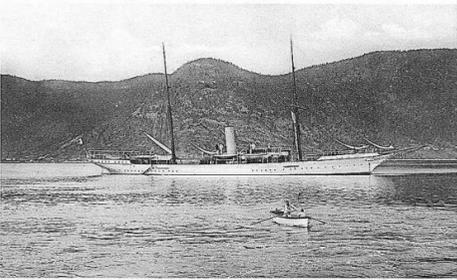
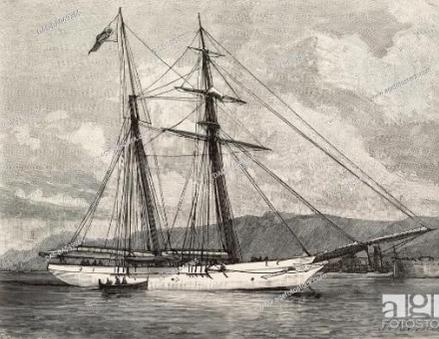
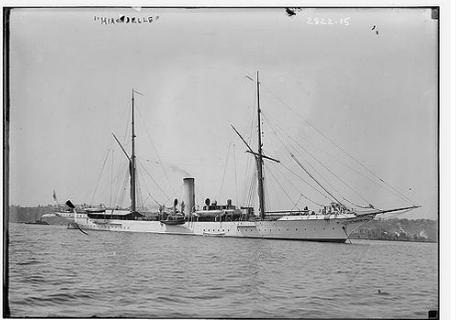
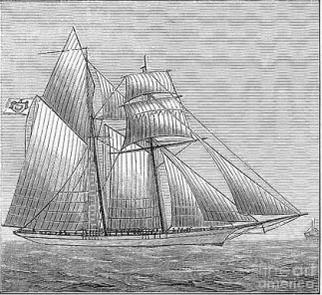


Yachts océanographiques du Prince Albert I^{er}

Caractéristiques	<i>Hirondelle</i>	<i>Princesse Alice</i>	<i>Princesse Alice II</i>	<i>Hirondelle II</i>
				 <p style="text-align: center;">L'Hirondelle</p>
				
				

				 <p>6219 - K 013</p> <p>6220</p> <p>6221</p>
				 <p>6222</p> <p>6223</p>
				 <p>Jap Transport in Bayona Oct 1864</p>

				
Chantier / date	Camper & Nicholson à Gosport / 1862 <i>Pleyad</i> pour le Comte Stroganoff, coque peinte en noir. A l'automne de 1873 le Prince le découvre dans la rade de Torquay. L'aspect et les qualités du navire le séduisent aussitôt. Il en fait l'acquisition, auprès du capitaine Lovett, pour la somme de 4 900 livres, le renomme Hironelle et modifie la couleur de la coque ; désormais tous ses yachts seront peints en blanc.	Fabrication des chantiers R & H. Green de Blackwall près de Londres Lancée le 12 février 1891	Chantiers Laird de Birkenhead près de Liverpool Lancée le 27 novembre 1897	Forges et chantiers de la Méditerranée à la Seyne près de Toulon Lancée le 6 février 1911 Ingénieur Kauffer
Type / Structure	Goélette structure et bordage bois	Goélette construction composite coque en bois de teck sur membrures en acier	Goélette Structure et bordages aciers	Goélette Structure et bordages aciers
Longueur / Largeur	Longueur 32,5 m entre perpendiculaire (?) Largeur 6,25 m Tirant d'eau 3,15 m	Longueur 52, 60 m Largeur 8,20 m Tirant d'eau 3,75 m	74,72 m de longueur et Largeur 10,35 m Tirant d'eau 4,5 m	Longueur 82 m Longueur hors tout : 93 m Largeur 11 m Tirant d'eau 4,2 m
Jauge / déplacement	200 tonneaux	650 tonneaux	1420 tonneaux	1620 tonneaux
Mode de propulsion	propulsion uniquement voiles / 2 mats voiles	Propulsion mixte Voile vapeur 3 mats voiles et machine vapeur auxiliaire de 350 chevaux	Une machine à vapeur à triple expansion de 1000 chevaux, une hélice	Vapeur

/ Puissance / Vitesse		9 miles à l'heure	peut atteindre 13 nœuds	2 machines à 3 cylindres à triple expansion alimentées par 4 chaudières cumulant 2200 chevaux, 2 hélices, autorisant une vitesse de pointe supérieure à 15 nœuds
Gréements Eléments distinctifs comparatifs	2 mats Coque peinte en noir à l'origine puis en blanc après son acquisition par le Prince. Absence de cheminée	3 mats, la cheminée est placée entre le grand mat et le mat d'artimon (entre les deux mats, côté poupe) La figure de proue est un portrait de la Princesse Alice, marraine du yacht, réalisation du sculpteur Fabio Stecchi. Coque peinte en blanc	2 mats et 3 vergues au mât principal, une cheminée Coque peinte en blanc	Goélette latine à deux mats 2 mats et 2 (?) vergues au mât principal, Coque peinte en blanc une cheminée)
Aménagement intérieurs		Ventilation, chauffage à vapeur, distillateur d'eau de mer	Chauffage à vapeur et système de réfrigération	22 cabines, plusieurs salles de bains et water closets, etc. Chauffage à vapeur et système de réfrigération
Appareillage technique et scientifique	M. Carpine p. 19 Durant sa brève carrière scientifique, de 1884 à 1888, l'Hirondelle ne navigua qu'à la voile et toutes les stations eurent lieu à la force des bras. Le câble utilisé était alors en chanvre. Cet équipement très sommaire devait être modifié peu à peu et remplacé par ce qu'il y avait de mieux à l'époque. [...] Il a déjà fait remplacer en 1875 par l'Arsenal de Toulon la barre franche de la goélette par une roue de gouvernail. En 1887, après une campagne d'essais dans la Baltique (1884) et deux étés de croisière dans l'Atlantique, il entreprend les aménagements indispensables pour la recherche et les travaux en mer. En 1885, la campagne était presque entièrement consacrée à des lâchers de flotteurs pour l'étude des courants. Il y eu cependant une quarantaine de récoltes	C'est un des tout premiers bâtiments construits pour des travaux océanographiques ; aussi le prince et les ingénieurs du chantier doivent-ils imaginer la solution de la plupart des problèmes. De nombreux perfectionnements techniques sont mis en œuvre : Eclairage électrique, chambre froides, machine à sonder mues par la vapeur. Les 3 laboratoires sont équipés de tables à roulis, de tables éclairantes, de réservoirs d'alcool spéciaux et disposent d'une distribution d'eau distillés et d'eau de mer.	TSF vers 1901 (juste essai ?)	TSF Deux dynamo Sautter de 190 ampères relayés par des batteries d'accumulateurs.

	<p>de plancton à l'aide d'un filet fin qui ne requerrait aucun matériel de pont spécial. Dès 1886, le Prince commence à s'inquiéter de donner à son navire un équipement digne de ses projets.</p> <p>Le plus important, ce sont les appareils de sondage et de dragage. Le Prince est entré en contact avec l'arsenal de Lorient où se trouve la goélette et il a obtenu qu'une grande partie des agencements soient effectués par ces ateliers.</p> <p>C'est [Alphonse] Croneau, [sous ingénieur de la Marine] qui dirigera les travaux de réfection et surtout la mise en place des treuils. Il mettra le Prince en rapport avec Claude Thibaudier, ingénieur de la Marine, qui avait procédé à la conception et à la mise en place d'une partie du matériel sur le travailleur et le Talisman.</p> <p>Pour sa campagne de 1887, l'Hirondelle sera munie d'un treuil de sondage, du « type Thibaudier », d'un treuil de dragage et d'une bobine de câble.</p>			
Capacité Equipage	Une quinzaine de personnes	<p>Une cinquantaine de personnes à bord.</p> <p>25 hommes d'équipage plusieurs domestiques : trois cuisiniers, deux valets de chambre, un maître d'hôtel, deux femmes de chambres.</p> <p>Invités personnels du Prince et scientifiques internationaux, artiste-peintre, chef de laboratoire et aide du Museum, Secrétaire du Prince, Docteur Richard.</p>	<p>Une soixantaine de personnes Equipage 60, 6 ou 7 scientifiques</p> <p>Exemple pour la campagne de 1899 :</p> <p>Le Prince Albert commande le yacht et dirige les opérations scientifiques</p> <p>Captain Henry Charlwood Carr Etat-major scientifique</p> <p>Docteur Jules Richard (zoologie) ; docteur Paul Portier (physiologie) ; docteur Henry</p>	70aine de personnes

		<p>L'équipage est essentiellement composé de Bretons pêcheurs, marins robustes et durs à la fatigue, qualités appréciables à bord d'un bateau destiné à des travaux pénibles et de longue durée. (Docteur Pierre Minelle 1896)</p> <p>Campagne de 1896 : Odile de Richelieu</p> <p>Capitaine Carr, Jules Richard, Henri Neuville, Jeanne Le Roux, Hughes Le Roux,</p> <p>Docteur Pierre Minelle, Kerserho, premier maître ; David Wedderburn, second maître (baleinier) ; matelots : Jean Marie Hémary, Louis Marie Le Costevec, Jean François Le Quellec, Jean Marie Daniel, Théophile Le Berrigaud, François Le Berrigaud, Auguste Lautram, Eugène Astier, Joseph Corvec, Joseph Le Pluart, Joseph Bellégou, Louis Kerbastard, Jean Huel, Jean-Marie Tatibouet, Jean Maheo et Emile Loas ; René Le Tac, maître mécanicien ; François Le Bras, mécanicien ; Marius Gavarry , premier chauffeur ; chauffeurs : Dubourg, Marzin, Jean-Marie Le Louet, Francesco Quartini et Sibelly. Le matelot Hippolyte Garbiès est attaché au Laboratoire ; Pierre Bourgeois est cambusier et sa femme lingère.</p> <p>Arthur Bailleux, maître d'hôtel ; Armand Laforge et Henry Robert</p>	<p>Chauveau (bactériologie) ; William S. Bruce (zoologie) ; lieutenant de vaisseau Théodore Guisnez, de la marine française (hydrographie, assisté du matelot timonier breveté Jean-Marie Monfort) ; William Smith, artiste peintre.</p> <p>Equipage :</p> <p>François Desvergez, Amédée Allain, David Wedderburn, maîtres d'équipage ; René Le Tac, Chef mécanicien ; Jean Emily, Marius Gavarry, mécaniciens ; vingt matelots ; neufs chauffeurs ; un garçon de laboratoire ; quatorze membres du personnel de service (maitre d'hôtel, valets de chambre, cuisiniers, boulanger et pâtissier, lingères).</p>	
--	--	---	---	--

		Hartt, valets de chambre ; Ashley Mark Martin, valet de pied ; Antoine Magagnosc, chef de cuisine ; Charles Mauterer, pâtissier ; Dominique, aide de cuisine ; Pierre Le Toux, boulanger ; Jean Baptiste Magnano, cuisinier de l'équipage ; Madeleine Dô [ou Mô], fille de chambre.		
Voyages / Campagnes scientifiques effectuées	10 ans de voyages voyage d'essai en 1884 campagnes scientifiques de 1885-1888	Campagnes de 1892 à 1897 inclus	Campagnes annuelles (12) de 1898 à 1910	Campagnes annuelles de 1911 à celle 1914 interrompue par le déclenchement des hostilités, suivies en 1915 des opérations de chalutage et dragages de munitions et poudres immergées au large de Toulon. Pendant la durée des hostilités, c'est à son bord, mouillé dans le port de Monaco que le Prince Albert réside quand il séjourne en Principauté
Vie ultérieure	M. Carpine p. 38 Ce navire, [le Prince] s'en rend bien compte qu'il est insuffisant s'il veut aller plus loin dans ses recherches. Il lui faut un véritable laboratoire flottant agencés selon ses idées. Il va donc devoir se séparer de l'Hirondelle. Clerc et compagnie, 55, rue de Chateaudun à Paris, sont chargés de la vente et diffusent les renseignements nécessaires concernant le voilier expertisé alors par le bureau Veritas et le Lloyd. Un acheteur se présente ; Clerc et compagnie écrivent au Prince : « M. Dufhilol voudrait connaître que vous comptez enlever du bord de l'Hirondelle [...] M. Dufilhol est à Paris et voudrait terminer de suites ces négociations, car il veut armer l'Hirondelle pour la Pêche	Vendu en 1900 à un allemand, son nom est changé en <i>Eberhard</i> ; en 1903, devient <i>Ellinor</i> avant d'être réquisitionné par le gouvernement britannique pendant la première guerre mondiale. Elle disparaît des registres du Lloyd.	En Mai 1912, la seconde Princess-Alice est vendue à un anglais qui la nome Beryl, puis, en 1914, elle change de nouveau de propriétaire. En 1921, elle est acquise par le Commercial Cable Company pour devenir un câblier et elle est rebaptisé Georges Ward. Son rôle sera alors la maintenance des câbles sous-marins jusqu'en 1925 où elle est à nouveau vendue et prend alors le nom <i>d'Ardita II</i> . En 1928, elle devient <i>Alice</i> pour la Società de Navigazione, passe en 1930 à la Società Anonima de Navigazione Aera, puis en 1933,	A sa mort et selon ses volontés le yacht sera vendu. En dépit des efforts déployés par le docteur Jules Richard, principal collaborateur scientifique du Prince, et de l'océanographe suédois Otto Petterson, le navire ne peut pas poursuivre des travaux océanographiques. Le docteur Richard prend l'initiative de transférer les installations, le mobilier et l'équipement du Laboratoire intérieur de l'Hirondelle II, au Musée océanographique où ils sont toujours présentés. Il ne fut pas racheté par la Marine nationale, comme l'aurait souhaité le Commandant Charcot, mais vendue en 1924 à l'International Film Service de

	<p>et il compte 4 mois pour mettre le yacht en état ».</p> <p>L’Hirondelle est vendue le 16 novembre 1891. Plus tard, nommée Gazelle par Duilhol, elle est revendue à un armateur de Paimpol.</p> <p>A l’Automne 1896, elle disparaît dans un cyclone entre les Antilles et Saint Pierre et Miquelon [lettre de J.A. Le Grené à J. Blanchy ; Lorient, 7 mars 1897 (AMOM)]</p> <p>Désarmée à la fin de la campagne de 1888, elle fut vendue en 1892 à des armateurs de Lorient qui la revendirent à un confrère de Paimpol.</p> <p>Rebaptisée Gazelle, elle disparut corps et biens en octobre 1896 entre la Martinique et Saint Pierre et Miquelon.</p>		<p>à la Direzione Generale Servizio Materiali Aeroporti à Rome.</p> <p>Son nom ne change pas, mais elle est allongée ! Elle sert pendant plusieurs années de navire école à l’Aéronavale italienne.</p> <p>Réquisitionnée par les Allemands en 1943, elle est armée comme escorteur de la Kriegsmarine, elle est sabordée à Marseille le 27 août 1944.</p>	<p>New York. Le navire quitte le port de Monaco le 4 février 1924.</p> <p>(Jusqu’à là cela semble OK, à vérifier pour la suite surtout la référence Rouch)</p> <p>Revendue à plusieurs reprises, sert de dépôt de charbon à New-York puis à Providence, dans l’Etat de Rhode Island. Il semble qu’elle soit, pour finir, amenée dans le Canal de Panama où elle se serait trouvée réduite à l’état de ponton.</p> <p>M. Carpine p. 83</p> <p>Il convient de laisser ici la parole au commandant Jules Rouch qui connut bien l’Hirondelle II : <i>En 1940, au début de la dernière guerre, je venais d’assister à un congrès scientifique à San Francisco et je rejoignais la France à bord d’un paquebot français qui passait par Panama. En attendant l’autorisation de franchir le canal, je me promenais sur les quais, et je découvris l’Hirondelle II réduite à une sorte de dépôt de charbon et autre matériel disparate.</i></p>
Sources /	<p>- Jacqueline Carpine-Lancre, <i>Albert I^{er}, 1848-1922, Prince de Monaco</i>, Monaco, EGC, 1998, 32 p.</p> <p>-Christian Carpine, <i>La pratique de l’océanographie au temps du Prince Albert I^{er}</i>, Monaco, Musée océanographique, 2002, IV-332 p.</p> <p>-Bernard Estival, <i>Un siècle de navires scientifiques français</i>, Ifremer, Le Gerfaut, Paris, 2003, 160 pages.</p>	<p>-Jacqueline Carpine, François Doumenge, Pierre Minelle, <i>La campagne de la Princesse-Alice en 1896 Musée océanographique de Monaco</i>, 87 p. ; ill. en noir et en coul. ; 24 cm.</p> <p>-Jacqueline Carpine-Lancre, <i>Albert I^{er}, 1848-1922, Prince de Monaco</i>, Monaco, EGC, 1998, 32 p.</p> <p>-Christian Carpine, <i>La pratique de l’océanographie au temps du Prince Albert I^{er}</i>, Monaco, Musée océanographique, 2002, IV-332 p.</p>	<p>- Jacqueline Carpine-Lancre, <i>Albert I^{er}, 1848-1922, Prince de Monaco</i>, Monaco, EGC, 1998, 32 p.</p> <p>-Christian Carpine, <i>La pratique de l’océanographie au temps du Prince Albert I^{er}</i>, Monaco, Musée océanographique, 2002, IV-332 p.</p> <p>-Bernard Estival, <i>Un siècle de navires scientifiques français</i>,</p>	<p>- Jacqueline Carpine-Lancre, <i>Albert I^{er}, 1848-1922, Prince de Monaco</i>, Monaco, EGC, 1998, 32 p.</p> <p>-Christian Carpine, <i>La pratique de l’océanographie au temps du Prince Albert I^{er}</i>, Monaco, Musée océanographique, 2002, IV-332 p.</p> <p>-Bernard Estival, <i>Un siècle de navires scientifiques français</i>, Ifremer, Le Gerfaut, Paris, 2003, 160 pages.</p>

		<p><i>Prince Albert I^{er}</i>, Monaco, Musée océanographique, 2002, IV-332 p.</p> <p>-Bernard Estival, <i>Un siècle de navires scientifiques français</i>, Ifremer, Le Gerfaut, Paris, 2003, 160 pages.</p>	Ifremer, Le Gerfaut, Paris, 2003, 160 pages.	
--	--	--	--	--