux fois et demy la largeur du yau.

et pour la grosseur au travers du tillac les $\frac{3}{4}$ des pieds de lon-
gueur du $\frac{1}{2}$ au² réduits en pouces, et au haut les deux tiers de
la grosseur, et pour longueur de l'enon la 10.^e partie de la

longueur du mar.
la longueur du mar de miraine est pareille à celle du grand mar.
moins la longueur du lenon.

Table De la mesure

gros seur du
mar de
miraine

La gros seur du mar de miraine sera de deux poudres
moindre que celle du grand mar; par exemple au y au
De 136. p. de longueur, dont il est question dans ces
proportions le grand mar aiant 24 poudres, 4 lignes
 $\frac{1}{2}$ de gros seur, le mar de miraine n'aura que 24 poudres
4 lignes et d'emyes de gros seur au travers du tillac.

gros seur par
le haut et
longueur
du tenon

pour avoir la longueur du tenon, et la gros seur du mar
par en haut il faut operer comme au grand mar.

longueur
du mar de
beaupré

La longueur du mar de beaupré doit estre une fois et
demye la largeur du y au.

gros seur du
beaupré

Le gros seur du beaupré est d'un poudre plus que le mar
de miraine; c'est a dire de 20 poudres 4. lignes $\frac{1}{2}$ a
un y au tel que celui cy devant proposé.

gros seur par
le haut

pour le bout de haut il aura la moitié de la gros seur

longueur
du mar de
d'artimon

la longueur du mar d'artimon sera une fois $\frac{3}{4}$ la
largeur du y au.

gros seur
d'artimon

La gros seur doit estre entre la $\frac{1}{2}$. et les $\frac{2}{3}$ de celle du
grand mar.

gros seur au
petit bout

Le mar d'artimon aura de gros seur au petit bout la
moitié de sa gros seur; c'est a dire le dit mar aiant au
tillac 16 poudres 11 lignes $\frac{3}{4}$. on luy donnera 8 poudres
au bout de haut.

grand mar de
hune
gros seur

Le grand mar d'hune aura de longueur 1 fois $\frac{1}{2}$ la largeur
du y au. et sa gros seur sera d'un poudre moins que
celle d'un mar d'artimon.

petit mar de
hune
gros seur

Le petit mar d'hune aura de longueur la moitié de celle
du grand mar et 4 p. de plus. et sa gros seur sera d'un
poudre moins que celle du grand mar d'hune;

petit roquet
d'artimon

Le pettoquet d'artimon aura de longueur la moitié de
celle du grand mar d'hune, et sa gros seur la moitié
de celle du grand mar d'hune.

feuille De la mesure

220

La longueur doit estre entre la moitié et les tiers de la longueur du grand mart d'hune.

La grosseur est pareille a celle du perroquet d'artimon qui est 7 pouces et on son plus grosse: la demye aussi par le bout d'en haut.

Le petit perroquet aura de longueur le tiers de celle du grand mart d'hune qui a 44 p. - 9 p. dont $\frac{1}{3}$ est 14 p. - 3 p. pour sa longueur, et pour grosseur il aura 6 p. - $\frac{1}{2}$ qui est la moitié ou le tiers de la grosseur du petit mart d'hune. par le bout d'en haut il aura aussi la $\frac{1}{2}$ de sa grosseur.

Le perroquet de beaupré aura 4 p. moins de longueur que le perroquet de miraine de la même grosseur.

proportions des vergues.

La grande vergue aura de longueur 2 fois la largeur du yau et la $\frac{1}{2}$ du creux, et de grosseur au milieu le $\frac{1}{3}$ de sa longueur réduit en pouces moins deux pouces et aux bouts le tiers de sa grosseur au milieu par exemple la largeur étant de 36 p. - 6 p. et le creux 14 p. et la longueur et la moitié du creux font 81 p. - 6 p. pour la longueur de la vergue, les quels 81 p. - 6 p. étant divisés par 3, il vient au quotient 27 pouces. $\frac{1}{2}$. donc étant 27 pouces reste 2 $\frac{1}{2}$ pouces $\frac{1}{2}$ pour la grosseur de la vergue. donc prenant encore le $\frac{1}{2}$ on a 8 pouces $\frac{1}{4}$ pour la grosseur aux petits bouts.

La longueur de la vergue de miraine sera 2 fois la largeur du yau la grosseur est aussi le $\frac{1}{3}$ de la longueur réduit en pouces 2 pouces moins et la grosseur aux petits bouts sera le tiers de la grosseur au milieu.

La vergue d'artimon aura même longueur que la vergue de miraine la grosseur sera la moitié de celle de la grande vergue aux $\frac{1}{3}$ de sa longueur.

Table de la proportion des vergues

Vergue
d'arimon

La vergue d'arimon aura par le bout d'en bas la moitié de la grosseur de la vergue d'en haut. Les deux tiers de la grosseur qui est 8 p - 4 d - 2. et par le bout d'en haut le 3 qui est 4 p - 1 et quelque lignes.

Vergue
du grand
humier

La vergue du grand humier aura en longueur la 1/2 de celle de la grande vergue et 6 p. de plus, et pour grosseur un pouce moins que le quart de sa grosseur réduit en pouces. La longueur en est 46 p - 9 p.

Vergue
de beaupré

La vergue de beaupré a 5 p. de plus que la longueur du grand humier, et même grosseur que la d. grande vergue d'hune.

Vergue
du petit
humier

La vergue de hune d'avant a mêmes proportions avec la vergue de derrière qu'a le grand humier avec la grande vergue.

De la
vergue de
fouque

La vergue de fouque aura même longueur que la grande vergue d'hune et pour grosseur la moitié.

Vergue
du grand
perroquet

La vergue du grand perroquet aura de longueur la 1/2 de celle de la grande vergue d'hune et 3 pieds de plus; la grande vergue d'hune ayant 46 p - 9 p. la vergue de perroquet aura 26 p - 1/2; elle aura aussi la moitié de la grosseur de la d. vergue; qui ayant 10 p - 8 l - 1/2 de grosseur, on aura 5 p - 4 l - 1/4 pour grosseur à la vergue du grand perroquet.

Vergue
du
perroquet
d'avant

La vergue du perroquet d'avant aura les mêmes proportions avec la vergue du petit humier que celle du grand perroquet a la vergue du grand humier.

Vergue
du perroquet
d'arimon

La vergue de perroquet d'arimon aura même longueur et la même grosseur que celle du grand perroquet.

Vergue
du
perroquet
de beaupré

La vergue du perroquet de beaupré a la moitié de la longueur de la vergue de beaupré et 3 p. de plus, la vergue de beaupré ayant 52 p - 9 p - 1/4 la vergue de perroquet aura 26 p - 4 p - 1/2 et même grosseur que la vergue du perroquet d'avant.

Baton
de pavillon

Le baton de pavillon de poupe aura même longueur que la longueur du yau, si le yau a 36. le baton de pavillon aura celle de grosseur, et même grosseur que le mât de perroquet d'avant. le baton de pavillon de beaupré aura de longueur la moitié de celui de poupe et la moitié de sa grosseur.