



Jean BOUDRIOT
Hubert BERTI

LA FRÉGATE

MARINE DE FRANCE

1650-1850

HISTORIQUE DES FRÉGATES DANS LA MARINE FRANCAISE

Cet ouvrage est consacré à l'histoire d'un type de bâtiment au nom évocateur, la frégate. Nous suivrons son évolution dans notre marine depuis le relèvement de celle-ci dans les années 1660 jusqu'au milieu du XIX^e siècle, marquant la fin de la marine militaire en bois et à voiles.

On peut distinguer deux phases dans l'évolution de la frégate. La première caractérisée par l'emploi de petits vaisseaux à deux ponts et de modestes bâtiments dénommés frégates légères, cette période s'achève au milieu du XVIII^e siècle avec l'abandon des petits vaisseaux et la "promotion" de la frégate qui, perdant son qualificatif de légère, acquiert les caractéristiques et des qualités qui lui seront propres, bref devenant la "frégate moderne" dont l'artillerie et les dimensions ne cesseront de croître au cours de cette seconde phase.

Cette étude historique débute par des généralités destinées à faciliter la connaissance des divers chapitres, chacun d'eux étant consacré à une classe déterminée de frégate caractérisée par le calibre de l'artillerie de sa batterie. En tête de chacun de ces chapitres un texte est destiné à situer historiquement et techniquement l'essentiel de ce qui est propre à la classe faisant l'objet du chapitre. Cette vision d'ensemble acquise,

il est possible de passer sans s'égarer, aux plans, schémas, tableaux, commentaires et notes se rapportant à chaque classe étudiée.

Un chapitre de données générales et comparatives rassemble de nombreux éléments permettant une appréciation d'ensemble des précédents chapitres, grâce à de nombreux schémas, graphiques et tableaux dont certains situent la frégate par rapport aux vaisseaux. Un état récapitulatif comportant la dénomination et les caractéristiques principales de 600 frégates (marine française) clôt ce chapitre.

Un chapitre traite des aspects de l'évolution : emménagements, artillerie, décor, mâture, voilure, etc., sur une période de deux siècles.

Le dernier chapitre rassemble près de 70 photos de modèles faisant partie des collections du Musée de la marine.

L'ensemble des documents originaux d'époques reproduits et réunis dans ce livre constitue un corpus sans équivalent, de même l'étude effectuée est sans précédent dans l'histoire de l'architecture navale française.

La place prépondérante est réservée à l'illustration. Ce sont au total 106 plans de bâtiments, 92 reproductions de documents d'époque, 68 photos et 48 états, tables numériques, graphiques et répertoires qui sont réunis et constituent une véritable encyclopédie sur les frégates.

COMPOSITION DE L'OUVRAGE

Un fort volume
format 24x31

- 350 pages, papier 115 g avec un hors texte reprenant le sujet de la jaquette.
- Reliure pleine toile gris-bleu, cousue avec tranche fil.
- Sous jaquette pelliculée représentant sur le plat la reproduction en quadrichromie de la frégate la Pomone par F. Roux.

Plan
de l'ouvrage

AVERTISSEMENT

Généralités

| | | |
|--|---|-------|
| Chapitre I | Les Frégates vaisseaux, 1640-1756 | 35 p. |
| Chapitre II | Les Frégates légères, 1659-1744 | 16 p. |
| Chapitre III | Les Frégates de huit, 1740-1774 | 22 p. |
| Chapitre IV | Les Frégates de douze, 1748-1798 | 32 p. |
| Chapitre V | Les Frégates de dix-huit, 1781-1813 | 40 p. |
| Chapitre VI | Les Frégates de vingt-quatre, 1772-1843 | 24 p. |
| Chapitre VII | Les Frégates de trente, 1821-1846 | 22 p. |
| Chapitre VIII | Données générales et comparatives | 30 p. |
| Chapitre IX | Aspects d'une évolution, | 66 p. |
| Recueil de photographies de modèles | | 38 p. |



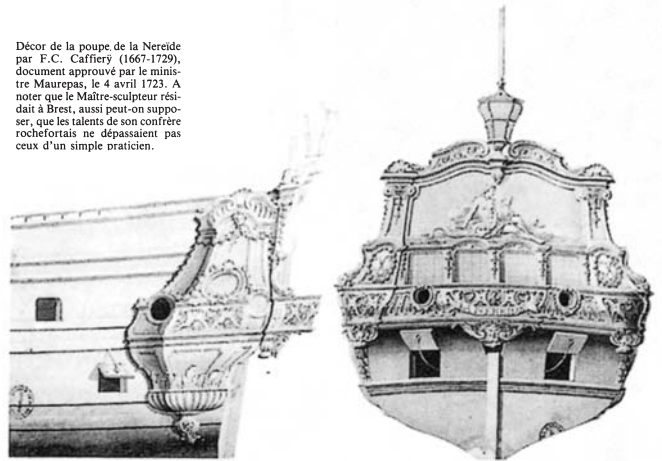
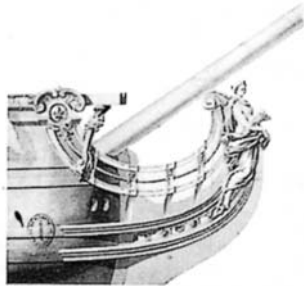
Modèle : Bernard FRÖLICH - Paris

LA NEREÏDE Frégate de 1^{er} ordre

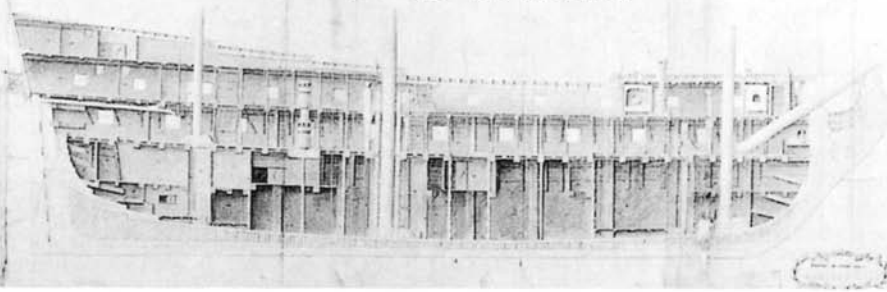
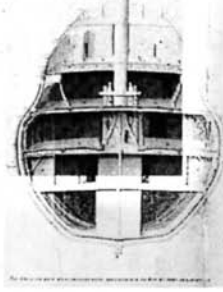
Ces coupes de la frégate ont été dessinées et rehaussées de lavis par le jeune Blaise Ollivier. Ceci mérite quelques explications. Dans le courant de l'année 1720 sont envoyés à Rochefort, le sous-constructeur Joseph Ollivier accompagné de son fils Blaise, ils viennent de Toulon dont ils sont originaires. Le père et le fils sont chargés de suivre la construction du St-Philippe et de l'Ardent de 74 et 64 canons, les plans en avaient été dressés par P. Masson, Premier maître-constructeur du port, décédé en 1720. Ces activités justifient que Ollivier père soit nommé Constructeur en décembre 1720 et son fils Sous-constructeur en janvier 1721. Ollivier père et fils vont séjourner à Rochefort jusqu'en septembre 1724, date à laquelle ils passeront à Brest. De 1720 à 1724 les activités de l'arsenal portent sur la construction des trois vaisseaux conçus par P. Masson (St-Philippe - Ardent - St-Louis), auxquels s'ajoute le Juste par Geslain père, deux corvettes et une grande frégate la Nereïde confiée pour sa conception et sa réalisation à Ollivier père et fils. Ce bâtiment mis en chantier en 1722 sera lancé le 24 mars 1724.

ble du document est scindée en cinq parties, ceci permet une reproduction à l'échelle convenable pour suivre les commentaires. A chaque extrémité de cette grande planche, figure l'énumération des éléments repérés par des chiffres sur les dessins. Au total 212 références, celles-ci seront reprises dans le cours des explications. Une douzaine de pages sont consacrées à l'analyse des dessins de B. Ollivier (Musée marine cote J 9q-6963).

Décor de la poupe de la Nereïde par F.C. Caffiery (1667-1729), document approuvé par le ministre Maurepas, le 4 avril 1723. A noter que le Maître-sculpteur résidait à Brest, aussi peut-on supposer, que les talents de son confrère rochefortais ne dépassaient pas ceux d'un simple praticien.



COUPES DE LA FREGATE DU ROY LA NEREÏDE

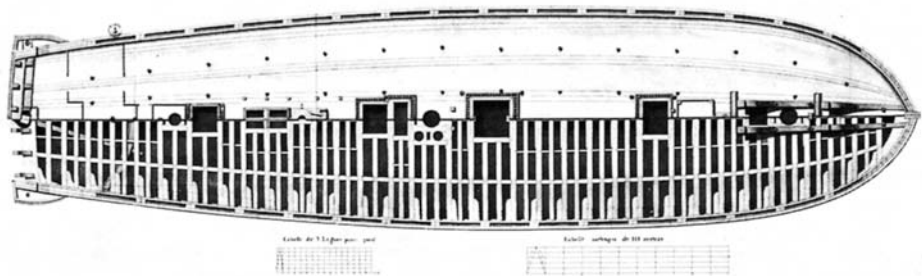


Batterie

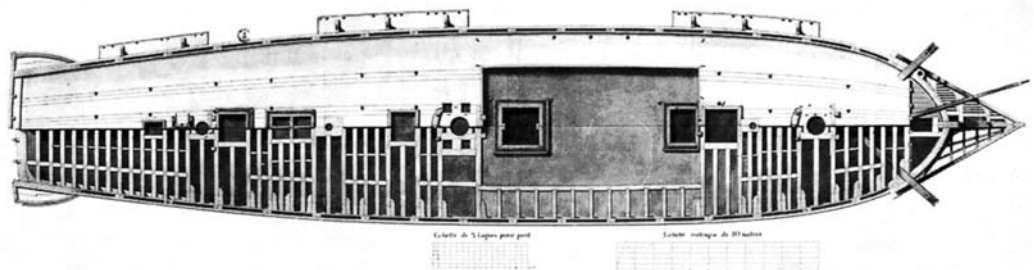
Le plan de la batterie, indique des doubles grandes-bittes, disposition inhabituelle, un écouillon est ouvert à l'arrière du mât de misaine, le carlingue du petit cabestan jouxte le traversin des grandes bittes principales, à la suite la caisse en maçonnerie des cuisines, le panneau aux câbles entouré comme d'autres panneaux d'un cadre formant parc aux boulets. Derrière le grand mât le passage de l'échelle de l'équipage⁵, l'écouille aux vivres, la cloche inférieure du grand cabestan ; une claire-voie à quatre éléments, le panneau de la grande échelle, un office autour du mât d'artimon et le cloisonnement du logement du capitaine-commandant et de son second, mais l'on ne s'explique pas la distribution, à remarquer que les bouteilles sont commandées par les logements!

La structure des ponts est exactement représentée, les baux sont d'assemblage en deux éléments, les courbes de liaison toutes en bois. Les barrotins ou lattes sont soutenus par des arc-boutants et s'assemblent à leurs extrémités sur une large entremise portant sur une entaille pratiquée sur les faces latérales des baux, ces entremises complètent le rôle des arc-boutants. Les barrotins latéraux s'assemblent de même sur l'entremise et à leur autre extrémité sur la gouttière par des coupes en sifflet.

PLAN DE PONT DE LA FREGATE LA FLORE, PORTANT DE 18 EN BATTERIE



PLAN DES GAILLARDS DE LA FREGATE LA FLORE, P^{er} DE 18 EN BATTERIE



Gaillards

Le plan des gaillards est aussi minutieusement exécuté, l'on remarquera la disposition nouvelle de la branche intérieure des bossoirs chevillée sous et non sur les baux. Le bitton de petit hunier, le ratelier de retour de manoeuvres du mât de misaine, l'étambrai du petit cabestan, le panneau des cuisines, tous ces éléments aux emplacements habituels.

Le bitton de grand hunier s'élève au niveau du gaillard d'arrière, suivant son fronteau, le grand mât et les quatre pompes, le ratelier de retour, le panneau des vivres, l'étambrai de la cloche supérieure du grand cabestan, aux emplacements habituels, une innovation, la claire-voie, à l'aplomb de celle de la batterie, le carré est ainsi éclairé en second jour. L'échelle de l'état-major un peu en avant du mât d'artimon et entre celle-ci et le mât un bitton. La roue double du gouvernail⁶ est encore placée derrière le mât d'artimon, à sa suite un panneau pour une autre petite claire-voie destinée à l'éclairage des logements du capitaine-commandant. Ce type d'éclairage non utilisé au XVIII^e siècle se généralise avec le règlement de 1807. A remarquer la disparition définitive de la dunette encore fréquente au début du XIX^e siècle.

5. Il est possible qu'une autre échelle puisse être placée dans le panneau aux câbles.
6. Voyez la représentation du timon et de la tamisaille sur le plan de la batterie.