

HERMIONE

1779 – 1793



Un peu d'histoire

Lors de son règne, Louis XIV veut redonner à la France une suprématie maritime. Pour mener à bien son projet, il doit disposer d'une flotte moderne et puissante mais aussi d'arsenaux pour la construire. Toulon dispose d'un arsenal depuis le 16^e siècle. Sur ordre du roi, Colbert, alors ministre, entreprend de faire de Toulon un grand port de guerre et charge Vauban de le moderniser. L'arsenal de Brest créé en 1631 par Richelieu sera lui aussi modernisé sous le règne de Louis XIV. Cependant, Le roi rêve d'un autre arsenal pour y construire ses vaisseaux, il le veut magnifique, à son image, et innovant, il sera surnommé « le Versailles des mers » avec en vitrine La Corderie Royale. En 1666, son choix se porte sur Rochefort. Tous les ateliers indispensables à la construction de navires de guerre seront réunis sur le site (une corderie, des forges pour les canons, des parcs à ancres, des grands magasins dont celui aux poudres, des hangars de la mâture, des ateliers pour les charpentiers), des formes de radoub seront construites en 1669-1671 (1 bassin) et en 1683-1725 (2 bassins) où seront assemblés et entretenus les navires.

Au total 550 navires de guerre verront le jour sur le site.

En l'année 1692, Louis XIV dispose de 110 vaisseaux de ligne et de 690 bâtiments de soutien armés par 70000 marins et un armement naval de 14670 canons de tous calibres.

L'HERMIONE 1779 – 1793 (classe Concorde)

L'Hermione fait partie d'une série de 6 frégates construites dans le cadre de la politique de rénovation de la flotte voulue par le roi. Comme toutes les frégates, elle sera rapide et surtoilée.

La décision de sa construction est prise le 23 octobre 1778, le chantier débute deux mois plus tard. Le 19 avril 1779, une dernière visite est effectuée avant son lancement le 28 avril et son mâtage est terminé le 30 avril de la même année. Sa construction (sans les finitions) aura duré moins de 6 mois, ce qui représente un record pour l'époque. Son armement débute le 1^{er} mai 1779 et se termine le 11 du même mois.

Caractéristiques

Architecte : Henri Chevillard

C'est une frégate **de 12**

Armement : 26 canons de 12 et 6 à 8 canons de 6

Longueur : 66m (mât de pavillon compris) longueur de coque : 44,27m

Largeur : 11,20m

Tirant d'eau : 4,79m

Tirant d'air : environ 50m

Déplacement : 1166 tonnes

Voilure : 2200 à 3315 m²

Vitesse : environ 14,5 noeuds

Son angle de gîte peut atteindre 20° à 45° selon que les sabords soient ouverts ou fermés.

Carrière

Elle effectue sa première sortie dans le golfe de Gascogne sous le commandement du Lieutenant de vaisseau Louis-René-Madeleine Levassor de Latouche (appelé par la suite La Touche-Tréville). De mai à novembre elle livre

plusieurs combats, capturant plusieurs navires corsaires anglais ainsi que des navires de commerce. En novembre de la même année, elle revient à Rochefort pour recevoir son doublage de coque en cuivre (ce doublage permettait de mieux protéger la coque, notamment du taret et aussi d'augmenter sensiblement la vitesse). Le 10 mars 1780, le marquis de La Fayette embarque à bord à Port-des-Barques et le 20 mars, la frégate, mouillée devant l'île d'Aix, entame sa traversée de l'Atlantique pour se rendre aux Etats Unis qui luttent contre les Anglais pour leur indépendance. Elle est en vue des côtes américaines le 22 avril 1780 et arrive à Boston le 28 avril.

Sur place, Latouche-Tréville propose au Conseil d'Etats du Massachusetts de mettre la frégate à leur disposition pour combattre les navires anglais navigant à proximité des côtes et représentant un danger pour le commerce maritime. Latouche-Tréville capturera de nombreux navires ennemis. Lors d'un combat avec la frégate britannique Iris le 7 juin 1780 au large de Long Island, l'Hermione subit d'importants dégâts, elle déplore 10 hommes tués et 37 blessés dont deux meurent quelques jours plus tard. Le navire gagne Newport pour effectuer les réparations et soigner les blessés. Puis elle reprend ses missions de protection et de surveillance des côtes. Avec l'arrivée de la flotte française, l'Hermione participe à la bataille du Cap Henry le 16 mars 1781 qui voit l'escadre anglaise rester maître des lieux. Le 14 avril 1781, un accident tragique coûte la vie à 12 membres d'équipage suite au naufrage de la chaloupe partie chercher des vivres. Le 23 juin 1781, l'Hermione, accompagnée par la frégate Astrée commandée par Jean François de La Pérouse, appareille pour les côtes d'Arcadie, de Terre-Neuve et du golfe du Saint Laurent, là encore des navires anglais sont capturés. Le 21 juillet 1781, les deux navires s'attaquent à un convoi anglais au large de l'île Royale (actuelle île du Cap Breton), c'est la bataille de Louisbourg. Là aussi les dégâts sont importants et 3 morts sont à déplorer sur l'Hermione ainsi que 13 blessés légers et 6 graves dont 3 meurent peu après. Après la victoire de la flotte française en baie de Chesapeake (où elle n'était pas présente) l'Hermione participe à la bataille décisive de Yorktown en participant au ravitaillement des vaisseaux de ligne effectuant le blocus de la baie. Le 21 janvier 1782, le navire est au mouillage devant la ville de Yorktown et entame ses préparatifs pour un retour en France. Le 2 février 1782, l'Hermione débute son voyage de retour et arrive devant l'île d'Aix le 25 février 1782 après 23 jours de navigation.

Bilan de la campagne américaine d'avril 1780 à février 1782

Bilan humain : 45 marins tués dont 18 au combat, 14 par accident et 13 marins meurent de maladie.

Bilan de prises : 2 navires de guerre et 7 navires de commerce.

Le 2 septembre 1782, la frégate sous le commandement de François Béraud du Perou appareille pour l'océan Indien afin de renforcer l'escadre de Pierre André Suffren qui lutte contre les anglais pour le contrôle du golfe du Bengale. Après la signature de la paix, la frégate regagne la France le 15 septembre 1783. Elle est à Rochefort le 12 février 1784.

En 1793, la guerre de Vendée bat son plein, la révolution a poussé de nombreux officiers et marins à désertier les ports, ce qui va poser d'énormes problèmes de recrutement pour la composition des équipages. Cet état de fait va contribuer en partie à la perte de l'Hermione. La frégate reprend du service sous le commandement du capitaine de vaisseau Pierre Martin. Elle escorte les bâtiments de commerce pendant leur traversée du golfe de Gascogne et chasse les corsaires anglais. Elle apporte son soutien aux troupes révolutionnaires engagées contre les Vendéens.

Le 20 septembre 1793, la frégate prend la mer armée par un équipage peu expérimenté. A son bord, a pris place un pilote remplaçant chargé de guider le navire lors de sa sortie de l'estuaire de la Loire. Celui-ci n'a pas les compétences requises et confondant une marque de signalisation avec une autre, il provoque le naufrage du navire qui talonne sur les rochers du plateau du Four au large du Croisic.

La frégate n'a pas été oubliée et au cours de l'été 2005, une campagne de fouilles archéologiques sur les lieux du naufrage est entreprise. Des pièces du bâtiment sont récupérées dont :

Des canons de 6 datés de 1783

Un [fémelot](#) et un [aiguillot](#) appartenant à une charnière en bronze du gouvernail

Une des ancres de 4,25m de haut et pesant 1,5 tonne

Des boîtes de mitraille

Des éléments en bois de la charpente donnant des indications précieuses sur les mensurations des **couples** et de leur intervalle (la **maille** variant de 95 à 105 mm)

Un lest de gueuses de fer et de galets

GLOSSAIRE

Classe : navires construits selon les mêmes plans, le nom de la classe est le nom du premier navire de la série. On peut aussi les appeler des sister-ship.

Frégate de 12, 12 est le poids en livres des plus gros boulets pouvant être tirés.

Le taret est un mollusque (ressemblant à un ver) qui creuse des galeries dans les bois immergés.

Un fémelot est une partie du safran constituée d'une ferrure reliée à l'étambot dans laquelle s'emboîte l'aiguillot.

L'aiguillot est la partie mâle des ferrures de gouvernail venue de forge et montée sur le safran. Il constitue un gond avec le fémelot.

L'étambot est une pièce verticale montée sur l'arrière de la quille qui termine l'arrière de la coque et soutient le gouvernail.

Un couple est une pièce transversale courbe de la structure d'un navire partant en branche vers l'extérieur et le haut à partir de la quille. Les couples donnent la forme générale du navire et assurent sa rigidité. Le bordage est fixé sur les couples.

La maille est le volume compris entre le plancher de cale et le fond de la coque séparé par les varangues et les carlingues.

La varangue est un ensemble de madriers transversaux épousant la forme du fond et qui maintiennent les couples.

La carlingue est une pièce de renfort longitudinal

Sur les bâtiments de guerre à plusieurs ponts de batteries, afin de renforcer la stabilité, le pont batterie inférieur reçoit les canons de plus gros calibre. Le pont batterie situé au dessus reçoit les canons de calibre inférieur et ainsi de suite. Les canons de 6 sont généralement installés sur les ponts de gaillards.