

Petit utilitaire de l'apprenti marin

Voilà des phrases bien étranges qui peuvent être dites par:

Le capitaine:

- au second : *un grain arrive, faites réduire la voilure*
- au canonnier : *chargez la batterie bâbord à mitraille, sans ouvrir les sabords.*
- au pilote : *Préparez la route jusqu'à quelques lieues de Mérida, où nous pourrons faire de l'eau.*
- au timonier : *La barre en dessous, cap nord nord-est, arrondissez le cap Corrientes*

Le second :

- Au maître d'équipage pour virer de bord : *Brasse carrée. Choquez les écoutes. Timonier, la barre au dessus.*
- Alors que le navire commence à changer d'armure : *Timonier, virez lof pour lof. Brasse derrière et leste ! Souquez les écoutes de grand-voile, les amures au croc de lof !*

Le canonnier

- au maître canonnier : *double charge. Pointez à ricochet à 300 mètres, plein entrepont, gîte nulle!*

Le but de ce petit utilitaire est de présenter certains termes techniques de la marine et de la navigation. Il peut être distribué aux joueurs afin qu'ils s'habituent à ces termes.

Fait par [Blaise Laporte](#).

Version 1

Les illustrations sont issues de Wikipedia

Merci à la Mailing liste de pavillon noir pour leurs conseils et corrections.

Le B.A ba:

L'avant du navire est la **proue**, l'arrière est la **poupe** et les cotés sont les **amures** (l'amure est avant tout le nom des coins d'une voile carrée). Sa direction est le **cap**.

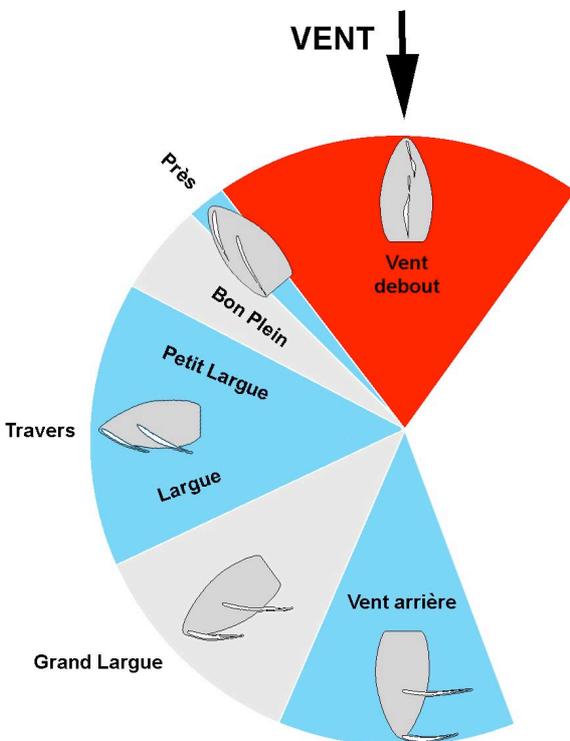
Quand on regarde l'avant du navire:

bâbord = à gauche (amure bâbord)

tribord = à droite (amure tribord)

moyen mémo-technique : "batrie" (BAbord & TRIbord)

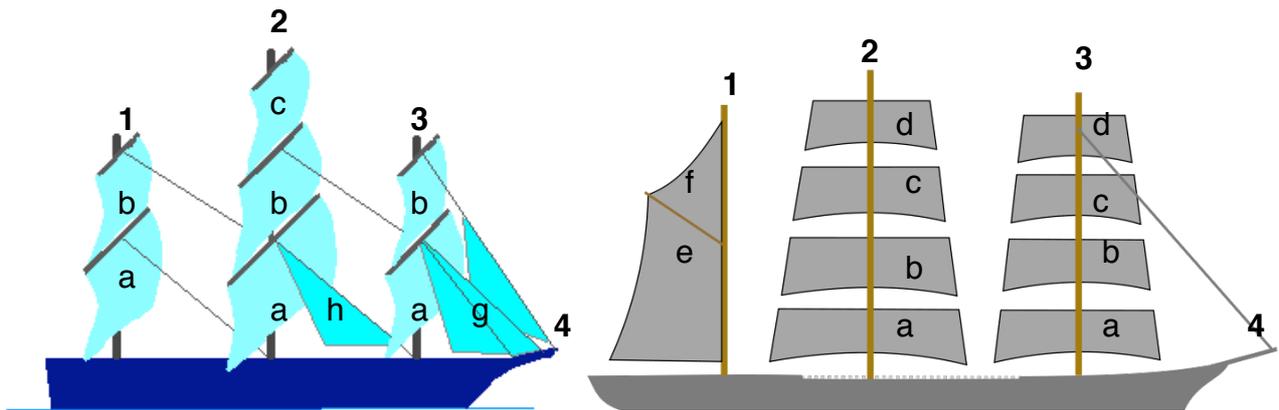
Les **allures** (l'allure est l'angle que fait le navire par rapport à la direction d'où vient le vent)



- **Vent arrière** : (ou **vent en poupe**) comme son nom l'indique. Un navire navigue rarement vent arrière car les premières voiles cachent les autres.
- **Grand largue** : le vent vient presque vent arrière
- **Largue** : le vent vient presque de travers mais par l'arrière
- **Vent de travers** : la direction du vent fait un angle de 90° avec l'axe du navire
- **Près** : le vent vient presque de travers mais par l'avant
- **Bout au vent ou vent debout** : le vent vient de l'avant (cône de 90° à l'avant du navire). Un navire ne peut pas naviguer avec le vent venant de l'avant.

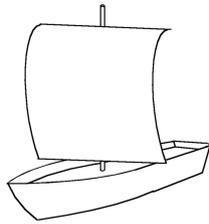
L'amure (le côté) qui reçoit en premier le vent est **au vent** et celui qui reçoit en second le vent est **sous le vent**. Par Exemple, si le vent vient de la droite, le navire est tribord au vent et bâbord sous le vent.

Les mats et les voiles :

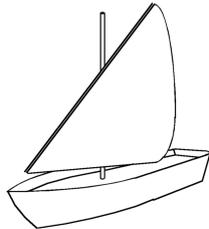


- **1** : mat d'artimon
 - a : voile d'artimon
 - b : hunier de fougue
ou bien
 - e : brigantine (de forme aurique ou latine)
 - f : flèche
 - si voiles supérieures : perroquet de fougue et perruche de fougue
- **2** : Grand mat
 - a : la grande voile
 - b : grand hunier
 - c : grand perroquet
 - d : grand cacatois
 - si voiles supérieures : grande perruche
- **3** : Mat de misaine
 - a : la misaine
 - b : petit hunier ou hunier de misaine
 - c : petit perroquet ou perroquet de misaine
 - d : petit cacatois ou cacatois de misaine
 - si voiles supérieures : petite perruche ou perruche de misaine
- **4** : Beaupré (si allonge : bout-dehors)
 - g : du plus grand ou plus petit : foc, petit foc et trinquette
 - si voiles carrées : civadière et contre-civadière
- h : voiles d'étais.

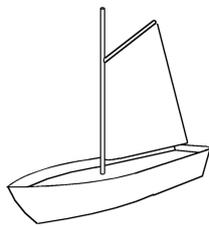
Différent type de voile:



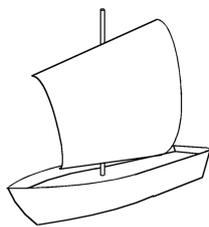
Voile carrée : Elle a un rendement au près exécrable mais correcte pour les autres allures (notamment largue et grand largue). Elle permet des manoeuvres précises mais demande de bonnes connaissances nautiques.



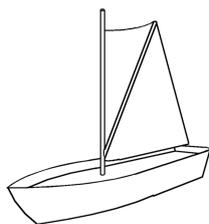
Voile latine : Simple à construire, elle a un très bon rendement au près mais est rattrapée par les voiles carrées en largue et grand largue. Les changements de bord sont néanmoins très difficiles. Un mât ne peut porter qu'une seule voile latine à la fois.



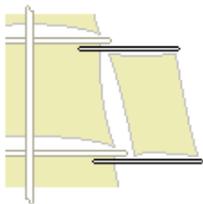
Voile aurique : Elle permet un très bon rendement au largue. Elle est très facile à manoeuvrer, mais un mât ne peut porter qu'une seule voile aurique à la fois.



Voile au tiers : Voile intermédiaire entre la voile carrée et la voile aurique, elle est longue à manoeuvrer, mais pas autant qu'une voile latine. Elle a un bon rendement sous toutes les allures. Elle est principalement utilisée sur des petites embarcations de pêche ou de transport.



Voile à livarde : Simple à mettre en oeuvre, ce type de voile est principalement utilisée sur des petites embarcations fluviales : ces voiles sont bien adaptées au mat amovible ou rabattable.



Bonnets : Cette voile sert à rallonger les voiles carrées (sur les gros navires) pour augmenter la surface de prise au vent. Elles sont installées uniquement par beau temps si vent arrière ou grand largue.

Quelques type de navire.

Les règles de pavillon noir classent les navires en différentes catégories de tailles, du plus petit ou plus grand:

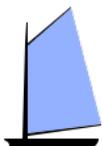
Chaloupe : Longueur immergée : de 8 à 15 m

Sloop : Longueur immergée : de 15 à 25 m

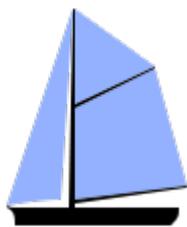
Goélette : Longueur immergée : de 25 à 40 m

Frégate : Longueur immergée : de 40 à 50 m

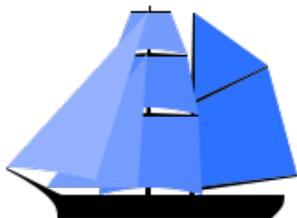
Vaisseau de ligne : Longueur immergée : de 50 à 65 m



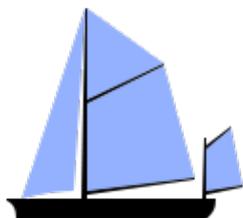
La **chaloupe** est la petite embarcation à tout faire par excellence.



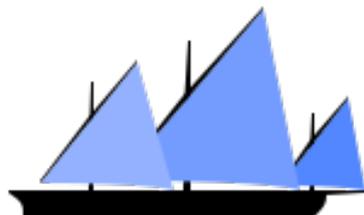
Sloop, Cheloup ou Cotre. Ces navires sont maniables et rapides. La brigantine peut parfois être surmontée de voiles carrées (hunier, voir perroquet pour les plus grands). Le cotre se différencie par l'ajout d'un petit foc et d'une trinquette. Les plus petits sloops sont trop fragiles pour s'aventurer en haute mer.



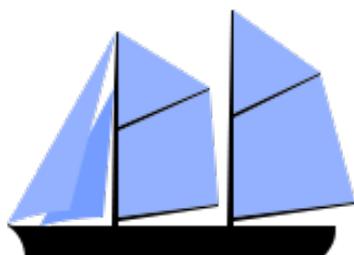
Brigantin (catégorie Sloop). Le grand mat avant est gré de voiles carrées et le mat d'artimon porte une brigantine. Bon marcheur et manoeuvrant, il est utilisé en navire de commerce rapide mais surtout dans la flibuste. Il peut être modifié pour être équipé d'avirons en cas de calme plat.



Dundee ou Gabare (catégorie Sloop) ou **berckois** (catégorie chaloupe). Ces navires sont rapides et manoeuvrants mais fragiles. Ils servent comme navire de pêche côtière (pour le berckois) ou en haute mer. La Gabare à fond plat sert principalement de transport fluviale ou portuaire pour charger des navires de gros tonnage.

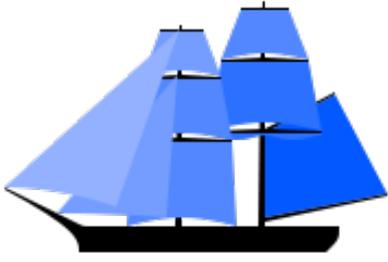


Tartane (catégorie Sloop) ou **Chebec** (catégorie Goélette) sont bien connus en Méditerranée. Bons marcheurs sous toutes les allures, ils sont aussi équipés d'avirons en cas de calme plat. Mais leur gréement de voiles latines rendent les manoeuvres, notamment les changements de bords, compliquées.

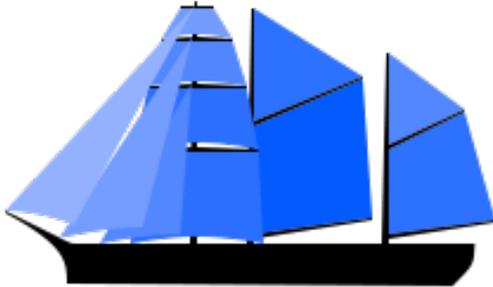


Goélette Franche (dite **Pilote** ou **Patache**). Très maniables et rapides en largue et grand largue, elles servent de douane dans le port (patache) ou de commerce rapide.

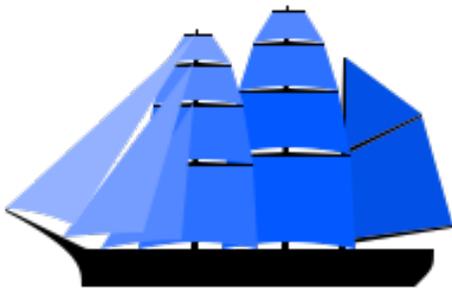
Goélette à hunier (dite **Schooner**). Plus solide que la goélette franche mais moins rapide et maniable, elle est grée d'un hunier et d'un perroquet sur son mat de misaine. Elle sert pour le commerce rapide et la guerre (bonne puissance de feu).



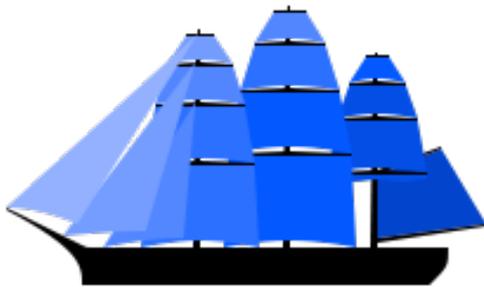
Brick (entre la Goélette et la Frégate) est un bâtiment important par sa taille et sa voilure. Ces voiles carrées peuvent être équipées de bonnettes par petit temps. Plus rapide et plus maniable, il est alors un adversaire non négligeable pour les frégates bien qu'aillant une puissance de feu inférieure. Il est utilisé pour le commerce, la course et la guerre.



Trois mats goélette (Catégorie Goélette). Ce navire est principalement utilisé comme navire de pêche en haute mer ou comme navire de commerce.



Trois mats barque (Catégorie Frégate ou Vaisseau de ligne si deux ponts). La brigantine et la flèche sur le mat d'artimon le rendent assez maniable et bon marcheur (largue et grand largue). Il est solide et peut emporter des pièces de gros calibre. Ce type de navire forme les principaux vaisseaux de guerre des puissances européennes.



Trois mats carré (Catégorie Frégate, ou vaisseau de ligne si deux pont). Légèrement plus grand que le trois mats barque, il possède une puissance de feu supérieure. Il porte sur son mat d'artimon un artimon, un hunier de fougue, un perroquet de fougue et un cacatois de fougue, le rendant plus rapide en largue mais moins sous les autres allures.

Et les autres :

Barque (catégorie Goélette). Navire marchand de faible tonnage (inférieur à 50 tonneaux) aux piètres qualités nautiques. Le terme de barque est utilisé comme sobriquet pour tous les navires de mauvaises qualités.

Flute (catégorie Frégate). Gros navire de transport (jusqu'à 1700 tonneaux utiles) à la forme arrondie. Il porte trois mats grés de voiles carrées. Ce navire sert aussi bien comme vaisseau de ligne que de transport militaire ou commercial, et est abondamment utilisé par la Hollande et l'Espagne ; ce qui en fait le navire le plus courant dans les caraïbes.

Galion (catégorie Vaisseau de ligne). Cette énorme navire, très peu maniable et très lent a connu ses heures de gloire à l'époque de la flibuste. Mais à l'aube de XVIII siècle, il laisse peu à peu place aux vaisseaux de ligne et aux flutes.

Les cordages:

Le terme **manoeuvre** sert à désigner tous les cordages (mot bannis car portant malheur) sur un navire. Il y a les **manoeuvres dormantes** qui sont fixes et servent à maintenir le gréement en place et les **manoeuvres courantes** qui permettent de régler les voiles. Une manoeuvre est attachée sur un **taquais** ; “virer au taquais” se dit pour attacher une manoeuvre.

Les manoeuvres courantes attachées au coins inférieurs des voiles sont appelées **amure** pour celles se situant **au vent** et **écoute** pour celles se situant **sous le vent**.

Actions & Manoeuvres à bord :

Haler ou **Souquer** : tirer

Affaler : Descendre jusqu’au pont toutes pièces du gréement. (*affaler la grande voile. Affaler la vergue de perroquet d’artimon, etc.*)

Brasser : Changer l’orientation de la voilure du navire en tirant sur les amures, les écoutes et les bras des vergues.

- Brasser carré : les vergues sont perpendiculaires à l’axe du navire
- Brasser en pointe : les vergues sont le plus parallèles possibles à l’axe du navire
- Brasser derrière pour se rapprocher du vent

Border : Tendre une manoeuvre courante. On borde une voile carrée pour la gonfler. Utilisé lorsque le navire lofe. Quand les voiles sont trop bordées, on dit que le navire est trop **arrivé**.

Larguer : Détacher une manoeuvre pour donner du mou.

Carguer une voile : Replier complètement une voile sur la vergue. Une fois carguée, la voile est **ferlée**, c’est à dire attachée à l’aide des manoeuvres appelées rabans.

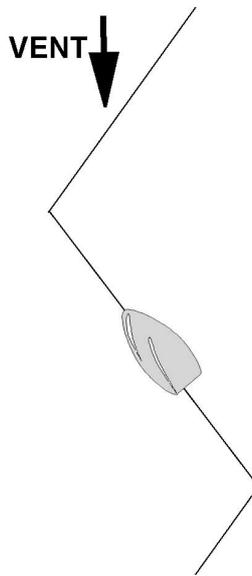
Prendre un ris : Attacher une partie de la voile sur la vergue (grâce à des garcettes) afin de réduire la voilure.

Les mouvements du navire :

Abattre : Mouvement permettant d'écartier la proue du vent ou d'amener le navire en vent arrière. Quand ce n'est pas contrôlé, on dit que le navire fait une **abattée**.

Lof (ou **loffer**) : Mouvement inverse : on amène le navire au vent debout ou on se rapproche du prés, c'est à dire face au vent. Quand ce n'est pas contrôlé, on dit qu'il fait une **auloffée**.

Louvoyer : Remonter le vent en zigzaguant. Un navire ne pouvant naviguer bout devant, il passe d'un prés à l'autre.



Virer de bord : Changer la direction du navire (ou changer d'amure) en passant par vent debout (vent de face). C'est une manoeuvre difficile, car le navire risque de se retrouver immobilisé face au vent, mais plus rapide que de virer lof pour lof quand on louvoie.

Virer lof pour lof : Changer d'amure en passant par vent arrière. C'est une manoeuvre facile mais plus longue que le virement de bord, le navire fait presque un tour sur lui-même. Les navires à voiles carrées préfèrent virer lof pour lof pour changer d'amure car le risque de se retrouver immobilisé est important s'ils virent de bord vent debout.

Empanner : Manoeuvre qui fait que l'orientation des voiles ne correspond plus au sens du vent. Cela peut être une manoeuvre volontaire, pour mettre en panne, ou involontaire lors d'un virement de bord ou lof pour lof raté (mauvaise coordination entre les gabiers et le timonier).

A sec de toile : retirer toutes les voiles. Utilisée en cas de tempête pour éviter que le vent violent n'arrache les voiles ou fasse **accoter** (chavirer) le navire.