

# Transat

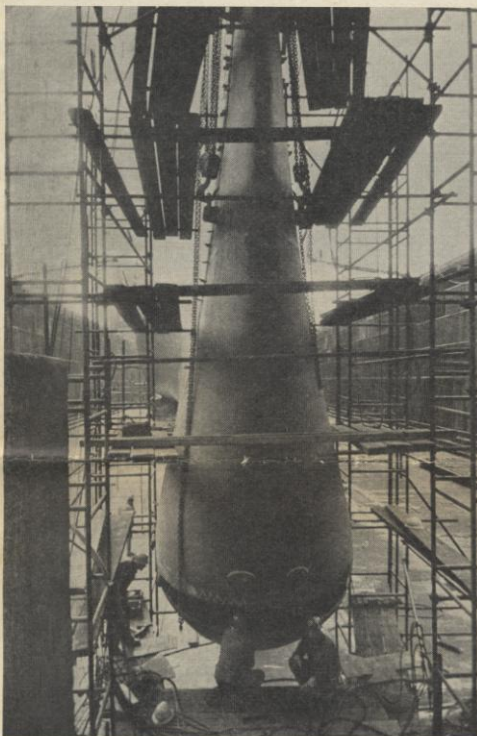


## ACTUALITÉS

Numéro 7 - Août - Septembre 1962 - Mensuel

### du Mois...l'Evènement du Mois...l'Evènement du Mois...l'Evènement du M

## premier arrêt technique de "FRANCE"



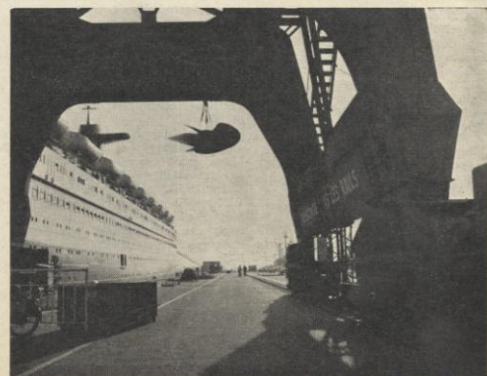
Le samedi 28 juillet au matin, le paquebot "France", venant de New York, faisait son entrée au Havre, et, l'après-midi du même jour, il entra en cale sèche pour effectuer son premier arrêt technique. Le grand paquebot gagna par ses propres moyens la grande cale de radoub construite pour "Normandie", et longue de 312,50 m. Il offrait alors aux spectateurs une vue impressionnante et les témoins avertis purent admirer la maîtrise avec laquelle le navire franchit le pertuis de la forme 7, qui faisait ressembler cette manœuvre à l'entrée d'un navire dans une gigantesque bouteille ! L'opération achevée, le sommet de sa proue incurvée débordait de plusieurs mètres la longueur de la cale qu'il avait fallu entailler au préalable : on sait que la plus grande longueur du paquebot est de 315,66 m.

Cet arrêt technique avait été prévu dès le milieu de 1961, au moment où furent publiés les horaires du navire pour 1962.

Tandis que la grande majorité de l'équipage quittait le navire et prenait une partie de ses congés annuels à l'occasion de cet arrêt, le navire était envahi par des ouvriers et techniciens de toutes spécialités.

Tout d'abord, "France" devait subir les travaux d'entretien normal, auxquels sont soumis tous les paquebots à des intervalles d'environ six mois. La carène fut soigneusement nettoyée et la peinture des œuvres vives refaite.

D'autre part, comme "France" se trouvait encore dans sa période de garantie, cet arrêt était une excellente occasion d'effectuer un certain nombre de visites qui ne peuvent être faites qu'à sec. On examina donc attentivement l'état des vannes de prises d'eau, du gouvernail, des hélices, des coussinets des sorties d'arbres, des ailerons, des stabilisateurs, etc.



Enfin, la présence du paquebot "France" au bassin permit de modifier légèrement le bulbe d'étrave afin d'éliminer certains bruits à l'avant du navire résultant d'un effet de cavitation.

Tous ces travaux, effectués au compte de la garantie, se sont révélés très heureux. Il faut ici rendre hommage à la célérité dont fit preuve notre Service Technique, et à l'excellente coordination qui s'établit entre les spécialistes venus de Penhoët et nos techniciens du Havre. C'est ainsi que put être respecté le planning rigoureux qui avait été étudié et que le délai impératif de douze jours a permis d'effectuer la totalité des travaux prévus.

détails qui intéressent directement les passagers. En effet, à côté de l'entretien proprement dit — nettoyage des moquettes, pose de voyants lumineux sur les ascenseurs, etc. — la Compagnie avait décidé de changer l'implantation de certaines tables au centre de la salle à manger de 1<sup>re</sup> classe, afin d'en augmenter la capacité et de faciliter le service.

Le jeudi 9 août, "France" quitte, comme prévu, la grande cale de radoub pour gagner le quai Johannes-Couvert, d'où il devait partir le lendemain à destination de New York avec 1 890 passagers à son bord, dont 617 en 1<sup>re</sup> classe.

Les résultats du voyage effectué par "France" à la suite du premier arrêt technique de sa carrière ont pleinement satisfait nos techniciens. La cavitation et les bruits qui en étaient la conséquence à l'avant ont entièrement disparu et les quelques améliorations apportées au navire, qui représentaient déjà une réussite technique exceptionnelle, ne manqueront pas, il est permis de l'espérer, de confirmer la réputation de "France" auprès de la clientèle.

## "FRANCE" - Bilan de 6 mois d'exploitation

Au cours des six premiers mois de son exploitation, le paquebot "France" a effectué une croisière inaugurale aux Canaries et onze voyages aller-retour sur la ligne de New York sur les vingt-deux prévus pour 1962.

Il avait alors parcouru 81 700 milles, soit près de quatre fois le tour de la terre à l'équateur, sans aucun incident technique.

Navire « sans histoires », "France" s'est révélé plus encore que ne le prévoyaient ses réalisateurs comme un navire économique. Sa consommation est en effet de 894 kilos par mille — alors qu'elle atteignait 1 675 kilos pour "Normandie" — pour une vitesse sensiblement supérieure : 31 nœuds contre 28,70 nœuds.

inaugurale effectuée navire complet, le navire a obtenu sur la ligne de New York des résultats remarquables, avec un coefficient de remplissage moyen voisin de 81 %, alors que quinze traversées sur vingt-deux ont été effectuées hors saison, en une période où les remplissages sont généralement très médiocres.

En « première », ce coefficient a atteint en moyenne 85 % pour les onze voyages, 77 % dans le sens Westbound et 93 % dans le sens Eastbound. En classe touriste, il a été en moyenne de 79 % (Westbound : 71 % - Eastbound : 88 %).

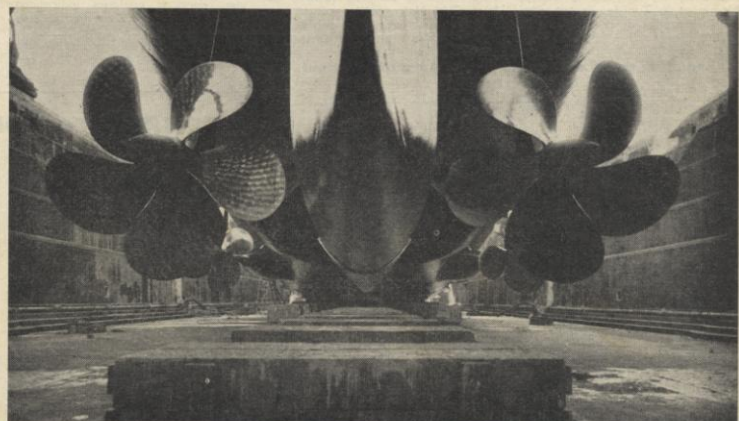
Ces résultats sont remarquables si on les replace dans la conjoncture actuelle sur l'Atlantique Nord. Ainsi, au cours de plusieurs traversées, "France" a transporté autant de passagers en première classe que ses trois concurrents anglo-saxons ensemble.

A titre de comparaison, en 1935 "Normandie" a obtenu sur dix-huit traversées, toutes effectuées à la bonne saison, un coefficient de remplissage moyen de 53,44 %, considéré comme un succès par rapport aux 40,6 % obtenus par "Champlain" ; le remplissage maximum avait été constaté en troisième classe avec 66,12 % contre 46,50 % en

### BIENTOT LE 50 000<sup>e</sup> PASSAGER !

Pendant ce premier semestre d'exploitation, le « flagship » de notre Compagnie a transporté quelque 35 000 passagers : 12 000 en première classe et 23 000 en classe touriste et au total on prévoit qu'à la fin septembre le cap de 50 000 passagers aura été atteint, soit l'équivalent de la population de Poitiers ou Cannes. En dehors de la croisière

(Suite page 2).



A l'occasion du passage du navire en cale sèche, deux hélices à 4 pales ont été remplacées à l'arrière par des hélices à 5 pales, commandées depuis longtemps en vue d'étudier le rendement comparé de ces 2 types d'hélices.