

Aujourd'hui Vinsseufme Avril mil sept
Cens sept Le Conseil de Construction assemble pour
deliberer sur la Nouvelle maniere de Lier et de Negrer
les Vaisseaux proposee par M Gobeau suivant laquelle
le V^{eu} le Sr Michel a este Construit au port Louis
Est d'Avis que cette invention est bonne et que les
Navires qui seront Construits de cette maniere seront
mieux Liez qu'ils ne l'ont este jusqu'a present, et qu'a
l'avenir on la suivra exactement en ce Port conformement
a l'ordre de la Cour du 2 fevrier dernier
fait A Rochefort le 20 jour et an que dessus

MM Le m^r de la Galliffonniere
Gobeau Collermeur
derbiers Larroque perein
mombault Le dir de la Sourlandrey

De l'Anore de pharier
J. J. J.

Memoire pour Servir au Devis

Des Navires de 70. canons que Sa Majeste a ordonne de
construire au port Louis suivant la Nouvelle methode
Les Coustons en seront assembles et chevilles a l'ord^r suivant
le gabarit les pieces auront au moins 5. l^{es} d'epaisseur on observera de les
faire porter les uns sur les autres ajoinz quatre estors que la
longueur des bords ne se perdra pas par la 4. l^{es} d'epaisseur par des bords
observant en ces cas de mettre les d. fourures en des bords vers les
extremitez en sorte qu'ils servent de Clefs

Estimation de 600. C. 7

Remarque jointe
sur le projet de
construction

*M*emoire pour bastir un naure pinasse façon d'un
naure de guerre de 600. L'honncaux ou eniron surbord
bien cheuille de bonnes chevilles arrestees avec des cotraux
et des rouelles par dedans.

Minim a tit moya
par les 9 anes
celles remarquables
en se voyant

Le naure de long 150 pieds entre deux estables
de longueur de quille 128 pieds,
38 a. 40 pieds de baux.

38-1447

chaque baux courbe de deux courbes dessus haut et bas
au baux du mat & deux courbes chaque bout



136

Les baux 15 ou 16 pouces en quarré
9 pieds d'espace entre deux baux avec un barot de huit
pouces entre deux baux.

sechiquille 9

90 pieds de lisse fourdy ou arriere pose sur l'estembort
L'estembort 26 ou 27 pieds de long

1710

12 pouces les varangues d'epaisseur sur la quille 10 pouce
au premier tillac en haut. Sept pouces

176. 35

24 pouces la. Serre. Bauguere. sept pouces despois
la. calaingue. 2 1/2 pieds de large et un pied despois

4 pouces la. Serre. du fonds et celle de dessus 8 pouces
ce sont les planches des deux costes du fonds dedans et dessus
12 porques 18 pouces despoisseur chacune et 15 a. 20 pouces
de large.

117

13'

24 genouils de porque qui viendront au tillac de haut et
cheuilles au baux du premier tillac et posez sur les
bouts des porques

13 pouces d'épaisseur les allonges ala voie du Tillac
Les genouils du fonds bien esquernez de $4\frac{1}{2}$ ou 5 pieds de long
14 pieds de Deux sousbaux.

$6\frac{1}{2}$ pieds entre deux ponts Sousbarost, !

6 pieds la. chambre sousbarost, !

$5\frac{1}{2}$ pieds le. chasteau davan Sousbarost

5 pieds la. dunette, sousbarost

14 pouces de large les deux ceintes de bas et 8 pouces
d'espoir

2 dessous les Sabords et deux dessus

3.10 4 pouces le. bordage, du fonds jusques au ruit, jusques
a. Sabords

$9\frac{1}{2}$ pouces le. bordage, depuis les Sabords jusques a.
la. premiere chainte, et depuis en haut 3 pouces le. bordage
bien esquerre.

12 pouces les baux, du tillac de haut avec leurs courbes a.
cauchant.

4 pouces la planche, du premier tillac.

$2\frac{1}{2}$ pouces la. planche, du Second Tillac de Sap

3 pouces la. planche, de la. chambre, et aussi celle, du
chasteau davan, $1\frac{1}{2}$ celle, de la. dunette, de Sap,

les pieces de liaison avant et arriere, a. discretion du Charpent
suivant la. proposition des experts tout bois de Chêne, Sa
defaut de bois ny obel,

des baux par le trauers de nauire apprendre les terre
les pattes bien courbees.

quelques croix de S Andre qui aillent pour tenir le
premier tillac

outre les deux courbes a chaque baux qui sont haut
et bas Il en faudroit deux autres qui allaissent le long
des deux costez de chacun desd baux.

60

Aujourd'hui Vendredi 11 Avril mil sept
cent sept Le Conseil de Construction assemble pour
deliberer sur la Nouvelle maniere de Pier et de Végiver
les Vaisseaux proposee par M. Gobert suivant laquelle
le V. du St. Michel a esté Construit au port Louis.
Et d'Avis que cette invention est bonne et que les
Navires qui seront Construits de cette maniere seront
mieux liz qu'ils ne l'ont esté jusqu'à present, et qu'à
l'avenir on la suivra exactement en ce Port conformément
à l'ordre de la Cour du 2 fevrier dernier
fait A Rochefort le 20 jour et an que dessus

Le m^r de la Galiffonniere
Gobert
desbiers
mombault
Colbert m^r de la
Lacour peccin
le chef de la surveillance

de l'Ancre de Pharies
J. J. J.

Memoire pour Servir au Devis

des Navires de 70. Canon que Sa Majeste a ordonné de
construire au port Louis suivant la Nouvelle methode
Les Coustlets en seront arremolés, et Chouilles alors. Suivant
le gabarit les pieces auront au moins 5. l^{ie} d'empatures on observera de les
faire porter les mes sur les autres joints qu'on a observé que la
longueur des bois ne se perdra pas par le y, l'apertur, par des fourures
observant en ces cas de mettre les d. fourures en des bords vers les
extremitez en sorte qu'elles servent de Clefs

Auant de monter ces Coques on aura soin de les joindre par le haut d'un
bord à l'autre avec un bordage pour les empêcher d'ouvrir ni de former
en les montant, on les posera alors observant en faisant le remplissage de laisser
au bout de toute la larg^r qui pourra porter sur le droit et de la place
en sorte qu'il reste depuis le milieu du navire jusqu'au Rabestan en arrière
et jusqu'à l'avant en avant environ un ponce ou deux de vuide entre
les membres seulement pour les empêcher de se chauffer et de les échauffer
d'avantage aux deux extrémités pour s'indager le bâtiment c'est à la
prudence du charpentier d'écarter les bois plus ou moins selon que le
Navire sera plus ou moins toulé il suffira pour la solidité qu'il y ait
environ un peu moins de moitié de poutre
on observera en plaçant les poutres de menager entre deux la place
de deux Tuyaux de poutre qui passeront aux deux Costes de la carlingue
sans la Couper et entre le joint du premier rang de vaigrés en sorte que
les pompes de l'artimon puissent tirer leau des flancs du Navire jusqu'à
quatre poutres prior de la quille sans rien affaiblir dans cette partie du bâtiment
Lors que tous les membres du navire seront en place on les fera porter les uns
sur les autres par deux rangs de Clefs de chaque côté entre chaque
membre de bois et on les bandera tous ensemble par cinq ou six rangs
de Coins de chaque côté après avoir fus de la demie ou du moins d'une
main de fer pour pesance
Comme il seroit dangereux de laisser aucun vuide entre les membres d'un navire
à la hauteur de la flotation on remplira exactement tout ce qui pourroit se trouver
depuis le dessus du pont jusqu'à six pieds sous leau et les pièces qu'il faudra
raporter pour cela seront posées en décharge pour servir de Clefs dans
cette partie on aura soin de ébaviller exactement tous les membres
du navire les uns avec les autres dans toute l'étendue du bâtiment mais particulièrement
dans cette espace
Les Clefs qui porteront en décharge seront posés à bois de bout et entreront

de deux ponce, dans les membres, a l'égard des coins qui ne seront posés que pour comprimer et faire bander les membres tous ensemble il suffira de leur faire trois entailles d'un bon demy ponce, tant les clefs que les coins doivent estre de bois bien sec et bien sain.

Pour fixer des Endroits on doit placer les clefs ou les coins il ne faut qu'observer que plus le bois du navire approche de la ligne perpendiculaire pour la clef fait de force ainsi on ne doit jamais en mettre que le bois ne fasse un angle de plus de 50°. Tout l'espace depuis la ligne horizontale jusqu'à 60 degrés doit estre remplie de coins les quels sont plus de force a proportion que le bois approche plus de la ligne horizontale.

La Disposition generale des coins doit estre telle que tous ensemble forment une bourse dans les remises bandées contre les quatre extremités du bûincau et fermée avec des sur les bouts du plat de la darangue.

P. P. Dont sort de tirant pour recevoir cette bourse pour la bien serrer, il ne faut que tracer une ligne qui prenne sous le 1^{er} pont 8. ou 9. environ en arriere du mât d'artimon qui vienne au milieu du navire environ 2. a 3. pieds du pont du plat de la darangue vers la carlingue et qui se monte ensuite en avant du même costé environ 8. ou 10. pieds de l'avant de l'annure.

Cette ligne étant tracée il faut taper trois rangs de coins environ 11. ou 12. pieds de distance l'un de l'autre et la ligne tracée marque celui du milieu il s'y a que la veüe du navire et la Prudence du Charpentier qui puine dans chaque cas particulier regler parfaitement cette disposition qui depend en partie du plus ou du moins de façon du navire en general on en approchera toujours fort pres en suivant la méthode cy dessus expliquée.

La Carlingue sera de deux piéces a costé l'une de l'autre posée a l'ord^{re} d'origine aura des entailles seulement de deux endeu x mètres entre les bouts de l'annure bien et bûin a bois de bout contre la contre étrave celui de l'arriere contre un bon marronnin bien entaillé.

Dans le fond du navire au milieu les saigres seront posés a l'ord^{re} d'origine vers les extremités de l'annure chargés les piéces afin que les deux bouts du navire se trouvent saigres en forme d'entrayées. Toutes les saigres en general doivent

être posée obliquement entrant du milieu du bâtiment vers les extrémités
la rencontre de celle de l'avant et de celle d'arrière se fait
provisoirement au milieu on n'en met encore deux qui aboutissent
l'une contre l'autre ajoutant quatre jst faut ensuite former le joint
avec une courbe pleine au côté après quoy on achève de remplir
de Daigres horizontales jusque sous les deux banquettes

Il n'est pas possible que les Daigres obliques laissent au milieu du bâtiment
Il n'est pas possible de donner par écrit une description parfaite
de cette manière de Daigres c'est à la prudence des ceux qui conduiront l'ouvrage
à disposer ces pièces à proportion des façons ce qu'on peut en dire en general
c'est que tout le plat du fond du navire est Daigre horizontalement que sur
chacun de ces Daigres horizontales doivent être posés plusieurs Daigres
obliques mais le plus ou le moins de pend de la manière dont le navire est taillé
le Daigre oblique doit être posé depuis le dessous de la seconde serre banquettes
contre laquelle elle reboute à bois de bout jusque dans le fond du bâtiment à
l'extrémité du plat elle ne doit jamais être posée ny à plus de 45. ny au dessous
de 35. degrés de la ligne horizontale il est aisé de juger par cette description
quel est le Daigre acoté de la carlingue se prolonge d'un bout à l'autre
du bâtiment en clargissant par les bouts comme il a été dit cy dessus qu'elle
reçoit ensuite autant de Daigres obliques que la façon le permet lesquelles
gagnent en haut pour être réduites à la pente naturelle qu'elles doivent avoir
la seconde Daigre horizontale prend sa naissance d'une de ces Daigres
obliques prolongée et en reçoit à son tour comme la 1^{re} la 3^{me} de même
en raccourcissant vers le milieu et toujours en continuant il se trouve
au milieu du bâtiment 7. 8. ou 9. Daigres horizontales celle qui est la plus
proche de la carlingue est la plus longue et la plus éloignée est la plus courte
la figure cy jointe explique cette disposition mieux qu'on ne saurait faire
par le discours

Il faut de chaque côté de l'avant et de l'arrière du bâtiment poser quatre
Daigres obliques d'un bout ou environ plus espacés que les autres deux

composé par des obliques entrant du milieu du bâtiment vers les extrémités
la rencontre de celles de l'avant et de celles d'arrière se fait
provisoirement au milieu on y en met encore deux qui aboutissent
l'une contre l'autre à joint quarré il faut ensuite former le joint
avec une courbe pleine au Côté après quoy on achève de remplir
de Daigres horizontales jusque sous les entrebaiguaires

Les paces vuës que les Daigres obliques laissent au milieu du bâtiment
Il n'est pas possible de donner par écrit une description parfaite
de cette manière de Daigres c'est à la prudence de celui qui conduit l'ouvrage
à disposer ces pièces à proportion des façons ce qu'on peut en dire en general
c'est que tout le plat du fond du navire est Daigre horizontallement que sur
chacun de ces Daigres horizontales doivent estre posés plusieurs Daigres
obliques mais le plus ou le moins depend de la manière dont le navire est taillé
la Daigre oblique doit estre posée depuis le dessous de la seconde entrebaiguire
contre laquelle elle aboutit à son bout jusque dans le fond du bâtiment à
l'extrémité du plat elle ne doit jamais estre posée ny au plus de 45. ny au moins
de 95. degrés de la ligne horizontale il est aisé de juger par cette description
que la 1^{re} Daigre accostée de la carlingue se prolonge d'un bout à l'autre
du bâtiment en chargeant par les bouts comme il a esté dit cy dessus qu'elle
reçoit ensuite autant de Daigres obliques que la façon le permet lesquelles
gagnent en haut pour estre réduites à pente nautique qu'elle doivent avoir
la seconde Daigre horizontale prend sa naissance d'une de ces Daigres
obliques prolongées et en reçoit à son tour comme la 1^{re} la 3^{me} de même
en raccourcissant vers le milieu et toujours en continuant il se trouve
au milieu du bâtiment 7. 8. ou 9. Daigres horizontales celle qui est la plus
proche de la carlingue est la plus longue et la plus éloignée est la plus courte
la figure cy jointe explique cette disposition mieux qu'on ne pourroit faire
par le discours

Il faut de chaque côté de l'avant et de l'arrière du bâtiment poser quatre
Daigres obliques d'un ponce ou environ plus espais et que les autres deux

des quelles entrant dans leur exceder toutes entrées dans le même p. ou 12. p. d.
 afflueront avec les autres Baigres les deux autres excederont pas dessous en dedans
 du bâtiment afin de former des p. seulement pour appuyer les porques on les posera
 de maniere que celles qui sont entaillées soient au dessus de celles qui
 de rassembleront mes entrées afin de les soutenir celles qui sont plus a l'extrémité
 du bâtiment doit aller pas en haut jusqu'au p. de la dernière porque et celle qui sera
 le plus au milieu doit être la 3.^e ou la 4.^e après la rencontre des Baigres
 horizontales et des Baigres obliques.
 Les Porques seront posées a l'ord.^e indiquée au besoin sera observant les
 circonstances qui sont expliquées en particulier de la maniere de construire
 les ponts

Le Bordage de dedans sera posé dans les fonds a l'ord.^e de 14. p. d. depuis le haut
 depuis le scüillet du 1.^{er} Batterie jusqu'à 6.^e dans l'eau 6. p. d. sans autre hauteur
 que celle du pont le 1.^{er} Bordage a fleur du scüillet de 1.^{er} Batterie aura 10 p. d. de p. d.
 pour servir de p. d. la seconde tirure en aura autant la 3.^e et les autres en suite
 au dessous diminueront imperceptiblement sans marquer de p. d. de l'une a l'autre jusqu'à
 6.^e dans l'eau ou ils rencontreront le bordage de 14. p. d. il faut observer que les premières
 tirures de dehors répondent autant qu'il se pourra aux serres joignières et le treu au quai
 du dedans pour lesquelles p. d. sont enchevillées directement les uns pas les autres au travers
 des membres

Avant de border il est essentiel de bien garnir de Clefs le fagon d'un de l'autre que de
 l'arrière et de prendre les précautions nécessaires pour empêcher autant qu'il est possible
 s'il y reste quelque bois a l'arrière qu'il ne puisse s'y assembler d'ord. d'ord. capable
 de donner de mauvaises odeurs au bâtiment

Les bordages de puis la quille jusqu'à la hauteur de la 3.^e Serre au quai environ deux pieds
 au dessous de la flottaison doivent être cloués et chevillés alternativement au haut et au bas
 d'un clou et d'une bonne cheville de bois sec sur chaque membre le 1.^{er} Cheville, bien broché
 en dehors et contre quille en dedans a l'ord.^e on doit de p. d. mettre sur le bout de chaque bordage
 pour tenir le carène Cheville de fer vissée en dedans

Les six ou sept tirures qui restent au dessous jusqu'au scüillet de 1.^{er} Batterie doivent être
 chevillées de fer comme le mât de la hune de bois pour construire le 1.^{er} pont il faut après
 avoir déterminé la hauteur du dessus de l'arc et à l'ambon tirer une ligne droite d'un p.
 a l'autre et faire le plan qui se termine au milieu du bâtiment de deux a 3. p. d. au dessous de celle
 ligne et la joindre à la différence du bords du plus grand au plus petit donne la hauteur du pont
 comme le 1.^{er} du haut et le relevement de la Sabotie de l'avant et de l'arrière suivant la ligne

de faire porter de même contre les porques les pièces qui seront posées à l'arrière
pour porter le fond des soutes

Les Cloisons du fond de Caille seront faites en forme de rayures dont le Centre
sera appuyé dans le fond du navire sur une porque ou sur un racquet posé
exprès lorsqu'il ne se rencontrera pas de porques aux endroits où elles arriveront
ces rayures seront minces et chevillées avec des baux du faux pont lorsque
cela se rencontrera ou avec d'autres pièces rapportées exprès si elles s'y rencontrent
ou par un bœuf du 1^{er} pont ou par un barotin droit avec de bons racquets bien enduits et bien
chevillés.

Il y aura dans la longueur du fond de Caille sept de ces rayures mais comme
elles sont toutes différentes, à proportion des endroits où elles se rencontrent il faudra
en donner des demi-cir.

Ce que l'on peut dire en général c'est que excepté les deux grandes qui se trouvent
aux deux bouts du fond de Caille elles ne sont ni plus difficiles ni plus longues
à faire que les Cloisons ordinaires.

Je ne parle dans ce mémoire ni des quinlantes ni des autres pièces de liaison qui
se doivent poser alors.

Les fondes du navire étant les delamainures dont il faut des redits on doit s'y attacher
à rendre les baux les plus légers que faire se pourra sans néanmoins rien
diminuer de leur solidité.

Le plus essentiel pour cela est en amontant les membres du navire de choisir les
allonges de relier les plus longues que l'on peut avoir pour qu'il y ait plus de liaison
avec le fond que pour avoir moins de membres à coupler dans les baux la sonnebauguais
du 2^o pont sera posée alors de 1^{er} au plat sur les membres de 4^o de pair avec on doit observer
pour les baux du second pont la même chose qu'on a expliqué pour ceux du 1^o pont qu'il
ne faut point d'entaille dans la sonnebauguais ce qu'il faudra leur réserver des oreilles
qu'on donnera contre le côté des membres aux endroits où la disposition le permettra.
Ce pont sera bordé de trois petits pds de pair avec en sorte que tant par là il soit réduit
entre 2^o et 3^o je serai dans de ne border que 4^o par la partie derrière qui est
couverte du gaillard.

Il y faudra mettre quelques barotins droits de 1^{er} de pair avec posés comme au 1^{er} pont
sur tout 2^o au devant des cuisines et en arrière du grand Cabestan ou le navire est plus
sujet à se déformer à cause de la hauteur du vent du bon les autres barotins et deux barotins
seront d'ins ou de plusieurs pièces selon la commodité du bon les traverses posées
à l'ord^{re} les billoires dont il y aura deux rangs doubles de chaque côté auront
4^o de pair avec bon le rang qui bordera le Caille bon le quel aura 6^o afin
de excéder 1^o de l'autre du pont elles seront posées comme au 1^{er} pont la fourrière

il faut observer de les mettre un pouce plus bas que le demur du bau. à l'endroit ouypan
la gouliere. ces barotins entreront à quille dans les entrecimies cy dessus on aura soin
de poser à chaque bout de bon corpu mort ou tirant de fer dont les branches jri entront
en dehors au moins 2. membres chaque côté et le corpu jri alongé tel qu'il du barotin
dans lequel jri sera entaillé et bien cloué sera percé pour recevoir une cheville
de fer qui passera autrement de la gouliere et du d. barotin.

Les traversiers seront posés au demur des d. barotins droit on en mettra deux rangs de chaque
côté et en au milieu observant de les bien brider et de les poser en sorte qu'ils aboutissent
l'un contre l'autre on posera par dessus des fourures po. recevoir le clou du bordage
du pont il suffira de mettre 17. ou 18. barotins droit dans toute la longueur du pont
espacés aux endroits ou le bâtiment travaille d'avantage on mettra ailleurs des barotins
d'une ou plusieurs pièces telle qu'on les aura

Les bilotiers auront 6^e de paimier elles seront entaillées sur les baux et barotins à joint
bif et sans recouvrement il y en aura de chaque côté 2. rangs dont les deux seront
chevillées avec tous les barotins droit la fausse de gainne sera posée à l'ord.
La garniture entre la fourure et la gouliere qui s'oppose ordinairement jusqu'à l'affleurant.
des allonges de porques passera 6^e p. un auant et de vant de la fausse aura 7^e de paimier
et 14. ais. de large elle sera clavée à l'ord. de 2^e de p. résider au droit des baux et des
barotins droit et jri sera fait outre cela dans le demur du bau une entaille d'un pouce de
profond. dans laquelle la d. gouliere entrera toute enfilée elle sera chevillée à l'ord.

Les Porques seront posées en sorte que la 1^{re} ou 2^e alonge selon la longueur des baux
porte à bout de bout de toute son épaisseur sans quel qu'un des baux du 1^{er} pont et la alonge
qui montra entre les ponts passant à côté du d. bau sera chevillée avec jri il faudra observer
que la cheville de gouliere qui passera autrement de la d. alonge de porques perce la gouliere
à fleur du demur du bordage du pont qui sera bordé de 11^e de paimier.

Les deux tiers des exregoutieres jusqu'à la scille du sabord auront au 11^e on observera
que les pièces de porques portent les baux sur les autres à bout de bout et joint quatre
comme il a été dit des membres

Les Courbes de rillac seront posées en sorte que le bras soit bien en denté et s'appuie
avec le bau et que la jambe soit entaillée à la demande des baux et qu'elles portent bien contre
le bord et sur les entaillures et s'appuie que l'on s'écarter de courbes de bon air et d'endroit ou les alonges
de porques se trouveront porter sous les baux la courbe sera posée à côté de la d. alonge
de porques et chevillée avec elle si on se sert de courbes de fer les pièces portantes pour
recevoir la jambe de d. courbes seront de même entaillées à la demande des baux et qu'elles
excepte aux endroits des porques sur lesquelles les d. courbes seront placées sans rapport
aucune pièce

Les baux du faux pont seront posés autant que faire se pourra contre les porques
leurs courbes auront la jambe en bau et seront chevillées avec les d. porques on observera

de faire porter & de nous contre les porques & les pices qui sont posées à l'arrière
pour porter le fond des bouter

Les Cloisons du fond de Caille seront faites en forme d'arçayures dont le Centre
sera appuyé dans le fond du navire sur une porque ou sur un racquet posé
express lorsqu'il ne s'en rencontrera pas d'autres aux endroits où elles arriveront
ces arçayures seront moirées et chevillées avec les baux du faux pont lorsque
cela s'en rencontrera ou avec d'autres pices rapportées express si elles s'en trouvent
du par un bœuf du 1^{er} pont ou par un baron droit avec de bons racquets bien enduites et bien
chevillées.

Il y aura dans la longueur du fond de Caille sept de ces arçayures mais comme
elles sont toutes différentes, à proportion des endroits où elles s'en rencontrent il faudra
en donner des deniers.

Ce que l'on peut dire en général c'est que excepté les bœufs grandes qui se trouvent
aux deux bouts du fond de Caille elles ne sont ni plus difficiles ni plus longues
à faire que les Cloisons ordinaires.

Je ne parle dans ce mémoire ni des guirlandes ni des autres pices de liaison qui
s'y doivent poser à l'ord^{re}.

Les fondes du navire étant liés de la manière dont il vient de me dire on doit s'y attacher
à rendre les bœufs les plus légers que faire se pourra sans néanmoins rien
diminuer de leur solidité.

Le plus essentiel pour cela est en assemblant les membrures du navire de choisir les
allonges de rehausse les plus longues que l'on peut faire pour qu'il y ait plus de liaison
avec le fond que pour avoir moins de membres à coupler dans les bœufs la crevauxnaire
du 2^o pont sera posée à l'ord^{re} sur les autres bœufs les membres de 4^o de paires doit observer
pour les bœufs du second pont la même chose qu'on a expliqué pour ceux du 1^o. Bien qu'il
ne faut point d'entraille dans la crevauxnaire ce qu'il faudra leur réserver de veiller
qu'on donnera contre le côté des membres aux endroits où la disposition le permettra.
Ce pont sera bordé de trois petits p^o de paires en sorte que tant par là il soit réduit
entre 2^o et 3^o je serai dans de ne border que de 2^o la partie derrière qui est
ouverte du gaillard.

Il y faudra mettre quelques baronnies droits de 2^o de paires posés comme au 1^o. Les bœufs
du tout 2^o alluant sous les cuirasses en arrière du grand Cabestan ou le navire en plus
super à l'édifice à cause de la hauteur du rehausse du bœuf les autres baronnies et d'un baronnies
seront donc de plusieurs pices selon la commodité du bœuf les traverses posées
à l'ord^{re} les bilotes dont il y aura deux rangs de bilotes de chaque côté auront
4^o de paires bien le rang qui bordera le bœuf bien le quel aura 6^o afin
d'exceder 1^o au dessus du pont elles seront posées comme au 1^o pont la fourme

de goutiere sera posée alors; la goutiere aura 5^{es} de largeur vne p^{te} de largeur ou environ
autieu de la place; joignant la fourure comme alors; on mettra entre deux vne p^{te} de b. a.
de largeur apres la quelle sera posée la 2^e goutiere comme il a été dit pour celle du 1^{er} p^{te} ont
hors que les entailles sur les baux seront moins profondes a proportion de leur grosseur. L'abordant
le de hors du Navire a l'endroit ou doivent estre chevilles les chaines d'abordant il faut observer
de poser l'abordage d'un bon demy p^{te} ou 3/4 de p^{te} plus epais que les autres et de le faire entre
toute carree dans les membrures de l'abordage de son epaisseur par ce moyen la tenue de ces
chaines devient inbranlable.

Je finiray rien dans ce memoire du portage des courbes du 2^e pont de la construction de deux gaillards
et des dinottes du bordage des preceintes des lincs ny enfin de tout ce qui restera a faire soit p^{te} de
ou d'aller le Navire parce que tous ces ouvrages doivent se faire alors; et personnellement
n'ignorez quelles precautions on doit prendre pour quelles soient bien ainsi j'en pourrais rappeler
que ce qui est dit dans tous les livres de 1^{er} Es a la prudence de celui qui conduira l'ouvrage
a regler les emplacements de virages et autres sujctions des pieces a avoir soit qu'elles soient bien equerues
a en faire ajouter ou oter suivant les longueurs et Nature, des bois qu'il emploiera. Il doit aussi observer
de ne point lancer son Navire a l'eau qu'il ne soit suffisamment lie; il est certain qu'on ne saurait
pecher par le trop et que c'est un point essentiel a la vie du bâtiment quand ainsi mon sentiment
seroit de ne point lancer qui ne finissent entièrement finis chevilles et calats, jusqu'au donjon
du S^{er} du S^{er} de la 2^e Batterie.

Je serois d'avis qu'on ne coupast point le gaillard d'arrière pour le portage de la manivelle mais
qu'on disposât seulement les échelles en état de le pouvoir faire quand on voudroit il est certain
qu'en gouvernant avec les tours que j'ai inventés depuis peu qu'on dit approcher de l'eau des qu'on
on épargneroit bien de l'incommodité et les hauteurs des Navires en d'abordant beaucoup mieux. cela seroit
de consequence surtout pour les Navires a 3^e pont.

Je voudrois aussi substituer des courbes de fer a la place des courbes d'arcasse et surtout
dans la 1^{re} Batterie elles seroient plus legeres de trois quarts d'un meilleur usage et
embarrasseroient moins.

Je crois qu'il seroit necessaire de faire diminuer la grosseur des chevilles car il est certain
qu'on les emploie a present beaucoup plus grosses qu'il ne faut ce qui non seulement cause
une depense inutile mais encore ne sert qu'à affaiblir les membrures et rendre les Navires
plus difficile a armer.

Je donneray les deniers des curateurs avant qu'on en ait besoin et au cas qu'il se trouve
quelque difficulté dans le present memoire j'achèteray de leclaircir le mieux qu'il me sera
possible des que j'en seray informé mais je ne crois pas qu'il soit facile a un homme
qui n'a jamais vu ces ouvrages de bien executer et sur tout de menager les bois comme
on le doit et il est a craindre tel soit qu'il prenne que son apprentissage ne coûte au Roy
une consommation inutile c'est pourquoi j'estime qu'il seroit a propos de faire passer
de abord au Port Louis vides Contremaîtres qui l'ont déjà bien executé deux fois et
même 7 ou 8 des ouvriers qui y ont travaillé pour former les autres l'ouvrage s'en finira

	INV. N:R.	BIL.	FÖREMÅL	
ur-77 (x)	<u>2436:1-2</u>	chk	<u>Franska 80-kam. sheppat Le Soleil Royal.</u> 1) Linjeritning. Tusck. Dat: Brest 1754.	
ur-77 (x)		chk	2) Tusckningsritning. Tusck.	
ur-77 (x)	<u>2437:1-2.</u>	chk	<u>Franska 114-kam. sheppat Ville de Paris.</u> 1) Linjeritning. Tusck på tunt, brunt papper	
ur-77 (x)		chk	2) " " " " " "	
ur-77 (x)	<u>2438:1-3.</u>	chk	<u>Franska 126-kam. sheppat Le Sans Culotte.</u> 1) Linjeritning. Tusck på tunt brunt papper. Dat: 26/9 1803. (Ett. antedat på fransk)	
ur-77 (x)		chk	2) Spantiska. Tusck, på tunt brunt papper.	
ur-77 (x)		chk	3) Spantiska. Tusck. Dat: Skåpva 6/5 1801.	
ur-77 (x)	<u>2439.</u>	chk	<u>Franska 74-kam. sheppat Le Heros.</u> Spantiskritning. Tusck.	
	[2440.	—	<u>Franska 74-kam. sheppat. Le Palmie.</u> Spantiskritning. Tusck.	
ur-77 (x)	<u>2441.</u>	chk	<u>Franska 62-kam. sheppat. Le Site Michel.</u> Linjeritning (ofullbordad) Tusck.	
ur-77 (x)	<u>2442.</u>	chk	<u>Franska 64-kam. sheppat Le Bienfaisant.</u> Spantiska. Tusck.	
ur-77 (x)	<u>2443.</u>	chk	<u>Franska 56-kam. sheppat Le Bizarre.</u> Linjeritning. Kopier i tusck. Dat: Brest 29/4 1749. Sign: Coulomb.	
ur-77 (x)	<u>2444.</u>	chk	<u>L'ordent. Fransk fartyg.</u> Spantiskritning. Blyerts.	

	INV. N:R.	BIL.	FÖREMÅL
ur-77C	<u>2445.</u>	Ch	<u>Le Superbe. (Franse.)</u> Linjeritning. Tusch.
ur-77C	<u>2446.</u>	Ch	<u>Franse 40-kann. fregatt.</u> Spandritning. Tusch.
ur-77C	<u>2447.</u>	Ch	<u>"The Ambuscade a french man of War</u> <u>taken by the English ---"</u> Konstruktionsritning. Tusch.
ur-77C	<u>2448.</u>	Ch	<u>La Comete, franse fregatt.</u> Linjeritning. Blyerts.
B.9 H	<u>2449.</u>	Ch	<u>La Palme, franse korvett</u> Konstruktionsritning. Tusch.
ur-77C	<u>2450: 1-2.</u> framsida baksida	Ch	<u>La Belle Poule. Franse fregatt.</u> 1) Konstruktionsritning, profil o. plan. → Längs- och tvärsnitt. Namn ritning på baksida Sign: Fred. H. af Chapman.
ur-77C		Ch	2) Spandritning. Tusch.
ur-77C	<u>2451: 1-2.</u>	Ch	<u>La belle Poule. Franse korvett.</u> 1) Linjeritning. Tusch. 2) Spandritning. Tusch.
ur-77C	<u>2452.</u>	Ch	<u>Franse chebeque om 24 kanoner</u> Linjeritning. Tusch.
ur-77C	<u>2453.</u> O.C. 220	Ch	<u>"Goellette". (Franse.)</u> Linjeritning. Tusch. Dat: Brest den Nov. 1756. Sign: Fred. H. af Chapman.
ur-77C	<u>2454.</u>	Ch	<u>"Folagne" (Franse.)</u> Linjeritning. Blyerts

	INV. N:R.	BIL.	FÖREMÅL
Uur-77C	<u>2455</u>	Chk	<u>"Le Lis" (Franck.)</u> Spanbildning. Blyerts.
Uur-77C	<u>2456.</u>	Chk	<u>"La Comete" (Franck.)</u> Linjeritning. Tusch.
Uur-77C	<u>2457:1-3</u>	Chk	<u>Franskt handelsfartyg.</u> 1) "A French Trader of 75 Tunn ---" Linjeritning. Original. Tusch på vitpapper. 2) Linjeritning. Tusch på färd, bunt papper. 3) Spanbildning. Tusch på färd, bunt papper.
Uur-77C	<u>2458.</u>	Chk	<u>"Ett franskt stort handelsfartyg- fartyg 1761."</u> Konstruktionsritning med färding. Längd och breddritning.
Uur-77C	<u>2459.</u>	Chk	<u>"En Holländsk Smack af Harald Sohlberg ---"</u> Linjeritning. Tusch.
Uur-77C	<u>2460.</u>	Chk	<u>Holländsk Canot.</u> Konstruktionsritning. Tusch.
Uur-77C	<u>2461.</u>	Chk	<u>Holländsk farkant.</u> Linjeritning. Tusch.
Uur-77C	<u>2462.</u>	Chk	^{fr. Indisckura Navalis} <u>La Capitoria (Holländsk.)</u> + 1 fartyg till Konstruktionsritningar Blyerts.
Uur-77C	<u>2463.</u>	Del 3 nr 7 del 1	<u>Portugisisk skonert.</u> Ritning.