



Le gréement d'un navire à voile est constitué de l'ensemble des espars (mâts, bômes, tangons, etc.), manœuvres courantes (drisses, écoute, etc.), manœuvres dormantes (étais, haubans, etc.) servant à régler, établir et manœuvrer la voilure. Le mot vient du norrois greida.

L'ensemble de l'appareil propulsif (gréement, espars, voiles) d'un voilier est indissoluble de sa désignation. Leurs formes, leurs puissances et leurs qualités d'usage étaient le reflet de l'adéquation entre un bateau et son utilisation, le tout ayant évolué avec les technologies.

Le haubannage, autrefois en fibres naturelles, est passé aux câbles d'acier galvanisé puis aux câbles d'acier inox, et sur les voiliers de performance, on utilise plutôt des barres d'inox rondes ou profilées et aujourd'hui des fibres textiles (kevlar notamment, toujours gainé pour protéger les fibres des rayons du soleil) dont l'avantage principal est le gain de poids dans les hauts.

Le mât est aujourd'hui le plus souvent en profilé d'aluminium sur les voiliers de série, mais l'on rencontre également le bois lamellé collé qui conserve tout son intérêt, surtout sur les unités à mât dépourvu de haubans dit « mât libre » ou encore sur des voiliers « modernes Romantiques », ainsi que des mâts en composites.

Une exception, les mâts du voilier « Inox » de Marcel Bardiaux qui sont en tôle d'acier inox roulée et rivetée, technique qui se rapproche des mâts des derniers grands voiliers de commerce à voile qui étaient en acier riveté.

<http://www.vieux-greements.info/vieux-greements/le-greement-dun-navire-a-voile.html>