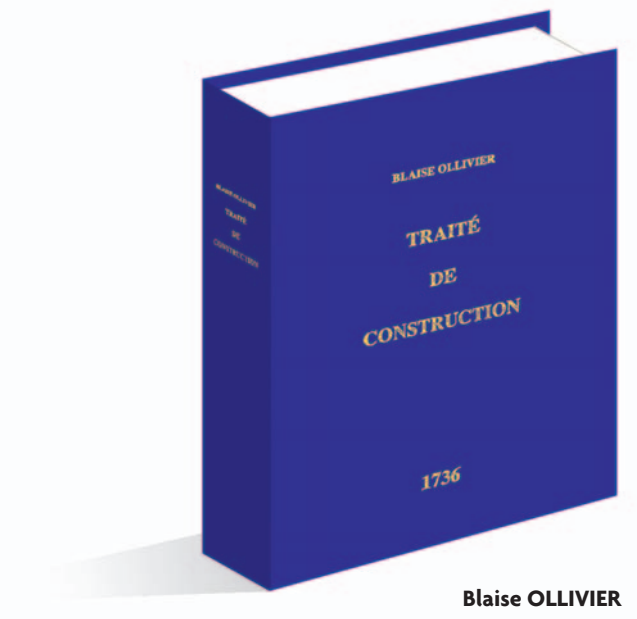


TRAITÉ DE CONSTRUCTION

1736

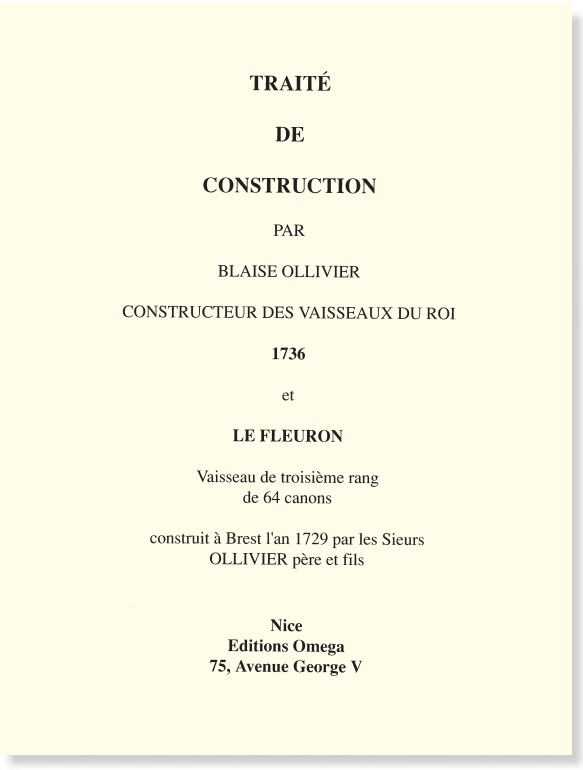
Blaise OLLIVIER

Blaise Joseph OLLIVIER est très certainement le plus éminent et en tout cas le plus innovateur des ingénieurs constructeurs français du XVIII[e] siècle. Né en 1701 il mourut à l'âge de 46 ans alors qu'il était ingénieur constructeur et directeur général des travaux du port de Brest.
Généralement connu comme le créateur en 1744 de la première "vraie" frégate LA MEDEE, création qui fut rapidement imitée par toutes les puissances maritimes, il est bien plus que cela car dés les années 1720, il rompt avec le conservatisme du 17[e] siècle et ouvre la voie qui sera ensuite suivie par les Bouguer, Duhamel du Monceau, Borda et Sané.
Le TRAITE DE CONSTRUCTION fut écrit vers 1736 et l'original conservé au Service Historique de la Marine à Vincennes comporte plus de 1 000 pages manuscrites et n'a jamais été publié.
Comme Ollivier est un constructeur plus qu'un théoricien, son Traité a une authenticité extrêmement rare au XVIII[e] siècle.
Véritable encyclopédie sur la construction le traité fournit des détails pratiques que l'on ne retrouve dans aucune des publications imprimées du XVIII[e] siècle.
Pour l'historien mais surtout pour le modéliste, cet ouvrage contient une description sans égale de la façon dont les vaisseaux étaient construit dans la réalité au cours de la première moitié du XVIII[e] siècle.
Nous avons ajouté au traité le manuscrit descriptif de la construction du FLEURON car il offre une présentation de très bons plans et dessins de la main de Blaise OLLIVIER, mais surtout l'illustration par un exemple pratique de toutes les connaissances de l'ingénieur constructeur qui font le sujet du Traité de Construction.
Tirage limité à 300 exemplaires.
Cet ouvrage essentiel presque épuisé ne sera pas réédité.

Un fort volume in-4 de 390 pages comportant 4 planches hors texte.

Impression sur papier vergé édition 115 gr, reliure pleine toile bleu marine avec tranche fil et signet.
Titres dorés sur dos et plats.

Première édition originale numérotée de deux manuscrits de la main de Blaise Ollivier, conservés au Service Historique de la Marine. (Cotes SHM 3 1 0 et MS 273).



TRAITÉ

DE

CONSTRUCTION

PAR

BLAISE OLLIVIER

CONSTRUCTEUR DES VAISSEAUX DU ROI

1736

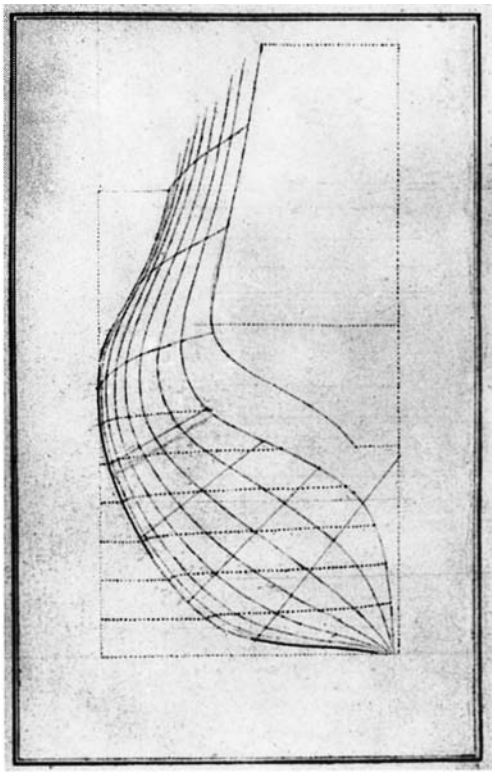
et

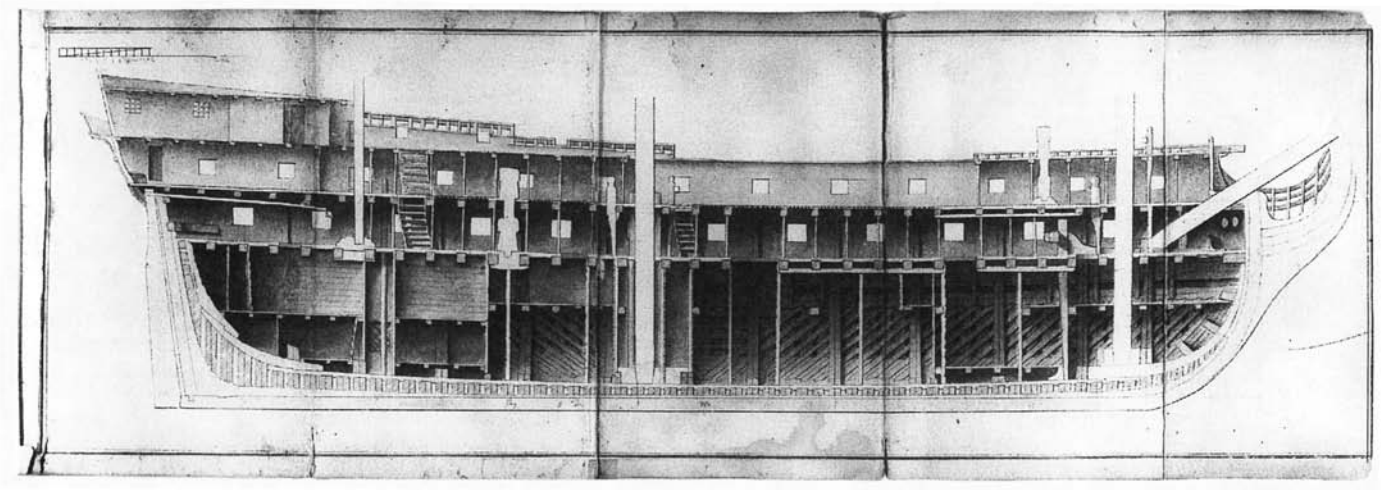
LE FLEURON

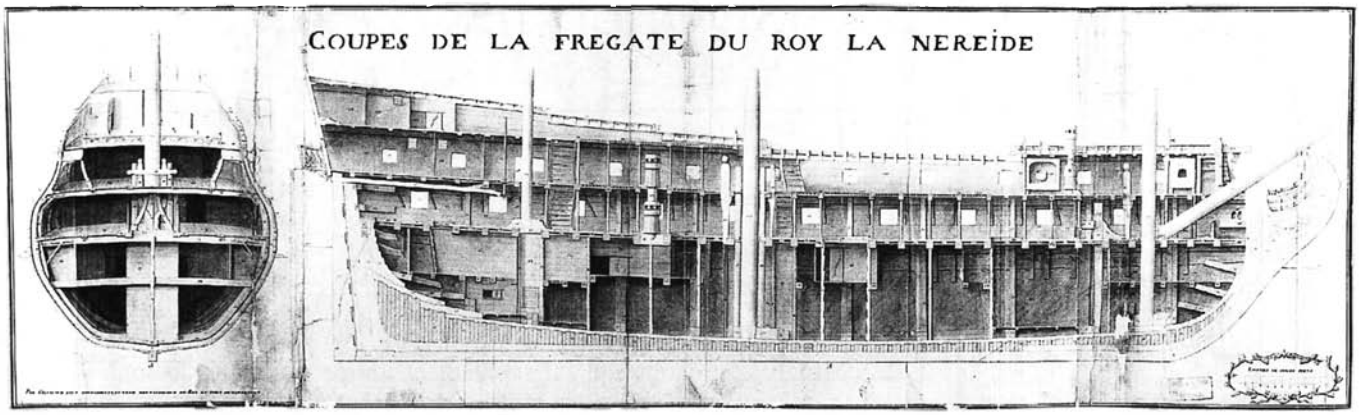
Vaisseau de troisième rang
de 64 canons

construit à Brest l'an 1729 par les Sieurs
OLLIVIER père et fils

Nice
Editions Omega
75, Avenue George V







bordage qui est en-dessous.

BORDER EN CARVELLE

C'est border en sorte que les bordages se touchent carrément. Ce terme est peu usité, le mot border exprime ce qu'on entend par border en carvelle. C'est ainsi que sont bordé les fonds des vaisseaux, les oeuvres mortes et les ponts.

BORDER UNE VOILE

C'est l'étendre par en bas en tirant sur les manoeuvres appelées écoutes. C'est aussi, à l'égard des basses voiles, haler le point de la voile qui est sous le vent pour lui faire prendre le vent de biais. On dit border la grand voile, border la misaine, border le grand hunier et ainsi des autres voiles. Filer les écoutes c'est le contraire de border la voile.

BORDER LES AVIRONS

C'est mettre les avirons en état pour se préparer à ramer.

BORDER TANT D'AVIRONS

Une chaloupe, par exemple, qui borde 10 avirons par bande, c'est une chaloupe dans laquelle on peut placer 10 avirons de chaque côté.

BORDIER

Vaisseau bordier, on le dit d'un vaisseau qui a un faux côté. (v. Faux côté).

BOSSAGE

C'est un carré qu'on laisse aux gouttières du premier pont aux endroits où doivent être entaillées les éguillettes de porque. Les bossages sont aussi nommés taquets. Quelques constructeurs donnent le nom de bossage au taquet qui est dans le milieu de la longueur de la lisse d'hourdi, de la barre d'arcasse, des barres d'écusson et des varangues de porque (v. Taquet de lisse d'hourdi).

BOSSES

Ce sont des bouts de corde qui ont à leurs extrémités des noeuds nommés culs de porc doubles et dont on se sert pour rejoindre une manoeuvre rompue ou coupée par un coup de canon.

BOSSES DE CABLE

Ce sont des bosses garnies à un bout d'une petite corde qui sert à saisir le câble quand le vaisseau est à l'ancre. L'autre bout de ces bosses est attaché à des boucles de fer établies sur le premier pont et nommées boucles de bosses.

BOSSES D'ANCRE

C'est le cordage qui sert à tenir l'ancre au bossoir. La bosse d'ancre passe dans un trou percé dans le bossoir et, après avoir fait un tour dans l'organeau de l'ancre, elle remonte pour passer à la tête du bossoir dans une goujure qui y est pratiquée, de là la bosse d'ancre va être amarrée à un taquet établi sur le château d'avant (v. Bossoir et Taquet de bosse).

BOSSE DE CHALOUPE ET DE CANOT

C'est la corde avec laquelle on amarre une chaloupe ou un canot ; elle est frappée en avant à un trou percé au travers de l'étrave ou à une boucle établie en dedans de l'étrave.

BOSSOIRS

Ce sont deux pièces de bois mises en saillie, une de chaque côté, en avant des vaisseaux et de plusieurs autres bâtiments pour soutenir l'ancre quand on est prêt à mouiller ou quand elle commence à sortir de l'eau. Les bossoirs sont placés sur le château d'avant à l'alignement du petit cabestan et ont 7 à 8 pieds de sortie hors du coltis dans les vaisseaux du premier rang, 6 à 7 pieds dans les vaisseaux du second rang, 5 pieds à 5 pieds et demi dans les vaisseaux du troisième rang et 4 pieds et demi à 5 pieds dans les vaisseaux du quatrième rang et dans les frégates. On leur donne cette sortie afin que les pattes de l'ancre, quand elle est suspendue au bossoir, n'offensent point le bord, et aussi afin que ces mêmes pattes ne s'engagent point contre le bord. La longueur des bossoirs est de 17 à 18 pieds dans les vaisseaux du premier rang, de 14 à 15 pieds dans les vaisseaux du second rang, de 13 à 14 pieds dans les vaisseaux du troisième rang, de 12 à 13 pieds dans les vaisseaux du quatrième rang et de 10 à 11 pieds dans les frégates. Ils sont 18 à 19 pouces en carré dans les vaisseaux du premier rang, 15 à 16 pouces dans les vaisseaux du second rang, 14 à 15 pouces dans les vaisseaux du troisième rang, 12 à 13 pouces dans les vaisseaux du quatrième rang et 11 à 12 pouces dans les frégates. Cette grosseur est diminuée d'un tiers ou de eux cinquièmes dans le sens de la hauteur au

bout qui est appuyé sur le château d'avant, à commencer du milieu de la largeur du bossoir. La partie du bossoir qui s'étend hors du château d'avant est appuyée sur le dernier membre de l'avant et sur une courbe, nommée courbe de bossoir, ou sur une pièce de bois élevée en arcboutant et nommée porte-bossoir (v. Courbe de bossoir et Porte-bossoir). On perce dans chaque bossoir auprès du bout qui sort hors du vaisseau, deux ou trois mortaises de haut en bas, où sont placés des rouets de fonte autour desquels passe le garan du capon. On perce en arrière de ces mortaises un trou rond aussi de haut en bas dans lequel passe la bosse de l'ancre. Il y a dans le bout du bossoir une goujure dans laquelle passe cette même bosse et sur le bossoir deux taquets nommés taquets de bossoir qui empêchent que la bosse de l'ancre ne se ragues contre le bossoir. Le gros bout du bossoir est relié de fer et les côtés sont garnis d'une petite plate-bande ou joue de fer dans laquelle passe l'essieu des rouets de bossoir. On établit deux boucles à cosse sur chaque bossoir, une en dehors du château d'avant où l'on frappe une bosse pour bosser la bosse de l'ancre et une en arrière de celle-ci où l'on croche la poulie de retour de la candelette quand on traverse l'ancre. Les bossoirs des vaisseaux sont de bois de chêne ou d'ormeau. On les attache aux barrots du château d'avant avec des chevilles de fer chassées de dessus du bossoir et rivées sous les barrots sur virolles. Dans les petits bâtiments, comme gabarres, barques de l'océan et autres de cette sorte, une seule pièce de bois posée en travers en avant et dont les deux bouts s'étendent environ deux pieds et demi en dehors du bâtiment un de chaque coté forme les deux bossoirs.

BOSSON

Terme peu usité qui signifie bouge (v. Bouge).

BOUC

Terme usité dans quelques ports de l'océan et qui signifie Bicoq (v. Bicoq).

BOUCHIN

C'est l'endroit du vaisseau le plus large. Ce terme est peu usité, on dit maître bau, maître gabarit, largeur au maître bau, largeur au maître gabarit plus communément que bouchin et largeur au maître bouchin.

BOUCLE

C'est un anneau de fer qui passe dans une cheville à oeuillet, on le nomme aussi argueau. On distingue les boucles par boucles simples et boucles à cosse. Les boucles simples sont celles qui n'ont point de cosse et les boucles à cosse sont celles où passe une cosse de fer (v. Cosse). On distingue encore les boucles par le nom des endroits où elles sont appliquées ou des usages auxquels elles servent (v. les articles suivants).

BOUCLES DE SABORD

Ce sont deux boucles simples établies une de chaque côté d'un sabord, au-dessous des crocs, en dedans du vaisseau. Les boucles de sabord servent pour l'amarrage de la brague de l'affut. Les chevilles qui portent ces boucles sont goupillées sur des viroles au dehors du bordage de franc-bord. Il y a de semblables boucles aux sabords de sainte-barbe, aux sabords de chasse et aux sabords de retraite.

BOUCLES DES CANONS

Ce sont des boucles établies sur les ponts, gaillards et dunette des vaisseaux, contre le bord et à côté des baux, les uns pour servir à l'amarrage des canons et les autres pour accrocher les palans avec lesquels on suspend les canons.On établit sur le premier pont de tous les vaisseaux et des frégates qui ont une première batterie, une boucle entre deux sabords, éloignée du bord environ la moitié de la longueur du canon, de sorte qu'il y ait autant de boucles que de sabords. On y passe un grelin ou un autre gros cordage qui s'étend de long en long du vaisseau, quand le temps est mauvais, et avec ce grelin on saisit les canons de la première batterie. On établit de semblables boucles pour le même sujet et au même endroit sur le second pont des vaisseaux du premier rang, mais au troisième pont de ces vaisseaux et au second pont des autres vaisseaux et des frégates, au gaillard et à la dunette ces boucles sont établies vis-à-vis des sabords et éloignées du bord de toute la longueur de l'affut. On passe dans les boucles établies sur les second pont sur les gaillards et la dunette un cordage avec lequel on saisit l'affut ou le canon même, quand le temps est mauvais. Il y a sur le premier pont des vaisseaux qui ont une première batterie d'autres boucles de canons nommées boucles de retenue, elles sont établies dans le milieu de la largeur du vaisseau vis à vis des sabords. On accroche à ces boucles le palan de retenue du canon pour empêcher que dans le roulis ce canon ne retourne trop promptement au sabord après qu'il a tiré. Dans la plupart des vaisseaux on ne met ces boucles de retenue que vis-à-vis des sabords qui sont en arrière du grand mât parce que les boucles de bosse établies en avant de ce