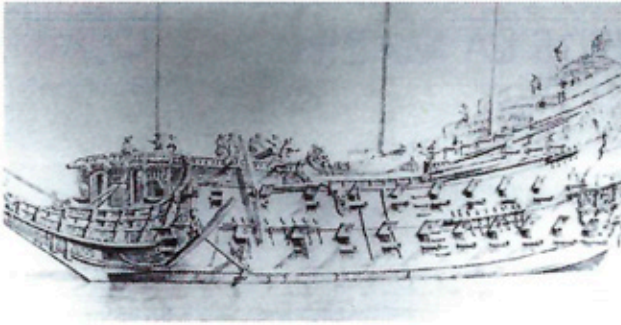
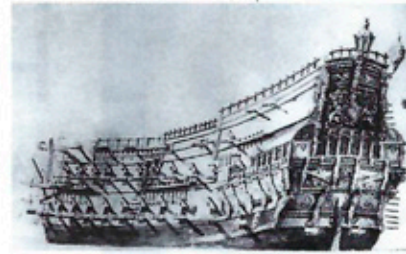


Le deuxième exemple donné, le *Monarch*, confirme bien le caractère habituel de ces dispositions. Il se présente comme un 50 canons dont les caractéristiques sont parfaitement identiques à celles du *Tre Lover*. Seule différence : les 2 canons que l'on aperçoit sur le gaillard arrière du *Tre Lover* ne se retrouvent pas sur le *Monarch*, mais sans pour autant que cela modifie l'architecture du navire. Il en est de même pour ce qui concerne le gaillard d'une campagne à l'autre. Le nombre de canons portés peut donc différer fortement entre 2 vaisseaux exactement du même type.

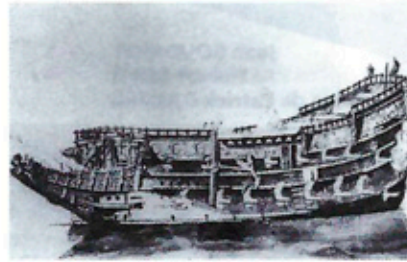


Vaisseau de 50 canons, *Monarch*, construit en 1670. Il fut commandé en 1678. Ce vaisseau, qui faisait le *Tre Lover* pendant une partie de sa carrière, fut rebaptisé *Monarch* en 1678. Plans de l'architecte de la marine, dessin par le capitaine de vaisseau de 1<sup>re</sup> classe de la marine - Clément de la Motte - Clément de la Motte.

Deux exemples anglais étaient encore la tête du vaisseau à trois ponts de l'ordre de 50 canons. Ces exemples sont le *Constant Reformation*, construit en 1619 et l'*Antelope*, bâti en 1618. Le *Constant Reformation* tel qu'il était en 1619, se présente sous la forme d'un trois-ponts de 60 canons. Il est vraisemblablement porté à 12 sabords. Il est armé sur chaque bord de 11 canons à la 1<sup>re</sup> batterie, 11 canons à la 2<sup>e</sup>, 6 canons à la 3<sup>e</sup> et enfin 2 canons sur le gaillard arrière. Il importe de noter que le 3<sup>e</sup> pont est continu puisque l'embelle qui est la partie comprise entre les 2 grands porte-haubans, est armée de 2 pièces sur chaque bord. L'*Antelope* de 44 canons est différent du *Constant Reformation*. L'embelle n'est pas armée. En fait, le 3<sup>e</sup> pont n'est armé que d'un seul canon placé juste à hauteur de la tête du grand hauban, ce qui laisse bien de la place d'un 3<sup>e</sup> pont et non pas d'un gaillard. Ces caractéristiques rendent cet exemple particulièrement intéressant car elles sont tout à fait similaires aux trois ponts français dont la 3<sup>e</sup> batterie est interrompue à l'endroit de l'embelle. Cette similitude vient d'un détail, «un half deck» comme disent les Anglais, relié au château avant, «the fore castle» par une structure légère, vraisemblablement un pont volant, que l'on retrouve sur les petits trois-ponts français.



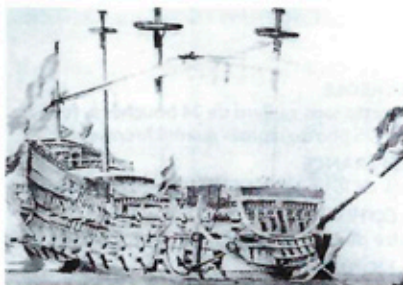
Le *Constant Reformation* était un vaisseau anglais de 60 canons construit en 1619. Il fut rebaptisé en *Antelope* en 1618. Comme le *Constant Reformation*, il avait 60 canons. Il fut rebaptisé en *Antelope* en 1618. Plans de l'architecte de la marine, dessin par le capitaine de vaisseau de 1<sup>re</sup> classe de la marine - Clément de la Motte - Clément de la Motte.



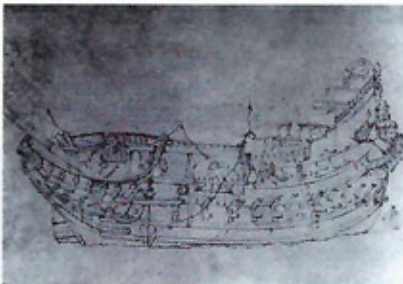
Le vaisseau anglais de 44 canons, l'*Antelope*, fut construit en 1618. Comme le *Constant Reformation*, il avait 60 canons. Il fut rebaptisé en *Antelope* en 1618. Plans de l'architecte de la marine, dessin par le capitaine de vaisseau de 1<sup>re</sup> classe de la marine - Clément de la Motte - Clément de la Motte.

La Marine hollandaise possédait elle aussi des trois ponts de ce type. Le *Breda* en est un de ces-là. Construit en 1645, ce vaisseau, armé initialement de 50 canons est armé dans le catalogue, à un deux-ponts. Cependant, en ce cas, le gaillard arrière serait interrompu jusqu'au avant du grand mât. C'est évidemment faux ; jamais nous gaillard d'arrière n'a eu une étrave aussi longue ; au contraire, les gaillards arrière à cette époque sont assez courts, s'arrêtant un peu en avant de l'arrière. Il s'agit plutôt d'un 3<sup>e</sup> pont coupé, dont fait situation le règlement de 1670. Il est plus que probable qu'une structure légère occupé une partie de l'espace afin de créer une liaison entre l'avant et l'arrière de ce 3<sup>e</sup> pont coupé. On retrouve des dispositions comparables sur un vaisseau non identifié, portant le n° 826 dans le catalogue des dessins des Vins de Velde, dessin exécuté en 1656.

Le *Breda* était un vaisseau hollandais de 50 canons construit en 1645. Il fut rebaptisé en *Breda*. Ce vaisseau, qui faisait le *Tre Lover* pendant une partie de sa carrière, fut rebaptisé *Breda* en 1645. Plans de l'architecte de la marine, dessin par le capitaine de vaisseau de 1<sup>re</sup> classe de la marine - Clément de la Motte - Clément de la Motte.



Vaisseau hollandais non identifié. Ce vaisseau de 50 canons possédait une étrave interrompue au lieu de la 3<sup>e</sup> batterie. Il s'agit d'un trois-ponts de 50 canons. Plans de l'architecte de la marine, dessin par le capitaine de vaisseau de 1<sup>re</sup> classe de la marine - Clément de la Motte - Clément de la Motte.



Cette série d'exemples montrent bien que le trois-ponts de moins de 70 canons n'avait rien d'exceptionnel à ces époques lointaines et surtout qu'il n'était pas de conception uniquement française.

En Angleterre, le trois-ponts de l'ordre de 50 canons fut adopté à l'entrée du règne des Stuart et conservé jusqu'à la fin du Commonwealth. Cette formule fut abandonnée au moment de la restauration de la monarchie qui coïncida avec la construction de vaisseaux plus imposants dont l'arrière principale était, elle aussi, basée sur trois-ponts.

## COMPARAISON DE LA PUISSANCE DE FEU ENTRE TROIS-PONTS ET DEUX-PONTS.

C'est donc avec juste raison que les règlements de 1670 et de 1671, supprimèrent le 3<sup>e</sup> pont sur les vaisseaux de moins de 50 canons d'abord, sur les vaisseaux de moins de 70 canons ensuite.

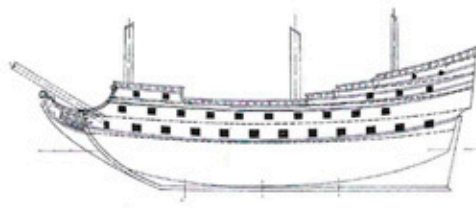
Nous le verrons par après, ces mesures furent suivies pour la plus grande part. Cependant, la formule trois-ponts présentait des avantages. Les canons languissaient sur le pont. Grâce par ses hautes superstructures lors des évolutions navales, le trois-ponts était cependant adapté au combat de près. Certes, l'avancement de la tactique en ligne de file a supprimé les qualités défensives de la file de 1670 et de la 1<sup>re</sup> moitié de 17 siècle, mais l'engagement de plus près possible, en fonction des circonstances.

Les patrouilles de trois-ponts en ce cas, trouvent raison. Il faut toutefois parvenir à joindre l'avant. Faire un deux-ponts, plus marin, la tâche ne paraît pas facile.

L'absence d'écographie nous force à restituer ces 2 types de vaisseaux de 50 canons, l'un à trois-ponts, l'autre à deux-ponts. Cette restitution, est basée sur des documents d'époque difficilement consultables.

Le vaisseau *La Reule* a été restitué en se référant à 2 états. L'un, daté du 29 avril 1666, est celui des vaisseaux de guerre commandés par son Altesse Monseigneur le Duc de Beaufort. L'autre, daté de 1665, est un état des canons de frappe et de fer qui se trouvent sur les vaisseaux de cet état de service.

Il s'agit d'un trois-ponts construit à Brest en 1666. Le matériel des constructions locales permit d'un améliorer la construction à Lorient. Nous avons donc un grand vaisseau d'époque. Reconstitué le *Reule* en 1671, ce bâtiment fut partie des escadres royales jusqu'en 1676, date à laquelle il fut rayé des listes.



Deux ponts de 50 canons portés à 12 sabords à la 1<sup>re</sup> batterie dont les sabords ont été réduits à ceux des vaisseaux de la marine commandés en 1662. L.A.N. Marine - S.M. de la Reule - S.M. de la Reule - S.M. de la Reule. Plans de l'architecte de la marine, dessin par le capitaine de vaisseau de 1<sup>re</sup> classe de la marine - Clément de la Motte - Clément de la Motte.