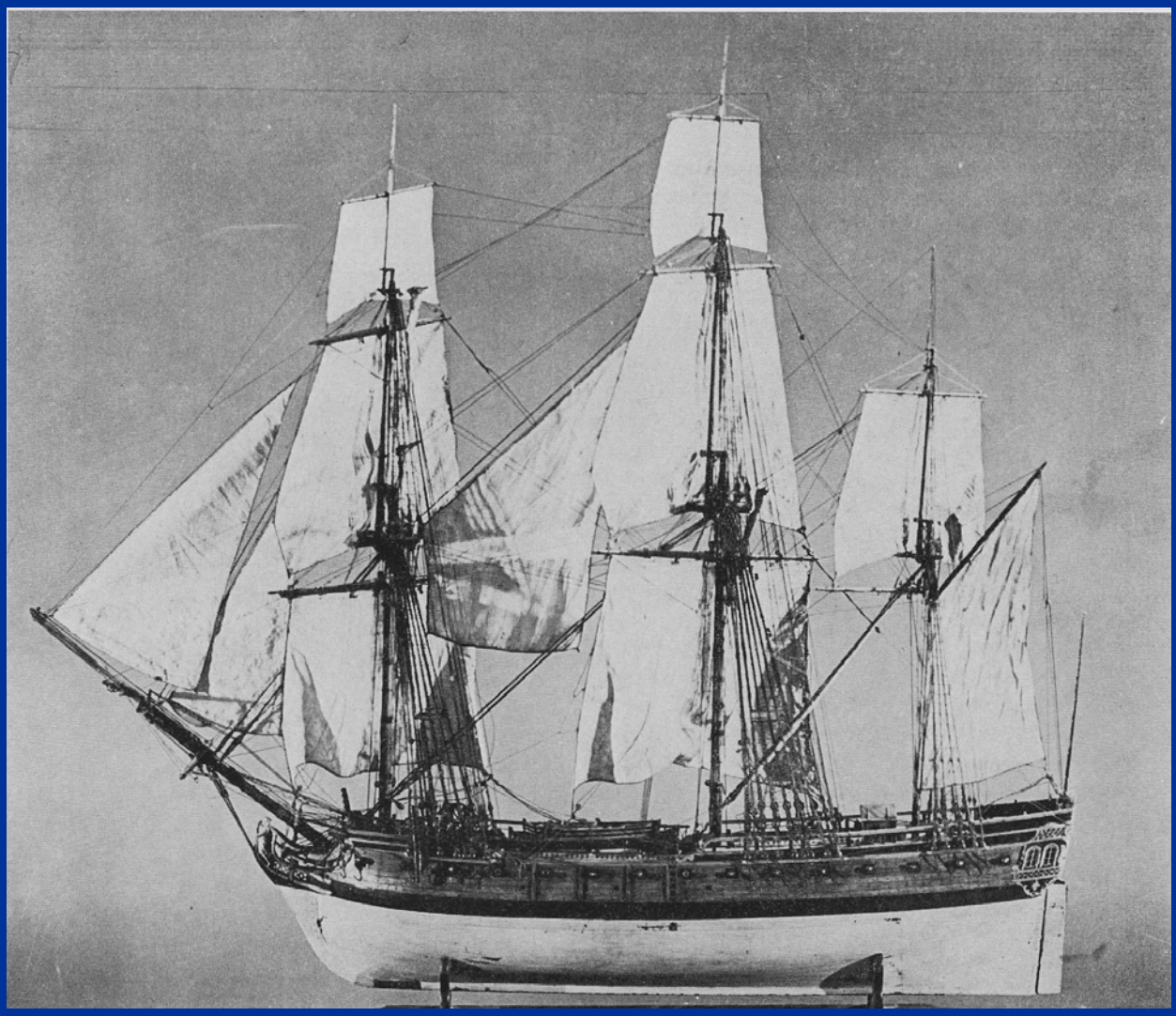
LES FRÉGATES
LA FLORE



La frégate la Flore dite “américaine”;
modéle n° 13 MG.11 du Musée de la Marine; ph. 4.13

“LES FRÉGATES” LA FLORE

Quelques noms de bâtiments sont bien connus des armateurs de vieille marine et parmi ceux-ci, celui d'une frégate: *La Flore*, nom auquel s'attache une certaine reputation raison d'un voyage scientifique surtout consacré à l'épreuve des montres marines, périple effectué en l771-1772.

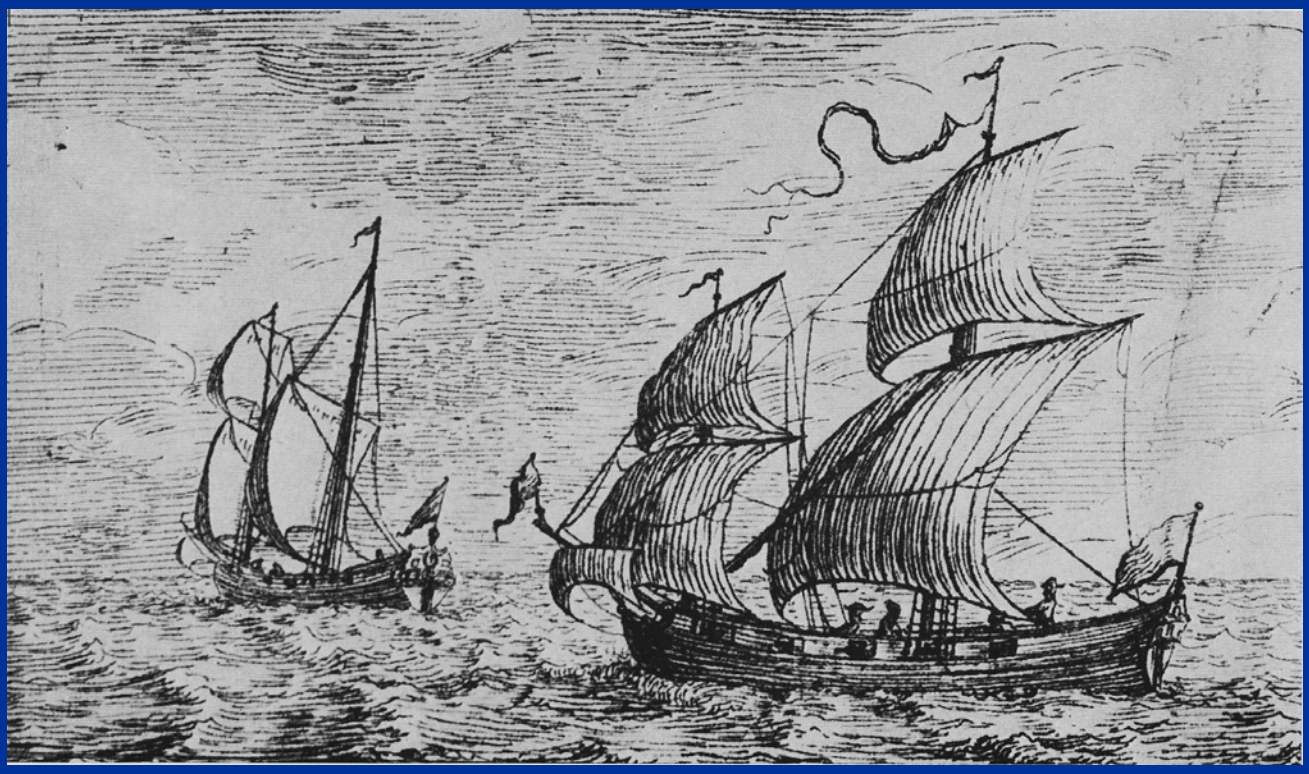
Mais, de quelle Flore s'agit-il? C'est un nom qui a été porté par plusieurs bâtiments. L'existence, à une nême époque, de deux frégates se dénommant toutes deux Flore et la présenee, au Musée de Paris, d'un très beau modèle portant ce nom et présentant des caractéristiques non confomes aux diverses *Flore*, sont la cause d'une réelle confusion entre les Flore ayant apparte nu à notre vieille marine.

L'objet de cet article est de mieux situer chronologiquement les frégates ayant porté ce nom, de dégager leurs caractéristiques et d'éviter ainsi toute confusion entre elles.

1 - FLORE 1706-1720.

Le premier bâtiment ayant porté le nom de *Flore* est ce que l'on appelait à l'époque une *barque longue*, type de bâtiment pouvant être considéré comme l'équivalent de la corvette.

Cette première *Flore* avait été construite aun Havre en 1706 sur les données du maître constructeur Cochoy. Les caractéristiques de cette barque longue sont les suivantes: longueur 23,00 m, largeur 6,35 m, creux 2,45 m; l'artillerie comporte 10 canons de 4 livres. Dans les *Etats* anciens de notre marine, ce bâtiment, malgré sa faible force, est parfois dénommé *frégate*.



Barque lonque, servant pour les découvertes à escorter les bâtiment Machands et faire le Commerce pendant la Guerre.

Cette gravure de Guéroult du Pas, nous donne une idée precise de ce que devait être la premiére Flore.

Borque longue, corvette.

Dans son trés intéressant dictionnaire manuscrit, conserve au, Service historique de la Marine, le constructeur Blaise Ollitvier, donne les précisions suivante au sujet des barques longues ou corvettes: leur longueur va de 16,25 m. à 26,00 m, leur larguer est de 4,45 m à 7,10 m et le creux de 1,90 m à 3,05 m. Le pont est coupé en arriére à 4,87 m ou 5,20 m, de l'étambot pour les plus grandes, et à 2,60 m ou 2,92 m pour les petites, le décrochement produit par cette coupure a 0,325 m à 0,650 m de haut (pour la chamtbre du capitaine).

Les barques longues les plus importantes peuvent comporter un petit château d'avant de 3,250 m de longueur éléve de 1,30 m environ au-dessus du pont et un petit gaillard d'arrière (la hauteur de celui-ci étant de 1,60 m à 1,70 m). Les barques longues sont percées de 2 à 8 sabords pour des canons de 4 livres.

Le dictionnaire eyant été rédigé vers 1740, on constate qu'à cette époque la barque longue peut être tout autre chose que la double chaloupe qu'elle était au 17° siécle, et devenir un bâtiment relativement important qui va justifier de l'abandon du terme “barque longue” pour celui de corvette.

La Flore peut donc étre clossèe comme une borque longue d'importance moyenne. La gravure de Guéroult du Pas représente un bâtiment percé comme la Flore, à 5 sabord. Il ne comporte pas de gaillard, mais le pont doit étre “coupé” et surélevé au-delà du dernier sabord arrière (c'est ce que je déduis de la taille des personnages).

Le relèvement de l'arrière du pont améliorait l'habitabilité de cette partie du bâtiment.
Le qrément à deux mâts verticaux est modeste; le mât de misaine et le grand mât ne comportent pas de perroquet et le beaupré ne porte qu'une civadière.

Une qrande voile d'étai est serrée, mais il n'cst pas indiqué d'autre voile latine ou triangulaire, ce qui m’étonne car normalement, il devrait exister également une voile d'étai de misaine. Vous remarquerez que la mâture est à pible, c'està-dire que les mâts sont d'un seul brin naturel ou factice.

La barque longue représentée au deuxième plan permet de juger de la mâture à pible; ph. 43.258.

2 - FLORE 1728-1761.

Cette fois, il s'agit d'une frégate, construite à Toulon en 1728 sur les plans de François Coulomb, constructeur de valeur qui, avec Ollivier, joua un grand rôle dans l'évolution des constructions navales françaises.

François Coulomb était le petit-neveu de Blaise Coulomb célèbre pour sa construction du second *Royal Louis* (1692-1720) .

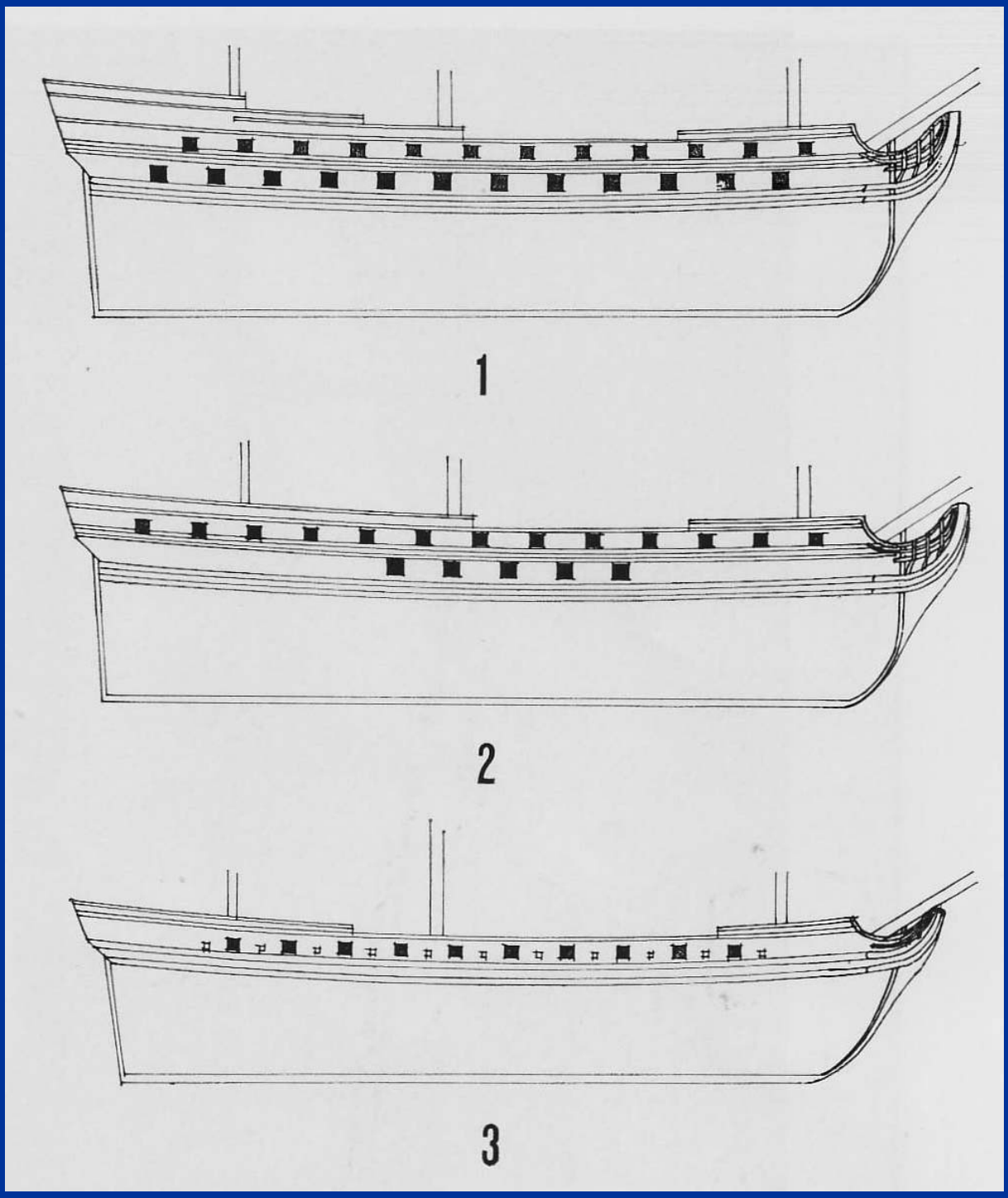
Cette deuxième *Flore* présente des caractéristiques que je crois ignorées de beaucoup de curieux de marine ancienne. Cette frégate comporte une batterie et demie: le premier pont, fort près de la ligne de flottaison, est armé de 4 canons de 12 livres. La batterie complète, forte de 22 canons de 8 livres, est placée sur le deuxième pont. Complétant cette artillerie, deux canons de 4 livres sont installés sur le gaillard arrière. La longueur de cette frégate est de 37,40 m, largeur 9,90 m, creux 4,40 m.

Je précise qu'à cette époque, on appelait *frégates* les bâtiments portant de 24 à 46 canons, la dénomination de *vaisseau* étant adoptée à partir de 50 canons; mais il faut tenir compte, lorsque l'on étudie les textes anciens d'une “frange incertaine”: un vaisseau de 50 canons pouvant être appelé *frégate*, et une frégate de 46 canons, *vaisseau*; de même les frégates de 24 canons pouvaient être appelées corvettes (1).

Les fortes frégates, dites *du prernier ordre*, sont dans la première moitié du 18° siècle, de petits vaisseaux. Elles portent de 42 à 46 canons en deux batteries complètes, l'artillerie étant constituée par des pièces de 12 livres à la première batterie et de 6 livres à la seconde, au-dessus du deuxième pont existe un gaillard avant et un gaillard arrière et, sur ce dernier, une demi-dunette. Donc, les grosses frégates sont des deux-ponts miniaturisés, percés à l0 ou 11 sabords.

** Les frégates moyennes, dites *du deuxième ordre*, présentent les mêmes caractéristiques, mais dans le souci d'alléger ce type de bâtiment, l'artillerie de sa première batterie est limitée à 8 ou 12 pièces de 8 ou 12 livres, c'est donc une demibatterie.

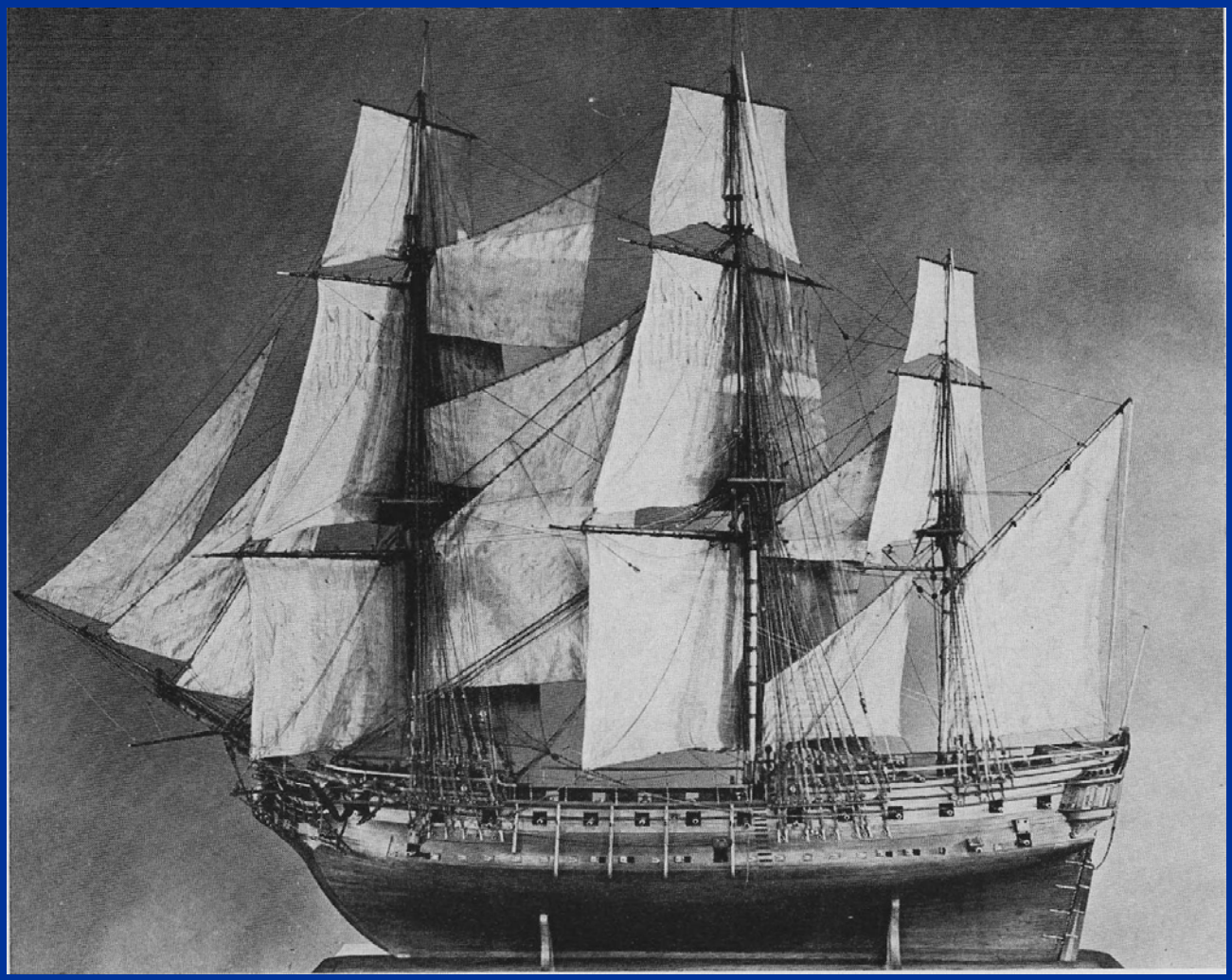
(1) Corvette: Bâtiment à un seul pont, entièrement découvert, donc sans gaillard; sur ce pont, se trouve toute son artillerie composée de canons de 4 ou 6 livres, ceci jusque vers 1780. Les corvettes sont gréées à 3 mâts verticaux; cependant, des bricks ont parfois été abusivement classés comme corvettes.



(1) Frégate de premier ordre, 42 à 45 conons en duex batteries.
(2) Frégate de deuxième ordre, 28 à 36 canons en une batterie et demi.
(3) Frégate dc troisième ordre, 20 à 24 canons en une batterie et parfois quelques canons sur le gaillard d'arrière.

La batterie supérieure elle, est complète et comporte de 20 à 24 canons de 6 livres; ces frégates possèdent un gaillard d'avant ou château et un gaillard d'arrière mais pas de dunette.
*** Les frégates dites *du troisième ordre*, comportent un ou deux ponts (l'inférieur étant plutôt un faux pont destiné uniquement au logement de l'équipage) et une seule batterie de canons de 6 à 8 livres placée sur le pont supérieur lorsqu'il y en a deux. L'artillerie est complétée par quelques canons de 4 livres placés sur le gaillard d'arrière.
La force de ces frégates est de 24 à 30 pièces.
Les frégates du 2° et du 3° ordres, médiocres bâtiments établis sur des formules bâtardes, disparaîtront au milieu du 18° siècle; la disposition de l'artillerie sur une batterie et demie, adoptée à la fin du 17° siècle, sera conservée, mais uniquement sur quelques *flûtes* qui sont des bâtiments de charge.
Par contre, les frégates du 3° ordre connaîtront le plus grand avenir et c'est sur le principe de ce type de bâtiment que s'achèvera fort brillamment la marine militaire classique.
La Flore de Coulomb appartient à la catégorie ses frégates du 2° ordre; comme je viens de le dire, ce sont de médiocres bâtiments (bien que *la Flore* soit reconnue comme bonne frégate “de compagnie” (2) se comportant bien à la mer). Leur batterie basse est trop près de la ligne de flottaison et, pour peu qu'il y ait de la mer, ouvrir les sabords est impossible et les canons de 12 livres sont inutilisables.

(2) Vaisseau de compagnie: par cette expression l'on entenadait à l'époque un bâtiment ayant une marche honorable, sans pour autant être bonne.



Frégate à une batterie et demie.

A défaut d'une représentation de la Flore de Coulomb, on peut se faire une idée de cette formule de frégate à une batterie et demie, avec ce curieux bâtiment conservé au Musée de Paris sous la dénomination, de vaisseau à rames; le terme frégate à rame serait, à mon avis, plus conforme.

Ce bâtiment est un archaïsme dans notre marine puisque, postérieurement à 1785, c'est lo proposition d'un retour à une formule abandonnée depuis presque 50 ans (mais probablement présentée comme une création !).
A noter sous la batterie comportant 14 sabords dont un de chasse, une batterie partielle fort près de la flottaison armée de 4 canons; sur ce premier Pont donnent également une vingtaine de petits sabords de nage.
Avec ce modèle, on peut apprécier ce qu'étaient les frégates portant une batterie et demie; ph. 3.683.

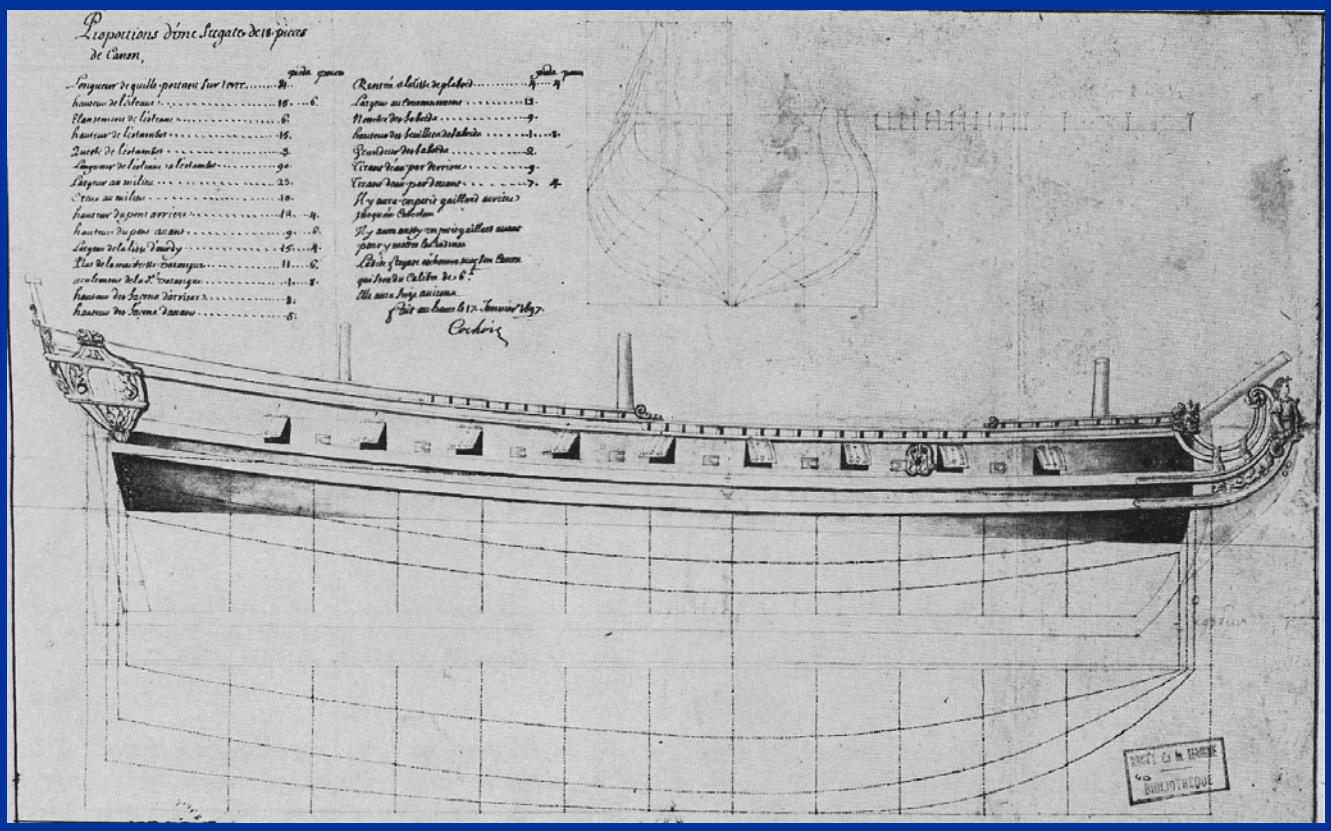
Ces frégates, comme celles du 1° ordre, ont un accastillage trop élevé; ce qui exige un lest trop important. La conséquence en est une batterie basse noyée, un bâtiment lourd et mauvaig voilier.

En même temps que *la Flore*, F. Coulomb construisit à Toulon une autre frégate sur les mêmes dispositions, *le Zéphir*, mais plus forte puisque disposant de 4 canons de 12 pour la demi-batterie, 22 de 8 à la batterie et 2 de 4 sur le saillard d'arrière.

La deuxième *Flore* finit sa carrière comme *Amiral* (3) du port de Marseille et celle-ci a été représentée par J. Vernet sur le tableau dont la couverture du nunéro 100 de Neptunia est la reproduction. On reconnaît l'Amiral à son pavillon blanc et aux trois lanternes de poupe.

(3) Amiral: Sous ce nom brillant, l'on désigne cependant un bâtiment réformé, finissant sa carrière dans un port. C'est à son bord que se tiennent notamment les conseils de guerre, que l'on emprisonne les officiers, etc.

C'est un bâtiment “administratif” d'où s'effectue le contrôle et la surveillance du port.



Frégate légère.

Ce document, qui fait partie des orchves du Musér, est intéressant parce que les plans datés du 17° siècle sont fort rares et surtout, parce que nous avons là un excellent exemple de ce type de bâtiment dénommé frégate légère dont la formule sera si justement reprise vers 1740 par B. Ollivier.

Au 17° siècle, les frégates légères sont placées après les vaisseaux du 5° rang et avant les barques longues.
La frégate légère augmentée dans toutes ses dimensions et ayant des gaillards à l'avant et à l'arrière, pouvant porter une artillerie complétant celle de la batterie placée sur le pont, elle deviendra une fregate, type de bâtiment qui va connaître une "croissance" san exemple dans notre vieille marine.

La formule de la frégate légère sera conservée pour ies corvettes qui, à partir du milieu du 18° siècle, seront couçue sur cette formule.

C'est pure coïncidence si ce plan de frégate légère a pour outer le Sieur Cochois, constructeur havrois ayant réalisé notre première Flore.

A noter les petits sabords de nage plecés entre les sabords d'artillerie; l'utilisation d'aviron était généralement prévue et ceci jusqu'au milieu du 18° siècle pour des bâtiments légers; ph. 90.251.

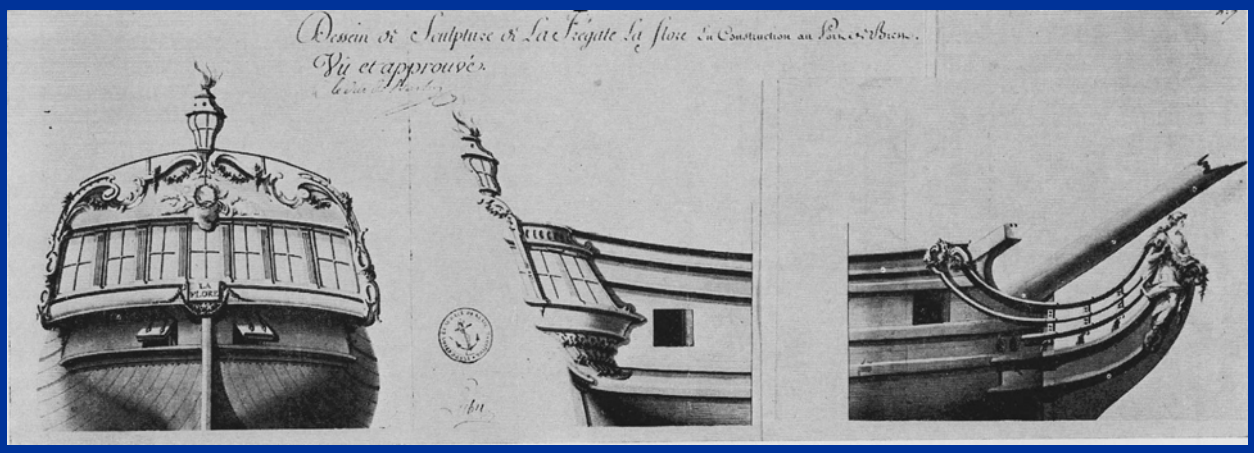
3 - FLORE 1768 - 1785

Frégate construite à Brest sur les plans de l'ingénieur constructeur Groignard (1727-1798), qui fut également un constructeur de grande valeurl; c'est lui qui donna les plans de la Bretagne (1762-1796).

Pour les raisons que je viens de donner, on s'était décidé à abandonner la formule des frégates à deux ponts, ceci après la guerre de Succession de Pologne (1733-1738), les opérations sur mer ayant mis en évidence les défauts rédhibitoires de ces frégates. C'est le constructeur Blaise Ollivier (1701-1746), qui est à l'origine de l'adoption des frégates à un seul pont, donc à une seule batterie, dont le classement se fera d'après le calibre de l'artillerie de cette batterie unique.

Blaise Ollivier mit en évidence lavantage de cette formule: supériorité de marche, hauteur de batterie, artillerie immédiatement utilisable puisqu'il n'y a pas de branle-bas à effectuer, l'équipage étant logé (assez mal il est vrai) sur le faux-pont établi dans la hauteur de la cale.

Ces frégates anciennement de 3° ordre, ou encore frégates légères vont s'imposer et l'on construira sur ces dispositions, en 1740, à Brest la Médée, sur les plans du constructeur B. Ollivier et sur les mêmes plans, en 1744, toujours à Brest, la *Sirène* et la *Renommée*. Toutes ces frégates portent 26 canons de 8 livres en une seule batterie, leur longueur est de 37,70 m, largeur 10,30 m, creux 5,20 m.
La réalisation de ces frégates est une étape importante dans l'archéologie navale française de la période classique, puisque c'est l'adoption pour plus d'un siècle de ce type de bâtiment.



Plan, d'exécution des sculptures de la frégate la Flore (1768-1785).

Ces dessins ont été établis par le maître-sculpteur du Port de Brest, à l'époque le Sieur Lubec; ils sont, approuvés par le secrétaire d'état à la marine le Duc de Praslin, qui a pris la suite de son, cousin, le Duc de Choiseul. Comparer les motifs décoratifs avec ceux de la frégate dite la Flore, modèle conservé au Musée de Paris; ph. 7,293.

La troisième *Flore* est directement issue des frégates construites sur le type de *la Médée*, son artillerie est identique et sur les gaillards sont répartis 6 canons de 4 livres. Les dimensions de *la Flore* de Groignard sont les suivantes: longueur 41,60 m, largeur 10,60 m, creux 4,30 m. Il y a done une augmentation sensible de la longueur, ce qui correspond aux tendances de l'époque; l'allongement des frégates atteignait près de 4 fois la largeur, ce qui, en principe, devait assurer une supériorité de marche (les ingénieurs donnent à leurs frégates une longueur variant entre les 4 1/4 et 3 4/5 de leur largeur).

IL existe aux archives du port de Toulon, trois devis retour “de campagne” (4) de la Flore de Groignard, cette frégate ayant beaucoup navigué en Méditerranée. Le devis le plus ancien est daté du 20 mai 1779 et signé par M. de Castellane Majastre, Capitaine de Vaisseau. Cet officier donne d'intéressantes informations sur la Flore qui avait subi une refonte arrx 2/3 en 1777 (à l'occasion de cette reconstruction, les passavants avaient été mis de niveau avec les gaillards). Le Marquis de Castellane apprécie beaucoup la Flore dont, suivant ses propres termes; *la marche la plus avantageuse est le plus près, surtout lorsqu'il y a du vent frais et que la mer n’est pas trop grosse; c'est sans contredit la frégate la plus supérieure du port à la bouline, elle se hale prodigieusement au vent; elle a beaucoup de mâture mais elle la porte bien.*

(4) Devis retour de campagne: un imprimé devait être obligatoirement rempli et signé du capitaine commandant d'un bâtiment lorsqu'il revient de campagne; ce document était déposé au contrôle de la marine, et une copie était remise lors d'une nouvelle campagne à l'officier ayant le commandement; les informations données par son prédécesseur étaient fort utiles pour apprécier notamment les qualités bonnes ou mauvaises du bâtiment.

Un autre devis, daté de septembre 1781 et signé de M. Adhémar, Capitaine de vaisseau, confirme les qualités de la Flore et apporte d'autres précisions: *la frégate gouverne bien, les mouvements de tangage sont fort doux ainsi que ceux de roulis, la marche brillante au plus près est confirmée. Par contre, ce qui est normal, les marches vent largue ne sont bonnes qu'avec du vent frais, et la marche vent arrière médiocre. Les allures sous les différentes copes sont toutes bonnes. La frégate est ardente par vent frais, mais molle et lâche par petits vents, Elle vire mieux vent avant que vent arrière.*

Le devis donne beaucoup d'autres indications par trop techniques pour que j'en fasse état dans cet article, je signale cependant que ce devis renferme les proportions de toute la mâture (renseignements qui doivent obligatoirement figurer dans tous les devis, mais dans la pratique, les officiers omettent souvent de fournir ces renseignements).

J'ajoute que la frégate se faisait vieille puisque ses liaisons laissent à désirer et qu'elle fait 7 pouces d'eau (0,190 m) par 24 heures.

Un dernier devis non daté mais postérieur au précédent donne quelques indications complémentiaires, confirme également la bonne marche au plus près par

vent frais à prendre un ris, et précise que la cape sous les voiles d'étais est la meilleure.

Fait nouveau, l'officier signataire du devis, le Capitaine de vaisseau Chevalier de Montgrand signale un “faux côté” (5) à bâbord.

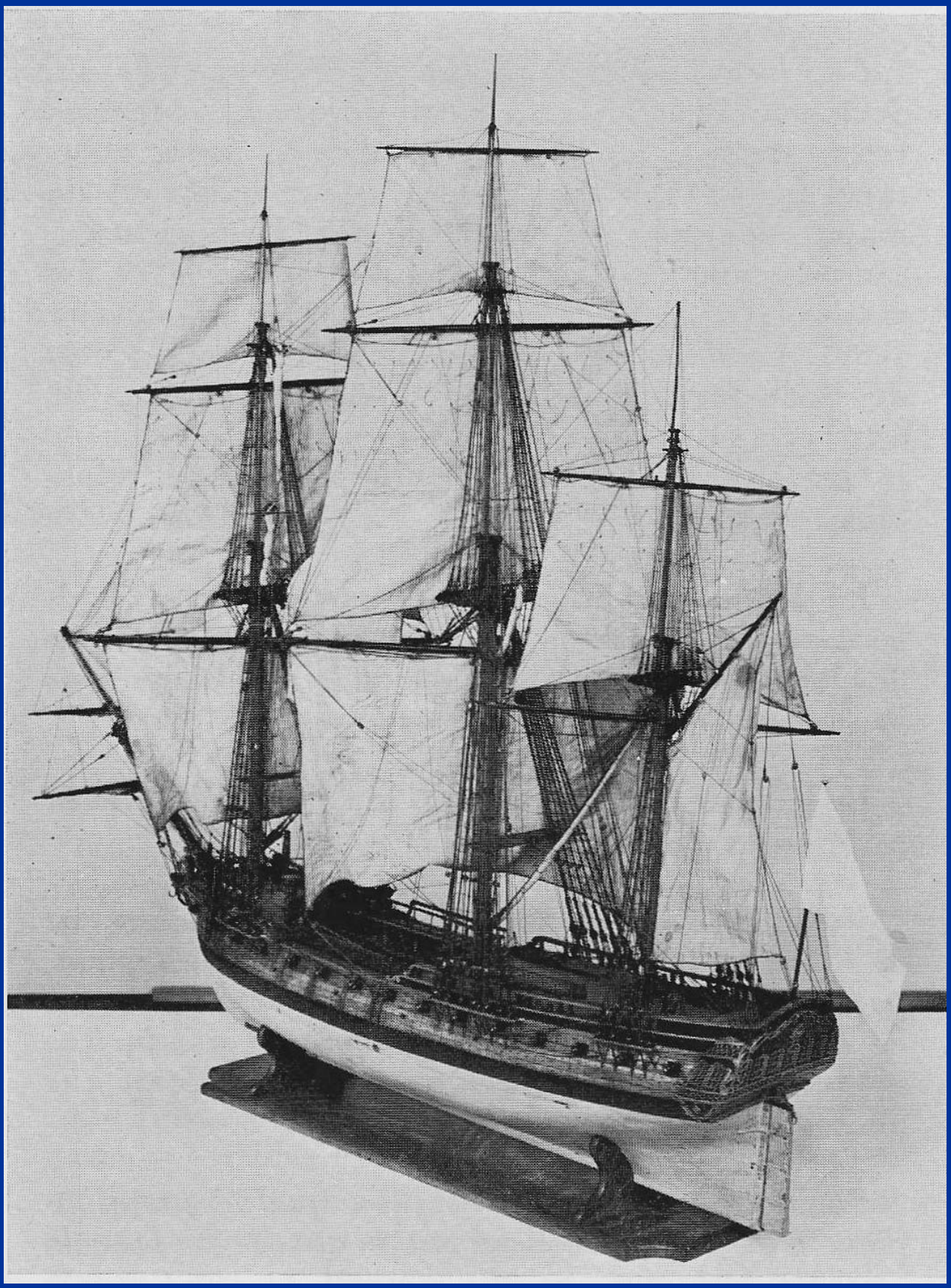
La Flore de Groignard est parfaitement représentative des frégates de 26 de 8, dont il existait un grand nombre dans notre marine autour des années 1770. Le succès des frégates de 8 de M. Groignard incita le Ministre de la Marine Boynes à lui demander en 1772 le plan modèle pour ce type de bâtiment. Deux frégates furent construites à Toulon: l' *Alcmène* et l’*Aimable* sur ce plan, en 1774.
Mais paradoxalement, ce seront les dernières frégates portant du 8 à être construites. En effet, le calibre de 12 se généralise pour les frégates, celui de 8 passant aux corvettes. Ainsi en 1780, il existe 4l frégates portant du 12, et 9 portant du 8, alors qu'en 1767, il existait 21 frégates de 12 et 13 de 8.

(5) Faux côté: l'inégale dessiccation du bois de charpente, lorsque les bâtiments sont en chantier, généralement due à une mauvaise orientation des cales (par exemple un côté exposé au Sud et l'autre au Nord) provoque une déformation: la carène devient asymétrique présentant un laux côté.

4 - FLORE DITE “AMERICAINE”.

Cette frégate est indiquée comme étant un don des Etats-Unis à la France mais je me permets de faire quelques réserves sur cette affirmation, car j'ai relevé aux archives du port de Rochefort dans les registres du Conseil de marine que le 30 septembre 1784, les ingénieurs Chevillard et Pénétreau avaient rédigé un procès-verbal de la visite faite par eux de la frégate La Flore, venue de Bordeaux à Rochefort pour être *vendue conditionnellement par des particuliers au Roi (6)* .

Cette fréqate est sisnalée comme ayant été doublée en cuivre. J'espère que des côrrespondants américains m'apporteront, à l'occasion de cet article, quelques informations sur la Flore “américaine”. Jurien de la Cravière, ayant servi à ses débuts sur ce bâtiment, le cite assez longuement sous le nom déguisé de *la Reconnaissance* et précise que cette frégate était un don des Etats-Unis; voyez l'ouvrage publié par son fils sous le titre “Souvenirs d'un amiral” (7). P. Leconte, dans son répertoire des navires de guerre, et le Commandant J. Vichot, sur des indications de J. Meirat, indiquent, le premier, l*a Flore* comme un don, et les seconds, comme étant l'ancienne frégate la *Vestale* (1756), prise par les Anglais en 176I, sabordée en 1778 lors de l'évacuation de Rhode Island, renflouée par les Américains et vendue par eux à la France.



C'est le modèle de la Flore dite “américaine” identification, que je mets en cause dans cet article.

(6) Vendu sous condition: signifie que la vente était subordonnée à une visite détaillée de la frégate par des hommes de l'art, en l'occurence des ingénieurs constructeurs, et suivant leur rapport la vente était confirmée ou annulée.

(7) “Souvenirs d'un amiral”, par Jurien de la Gravière, 2 volumes in l2°, publiés en 1860.

Le grément me semble postérieur à la coque, avec sa vergue d'artimon, transformée en corne ou pic, disposition que l'on commença à adopter sur les bâtiments de bas-bord autour des années 1780; peut-étre s'agit-il d'une restauration de cette partie du grément ? Bref , cela me semble trop moderne pour cette frégate dont les passavants sont à caillebotis et dont la coque porte des défenses pour la manoeuvre des embarcations. Pourquoi n’y a-t-il pas de perruche d'artimon? Elle a probablemet disparu ainsi que la plupart des voiles d’étais; il ne reste que la voile d'étai de grand, hunier et la voile d'étai (ou foc) d'artimon serrée sous l'étai dartimon: ph. 4.135.

J'ai recherché les dimensions de la Vestale qui a probablement été construite sur les plans du constructeur Ginoux, qui a donné les plans de diverses frégates de 8 telles que l’Aigrette, la Malicieuse, construites au Havre à la même époque. Mes recherches jusqu'à présent ont été vaines mais les

dimensions des frégates que je viens de citer sont très proches de celles de la Flore “américaine”, ce qui est déjà un indice.

La Flore “américaine” nous est connue par son devis daté de 1789, intéressant document rédigé au retour de la campagne de 14 mois 11 jours, effectuée par cette frégate sous le commandement du major de vaisseau (8) Deny de Bonnaventure, commandant la station d'Afrique (armée le 23 novembre 1787, cette frégate fut désarmée le 4 février 1789). Ce devis est conservé aux archives du port de Rochefort et, détail intéressant, c’est lors de cette campagne que le futur vice-amiral Jurien de la Gravière (1772-1849) fut embarqué comme volontaire.

La Flore “américaine” ne portait pas d'artillerie sur les gaillards (pratique courante en temps de paix afin de soulager les hauts des bâtiments) et sa batterie comporte 26 canons de 8 livres (9).

La longueur est de 41,95 rn,la largeur de 10,45 m et le creux de .5,30 m.

Voici les appréciations de son commandant sur la Flore “américaine”: gouverne parfaitement, porte si bien la voile qu'il n'est point de vaisseau en Europe qui porte mieux la voile et qui incline moins.

Mouvements de tangage très doux ainsi que de roulis. Pour la marche au plus près, qualité prernière pour une frégate, celle-ci est mauvaise lorsque le vent est mou ou faible, mais dans ces circonstances, elle se hâle considérablement dans le vent, la cause de ce mélange de bien et de mal vient de ce queì les voiles de cette frégate établissent trop bien et qu'on présente trop au vent. Lorsque le vent est ferrne ou fort, elle n'est pas mauvaise voilière et, dans ce cas, la Pomone (10) ne lui a donné que la voile d étai de hune (11).

Marche largue, si son infériorité vis-à-vis des frégates de 26 canons de 12 (qui ont 12 pieds de longueur de plus qu'elle) est sensible, ce ne peut être que dans les petits vents; dans toute autre circonstance, elle est de compagnie.

La marche arrière est fort bien. La frégate se comporte parfaitement bien à la cape aux voiles latines. Lorsqu'elle est à la cape à la misaine dans un coup de vent et que la mer est très grosse, elle donne comme tous bâtiments, des arrivées de 3 ou 4 quarts qui occasionnent des coups de mer et de forts roulis.

La frégate gouverne à barre droite. Si elle n'est dans les grands frais où son perroquet de fougue lui est inutile, elle est (comme tous les bons vaisseaux) ardente dans les vents forcés.

La, frégate n’est pas lâche si sa voilure est bien balancée et dans des temps mous, toutes voiles dehors, elle gouverne encore à barre droite.

La frégate vire parfaitement de bord.

Le devis indique les proportions de la mâture et d'autres détails qu'il serait peut-être fastidieux d'indiquer dans cet article, mais je les tiens volontiers à la disposition des amateurs pouvant être intéressés.

8) Major de Vaisseau; Grade créé en 1786; le major prend rang entre les capitaines et les lieutenants de vaisseaux. Sous la République, les majors deviendront les capitaines de frégates. Il fut nommé 79 majors de vaisseaux en 1786, tous étant promus automatiquement chevaliers de Saint-Louis s'ils ne l'étaient déjà.

(9) Artillerie de la Flore “américaine”: à son intégration à la marine royale en 1784, la frégate portait 26 canons de 12 livres qui furent remplacés par des canons de 8 livres, plus en rapport avec les dimensions et la force de cette résate.

(10) “ ***La Pomone****” frégate de 26 canons de l8 construite n l782 - 1785 à Rochefort, sur les plans de l'ingénieur hevillard l'ainé et sous la direction du baron de Bombelle fficier de vaisseau qui s'intéressait aux constructions navales.*

(11) Cela signifie que la Flore “américaine” marchait comme ***la Pomone****, mais que cette dernière ne portait passa voile d’étai de hunier (la troisième dans l'étagement des voiles d'étais disposées entre le grand mât et le mât de misaine, qui en compte généralement quatre).*

Il semble que le Commandant de la Flore, en disant que “les voiles s'établissent trop bien”, veuille dire que les dispositions du gréement permettaient un brasseyage maximum, proche de 45°, mais que, mlagré cet avantage, les formes de carène n'étaient pas propices à la marche au plus près.

La Flore “américaine” et la Flore de Groignard sont donc fort proches et de dimensions comparables, la première étant moins longue de 0,50 m. environ; l'artillerie est identique.

La Flore “américaine” sera vendue en 1792 à un négociant de Rochefort, le sieur Fauré, pour le prix modeste de 35 000 livres et, armée en course, elle sera reprise par les Anglais en 1798.

Aimable figure de proue de la Flore (1804-1811).

La déesse italique est supposée si légère, qu'elle est soutennue par le souffle d'une figure éolienne que l'artiste n'a pas crainde, curieusement, matérialiser !!! ph. 5.564.

5 - FLORE 1804-1811.

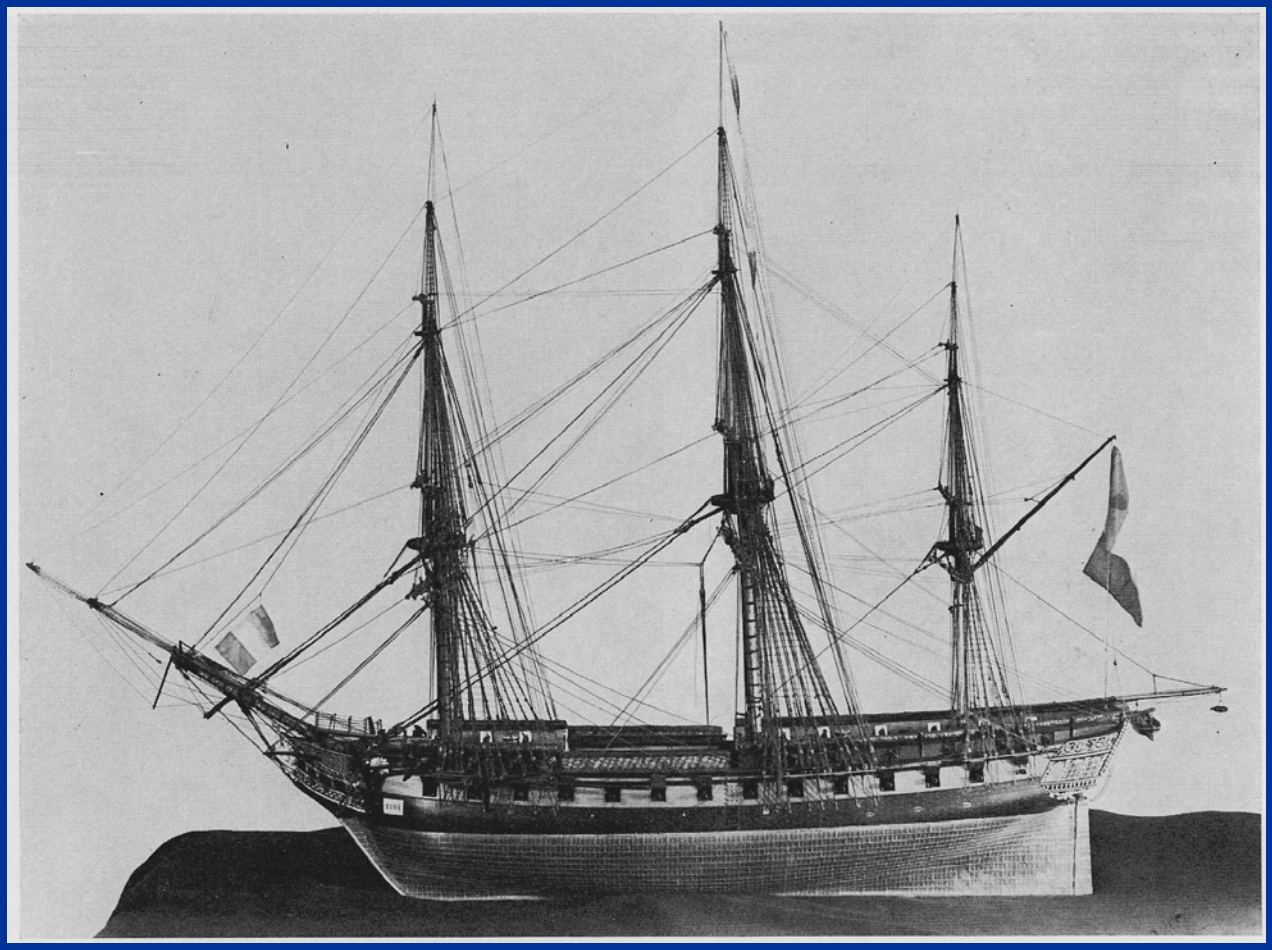
C'est la dernière que j'étudierai car la frégate qui portera encore ce nom de 1847 à 1901 est un bâtiment mixte, hors la période dans laquelle je me suis spécialisé.

La Flore du Prernier Empire porte des canons de 18 livres comme tutes les frégates de cette période.

Ces frégates portant du 18 avaient été définies sous le Ministère de Castries. Elles devaient présenter les dimensions suivantes: lonsueur 46.80 m, largeur 11,85 m, creux 6,20 m. L'artillerie pour la batterie étant constituée de 28 canons de 18, il n'existait pas, à cette époque, de plan-type pour ces frégates; mais les ingénieurs devaient, dans leur conception, respecter ces dimensions et cette artillerie, les premières frégates portant du 18 étant percées à 13, donc pour 26 canons.
La frégate de 18 s'impose rapidement au détriment de celle de 12 qui est abandonnée. La majorité des frégates du Prernier Empire ont été construites sur des plans de Sané; mais cet ingénieur n'en eut cependant pas l'exclusivité, ceci antérieurement à l810 (12) et d'autres ingénieurs tels que Pestel, Forfait, Degay, Rolland, etc. donnèrent les plans de fort bonnes frégates.

Notre dernière *Flore* a été conçue par Rolland et réalisée à Rochefort; ses dimensions sont celles fixées en 1787 sauf la largeur qui est plus forte de 0,16 m. L'artillerie de cette frégate comporte 44 bouches à feu, soit 28 canons de 18 livres à laì batterie, 6 canons de 8 livres sur le gaillard d'arrière, 2 sur le gaillard d'avant, 2 caronades de 36 livres sur ce mêne eaillard et 4 sur celui d'arrière.

(12) C'est en 1810 qu'un plan-type est imposé pour la construction de toutes les frégates de l8; le plan-type est établi par l'ingénieur Sané à partir de ceux de la frégate ***la Justice.***



Frégate 1804-1811

Il s'agit du très beau modèle de la Flore de l'ingenieur Rolland. Cette frégate est farfaitement caractéristique de tous les bâtiments de ce type.

Je rappelle que nous n'avions sous le Premier Empire qu'un seul type de frégate dans notre marine, frégates portant toutes 28 canons de 18 livres à leur batterie. Je ne puis vous commenter en détail ce modèle mais on remarquera des élément caractéristiques de cette époque: la brigantine portant corne et gui ou baume (c'est la dernière évolution de la voile d'artimon): cette disposition est d'un emploi général sous le Premier Empire, encore que certains officiers la critiquent. A l'extrémité de la bôme (ou baume), la bouée de sauvetage de forme ronde (antérieurement à l'odoption de la baume, cette bouée était plascée sur le "jardin" ou couronnement des bouteilles et sa forme était oblongue). Noter le petit canot sur porte-manteaux, disposition réglementée en1807.

Conséquence de l'adoption de Itr brigantine en place d'artimon, le mât de pavillon a disparu. Emploi de grands bastingages où sont disposés l'ensemble des hamacs de l'équipage, absence de tengue ou dc carossc sont des caractéristiques propres à la marine impériale.

Je dois citer encore à la partie arrière trois petits sabords destinés à la ventilation de l'entrepont et non à la manoeuvre d'aviron; ceux-ci, le cas échéant (mais exceptionnel), étaient manoeuvrés depuis les sabords d'arcasse en godille! ou des sabords latéraux de la batterie en nage ordinaire. Je termine en signalant une disposition, caractéristique du gréement de l'époque avec l'emploi d'un arc-boutant simple ou double placé sous le chouquet de beaupré; cet arc-boutant dit "de beaupré" reçoit les sous-barbes ou martingales du bout-dehors de beaupré, dit encore bâton de foc. Ph. 351.

36 livres sur ce même gaillard et 4 sur celuio d'arrière.

Le devis conservé à Rochefort a été établi pour la première campagne de cette frégate sous le commandement du capitaine de frégate Lambert; il est signé de l'ingénieur Rolland, mais il ne donne pas d'indication sur les qualités de la frégate puisque établi avant l'entrée en campagne; je ne pnis done vous renseigner comme je l'aurais désiré sur la "personnalité" de cette dernière *Flore*, mais à priori, on peut supposer que cette frégate, très proche de celles de Sané, présentait les mêmes qualités.

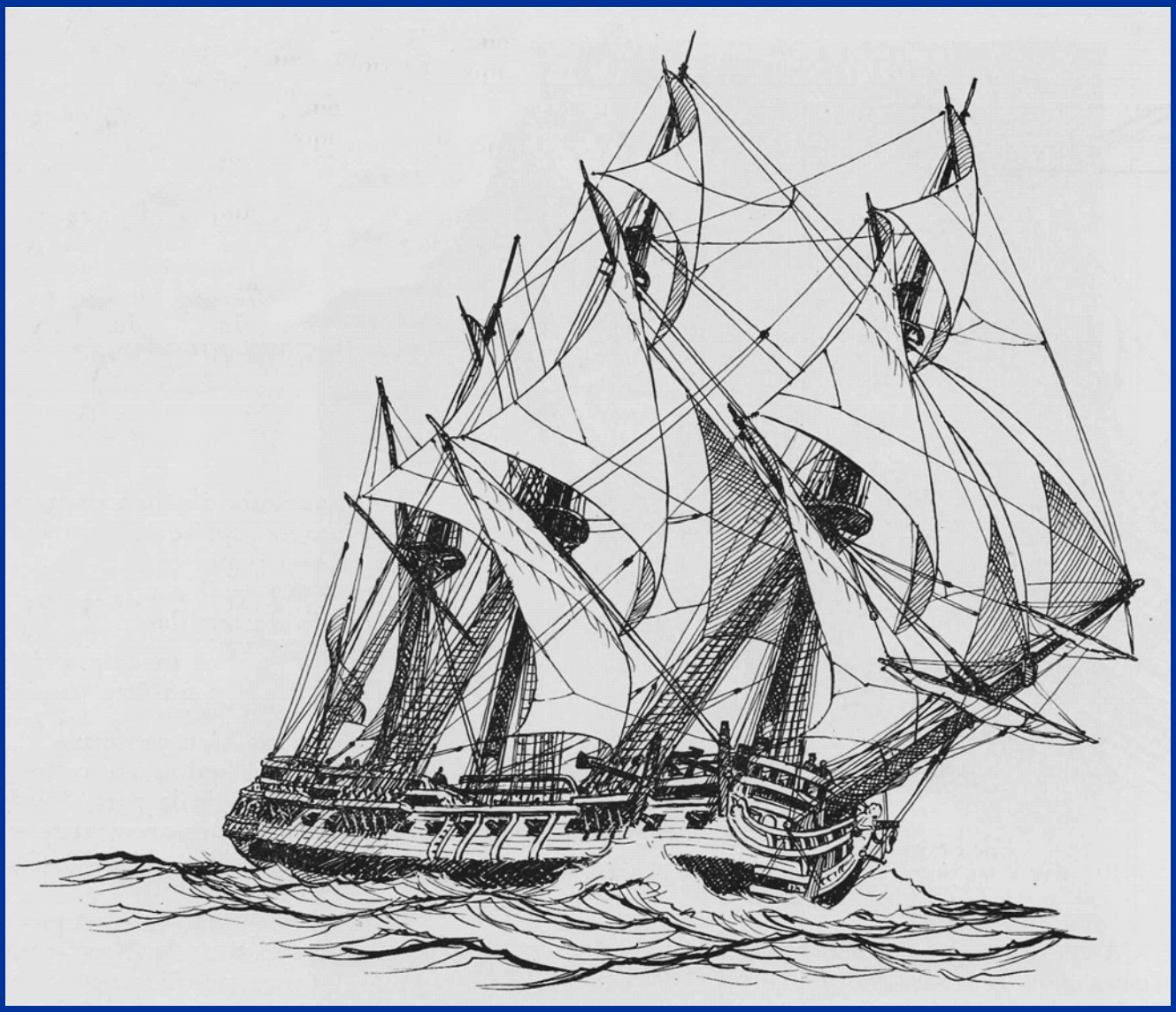
La dernière *Flore* eut une fin malheureuse puis qu'elle fit naufrage le 25 novembre 1811 à Chioggia en Vénétie où un violent coup de vent la jeta contre la barre du port.

Pour cette frégate comme pour les précédentes, je ne puis étudier leur “carrière” sachant que des amateurs qualifiés sont en mesure de le faire, et fort bien.

LE MODELE D E “L A FLORE” DU MUSEE.

Nous avons ainsi examiné les diverses *Flore* de notre marine classique (terme que j'emploie par contraste avec la marine moderne, que je fais commencer avec la propulsion vapeur). Forts de ces informations, nous allons pouvoir examiner le modèle dit de *la Flore* conservé au Musée de la Marine de Paris. C'est un bel objet qui provient de l'ancienne collection du Duc d'Orléans.

Les caractéristiques de ce modèle font éliminer formellement la supposition qu'il s'agisse de *la Flore* de 1804. Reste possible l'hypothèse qu'il s'agisse de Ia Flore de Groignard ou de la Flore “américaine”, Personnellement, je ne retiens pas cette hypothèse. En effet, les caractéristiques de cette frégate sont celles d'une frégate de 12, mât d'artimon placé en arrière du premier barrot du gaillard arrière, passavants au niveau des gaillards, et surtout, ce qui est le plus important, la batterie est percée à 15 sabords.



La Flore dite “américaitte” dessin, de Picrre Joubert.

A la rigueur, le premier sabord peut être considéré comme sabord de chasse et il resterait les emplacements pour 28 canons, ce qui ne correspond pas à l'artillerie d'aucune de nos deux Flore. De plus, les sculptures de ce modèle sont différentes de celles de la Flore de Groignard, comme vous pouvez le constater. Autre détail prouvant qu'il s'agit d'une frégate de 12: les rabattues de l'arrière ont suffisamment de hauteur pour former garde-corps.

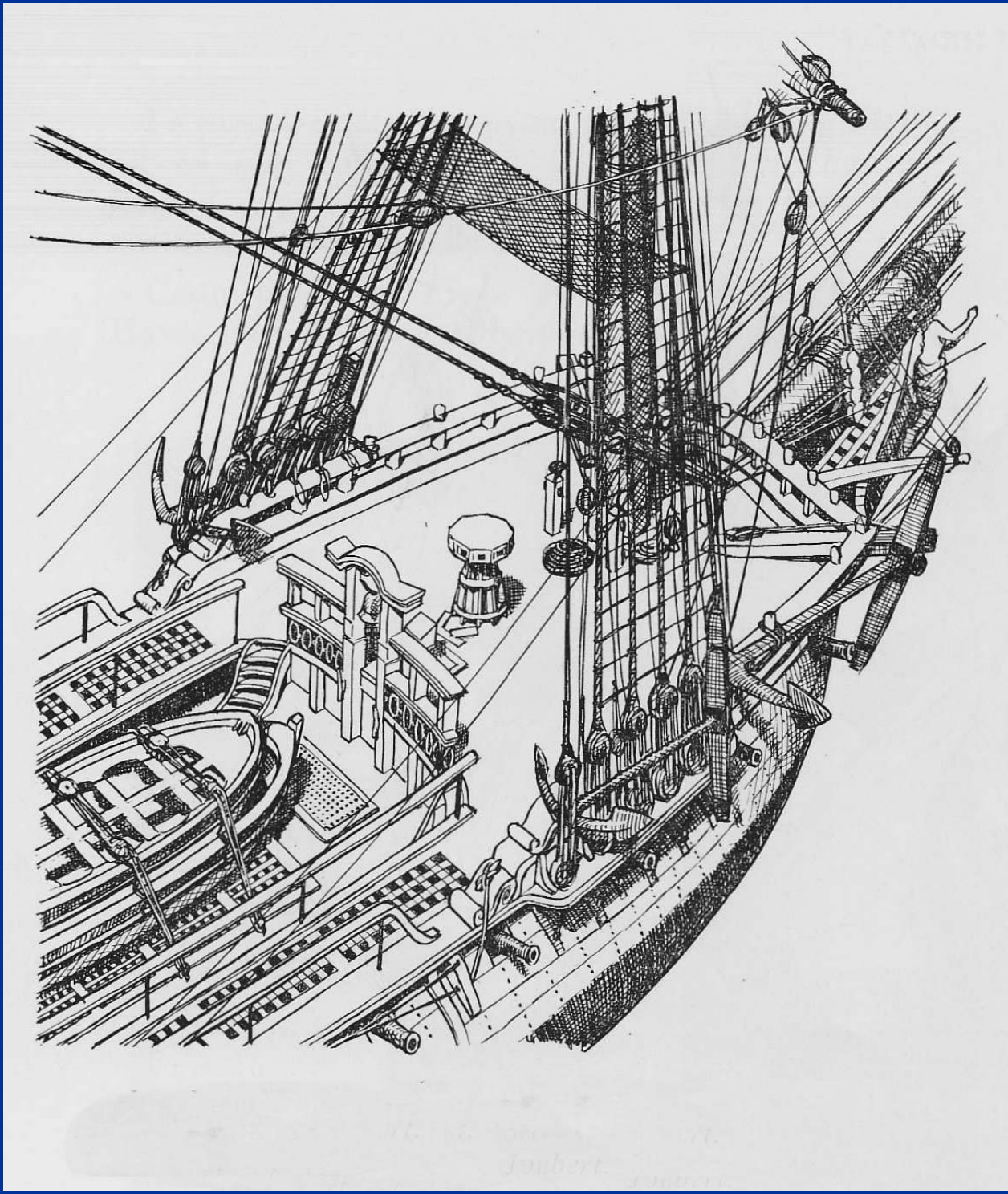
Bref, l'accastillage de ce modèle ne ressemble pas à celui d'une frésate de 8.

A mon avis, ce modèle a été réalisé entre la fin de la guerre de Sept Ans de la guerre d‘Indépendance américaine. Je propose même une “fourchette” de date, 1765-1770.

Il faut remarquer que l'absence d'artillerie sur les gaillards son emplacement n'est même pas prévu est un indice: en effet, pour donner un avantage de marche à nos frégates, on avait supprimé, lors de la guerre de Sept Ans, leur artillerie de gaillards, mesure controversée de laquelle on prétexta la prise de certaines de nos frégates ainsi défavorisées lors du combat.

Toujours est-il que quelques années avant la guerre d'Amérique, l'on jugera bon de rétablir l'artillerie de gaillards sur nos frégates.

De toute évidence, l’auteur de ce modèle connaissait son affaire. Quelle frégate l'a donc inspiré?



Vue du gaillard d'avant da la Flore
dite "américaine"; dessin de Pierre Joubert.

A ce sujet, j'émets une hypothèse avec les frégates percées à 15 sabords: *la Sylphide* construite à Lorient en 1756, *la Terpsichore* à Nantes en 1763 *et la Renommée* à Brest en 1767. Ces frégates sont armées de 30 pièces de 12 livres en une seule batterie et n'ont pas d'artillerie sur les gaillards; la longueur de ces frégates était de 43,45 m, largeur 11,20 m, creux 5,40 m. Ces grandes frégates, oeuvres de Groignard, sont une innovation dans notre marine et il faut citer également l'Hébé, construite en 1757 au Havre par Ginoux; cette frégate de grande réputation portait également 30 canons à sa batterie (28 de 12 livres, 2 de 18) et, sur ses gaillards, 6 pièces de 6 livres.

A l'époque, il n'existe dans notre marine que ces quatre frégates percées à 15 sabords, toutes les autres le sont au plus à 13.

C'est pourquoi j'émets l'hypothèse que ces frégates dont l'artillerie est exceptionnelle, ont pu inspirer l'auteur de ce modèle, mais je ne pense pas qu'il ait représenté exactement l'une d'elles, puisque *la Sylphide* possèdait une artillerie de gaillard, que *la Renommée* avait - cas particulier - ses écubiers placés entre les jottereaux, et que ces quatre frégates portaient sur le gaillard arrière une demi-dunette contre le tableau de poupe, comportant deux chambres destinées au Commandant et à son second.

Le modèle du Musée ne comporte aucun logement sur son gaillard arrière.

Pour conclure, j'estime donc que le modèle dit de *la Flore* ne représente aucune des frégates ayant porté ce nom; que ce modèle a été réalisé entre 1765 et 1770; qu'il a pu être inspiré pour la disposition de son artillerie par les grandes frégates de Groignard, sans pour autant représenter l'une d'elles; que le modéliste a très arbitrairement dénommé cette frégate *la Flore* et exécuté une figure de proue bien conforme à cette appellation. Mais est-ce lui qui a eu cette initiative? Cette liberté m'étonne de la part d'un homme qui avait de sérieuses connaissances comme en témoigne le réalisme du modèle qu'il a exécuté.

Bref, ce beau modèle n'est pas celui de *la Flore* de Groignard, ni de *la Flore* “américaine” mais quelle frégate représente-t-il ? Sur ce point, le problème reste à résoudre si l'on suppose, à priori, que l'auteur de ce modèle a vraiment désiré représenter une frégate bien déterminée.

Cet article relativement long a, je crois, permis à travers nos diverses Flore, de suivre l'évolution, sur un siècle, des frégates françaises; mais ce n'est qu'une esquisse à laquelle manque notamment la très intéressante période que je considère comme celle de l'apogée de la frégate, période allant de la Restauration au milieu du 19° siècle.

Le sujet “frégate” est donc loin d'être traité et, à l'occasion, je vous en entretiendrai à nouveau.

Jean Boudriot.