Titre : **BATAILLES NAVALES DE LA FRANCE.** **Tome 2** **Année 1781**	Référence : **ANCESTRAMIL** **Mer** **Batailles navales**
Auteur : Troude, Onésime Joachim (Cap^{ne} de frégate) Contributeur **:** Levot, Prosper (1801-1878). Éditeur scientifique	Origine : **http://gallica.bnf.fr/** **Droits : public**
Référence : **Éditeur :** Challamel aîné (Paris) **1867-1868**	Transcripteur : **MF. R.** Date : **2015**

Ancestramil

ANNÉE 1781.

L'avis d'une expédition préparée en Angleterre contre la colonie du Cap de Bonne-Espérance, rappela au gouvernement français l'intérêt qu'il avait à la conservation des possessions hollandaises de l'Inde ; et, certain que son alliée attendrait la suite des événements avec son impassibilité habituelle, il ordonna un armement capable de lui donner secours et protection. Le capitaine de vaisseau **de SUFFREN** fut nommé au commandement de la division destinée à porter des troupes au Cap de Bonne-Espérance et à se ranger ensuite sous les ordres du capitaine de vaisseau **d'ORVES** qui commandait les forces navales de la France dans la mer des Indes. Les vaisseaux désignés pour former cette division n'étaient pas les seuls qu'on armât à Brest : 21 autres étaient mis en même temps en état de prendre la mer. Afin de tenir le gouvernement anglais dans le doute sur la destination d'un armement aussi considérable, il avait été décidé que ces vaisseaux sortiraient tous ensemble et ne se sépareraient qu'à plusieurs centaines de lieues du golfe. Il n'y avait cependant pas de temps à perdre : on apprit bientôt, en effet, le départ de l'expédition anglaise. À quelques jours de là, 26 vaisseaux purent sortir de Brest ; on était à la fin du mois de mars. Le 29, à la hauteur des Açores, 20 vaisseaux prirent la route des Antilles avec le lieutenant général **de GRASSE** et la partie du convoi qui avait cette destination ; 1 vaisseau et 1 frégate se dirigèrent vers l'Amérique du Nord ; enfin, 5 vaisseaux, 1 frégate et 1 corvette continuèrent de courir au Sud avec le commandant **de SUFFREN**. Voici la composition de cette dernière division :

Canons.

74	*Héros.*	capitaine	**commandeur de SUFFREN de SAINT-TROPEZ.**
74	*Annibal*	—	**de TREMIGON** ainé.
	Artésien	—	**chevalier de CARDAILLAC.**
64	*Vengeur.*	—	**comte de FORBIN.**
	Sphinx.	—	**vicomte DUCHILLEAU de LAROCHE**.

Frégate de 52c : *Fine.*
Corvette de 16c : *Fortune.*

La frégate fut envoyée en avant pour annoncer l'arrivée prochaine de la division.

L'Artésien avait primitivement été désigné pour faire partie de l'armée du lieutenant général **de GRASSE**, et son capitaine n'avait pris que l'approvisionnement d'eau nécessaire pour se rendre aux Antilles. La crainte d'en manquer lui fit demander à en faire aux îles du Cap Vert. Ces îles ayant été aperçues, le 16 avril, le capitaine **de CARDAILLAC** reçut l'ordre d'aller reconnaître le mouillage de la Praya[1]. Cet officier supérieur signala que des bâtiments de guerre anglais étaient à l'ancre dans la baie. Aucun doute ne s'éleva dans l'esprit du commandant **de SUFFREN** : ces bâtiments ne pouvaient être que ceux qui venaient de quitter l'Angleterre pour se rendre au Cap de Bonne-Espérance. Deux partis se présentaient : continuer la route afin de tâcher de primer les Anglais de vitesse et d'arriver au Cap avant eux ; ou bien, ne tenant aucun

[1] La Praya, ville sur la côte méridionale de l'île portugaise San Yago.

compte de la neutralité des îles du Cap Vert, entrer dans la rade, attaquer la division anglaise et la mettre au moins dans la nécessité de prolonger sa relâche pendant un temps assez long pour que les renforts que portait le convoi pussent arriver au Cap avant l'attaque de cette colonie. Ce dernier moyen entraînait, il est vrai, avec lui l'obligation de sortir de la lutte dans un état autre que celui dans lequel on voulait mettre l'ennemi ; mais, tout bien considéré, on pouvait compter sur l'avantage que devait procurer une surprise, et le commandant **de SUFFREN** l'adopta. Il forma sa division en ligne de convoi, en prit la tête et donna l'ordre de se préparer au combat, en prévenant qu'il aurait lieu à l'ancre. Il laissa aux capitaines toute latitude pour choisir le poste qui leur conviendrait. Impatient de combattre et, probablement aussi, désireux de commencer avant que les dispositions des Anglais fussent faites, le commandant de Suffren ne tint pas compte de la supériorité de marche du *Héros* ; obligeant ainsi chaque capitaine à faire le plus de voile possible pour le suivre, l'ordre de marche signalé ne put être observé. *L'Annibal* et *l'Artésien* tinrent assez bien leur poste, mais *le Vengeur* et *le Sphinx* restèrent loin de l'arrière. Entrant ainsi l'un après l'autre dans la baie, les vaisseaux reçurent isolément les bordées concentrées de l'ennemi, qui leur causèrent de grands dommages. La division anglaise était composée des vaisseaux :

Canons.			
82	HERO.	capitaine	**HAWKER**.
72	MONMOUTH.	—	**James ALMS.**
	ROMNEY	—	**JONHSTONE** commodore.
60	JUPITER.	—	**PAISLEY.**
	ISIS.	—	**SUTTON.**

et des frégates : ACTIVE, DIANA, JASON, de 52c; MERCURY de 28c.

Cette division escortait 10 vaisseaux de la Compagnie des Indes portant chacun 50c et 16 transports de 22,16 et 14c.
La rade de la Praya de l'île San Yago a 2,700 mètres d'ouverture de l'Est à l'Ouest, sur 1,200 de profondeur du Nord au Sud. Toutefois, à partir de l'île aux Cailles, située dans la partie occidentale et à peu près à moitié de la profondeur de la baie, on ne trouve plus que 4 à 5 mètres d'eau, ce qui oblige les navires d'un tonnage un peu considérable à mouiller dans l'Est et le long de la côte. C'est la position qu'occupaient la division anglaise et son convoi. La seule fortification de ce mouillage consiste en une batterie élevée dans la partie N. -O.

A 10h 30m, *le Héros* doubla la pointe Est et, se dirigeant sur les vaisseaux qui étaient mouillés dans le voisinage de l'île aux Cailles, il échangea des bordées avec les bâtiments qui se trouvèrent sur son passage et alla jeter l'ancre au milieu des vaisseaux. Le commodore **JONHSTONE** avait prévu ce qui arrivait. Dès que la division française avait été signalée se dirigeant sur le mouillage qu'il occupait, il avait compris qu'il allait être attaqué et il avait pris ses dispositions en conséquence ; et s'il fut surpris, en ce sens que ses vaisseaux et son convoi n'avaient pas la position qu'il leur eût fait prendre s'il en avait eu le temps ; qu'un grand nombre d'embarcations étaient absentes de leur bord, on le trouva, lui et les siens, en mesure de répondre au premier coup de canon qui fut tiré. Il eut, du reste, dans la batterie de la Praya un auxiliaire dont les boulets incommodèrent les Français. Les ordres du commandant **de SUFFREN** n'avaient malheureusement pas été exécutés.

Aucune disposition n'avait été prise à bord de *l'Annibal.* Persuadé que la neutralité des îles du Cap Vert retiendrait le commandant de la division, et que l'ordre de se préparer à combattre était une simple mesure de précaution pour le cas où les Anglais voudraient s'opposer à l'entrée de la division, le capitaine **de TREMIGON** n'avait pas même fait démarrer les canons de son

vaisseau, et ses batteries étaient encombrées de pièces à eau qui avaient été retirées de la cale. La surprise du capitaine de *l'Annibal* fut donc grande lorsqu'il vit *le Héros* faire jouer son artillerie dès en entrant dans la rade ; il le suivit, malgré cela, sans hésitation, et alla mouiller dans le Nord de ce vaisseau et à le toucher, après avoir été canonné par tous les bâtiments auprès desquels il avait passé, et sans pouvoir leur répondre. Son capitaine paya de sa vie cette sécurité, toujours trop grande en temps de guerre. Ces deux vaisseaux furent les seuls qui combattirent. Celui qui les suivait aborda 2 vaisseaux de la Compagnie, en enleva un et sortit avec lui : le capitaine de ce vaisseau avait été tué dans cette entreprise. Les deux autres se bornèrent à passer au large de la ligne ennemie et se tinrent ensuite à l'ouvert de la baie. La situation était critique, et le commandant **de SUFFREN** regretta peut-être un moment d'avoir pris la détermination qui le compromettait ainsi. Mais son étoile n'avait pas encore atteint l'éclat dont elle devait briller un jour, et il réussit, malgré l'insouciance et le mauvais vouloir de ses sous-ordres. La lutte ne pouvait être prolongée dans de semblables conditions. *Le Héros* fila son câble et, suivi par son noble compagnon qui, bien que réduit à un seul mât qui tomba pendant l'évolution put imiter sa manœuvre, il sortit de la baie et rallia ses transports qu'il avait laissés à la garde de la corvette. *Le Sphinx* avait donné la remorque à *l'Annibal.*

Dans la position que le commandant **de SUFFREN** avait choisie, *le Héros* eut à soutenir le feu de son homonyme, du MONMOUTH, du ROMNEY, des vaisseaux de la Compagnie qui pouvaient le découvrir et celui de la batterie de la Praya. Il leur tint bravement tête ; mais, à midi, certain que *le Vengeur, l'Artésien* et *le Sphinx* ne lui viendraient pas en aide, le commandant en chef comprit qu'il finirait par succomber dans cette lutte inégale et qu'il devait se retirer pendant que sa mâture, très-compromise, lui en laissait encore la possibilité. *Le Héros* appareilla et prit le large.

Cette détermination du commandant de la division était d'ailleurs commandée par l'état de *l'Annibal*. Il s'était écoulé un grand quart d'heure avant que ce vaisseau eût pu répondre au feu du MONMOUTH, du JUPITER, des frégates ACTIVE, DIANA, auquel se joignit encore celui de plusieurs vaisseaux de Compagnie et de la batterie de terre. Mais alors, sa riposte vigoureuse et soutenue avait surpris ses adversaires. Ce combat disproportionné durait depuis une demi-heure à peine, lorsque le capitaine **de TREMIGON** eut la cuisse gauche coupée par un boulet[2] et il dut remettre le commandement au lieutenant **MORARD de GALLE.** La position de *l'Annibal* devint bientôt des plus critiques ; la chute de son mât d'artimon d'abord et, à midi, celle du grand mât attestèrent l'activité et la justesse du tir de l'ennemi. La proximité à laquelle *le Héros* se trouvait permit au nouveau capitaine de *l'Annibal* d'apercevoir de suite la manœuvre de ce vaisseau ; et, comme par un hasard providentiel, le sien ayant encore son mât de misaine, l'abattée se fit avec facilité : elle était à peine achevée que ce dernier mât tomba aussi. Quelque grave que fût cette catastrophe, elle n'eut pas les conséquences qu'on pouvait redouter. Le vent poussa le vaisseau en poupe, et traîné par *le Sphinx* qui avait reçu l'ordre de le prendre à la remorque, il réussit à se mettre hors de l'atteinte des boulets de l'ennemi.

La fumée était déjà très-épaisse lorsque *l'Artésien* arriva à la hauteur du principal groupe de bâtiments anglais. Aussi aborda-t-il un vaisseau de la Compagnie qu'il prit pour un vaisseau de ligne. Ce bâtiment réussit à se décrocher et s'éloigna en emmenant huit hommes de *l'Artésien* qui avaient sauté à bord. Cette perte n'était pas la seule qu'avait occasionnée cette méprise : une balle reçue en pleine poitrine avait abattu le capitaine **de CARDAILLAC** roide mort de son banc de quart ; le lieutenant **de LABOIXIERE** l'avait remplacé. Entraîné sous le vent, *l'Artésien* aborda un autre vaisseau de la Compagnie qu'il enleva. Les câbles de ce vaisseau

[2] Le capitaine de Trémigon mourut dans la journée.

furent coupés, et tous deux s'en allèrent en dérive vers la pointe occidentale de la baie. *L'Artésien* reçut l'ordre de donner la remorque à *l'Annibal* ; il arriva trop tard pour l'exécuter.

Le Vengeur se présenta à son tour, mais le capitaine **de FORBIN** prit le large après avoir défilé en dehors de la ligne ennemie, et il essaya vainement de recommencer cette manœuvre.

Le Sphinx imita et suivit *le Vengeur*. Le capitaine **DUCHILLEAU**, sur le signal qui lui en fut fait, prit *l'Annibal* à la remorque dès que ce vaisseau se trouva dégagé.

Le commodore **JONHSTONE** ne put rester impassible en voyant lui échapper un trophée qu'il ne croyait même pas avoir besoin de saisir ; il appareilla avec tous ses vaisseaux, mais il renonça promptement à poursuivre un ennemi qui allait l'entraîner sous le vent d'un mouillage qu'il aurait ensuite bien de la peine à atteindre. Il retourna donc prendre son ancrage et ramena aussi le vaisseau de la Compagnie qui avait été capturé par *l'Artésien*, laissant le commandant **de SUFFREN** continuer sa route vers le Cap de Bonne-Espérance, où il arriva le 21 juin.

Malgré les pertes que *le Héros* et surtout *l'Annibal* avaient essuyées, malgré les avaries considérables que ce dernier vaisseau avait éprouvées, le résultat du combat de la PRAYA fut tel que le commandant **de SUFFREN** l'avait espéré. La division française arriva au Cap de Bonne-Espérance avant les vaisseaux anglais, et elle put débarquer les troupes destinées à cette colonie. Lorsque le commodore **JONHSTONE** parut, une quinzaine de jours après, il recula devant une attaque, et se borna à s'emparer de quelques vaisseaux hollandais de la Compagnie des Indes qui étaient dans la baie de Saldanha[3]. La division française put alors suivre sa destination ; elle mouilla à l'Ile de France le 21 octobre.

Le combat de la Praya valut un double avancement au commandant **de SUFFREN** : il fut fait bailli et chef d'escadre. **M. de LAPEYROUSE**, avec lequel je regrette de n'être pas toujours d'accord, fait erreur en disant que *l'Annibal* était commandé par le capitaine **de CUVERVILLE.** Les désagréments que le commandant de Suffren éprouva à son arrivée à l'Ile de France n'eurent lieu que parce qu'il fallut pourvoir définitivement au remplacement du capitaine **de TREMIGON.**

Dans le but d'assurer un refuge à ses bâtiments et un débouché à son commerce, la Hollande avait fondé la colonie de Saint-Eustache, petite île des Antilles. Cet établissement, qui avait acquis bientôt un grand développement, venait d'être, au mépris des traités, pillé et détruit par l'amiral anglais **RODNEY**. Informé du départ du convoi qui apportait en Angleterre les riches dépouilles des colons hollandais de Saint-Eustache, le gouvernement français donna l'ordre au chef d'escadre **LAMOTTE-PIQUET** d'aller croiser à l'entrée de la Manche avec 6 vaisseaux, 3 frégates et 2 cotres, pour l'intercepter s'il était possible. Les renseignements du gouvernement français étaient si précis que, sept jours après la sortie de Brest, le 1er mai, ce convoi fut aperçu. 22 navires furent enlevés. Le commodore **HOTHAM**, qui commandait l'escorte réussit à sauver

[3] Saldanha, vaste baie sur la côte occidentale de l'Afrique, à 60 milles du Cap de Bonne-Espérance.

les autres, ainsi que les 2 vaisseaux et les 2 frégates qui les accompagnaient. La division rentra à Brest le 11 avec ses prises.

_____

Fatigué des tergiversations de l'Espagne et de l'inaction du lieutenant général **CORDOVA** commandant en chef de l'armée combinée réunie à Cadix, circonstances qui avaient fait avorter l'expédition projetée contre la Jamaïque ; fatigué aussi du rôle qu'on faisait jouer à sa marine depuis que Gibraltar était bloqué, le gouvernement français, ai-je dit, avait obtenu le remplacement de l'amiral espagnol par le vice-amiral **d'ESTAING** et avait bientôt rappelé les forces navales placées sous les forces de cet officier général. Ce fut le 3 janvier 1781 qu'elles mouillèrent sur la rade de Brest. De leur côté, les Espagnols se plaignaient du gouvernement français qui, disaient-ils, tenait peu de compte des intérêts des alliés ; ils lui reprochaient, entre autres choses, de n'avoir pas empêché le ravitaillement de Gibraltar. Bref, les esprits étaient fort aigris des deux parts.

Cette inaction dont le gouvernement s'était plaint avait peut-être un autre motif que celui, qu'alléguait le lieutenant général **CORDOVA**, c'est-à-dire les ordres de son gouvernement. Un ordre du jour du major général **don Jose MASSAREDO** semble l'indiquer. Ce document curieux porte la date du 22 février 1781, à bord du vaisseau *la Santa Trinidad.*

….« Fait savoir aux commandants et chefs de division l'extrême déplaisir qu'a éprouvé Son Excellence depuis sa sortie, en observant l'irrégularité avec laquelle plusieurs vaisseaux naviguent contre tout ordre et l'union constante qu'exigent les mouvements d'une escadre, et malgré tant de signaux généraux et particuliers qui ont été faits. Il en coûte beaucoup à Son Excellence d'être obligée de désapprouver publiquement une pareille forme de navigation ; l'éparpillement de l'escadre a empêché non-seulement d'évoluer, mais même de faire les manœuvres indispensables pour prendre les bordées les plus favorables.
« Son Excellence ne peut voir avec indifférence ce qui pourrait arriver dans le cas d'une rencontre, ni se borner à disposer ce que ses lumières lui dicteraient de mieux.
« Elle ne peut porter une faible attention sur le service du roi, et sera obligée de se servir très-sérieusement de ses facultés contre tout capitaine qui manquerait désormais à conserver son poste et à manœuvrer, dans tous les cas, avec la précision et les connaissances requises et a toujours nécessaires. »
« Pour éviter cette extrémité, Son Excellence prévient qu'on ait à apprendre et à observer les avertissements qui se trouvent dans le folio 22 jusqu'à 25 du livre des « signaux ; ils sont en petit nombre et exigent peu de peine. Le désordre et l'irrégularité avec lesquels on a navigué jusqu'à ce jour sont évidemment le résultat de la non-observation de ces articles. »

Oubliant encore une fois ses griefs, la France s'imposa de nouveaux sacrifices et offrit à la Cour d'Espagne de tenter la conquête de l'île de Minorque. Le 23 juin, 18 vaisseaux commandés par le lieutenant général **comte de GUICHEN** se rendirent de Brest à Cadix et se rangèrent sous les ordres du lieutenant général **don Luis de CORDOVA** ; déjà, un vaisseau et une frégate étaient arrivés de Toulon. Cette réunion devait donner à l'armée combinée une grande supériorité numérique sur l'armée anglaise. Le 22 juillet, elle mit à la voile, entra dans la Méditerranée et, après un débarquement d'environ 14,000 hommes dans l'île de Minorque, elle repassa le détroit et alla s'établir en croisière à l'entrée de la Manche. Prévenu à temps, l'amiral anglais **DARBY** s'était replié vers les côtes d'Angleterre et avait mouillé à Torbay, où il avait pris toutes les dispositions que nécessitaient les prévisions d'une attaque probable. Cette attaque fut, en effet, mise en question; mais tandis que les uns la voyaient couronnée d'un succès certain,

les autres pensaient le contraire. Cette dernière opinion prévalut et la sortie de cette formidable armée navale fut, une fois encore, sans résultat, car, lorsque le mois de septembre arriva, le commandant en chef retourna à Cadix avec ses 30 vaisseaux et le lieutenant général **de GUICHEN** rentra à Brest avec les siens.

La conquête de l'île de Minorque ne fut complète qu'au mois de février de l'année suivante.

_____

La rentrée des vaisseaux de l'armée combinée franco-espagnole permit au gouvernement de s'occuper des colonies des Antilles qui étaient, à cette époque, dans un grand dénûment. Le lieutenant général de Guichen fut chargé d'escorter au large le convoi qui leur portait des approvisionnements; cet officier général devait aller ensuite rejoindre l'amiral espagnol à Cadix, avec 10 vaisseaux et une frégate. Le chef d'escadre **marquis de VAUDREUIL**, qui avait la conduite du convoi, poursuivrait alors sa route avec 7 vaisseaux et 2 corvettes, et plus tard, il détacherait 2 vaisseaux et 2 corvettes pour les mers de l'Inde avec quelques navires du commerce. Le convoi sortit de Brest le 8 décembre. Le cabinet de Saint-James avait bientôt été informé de ces projets, et le contre-amiral **KEMPENFELDT** avait été expédié à la recherche de cette flotte avec 13 vaisseaux. Il l'aperçut le 10, à environ 150 milles d'Ouessant. Quoique le temps fût brumeux, la flotte naviguait en toute sécurité et les convoyeurs étaient à plusieurs milles sous le vent du convoi. Cette disposition permit au contre-amiral anglais d'enlever 15 navires, sans qu'il fût possible de leur porter aucun secours. La confusion devint, du reste, bientôt des plus grandes ; d'un côté, les vaisseaux anglais tombaient sur une proie facile à saisir ; de l'autre, les navires du convoi employaient toutes leurs ressources pour obtenir des bâtiments de guerre français un appui que ceux-ci tentaient vainement de leur donner. Le vaisseau *l'Actif* de 64c, capitaine **MACARTHY MACTEIGUE** se trouva seul en position de les secourir, et il eut un engagement assez vif avec le vaisseau de 82c EDGAR. Le désordre cessa dans l'après-midi, lorsque la brume se dissipa ; le reste de la journée fut employé à se rallier. Le lieutenant général **de GUICHEN** poursuivit l'armée anglaise le lendemain et le jour suivant : mais, satisfait du succès inespéré qu'il avait obtenu, le contre-amiral **KEMPENFELDT** évita l'engagement et prit chasse avec ses prises ; il ne put être atteint. Le 23, la flotte fut dispersée par un coup de vent qui obligea la majeure partie des bâtiments à rentrer à Brest. 2 vaisseaux seulement, *le triomphant*, que montait le chef d'escadre **de VAUDREUIL**, et *le Brave* arrivèrent aux Antilles avec 5 navires sur 150. Une partie du convoi de l'Inde put aussi continuer sa route.

_____

Le chef d'escadre **chevalier d'ARZAC de TERNAY** avait à peine terminé les travaux nécessaires pour mettre la division qu'il commandait à l'abri d'une attaque à New-Port, qu'il mourut, le 15 décembre, laissant au chevalier **DESTOUCHES**, le plus ancien des capitaines de vaisseau, le commandement des forces navales de la France dans l'Amérique du Nord. Cet officier supérieur passa sur le vaisseau le *Duc-de-Bourgogne* et le capitaine **chevalier de MEDINE** le remplaça sur *le Neptune.*

Afin d'arrêter les déprédations que le commodore anglais **COLLIER** ne cessait de commettre sur les côtes de l'état de Virginie, le commandant **DESTOUCHES** donna l'ordre au capitaine **Le GARDEUR de TILLY**, au commencement du mois de février, de se rendre dans la Chesapeak avec son vaisseau de 64c *l'Éveillé*, les deux frégates de 32c *la Gentille* et la *Surveillante*, et le côtre *la Guêpe*. La précaution que prirent les bâtiments anglais de se retirer dans la rivière l'Elizabeth, ne permit pas au capitaine **de TILLY** de remplir sa mission aussi complétement qu'il l'eût désiré. Il prit cependant ou détruisit plusieurs navires et, dans le nombre de ceux qu'il emmena à New-Port, se trouvait le vaisseau de 44c ROMULUS, dont le commandement fut donné au capitaine **de VILLEBRUNE**, de *la Gentille.*

Le succès incomplet de cette première expédition et le désir qu'il avait de secourir l'état de Virginie, déterminèrent le commandant **DESTOUCHES** à faire une nouvelle tentative, mais avec de plus grands moyens, et à acquiescer en même temps à la demande du général **WASHINGTON** qui inquiet des avantages remportés par les Anglais sur la rivière James, le sollicitait d'y porter, un corps de troupes de 1,200 hommes.

La division française mit sous voiles le 8 mars. Contrariée par de grands vents de S.-O. et des brumes, elle n'eut connaissance du cap Henri que le 16. Ce jour-là, on aperçut dans le Sud plusieurs voiles qu'on ne tarda pas à reconnaître pour des vaisseaux ; c'était la division du vice-amiral **ARBUTHNOT** qui commandait les forces navales anglaises sur cette côte, depuis le mois de juin de l'année précédente. Cette division était composée comme il suit :

Canons.			
98	LONDON.	capitaine	**GRAVES.**
	ROBUST	—	**Philip CRESBY.**
74	ROYAL OAK.	—	**SWINEY**. **ARBUTHNOT**, vice-amiral.
	BEDFORD.	capitaine	**Edmund AFFLECK.**
	AMERICA	—	**Samuel THOMPSON.**
64	PRUDENT.	—	**BENNET.**
	EUROPA.	—	**CHILD.**
50	ADAMANT.	—	**JONHSTONE.**

Frégates : GUADELUPE, PEARL, ISIS.

Ce jour-là, le vent soufflait du N.-N .-O., la mer était grosse et la brume ne tarda pas à devenir très-épaisse. Le commandant **DESTOUCHES** fit signal de se ranger en bataille, les amures à bâbord. En faisant cette évolution, *l'Éveillé* et *l'Ardent* cassèrent leur vergue de grand hunier. L'éloignement de l'ennemi leur permettant de la changer de suite, la division mit en panne ; mais, comme elle tombait incessamment sous le vent, le commandant en chef signala, à 1h de l'après-midi, de prendre les amures à l'autre bord en virant vent arrière. Sa division se trouva rangée comme ci-après :

Canons.			
74	*Neptune.*	capitaine	**chevalier de MEDINE.**
80	*Duc-de-Bourgogne.*	—	**chevalier DESTOUCHES.**
74	*Conquérant*.	—	**de LAGRANDIERE**.
	Provence	—	**chevalier de LOMBARD.**
64.	*Ardent.*	—	**chevalier BERNARD de MARIGNY.**

	Jason.	—	**CHADEAU de LACLOCHETERIE.**
	Éveillé.	—	**chevalier Le GARDEUR de TILLY.**
44	*Romulus.*	—	**de VILLEBRUNE.**
32	*Hermione*	—	**comte de LATOUCHE.**
64	*Fantasque,* en flûte.	—	**de VAUDORE.**

Les Français étaient alors sous le vent de la division anglaise. Celle-ci vira bientôt après et se trouva également en bataille, tribord amures. Le commandant **DESTOUCHES** n'attendit pas que les Anglais eussent terminé leur évolution pour commencer le feu ; il sut tirer parti de la manœuvre ordonnée par le vice-amiral **ARBUTHNOT** et fit canonner ses vaisseaux pendant qu'ils viraient. La régularité de la ligne ennemie s'en ressentit. Les Français n'étaient du reste guère mieux formés et le commandant Destouches jugeant nécessaire de rectifier sa ligne de bataille, fit virer sa division à 3h ; cette manœuvre n'ayant pas été imitée par les Anglais, il ordonna de diminuer de voiles. Le vice-amiral Arbuthnot fit virer ses vaisseaux vingt minutes plus tard, mais sans intention de continuer le combat ; et le feu qui avait cessé lorsque les deux divisions s'étaient dépassées ne recommença pas ; les vaisseaux anglais avaient été trop maltraités pour continuer la lutte, et le ROBUST, le PRUDENT et l'EUROPA étaient incapables de tenir la mer. Le vice-amiral anglais leur fit donner la remorque et alla mouiller sur la rade de Lynhaven à l'entrée de la Chesapeak.

Le commandant **DESTOUCHES** avait manœuvré sans rechercher ni éviter le combat parce que l'issue, même la plus heureuse, pouvait l'empêcher de remplir la mission qui l'amenait dans ces parages ; mais il l'avait accepté sans hésitation dès que l'ennemi s'était trouvé en sa présence. Il ne voulut pas davantage qu'on pût croire qu'il avait désiré la fin du combat. Aussi, quoique *le Conquérant* eût son gouvernail et sa mâture dans un état fort inquiétant ; que le grand mât de l'Ardent fût très-endommagé et que les autres vaisseaux eussent des avaries plus ou moins graves, il resta sous voiles devant la Chesapeak pendant vingt-quatre heures. Mais il n'y avait plus à songer à entrer dans cette baie puisque l'ennemi se tenait à l'ancre sur son passage. En conséquence, après avoir montré qu'il ne redoutait pas une seconde rencontre et y avoir en quelque sorte convié l'amiral anglais, il retourna à New-Port. Le capitaine **de MEDINE** avait été blessé. Le capitaine **de VILLEBRUNE** reprit la frégate *la Gentille* et **le Romulus fut** donné au capitaine **LAUNAY-TROMELIN.**

Peu de temps après le retour de la division française, l'État de Massachussetts pria le commandant en chef de diriger une expédition contre la ville de Penobscot dont le port servait de refuge à tous les corsaires anglais de la côte.
Celui-ci y consentit ; mais le général **WASHINGTON** ayant émis l'opinion qu'il serait imprudent de diviser les forces navales et conseillé d'attendre l'arrivée de quelques nouveaux bâtiments, l'expédition n'eut pas lieu. Le 6 mai, le chef d'escadre **de BARRAS SAINT-LAURENT**, désigné pour prendre le commandement de la division française, arriva sur la frégate *la Concorde,* capitaine **chevalier de TANOUARN.** La division était encore augmentée du vaisseau de 64c *le Sagittaire,* capitaine chevalier **de MONTLUC LABOURDONNAIE**, qui était parti de France à la fin du mois de mars.

On se rappelle que le lieutenant général **de GRASSE** était sorti de Brest à la fin du mois de mars, en même temps que le commandant **de SUFFREN,** et que, rendu aux Açores, il avait fait route pour les Antilles avec un convoi et les vaisseaux ci-après :

Canons.			
100	*Ville-de-Paris.*	capitaine	**de SAINTE-CESAIRE.** **comte de GRASSE**, lieutenant général, **de VAUGIRAUD**, major général.
	Auguste	capitaine	**CASTILLAN.** **de BOUGAINVILLE**, chef d'escadre.
80	*Saint-Esprit.*	capitaine	**marquis de CHABERT.**
	Languedoc.	—	**baron d'ARROS d'ARGELOS.**
74	*Sceptre.*	—	**comte de VAUDREUIL.**
	César.	—	**chevalier CORIOLIS d'ESPINOUSE.**
	Souverain	—	**chevalier de GLANDEVES.**
	Northumberland	—	**marquis de BRIQUEVILLE.**
	Pluton.	—	**d'ALBERT de RIONS.**
	Diadème.	—	**chevalier de MONTECLERC.**
	Magnanime	—	**comte Le BEGUE.**
74	Zélé	—	**chevalier de GRAS-PREVILLE.**
	Marseillais.	—	**de CASTELLANE-MAJASTRE.**
	Bourgogne.	—	**chevalier de CHARITTE.**
	Scipion.	—	**comte de CLAVEL.**
	Hector.	—	**RENAUD d'ALEINS.**
	Hercule.	—	**vicomte de TURPIN de BREUIL.**
	Glorieux	—	**vicomte d'ESCARS.**
	Citoyen.	—	**d'ETHY.**
64	Vaillant.	—	**chevalier Charles-René BERNARD de MARIGNY.**
32	Médée.	—	**chevalier de GIRARDIN.**
	Aigrette	—	**de TRAVERSAY.**
26	Diligente	—	**vicomte de MORTEMART**.
Côtres 18,	Alerte.	—	**de CHABONS.**
Cotres 14	Pandour.	—	**de GRASSE-LIMMERMONT.**

Lorsque le lieutenant général **de GRASSE** arriva, le 29 avril, en vue de la Martinique, il trouva le contre-amiral **HOOD** en observation devant la baie du Fort-Royal avec 17 vaisseaux anglais Le vent soufflait de l'E.-N.-E.

La baie du Fort-Royal[4], sur la côte occidentale de l'île de la Martinique, a son ouverture à l'Ouest. Cette magnifique baie ne compte pas moins de 6 milles de profondeur, de l'Est à l'Ouest, sur un peu plus de 5 du Nord au Sud. Les navires qui, venant d'Europe, se rendent au Fort-Royal, attaquent l'île par le Sud, serrent de près les terres pour profiter des risées qui descendent des mornes et arrivent ainsi au cap Salomon, pointe Sud de la baie du Fort-Royal. De là, il est facile d'atteindre la rade, même en louvoyant, et quelques batteries, placées de l'un et de l'autre côté, soutiendraient au besoin les navires qui iraient leur demander secours et protection. La distance à laquelle se tenaient les Anglais permettait certainement au lieutenant général de Grasse d'entrer dans la baie et d'arriver au mouillage sans être inquiété. Il ne le voulut pas et tint à signaler son apparition dans ces mers par un échange de quelques boulets avec l'ennemi. Dès qu'il l'aperçut, il fit signal au convoi de serrer la côte, se tint avec ses vaisseaux plus au large, et lorsqu'il se trouva à l'ouvert de la baie du Fort-Royal, il fit arriver son armée tout à la

[4] Aujourd'hui Fort de France.

fois et la fit revenir au vent à grande portée de canon de l'armée anglaise. Toutes deux engagèrent, dans cette position et à contre-bord, une canonnade qui cessait lorsque les vaisseaux s'étaient dépassés pour reprendre, toujours à grande distance, dès qu'un virement de bord les rapprochait. Cette manœuvre dura plusieurs heures. Il était facultatif au lieutenant général de Grasse d'engager une affaire générale ; mais, bien qu'il eût été rallié par 4 vaisseaux qui étaient sur la rade du Fort-Royal, la crainte d'exposer son convoi l'empêcha de courir les chances d'un combat sérieux. Les vaisseaux qui l'avaient rallié étaient:

Canons.			
74	*Victoire.*	capitaine	**d'ALBERT SAINT-HYPOLITE.**
	Caton.	—	**comte de FRAMOND.**
64	*Réfléchi.*	—	**CILLART de SUVILLE.**
	Solitaire	—	**comte de CICE-CHAMPION.**

Le contre-amiral Hood resta à l'ouvert de la baie jusqu'au lendemain matin ; la gravité des avaries du RUSSEL, du CENTAUR et de l'INTREPID, le décidèrent alors à s'éloigner. Le capitaine du CENTAUR avait été tué. Le lieutenant général de Grasse se mit à la poursuite de l'armée anglaise et, le 1er mai, il lui fit envoyer quelques boulets. Après l'avoir harcelée pendant deux jours, il reprit la route du Fort-Royal où il mouilla le 6. Les vaisseaux français n'avaient eu que de légères avaries dans la voilure et dans le grément.

Le contre-amiral **HOOD** écrivit que jamais journée n'avait vu dépenser aussi mal à propos autant de poudre et de boulets que celle du 29 avril. Cela peut être vrai. Ce n'est cependant pas la conclusion qu'on pourrait tirer de son rapport puisque c'est lui qui nous apprend, et l'obligation dans laquelle il se trouva de renvoyer de suite le RUSSEL à la Barbade, et les motifs qui le déterminèrent à lever la croisière.

Le chef d'escadre **de MONTEIL** qui, après le départ du comte **de GUICHEN** pour l'Europe, au mois de juillet 1780, avait pris le commandement de la division navale des Antilles, venait de protéger l'entrée de la flotte espagnole du Mexique à la Havane, et il allait faire route pour le Cap Français avec les vaisseaux *le Palmier, le Destin, l'Intrépide, le Triton* et *l'Actionnaire* de 64c[5], la frégate *l'Andromaque* et la corvette *le Serpent*, lorsque la junte de l'île de Cuba le pria de prêter sa coopération aux opérations dirigées contre Pensacola, port de la Floride, dans le golfe du Mexique. Le chef d'escadre **de MONTEIL** accéda à cette demande ; il consentit même à se ranger sous les ordres du chef d'escadre espagnol **don Jose SOLANO,** et se rendit de suite devant la ville assiégée. Les opérations marchaient avec une lenteur telle, que le chef d'escadre français dut demander qu'on employât ses vaisseaux. Il proposa de faire entrer le *Triton, l'Andromaque* et *le Serpent* dans la rade. Sa proposition fut acceptée, mais non sans beaucoup de peine. Le jour même où le mouvement allait se faire, un coup de vent força la division à appareiller. Pendant que, dispersée, elle tenait la mer sur cette côte dangereuse, l'explosion d'un magasin à poudre détermina le commandant général de la Floride occidentale à demander une capitulation qu'il obtint le 8 mai.

[5] Les capitaines de ces vaisseaux étaient MM. Dumaitz de Goimpy, Duplessis-Parscau, Brun de Boades, de Larchantel. Le pavillon du commandant en chef était arboré sur le Palmier.

Le général espagnol qui avait dirigé les opérations du siège se loua de la coopération active et entendue des officiers et d'un détachement de 800 hommes qui avaient été fournis par la division française. Celle-ci était de retour au Cap Français, le 10 juillet.

_____

Le 5 juillet, le lieutenant général **de GRASSE** appareilla du Fort-Royal de la Martinique et, prenant sous son escorte tous les navires de commerce qui étaient en partance pour l'Europe, il se dirigea sur Saint-Domingue ; le l6, il mouilla au Cap Français. Un désastre affreux avait signalé cette traversée : la frégate de 32c *l'Inconstante*, capitaine **de LONGUEVAL**, avait été incendiée et 90 hommes seulement s'étaient sauvés. Huit jours après l'arrivée de l'armée navale, un malheur semblable arriva au vaisseau de 74c *l'Intrépide*, capitaine **DUPLESSIS-PARSCAU** : ce vaisseau faisait partie de la division du chef d'escadre **de MONTEIL.**

Le lieutenant général de Grasse avait fait connaître au ministre de France aux États-Unis son intention de se porter, au mois de juillet, sur la côte d'Amérique pour offrir sa coopération au commandant en chef de l'armée américaine. Mais comme il n'avait aucune connaissance des mouvements de cette armée, qu'il ignorait les projets de ses généraux, et qu'il ne savait même pas où se trouvait la division navale qui stationnait sur la côte, il avait prié le représentant de la France de lui faire parvenir au Cap Français des renseignements qui lui étaient indispensables avant de se mettre en route. Expédiée dans ce but, la frégate *la Concorde*, capitaine **de TANOUARN**, l'attendait sur cette rade. Le général **comte de ROCHAMBEAU** qui commandait le corps auxiliaire français envoyé en Amérique, lui faisait connaître la situation fâcheuse des provinces du Sud et l'engageait, tant personnellement qu'au nom du général **WASHINGTON**, à entrer dans la Chesapeak ou à se porter sur New-York. Il l'avertissait qu'il avait quitté la Providence pour se réunir au commandant en chef de l'armée américaine sur la rivière l'Hudson et le priait de lui amener un renfort de 5 à 6,000 hommes, des munitions et de l'argent, car il n'en avait pas pour payer les troupes qu'il commandait. Les instructions du commandant en chef lui prescrivaient de détacher 9 vaisseaux pour escorter les convois qui rentraient en Europe ; mais elles lui laissaient aussi la latitude de différer leur départ s'il jugeait leur présence nécessaire sur la côte d'Amérique. Il se décida, non-seulement à les garder, mais il prescrivit encore au chef d'escadre **de MONTEIL** qu'il avait trouvé sur la rade, de se ranger sous son pavillon avec ses 4 vaisseaux. Il obtint du gouverneur de Saint-Domingue l'embarquement de 3,300 hommes des garnisons de l'île, à la condition qu'une escadre espagnole viendrait stationner sur la rade du Cap Français pendant l'absence de ces troupes. Quant à l'argent, il ne lui fut pas possible d'en trouver malgré ses offres et celles du chevalier **de CHARITTE**, capitaine du vaisseau *la Bourgogne*, de donner leurs propriétés comme garantie, et il fut obligé d'en envoyer emprunter à la Havane. Convaincu que la promptitude de son départ contribuerait puissamment au succès de la campagne, il mit à la voile, le 4 août ; et pour mieux cacher la marche de son armée, il passa par le vieux canal de Bahama. La frégate *l'Aigrette*, capitaine **de TRAVERSAY**, qui avait été envoyée à la Havane, le rallia en mer avec l'argent demandé. Le 31, l'armée navale jeta l'ancre sur la rade de Lynhaven, à l'entrée de la Chesapeak. Le vaisseau *le Glorieux* et les frégates ayant reçu l'ordre de chasser un convoi qui parut au large, s'emparèrent de la corvette anglaise de 14c LOYALIST qui l'escortait.

Je ne saurais dire quels motifs décidèrent le lieutenant général **de GRASSE** à choisir la Chesapeak plutôt que la baie de New-York pour théâtre des opérations de l'armée navale qu'il commandait. Voulait-il agir en dehors du concert des généraux **WASHINGTON** et

ROCHAMBEAU ? Préférait-il venir en aide au général **LAFAYETTE** qui se trouvait à James-Town ? Pensait-il enfin que sa coopération serait plus active dans la Virginie que partout ailleurs ? Il ne l'a pas fait connaître. Toujours est-il que, comme je viens de le dire, il entra dans la Chesapeak.

La Chesapeak, dans l'État de Virginie, est une vaste baie, parsemée d'îles et de bancs, dans laquelle se jettent un grand nombre de rivières. De suite après avoir doublé le cap Henri, pointe Sud de l'entrée, on trouve le mouillage de Lynhaven ; puis, en suivant la côte du Sud, on entre dans la rivière James qui, après un parcours de 45 milles, conduit à James-Town et à Williamsbourg, villes situées vis-à-vis l'une de l'autre sur les deux rives. La rivière James a pour principaux affluents la Nansemond et l'Elisabeth qui conduisent, la première à Suffolk, l'autre à Norfolk. Si, au lieu de continuer la route à l'Ouest, après avoir dépassé le cap Henri, on tourne brusquement à droite ou au Nord, on entre dans la baie de la Chesapeak proprement dite. Ce passage est rétréci par trois bancs : le premier entoure le cap Charles, pointe Nord de l'entrée de la baie ; un autre, dit Horse Shoe. — fer à cheval — s'étend le long de la côte opposée depuis la rivière James jusqu'à la rivière de Back ; entre les deux, mais plus rapproché du premier, se trouve le troisième appelé Middle Ground — terre du milieu. — La rade de Lynhaven, qu'on peut considérer comme la rade extérieure, est donc comprise entre les terres du Sud, le Horse Shoe, le Middle Ground et le banc du cap Charles. A l'Ouest, par le travers du Middle Ground, on voit une belle rivière : c'est l'York qui conduit à la ville qui lui a donné son nom. York, située à 15 milles dans les terres, est une position stratégique d'une grande importance ; elle était alors occupée par le commandant en chef de l'armée anglaise lord **CORNWALLIS**. La ville de Glocester est en regard, de l'autre côté de la rivière. En remontant toujours au Nord, après avoir dépassé bon nombre de rivières, on trouve, à quelques milles du fond de la baie, sur la côte occidentale, la ville d'Annapolis et, à la même hauteur de l'autre côté, la rivière l'Elk. Du cap Henri à la ville de Baltimore située entre ces deux positions, on ne compte pas moins de 200 milles.

Le premier soin du lieutenant général de Grasse fut d'établir le blocus de la rivière York pour couper les communications des Anglais avec la mer. Il plaça aussi quelques bâtiments à l'entrée de la rivière James, et plus haut à Hampton, pour surveiller les mouvements de l'ennemi dans cette partie et protéger le débarquement des troupes des vaisseaux qui devaient être dirigées sur James-Town. Ce mouvement eut lieu les 1er et 2 septembre. Ce renfort permit au général **LAFAYETTE** de passer de l'autre côté de la rivière et d'aller occuper Williamsbourg qui n'est pas à plus de quinze milles d'York.

L'armée navale attendait au mouillage le retour de ses embarcations lorsque le 5, à 8h du matin, la frégate qui était en découverte signala 21 vaisseaux anglais et 7 frégates. Quoique 90 officiers et plus de 1800 matelots[6] fussent absents avec les canots, le lieutenant général de Grasse fit de suite signal d'appareiller en filant les câbles et rangea ses vaisseaux en bataille bâbord amures, par rang de vitesse, comme il suit. Le vent soufflait du N.-N.-O.

Canons.

	Pluton.	capitaine	**d'ALBERT de RIONS.**
	Bourgogne		**chevalier de CHARITTE.**
74	*Marseillais*	—	**de CASTELLANE-MAJASTRE.**
	Diadème.	—	**chevalier de MONTECLERC.**
	Réfléchi	—	**CILLART de SUVILLE**.

[6]Ces chiffres sont évidemment exagérés, mais ce sont ceux qui sont donnés par le rapport officiel.

	Auguste	—	**CASTELLAN**.
80			**de BOUGAINVILLE,** chef d'escadre.
	Saint-Esprit	capitaine	**marquis de CHABERT**.
	Caton	—	**comte de FRAMOND.**
71	*César*	—	**chevalier CORIOLIS d'ESPINOUSE.**
	Destin	—	**DUMAITZ de GOIMPY.**
104	*Ville-de-Paris.*	—	**de SAINTE-CESAIRE.**
			comte de GRASSE, lieutenant général.
			de VAUGIRAUD, major général.
74	*Victoire*	capitaine	**d'ALBERT SAINT-HYPPOLITE.**
80	*Sceptre*	—	**comte de VAUDREUIL.**
74	*Northumberland*	—	**marquis de BRIQUEVILLE.**
	Palmier.	—	**baron d'ARROS d'ARGELOS.**
64	*Solitaire.*	—	**comte de CICE-CHAMPION.**
	Citoyen.	—	**d'ÉTHY.**
71	*Scipion*	—	**comte de CLAVEL.**
	Magnanime	—	**comte Le BEGUE.**
	Hercule.	—	**vicomte de TURPIN de BREUIL.**
80	*Languedoc.*	—	**DUPLESSIS-PARSCAU.**
			chevalier de MONTEIL, chef d'escadre.
	Zélé.	capitaine	**chevalier de GRAS-PREVILLE.**
74	*Hector*	—	**RENAUD d'ALEINS.**
	Souverain	—	**chevalier de GLANDEVES.**

Frégate : Aigrette.

Les deux vaisseaux *le Glorieux* et *le Vaillant* et les autres frégates restèrent devant les rivières qu'ils surveillaient.

Dès que l'amiral **RODNEY** avait eu connaissance du départ de l'armée navale des Antilles, il avait détaché le contre-amiral **HOOD** avec 14 vaisseaux pour renforcer la division du contre-amiral **GRAVES** qui commandait alors les forces navales anglaises sur la côte d'Amérique. Ce renfort avait porté à 21 le nombre des vaisseaux anglais réunis sur la rade de New-York. Le contre-amiral **GRAVES** venait d'apprendre la sortie de la division française de Rhodes-Island soupçonnant que le chef d'escadre **de TERNAY** avait mis à la voile pour se réunir au lieutenant général **de GRASSE,** il appareilla pour empêcher cette jonction, s'il était possible. Il ne rencontra pas la division à la poursuite de laquelle il s'était mis ; mais, lorsque le 5 septembre, il parut devant la Chesapeak, il aperçut l'armée du lieutenant général de Grasse au mouillage et, malgré la supériorité numérique des Français, il n'hésita pas à aller les attaquer. A cet effet, il laissa arriver largue sur la ligne du plus près bâbord dans l'ordre suivant :

Canons.

82	SHREWSBURY.	capitaine	**ROBINSON**.
72	INTREPID.	—	**P. MOLLOY.**
	ALCIDE.	—	**Charles THOMPSON.**
	PRINCESSA	—	**Charles KNATCHBULL.**
82			**Samuel DRAKE**, contre-amiral.
	AJAX.	capitaine	**N. CHARRINGTON.**
	TERRIBLE.	—	**FINCH**.

72	EUROPA.	—	**CHILD**.
	MONTAGU.	—	**George BOWEN**
	ROYAL OAK,	—	**ARDESOIF**.
108	LONDON.	—	**GRAVES**
			GRAVES, contre-amiral.
	BEDFORD.	capitaine	**Th. GRAVES.**
82	RESOLUTION	—	**Robert MANNERS.**
72	AMERICA.	—	**Samuel THOMPSON.**
80	CENTAUR	—	**John INGLEFIELD**
	MONARCH.	—	**Francis REYNOLDS.**
100	BARFLEUR	—	**John KNIGHT.**
			sir Samuel HOOD, contre-amiral.
82	INVINCIBLE	capitaine	**SAXTON**.
72	BELLIQUOUS	—	**BRINE**.
82	ALFRED	—	**William BAYNE.**
60	ADAMANT	—	**JONHSTONE**.
72	SOLEBAY	—	

Arrivée au *Middle Ground*, l'armée anglaise vira vent arrière par la contre-marche et se forma en ligne de convoi quatre quarts largue, aux mêmes amures que les Français, c'est-à-dire, bâbord amures. Les routes suivies par les deux armées faisaient donc un angle de 45°. Cet angle n'était cependant pas encore assez grand pour les mettre à distance convenable car, lorsqu'elle se trouva à la hauteur des vaisseaux de tête, l'avant-garde anglaise dut laisser arriver presque vent arrière pour se rapprocher ; elle s'établit ensuite en bataille à bonne portée de canon. La manœuvre de l'avant-garde fut successivement imitée par les deux autres escadres de l'armée ennemie. Toutefois, l'arrière-garde resta à une distance plus grande et c'est à peine si ses boulets portaient. Le combat qui commença dès qu'il fut possible, n'eut donc réellement lieu qu'entre les deux premières escadres des deux armées. On conçoit l'avantage que ces arrivées successives sur une ligne presque perpendiculaire à la route des Français donnèrent à ceux-ci. Ils purent canonner, en quelque sorte impunément, les vaisseaux ennemis qui arrivaient en leur présentant l'avant. Le vent ayant refusé vers 5h, le lieutenant général de Grasse signala aux vaisseaux de tête de faire une arrivée pour rectifier la ligne. Le commandant en chef de l'armée anglaise fit au contraire serrer le vent. La distance entre les deux armées augmenta incessamment et, au coucher du soleil, elles étaient hors de portée de canon. Les capitaines de **CHABERT, de MONTECLERC** et **de FRAMOND** étaient blessés. Le lieutenant général de Grasse resta sous voiles pendant quatre jours, prêt à accepter un nouveau combat que l'amiral anglais ne jugea pas convenable de livrer. Comme sa coopération était nécessaire à l'armée de terre, il se décida alors à rentrer dans la Chesapeak. Le 11, l'armée navale reprit le mouillage en dedans du cap Henri : elle y fut ralliée par ses embarcations sur le sort desquelles on n'était pas sans inquiétudes. Le chef d'escadre **de BARRAS SAINT-LAURENT** était mouillé sur la rade de Lynhaven depuis la veille avec 8 vaisseaux et 3 frégates. Quoique ses instructions lui enjoignissent de se retirer à Boston lorsque le corps d'armée du général **ROCHAMBEAU** se porterait vers le Sud, cet officier général avait cru devoir accéder aux désirs du général **WASHINGTON** dont les opérations étaient paralysées par le manque d'artillerie de siège, et il avait fait route pour la Chesapeak. Sa division accompagnait 10 transports qui, en outre de l'artillerie et des munitions de guerre, portaient des vivres et des mâtures.

Plusieurs vaisseaux anglais avaient été très-maltraités au combat du 5. La PRINCESSA avait perdu son grand mât de hune; le SHREWSBURY, ses deux mâts et vergues de hune ; le

capitaine **ROBINSON** avait eu une jambe emportée. L'INTREPID avait eu ses deux vergues de hune coupées et ses bas mâts fort endommagés. La mâture du MONTAGU avait tellement souffert qu'on s'attendait à la voir s'abattre d'un moment à l'autre. L'AJAX et le TERRIBLE faisaient beaucoup d'eau, et le dernier dut être livré aux flammes. L'armée anglaise fit route pour New-York.

Avertis par le capitaine de *la Concorde* que l'armée navale se dirigeait sur la Chesapeak, les deux généraux en chef français et américain s'étaient mis en marche et ils venaient d'arriver à l'embouchure de l'Elk, où un officier expédié par le lieutenant général de Grasse leur apprit l'arrivée des vaisseaux français. Dès que l'armée navale eut repris son mouillage, ils firent transporter à Williamsbourg les troupes qui étaient à Annapolis. Trois jours après, ces troupes et quelques centaines de matelots des vaisseaux qui furent mis à terre marchèrent sur la ville d'York et en firent l'investissement. Libres de toute préoccupation du côté de la mer, les généraux poussèrent le siège de cette ville avec une grande vigueur. Le 19 octobre, le commandant en chef de l'armée anglaise fut forcé de capituler. A cinq jours de là, l'armée navale anglaise, renforcée de 7 vaisseaux, se présenta de nouveau devant la Chesapeak ; mais la nouvelle de la capitulation de **lord CORNWALLIS** décida le contre-amiral **GRAVES** à renoncer à ses projets d'attaque, et laissant le contre-amiral **DIGBY** sur la côte, il fit route pour la Jamaïque.

En vertu de la capitulation d'York, les bâtiments anglais qui se trouvaient dans la rivière devinrent la propriété de la France. C'étaient les frégates CHARRON de 44c et FOWEY de 24c elles furent détruites ; la frégate de 28 GUADELUPE, la corvette de 14 BONETTA, 4 cutters et 12 transports. 20 autres navires furent coulés.

Voulant éterniser la prise d'York et de Glocester qui assurait l'indépendance des États-Unis, le Congrès prit, le 28 octobre, les résolutions suivantes.

« Le Congrès, etc., etc.
« A résolu que les remercîments des États-Unis réunis en congrès, seront présentés à Son Excellence le comte de Rochambeau pour la cordialité, le zèle, le talent et le courage avec lesquels il a secondé et avancé les opérations de l'armée alliée contre la garnison britannique d'York ; Résolu que pareils remercîments des États-Unis assemblés en congrès, seraient présentés à Son Excellence le comte de Grasse pour l'habileté et la valeur qu'il a développées en attaquant et battant la flotte britannique à la hauteur de la Chesapeak, et pour le zèle et l'ardeur avec lesquels il a donné, avec l'armée navale à ses ordres, les secours et la protection les plus efficaces aux opérations de l'armée alliée en Virginie ; Résolu que les États-Unis, assemblés en congrès, feront ériger à York, en Virginie, une colonne en marbre ornée des emblèmes de l'alliance des États-Unis et de Sa Majesté Très-Chrétienne, et chargée d'inscriptions contenant un exposé succinct de la reddition du comte de Cornwallis à Son Excellence le général Washington, commandant en chef les forces combinées de l'Amérique et de la France ; à Son Excellence le comte de Rochambeau, commandant les troupes auxiliaires de Sa Majesté Très-Chrétienne en Amérique, et à Son Excellence le comte de Grasse commandant en chef l'armée navale de France dans la Chesapeak :
« Résolu que deux pièces canon de bataille prises sur l'armée britannique seront présentées par le commandant en chef de l'armée américaine au comte de Rochambeau, et qu'on gravera dessus, en bref, que le Congrès les lui a présentées pour la part illustre qu'il a eue à la prise ; Résolu que le secrétaire d'État des affaires étrangères sera chargé de requérir le ministre plénipotentiaire de Sa Majesté Très-Chrétienne que le désir du Congrès est que sa Majesté

permette au comte de Grasse d'accepter un témoignage de son approbation, pareil à celui présenté au comte de Rochambeau. »

Ce document constate la part que la marine française prit à la guerre de l'indépendance de l'Amérique.

La présence de l'armée navale étant désormais sans utilité dans ces parages, le lieutenant général **de GRASSE** rembarqua ses marins et ses troupes et, le 5 novembre, il fit route pour la Martinique où il arriva le 26. Il avait détaché 4 vaisseaux, sous le commandement du capitaine **d'ALBERT SAINT-HIPPOLYTE**, pour reporter les troupes de la garnison de Saint-Domingue et escorter un riche convoi qui était en partance pour France.

Un brevet portant la date du 21 juillet 1786 autorisa le lieutenant général comte **de GRASSE-TILLY** à accepter et à placer dans son château de Tilly les deux canons qui lui avaient été offerts par le Congrès des États-Unis. Voici l'inscription que portaient ces canons : « Pris à l'armée anglaise par les forces combinées de la France et de l'Amérique à York-Town en Virginie, le 19 octobre 1781. Présentés par le Congrès à Son Excellence le comte de Grasse comme un témoignage des services inappréciables qu'il a reçus de lui dans cette mémorable journée. »

———————

Le 20 novembre 1780, le gouvernement anglais ordonnait à son ambassadeur à la Haye de quitter cette ville sans prendre congé et, en même temps, il prescrivait à tous les capitaines des bâtiments de guerre et des corsaires de s'emparer des navires hollandais qu'ils rencontreraient. Le motif de cette rupture, qu'on pouvait au reste prévoir depuis quelque temps, était l'accession des Provinces-Unies à la confédération que les puissances du Nord venaient de former pour arrêter les exactions de l'Angleterre. Bien que désireuse de conserver la paix, cette république avait tenu peu de compte des signes précurseurs de l'orage qui la menaçait, et sa sécurité était telle que le gouvernement français crut devoir se charger de donner connaissance de la rupture aux gouverneurs des établissements hollandais de la mer des Indes. Le capitaine **MACE**, de la corvette *la Sylphide* reçut cette mission

Un journal anglais, - car il paraît que de tout temps la jactance a été de fort bon goût dans la presse anglaise, — un journal anglais publia à cette époque l'article suivant, qui indique quelles devaient être les conséquences de la sécurité dans laquelle on vivait à la Haye :

« Le commencement de la guerre actuelle avec la Hollande ressemble à celui de nos hostilités avec la France en 1755. Du mois de juillet, pendant lequel l'amiral **BOSCAWEN** prit les vaisseaux *le Lys* et *l'Alcide* qui se rendaient à Québec avec des troupes, au mois de juin de l'année suivante que la guerre fut déclarée, l'Angleterre avait pris 870 navires. Le 5 janvier 1781, elle a déjà capturé 300 navires hollandais et 3,000 hommes. »

Quel avertissement pour les puissances maritimes ! Un journal, organe d'un parti influent, ne craint pas d'avouer de tels actes ; il se glorifie même de ce que, avant la déclaration de guerre et dans deux circonstances différentes, l'Angleterre ait fait ce que, chez toute autre nation, on regarderait comme la violation la plus flagrante du droit le plus sacré ! Pour lui, c'est chose naturelle que les visites arbitraires et les arrestations illégales ! Porter un premier coup au commerce ayant d'en venir réellement aux prises ; affaiblir, même par des moyens illicites, les ressources de la puissance à laquelle on va déclarer la guerre, telle a toujours été la tactique de

nos voisins d'outre-mer, N'était-ce pas celle qu'ils commençaient à déployer en 1778 lorsque Louis XVI, instruit par le règne des ses prédécesseurs, rompit brusquement avec l'Angleterre et usa de représailles à son égard. Aussi le commerce français n'eut-il pas à déplorer la perte d'une partie de sa marine, et la détermination du roi de France enflamma les cœurs d'une ardeur qu'on commençait à ne plus connaître dans l'état-major de la flotte.

De toutes les nations de l'Europe, la France était celle qui jouissait, à cette époque, de la plus grande considération dans l'Inde. Les princes de l'Indoustan la regardaient comme l'unique digue capable d'arrêter un jour le torrent qui menaçait leurs domaines. Le gouvernement anglais combattait cette influence et employait tous les moyens en son pouvoir afin de prouver à ces princes qu'ils n'avaient rien à attendre de la nation qu'ils portaient si haut, et rien de mieux à faire que de solliciter la protection de la Compagnie anglaise. Cette tactique n'ébranla pas les convictions du nabad **HYDER-ALI** qui balançait seul la puissance des Anglais dans cette partie du monde, car la prise de Pondichéry par les Anglais avait entraîné la perte de toutes les possessions françaises de l'Inde. Ce prince ayant à se plaindre du gouvernement de Madras qui lui avait refusé son appui contre les Marattes, avait déclaré la guerre à la Compagnie dès que les hostilités avaient commencé entre la France et l'Angleterre. Le rôle de la France consistait donc, dans le moment, à soutenir le chef qui avait tant de foi dans sa puissance et à se faire de nouveaux alliés. Le capitaine de vaisseau **d'ORVES**, à qui incombait plus particulièrement cette mission et qui commandait les forces navales de la France dans la mer des Indes depuis le commencement de l'année 1780, avait sous ses ordres les vaisseaux :

Canons.			
74	*Orient.*	Capitaine	**comte d'ORVES**[7] (1).
	Brillant.	-	**de SAINT-FELIX.**
64	*Sévère*	—	**de LAPALLIERE**
	Ajax.	—	**BOUVET**.
	Bizarre.	—	**de LALANDELLE-ROSCANVEC.**
54	*Flamant*	—	**de CUVERVILLE.**

les frégates *Pourvoyeuse.*
de 40c *Consolante.*
et la corvette de 22c *la Subtile.*

Les Anglais avaient dans les mêmes parages les vaisseaux :

Canons.			
74	SUFERB	capitaine	**SIMINTON.**
			Edward HUGHES, contre-amiral.
	BURFORD	capitaine	**REYNOLDS.**
70	EXETER	—	**Richard KINGS**
	EGLE.	—	**Ambroise REDDALL.**
|	WORCESTER	—	**George TALBOT.**

la frégate de 28c COVENTRY.
le brig de 14c WEAZLE.

Le commandant d'Orves s'était enfin décidé à aller faire acte de présence sur la côte orientale de la presqu'île de l'Inde ; après avoir touché à Surate, il était arrivé à Madras, le 7 janvier 1781;

[7] Le capitaine de vaisseau d'Oryes, autorisé à porter le pavillon de chef d'escadre, prenait le titre de brigadier des armées navales.

6 vaisseaux anglais et une frégate étaient à ce mouillage. Le commandant de la division française ne voulut pas courir les chances d'un combat qui l'exposait à recevoir des avaries fort difficiles à réparer dans l'état de pénurie où il était en rechanges ; il resta en panne toute la nuit, et le lendemain il fit route au Sud le long de la côte ; le 28 au soir, il mouilla devant Pondichéry. Le commandant **d'ORVES** ne comprit pas bien la mission qui lui était confiée ; il se borna à donner l'assurance de l'envoi d'un corps de troupe s; et quoiqu'il eût pu être d'un grand secours à **HYDER-ALI** en interceptant les approvisionnements que les Anglais recevaient par mer, il ne voulut pas prolonger son séjour dans ces parages. Rien ne put ébranler sa résolution, pas même la promesse que lui fit le chef indien de ravitailler ses vaisseaux s'il consentait à mettre leur faible garnison à terre pour l'aider d'une force qui, en fait, n'eût été que morale. La division française était de retour à l'île de France au mois de juillet. C'était, il faut en convenir, un triste début pour la grande nation que les princes de l'Inde appelaient à leur aide. Nous verrons bientôt que la cause à laquelle on peut attribuer la conduite du commandant en chef de la division de l'Inde, amena dans la situation un changement qui ne tarda pas à tourner à l'avantage des alliés[8]. Quelques combats particuliers furent livrés dans le cours de cette année.

_____

Les frégates de 32c *la Fine*, capitaine **chevalier de TANOUARN**, et *la Minerve*, capitaine chevalier **de GRIMOUARD**, *la Diligente* et *l'Aigrette* de 26c, sorties de Brest, le 3 janvier, pour croiser à l'entrée de la Manche aperçurent, le lendemain avant le jour, plusieurs bâtiments dans leurs eaux ; elles couraient alors au plus près tribord amures, avec des vents de N.-O. Le jour, en se faisant, permit de distinguer deux vaisseaux anglais : c'étaient le COURAGEUX et le VALIANT de 82c, capitaines **lord MULGRAVE** et **GOODALL**. Les frégates prirent chasse. A 1h 30m de l'après-midi, *la Minerve* fut atteinte et attaquée par le COURAGEUX. Une heure plus tard, étonné probablement de la résistance qu'opposait la frégate, le capitaine du VALIANT joignit son feu à celui de son compagnon. **La Minerve** ne put résister longtemps à de pareils adversaires : son pavillon fut amené. Le capitaine **de GRIMOUARD**, qui était blessé, avait remis le commandement au lieutenant **VILLENEUVE**. Les avaries du COURAGEUX étaient au reste presque aussi considérables que celles de *la Minerve* ; il fut obligé de changer son beaupré, son mât de misaine et le mât d'artimon.

Dès que le pavillon de *la Minerve* eut été amené, le VALIANT poursuivit *la Fine*, mais il ne put l'atteindre ; cette frégate rentra à Brest avec ses deux autres compagnes.

_____

Le Rover ne fut pas longtemps propriété française. Cette corvette, qui avait été prise dans le mois de septembre 1780, fut enlevée par un corsaire, au mois de février de la présente année. Le commandement en avait été donné au **chevalier de DOUDON.**

_____

La dispersion, au commencement de l'année précédente, du convoi qui portait les premiers secours en hommes et en munitions dans l'Inde, avait jeté une grande inquiétude dans le pays.

[8] Le commandant d'Orves était atteint d'une maladie qui lui rendait le séjour à bord et à la mer fort incommode, et à laquelle il succomba quelques mois plus tard.

Cette anxiété devint bien plus grande lorsqu'on connut le sort de celui qu'escortait le **vicomte de SOULANGES.** Cet officier, qui commandait le vaisseau de 74c *le Protecteur*, sortit de Brest, le 20 avril, avec 10 navires qui portaient des approvisionnements dans l'Inde, et le vaisseau de 74c *le Pégase*, capitaine **de SILLANS**, la frégate de 32c *l'Andromaque*, capitaine **DU ROSLAN,** le vaisseau de 64 *l'Actionnaire*, capitaine KERANGAL et la frégate *l'Indiscrète ;* ces deux derniers étaient armés en flûte. Le jour même de sa sortie, le convoi fut poursuivi par 12 vaisseaux anglais et à frégates sous les ordres du contre-amiral **BARRINGTON**. Dès que l'escadre anglaise fut signalée, *le Protecteur* et *le Pégase* se placèrent à la queue du convoi et, a 8h 30m du soir, lorsque la force de l'ennemi eut été bien reconnue, le commandant **de SOULANGES** signala de gagner le port le plus voisin ; le vent soufflait du S.-E. *Le Pégase* fit vent arrière. Le 21 à 1h du matin, le vaisseau anglais de 80c FOUDROYANT, capitaine **JERVIS**, était en position de le combattre. Après une courte canonnade et sans avoir fait aucune disposition préalable, le capitaine **de SILLANS** ordonna l'abordage ; *le Pégase* accrocha le vaisseau anglais de long en long. A 3h, le mât d'artimon du *Pégase* fut abattu, ainsi que son petit mât de hune ; ses pertes étaient considérables : son pavillon fut amené. Le vaisseau QUEEN, arrivé sur ces entrefaites, fut chargé d'amariner *le Pégase*, et le FOUDROYANT, - fort peu endommagé si l'on en juge par la détermination du capitaine **JERVIS** qui avait, lui, reçu une blessure, le FOUDBOYÀNT se mit à la poursuite de *l'Actionnaire* qu'il atteignit le soir. Le vaisseau-flûte amena son pavillon après avoir échangé Une bordée. Le convoi fut enlevé en entier. *Le Protecteur, l'Andromaque* et *l'Indiscrète* rentrèrent à Brest.
Le capitaine **de SILLANS** fut cassé par le conseil de guerre auquel il eut à rendre compte de sa conduite.

_____

Séparé de la division du chef d'escadre **de LAMOTTE-PIQUET** dont il faisait partie, le vaisseau de 64c *l'Actif*, capitaine **de BOADES**, fut chassé, le 14 mai, par 8 vaisseaux anglais ; l'un deux, le NONSUCH de 72c, capitaine **James WALLACE**, l'atteignit à 8h du soir. Un combat très-vif s'engagea entre ces deux vaisseaux et l'obscurité seule y mit un terme à 10h. Le combat recommença le lendemain matin à 6h ; trois heures après le NONSUCH prit le large ; la crainte de rencontrer la croisière ennemie empêcha le capitaine **de BOADES** de le poursuivre ; *l'Actif* avait d'ailleurs quelques avaries qui nécessitaient sa rentrée à Brest. Il y arriva sans autre rencontre. Le capitaine **de BOADES** était blessé.

_____

Le 2 juin, la frégate de 32c *la Fée*, capitaine **de BOUBEE**, eut un court engagement avec la frégate anglaise de 44c ULYSSE et lui fit abandonner la partie.

_____

A quelques jours de là, le 5, la frégate de 32c *la Surveillante*, capitaine **chevalier de VILLENEUVE CILLART,** se rendant des États-Unis à Saint-Domingue, fut chassée, à l'atterrage, par cette même frégate de 44c ULYSSE, et elle engagea le combat à 9h 30m du soir. Après deux heures et demie, l'ULYSSE s'éloigna. Les avaries de *la Surveillante* empêchèrent son capitaine de poursuivre la frégate ennemie. On voit que le capitaine de l'ULYSSE, dont je regrette de ne pouvoir donner le nom, n'était pas heureux dans le choix de ses adversaires.

———————

Le 19 juin, le capitaine **MACNEMARA**, de la frégate de 32c *la Friponne* aperçut, non loin de Cadix, trois bâtiments de guerre dans un état de délabrement tel qu'il n'hésita pas à aller les reconnaître. C'étaient les frégates anglaises FLORA de 44c capitaine **William Peer WILLIAMS** et CRESCENT de 34, capitaine **John BLIGH,** qui, le 29 du mois précédent, avaient combattu les deux frégates hollandaises *Castor* et *Brill* et s'étaient emparées de la première. La CRESCENT avait eu *la Brill* pour adversaire. Démâtée de son grand mât et de son mât d'artimon, la frégate anglaise s'était vue forcée d'amener son pavillon, mais la FLORA l'avait dégagée assez à temps pour l'empêcher d'être amarinée ; *le Castor* avait alors cessé de combattre. Les bâtiments aperçus par le capitaine **MACNEMARA** étaient donc la FLORA, la CRESCENT et le CASTOR. Cette dernière frégate amena au premier coup de canon. La CRESCENT fit peu de résistance. Dans l'état où était cette frégate depuis son combat, cela s'explique ; le capitaine **BLIGH**, qui la commandait, se soumettait à une nécessité ; il ne pouvait pas compter sur l'assistance de la FLORA : celle-ci s'éloignait sous toutes voiles.

———————

Le 21 juillet, les capitaines **LAPEROUSE** et comte de LATOUCHE, des frégates de 32c *l'Astrée* et *l'Hermione*, en croisière sur la côte de l'Amérique du Nord, aperçurent un grand nombre de voiles sous l'Ile Royale ; le vent était à l'Ouest. Ces navires entrèrent dans la baie des Espagnols ; cinq seulement, à la corne desquels flottait le pavillon anglais, laissèrent arriver, et lorsqu'ils eurent parcouru la moitié de la distance qui les séparait des deux frégates françaises, ils mirent en panne dans l'ordre suivant :

Canons.			
24	ALLEGEANCE.	capitaine	
24	VERNON.	—	
28	CHARLESTOWN.	—	**EVENS.**
20	VULTURE. —	Georges.	
14	JACK.	—	**THORN.**

A 7h du soir, les frégates françaises atteignirent les bâtiments anglais et les attaquèrent par-dessous le vent. *L'Hermione*, restée d'abord derrière *l'Astrée*, l'avait doublée et s'était placée par le travers de la CHARLESTOWN. Exposée au feu des deux frégates françaises, celle-ci fut bientôt réduite au silence et elle cula. Le capitaine **de LAPEROUSE** supposant que cette frégate, alors démâtée de son grand mât de hune, avait amené, cessa de la canonner. Le JACK n'avait plus de pavillon. Il était 8h 30m et le temps était très-couvert. Les frégates françaises virèrent pour aller amariner leurs prises ; elles cherchèrent vainement la CHARLESTOWN : cette frégate avait profité de l'obscurité pour se soustraire à leurs recherches.

———————

La frégate de 32c *la Fée*, escortant un convoi du Port-au-Prince au Cap Français de Saint-Domingue reçut, le 21 juillet, un coup de vent pendant lequel elle craqua son mât de misaine, son beaupré et son grand mât de hune. Le capitaine **de BOUBEE** avait à peine achevé de

consolider sa mâture que, le 27, il fut attaqué par la frégate anglaise de 40c NYMPHE qui s'éloigna après un engagement de deux heures.

———————

La frégate de 24c *la Lively*, capitaine **de BREIGNOU**, revenant de Cayenne en France avec la corvette de 16c *l'Hirondelle* tomba, le 28 juillet, dans l'escadre anglaise de la Manche. Attaquée par la frégate de 44c PERSEVERANCE, *la Lively* amena après une défense de plusieurs heures.

———————

La frégate de 32c *la Magicienne*, capitaine **de LABOUCHETIERE**, partit de Boston, le 1er septembre, pour aller chercher des mâtures à Porstmouth. Ayant eu connaissance d'un vaisseau pendant la nuit, elle prit chasse de suite, mais elle fut poursuivie, et il s'établit entre cet inconnu et elle une canonnade qui dura jusqu'à 6h du matin ; le vaisseau avait beaucoup gagné. Estimant alors qu'il ne lui serait pas possible d'atteindre Boston avant d'être joint, le capitaine de **LABOUCHETIERE** se décida à courir les chances d'un combat bord à bord. *La Magicienne* soutint la lutte pendant une heure et demie, mais après ce temps, force lui fut d'amener son pavillon. L'adversaire de la frégate française était le vaisseau anglais de 58c CHATAM.

Ce combat avait eu lieu assez près de Boston pour que, de ce port, on pût entendre la canonnade et voir même les mâtures des combattants. Dès qu'il fit jour, le vaisseau *le Sagittaire*, les frégates *l'Astrée* et *l'Hermione* mirent sous voiles pour se porter sur le théâtre du combat ; mais le vent tomba entièrement, et ils se virent dans la nécessité de mouiller dans la passe. Lorsque la brise s'éleva, le CHATAM et *la Magicienne* n'étaient plus en vue.

La Magicienne avait 26 canons de 12
et 6 — de 6.
Le CHATAM — 20 canons de 18
22 - de 12
6 – de 6
et 10caronnades de 32.

———————

Lorsque l'escadre anglaise parut à l'entrée de la Chesapeak, le contre-amiral **GRAVES** eut la pensée que les Français avaient appareillé en filant les câbles par le bout afin d'être plus promptement sous voiles, et il ordonna aux frégates de 32c ISIS et RICHMOND, capitaines **DAWSON** et **HUDSON**, d'entrer dans la baie pour couper les bouées. Mais les frégates françaises étaient restées au mouillage et, le 8 septembre, elles aperçurent ces deux bâtiments et leur donnèrent la chasse. Ils se rendirent à la frégate de 36c *la Diligente*, capitaine **vicomte de MORTEMART** qui les atteignit la première.

———————

On a quelquefois reproché à nos marins les mauvais traitements qu'ils faisaient subir aux prisonniers. Mon intention n'est pas de chercher à atténuer ce qu'il peut y avoir de fondé dans

ces plaintes ; mais je doute que des Français aient jamais commis un acte de brutalité semblable à celui qui suivit la prise de *la Philippine.*

Cette flûte, commandée par le lieutenant **ROQUEFEUIL de LABISTOUR,** rencontra, le 30 septembre, une division de 2 vaisseaux anglais et 1 corvette. La résistance n'était pas possible : le pavillon de *la Philippine* fut amené. L'équipage français fut mis immédiatement dans la cale des vaisseaux, et on l'y laissa pendant trois mois sans lui donner d'autres objets de couchage que les grelins et les câbles. Le capitaine **ROQUEFEUIL** ne put même pas obtenir qu'on laissât les malades à l'île de la Trinité où la division relâcha. Le 4 janvier 1782, le commandant de la division anglaise consentit à embarquer les Français sur un cartel qu'il fit accompagner par la corvette ; il donna à ce navire tout juste assez de vivres pour qu'on pût avoir l'espoir de n'en pas manquer. Aussi, séparé de son escorte pendant un coup de vent, le capitaine du cartel prit-il le parti de relâcher à la baie de Tous-les-Saints d'où il fit ensuite route pour France.

Désireux de mettre à profit le temps qui le séparait encore des grandes chaleurs, et d'accord avec le gouverneur général des îles du Vent, le lieutenant général **de GRASSE** résolut de faire une expédition contre Tabago, île anglaise du groupe des Antilles du Sud. Afin de masquer cette opération, une fausse attaque fut dirigée contre l'île Sainte-Lucie. Le 8 mai, c'est-à-dire deux jours après l'arrivée de l'armée navale, 1,000 hommes de troupes furent embarqués sur les vaisseaux *le Pluton, l'Expériment* et sur 2 frégates. Ces 4 bâtiments, accompagnés par 24 vaisseaux, jetèrent l'ancre dans la baie du Choc. Les troupes furent mises à terre au Gros-Islet, s'emparèrent facilement des hauteurs qui avoisinent le morne Fortuné et attaquèrent cette position le 12. Cette attaque n'avait d'autre but que de faire prendre le change à l'ennemi ; elle fut conduite sans vigueur, et les troupes se rembarquèrent pendant la nuit. Au lieu de se diriger sur la Martinique où l'on devait supposer qu'elle retournait, l'armée fit route pour Tabago ; les troupes expéditionnaires y furent débarquées dans la baie de Courlande. Un renfort de 3,000 hommes, commandés par le gouverneur général en personne, arriva quelques jours après.

L'amiral **RODNEY** apprit bientôt le débarquement du premier détachement et il fit partir de suite de la Barbade 6 vaisseaux et 3 frégates avec un corps de troupes, en recommandant cependant au contre-amiral **DRAKE** qui commandait cette division, d'éviter tout engagement avec les vaisseaux français. La présence de ceux-ci à Tabago empêcha cet officier général de remplir sa mission ; il retourna à la Barbade, et l'amiral **RODNEY** appareilla immédiatement avec 20 vaisseaux. Lorsqu'il arriva en vue de Tabago, le pavillon de la France flottait sur les fortifications et sur les principaux édifices : le gouverneur avait capitulé le 1er juin. L'armée française était alors sous voiles ; mais l'amiral anglais ne jugea pas devoir livrer bataille, et il fit route pour Sainte-Lucie. Le lieutenant général de Grasse ne le poursuivit pas et, à quelques jours de là, il retourna à la Martinique.

Lorsqu'il déclara la guerre à la Hollande, le gouvernement anglais, pour redoubler l'ardeur de ses généraux, déclara leur abandonner ses droits aux effets et marchandises qui se trouveraient à Saint-Eustache, à Saint-Martin et à Saba, trois îles du groupe des Antilles, et ne réserver aux colons que la possession de leurs plantations, de leurs maisons, de leurs ameublements et de leurs esclaves. L'amiral **RODNEY** s'était porté de suite sur Saint-Eustache qui était l'entrepôt de commerce des Antilles, et il s'en était rendu maître le 3 février. La conduite que l'amiral

anglais tint dans cette circonstance est trop connue pour que j'entre dans de plus grands détails sur cette affaire, qui est d'ailleurs en dehors du cadre que je me suis tracé.

Le 16 novembre, le gouverneur général des Antilles françaises reprit Saint-Eustache avec 1,200 hommes qu'il avait fait embarquer sur les frégates *la Médée, l'Amazone, la Galathée* et la corvette *l'Aigle* placées sous le commandement du capitaine **GIRARDIN**. Les îles Saint-Martin et Saba furent également enlevées aux Anglais.

_____

BATIMENTS PRIS, DÉTRUITS OU NAUFRAGÉS

pendant l'année 1781.

ANGLAIS.

Canons.		
74	CULLODEN i	Naufragé sur la côte d'Amérique.
	STIRLING CASTLE.	Naufragé sur les Cayes d'argent.
	TERRIBLE.	Détruit après un combat.
	ROMULUS	Prise par une division.
44	CHARRON.	Détruite dans la Chesapeak.
36	CRESCENT	Prise par une frégate.
	CASTOR	-
	ISIS	-
32	RICHMOND.	-
	THETIS	Naufragée à Sainte-Lucie.
	GREYHOUND	Naufragée.
28	GUADELUPE.	Prises dans la Chesapeak
	FOWEY	
24	PELICAN.	Naufragée à la Jamaïque.
	SANDWICH	Naufragée sur la côte d'Amérique.
	SIREN.	Naufragée en Europe.
18	PIGMY.	Naufragée sur les côtes de France.
	CHAT.	Naufragée à Saint-Domingue.
	JACK	Pris par une frégate.
14	LOYALIST.	Pris par un vaisseau.
	BONETTA.	Prise dans la Chesapeak.
12	HOPE.	Pris par un corsaire.

Ancestramil

FRANÇAIS.

Canons.		
80	*Couronne*	Incendiés par accident.
74	*Intrépide*	
	Pégase	Pris par une escadre.
64	*Actionnaire*, en flûte.	-
44	*Sérapis**, en flûte.	Incendiée par accident.
32	*Magicienne.*	Prise par un vaisseau.
	Inconstante	Incendiée par accident.
	Vénus.	Naufragée sur les Glénans.
	Minerve.	Prise par un vaisseau.
28	*Unicorn* *	Prise par une frégate.
26	*Atlas*, en flûte.	Naufragée sur Ouessant.
26	*Philippine*, en flûte.	Prise par une division.
24	*Lively.*	Prise par une frégate.
20	*Étourdie.*	Naufragée sur la chaussée de Sein.
	*Rover**	Prise par un corsaire.
18	*Alert* *	Pris par une frégate.

RÉCAPITULATION.

		Pris	Détruits ou naufragés	Incendiés	TOTAL
ANGLAIS	Vaisseaux	1	4	"	5
	Frégates	6	"	"	6
	Bâtiments de rangs inférieurs	4	2	"	6
FRANCAIS	Vaisseaux	2	"	2	4
	Frégates	5	2	2	9
	Bâtiments de rangs inférieurs	2	1	"	3

* L'astérisque indique des bâtiments ayant appartenu à une puissance ennemie.

Ancestramil