

grandes roues mues par des hommes. Lorsque le bas-mât était suffisamment élevé, le vaisseau était amené au-dessous de façon à présenter l'ouverture (ou *étambrai*) pratiquée dans les ponts pour recevoir le mât, lequel y était engagé ; on le descendait alors jusqu'à fond de cale, de façon que son extrémité inférieure prit dans l'*emplanture* qui lui était destinée. (M.-F.).

Au XX^e siècle, les pièces de machine, les canons, et autres parties lourdes du matériel sont embarqués à bord au moyen de grues puissantes mues mécaniquement.

85. Machine à mâter de Brest (années 1814 à 1837). — (Voir n^o 84). — 952 I. a.

86. Cabestan de la machine à mâter de Brest. — 845 I. a.

Le cabestan est un treuil vertical ; cette machine est particulièrement appliquée à la marine, soit à terre dans les arsenaux, soit à la mer sur les bâtiments. Elle se compose d'un arbre vertical tournant sur pivot et qu'on appelle la *mèche* ; sa tête ou *chapeau* est percée d'un certain nombre de trous carrés dans lesquels s'embroient des *barres* que les hommes poussent en marchant autour du cabestan. On nomme *cloche* la partie du cabestan où s'enroule le câble sur lequel on fait effort ; au pied de la cloche deux linguets, mordant sur une crémaillère empêchent le cabestan de se dévirer. (M.-F.).

Au XX^e siècle, les petits bâtiments de commerce seuls emploient encore des cabestans analogues à celui décrit ci-dessus. Sur les navires de guerre et les grands bâtiments marchands à vapeur les appareils de levage des ancres consistent en treuils horizontaux puissants mûs par la vapeur.

87. Cabestan de la machine à mâter de Brest. — Voir n^o 86). — 846 I. a.