



Couverture du dépliant

"FRANCE" CARACTÉRISTIQUES COMPARÉES DES PAQUEBOTS "NORMANDIE" ET "FRANCE"

PAQUEBOT	"FRANCE"	"NORMANDIE"
Longueur	335 m, 50	315 m, 75
Largeur	33 m, 70	36 m, 40 (de large)
Poids à l'eau	55.000 T.	70.000 T.
Vitesse	33 nœuds en service	30 nœuds en service
Capacité en passagers	1.500	2.000
Classe	1 ^{re} classe 500 2 ^{de} classe 665 3 ^{de} classe 455	1 ^{re} classe 845 2 ^{de} classe 665 3 ^{de} classe 455

COMPAGNIE GÉNÉRALE TRANSATLANTIQUE
6, RUE AUBER - PARIS-9^e TEL. RIC. 97-59

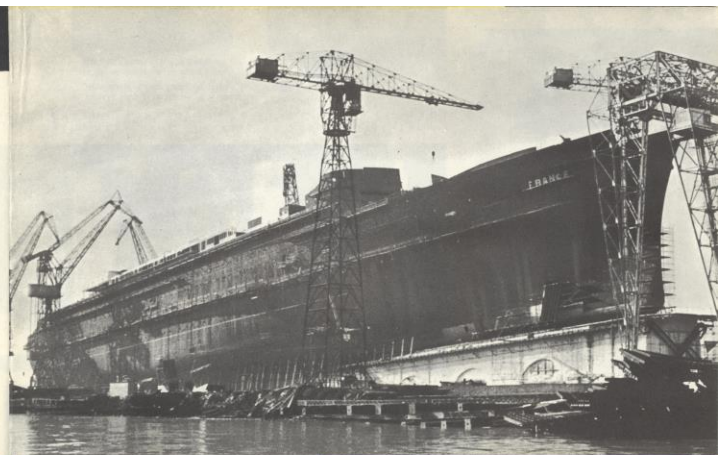
Pour des raisons de lisibilité, j'ai redressé les parties supérieures et inférieures du document

Où en est le Paquebot "FRANCE" ?

La première tôle du paquebot "FRANCE" a été posée le 7 Octobre 1957 sur la grande cale des Chantiers de l'Atlantique à Saint-Nazaire. Depuis cette date, la coque n'a cessé de prendre forme et de s'élever ; le 24 Novembre 1959 avait lieu l'opération spectaculaire de la pose du dernier élément de l'étrave : la coque du paquebot "FRANCE" était achevée. Parallèlement à l'œuvre qui se poursuit sur cale, un nombre important de fournisseurs et de sous-traitants travaillent pour "FRANCE" suivant un planning rigoureux. La gigantesque opération, chef-d'œuvre de technique et d'organisation, se poursuivra après le lancement, le 11 Mai 1960, et jusqu'à la livraison du navire par les chantiers en octobre 1961.

PREMIÈRE COUCHE DE PEINTURE.

Photos R. Augustin



"FRANCE" CARACTÉRISTIQUES COMPARÉES DES PAQUEBOTS "NORMANDIE" ET "FRANCE"

Le Paquebot "NORMANDIE" dont la glorieuse renommée a fait le tour du monde est souvent pris comme référence lorsque l'on évoque le futur paquebot "FRANCE". Pour permettre de mieux se rendre compte des progrès réalisés dans la technique de la construction navale, nous avons rapproché, ci-dessous, les caractéristiques principales de ces deux unités :

FRANCE sera	"NORMANDIE"	"FRANCE"
Plus long	315 m, 75	335 m, 50
Plus "fin"	36 m, 40 (de large)	33 m, 70
Plus léger	70.000 T.	55.000 T.
Plus rapide	30 nœuds en service	33 nœuds en service
Plus économique	2.000	1.500

Sa capacité en passagers sera supérieure à celle de "NORMANDIE".
La répartition des classes sera différente.

1^{re} classe 845
2^{de} classe 665
3^{de} classe 455
1965

1^{re} classe 500
Classe touristique 1.500

COMPAGNIE GÉNÉRALE TRANSATLANTIQUE
6, RUE AUBER - PARIS-9^e TEL. RIC. 97-59



Que sera le Paquebot "FRANCE" ?

Un paquebot rapide
Parce que les paquebots rapides, même au siècle de l'avion, ont la faveur de la clientèle. Parce que la vitesse permet d'augmenter le nombre de traversées annuelles et, par conséquent, le nombre de places offertes. Parce que les progrès de la technique permettent aujourd'hui d'obtenir une vitesse élevée avec un appareil moteur relativement léger, économique et de haut rendement.

Un grand paquebot
Parce qu'il existe un rapport sensiblement constant entre la longueur et la vitesse et que la vitesse que l'on veut obtenir détermine, pour une forme de carène donnée, la longueur du navire. Parce que le volume disponible d'un grand paquebot permet d'augmenter la capacité du navire — donc ses recettes — tout en donnant à chaque passager plus d'espace — donc plus de confort.

Un paquebot à forte capacité
Parce que la capacité de 2.000 passagers correspondant à un paquebot de 55.000 tonnes, permet une offre de 92.000 places annuelles en 46 traversées. De cette façon, la Compagnie Générale Transatlantique assurera, avec un seul navire, une offre de place plus importante qu'avec "ILE DE FRANCE" et "LIBERTÉ" réunis.

Un paquebot à deux classes
Parce que la qualité du service, la table, l'ambiance que la Compagnie a su offrir à ses passagers depuis plus d'un siècle lui a attiré une clientèle fidèle de 1^{re} Classe, qu'elle tient à conserver. "FRANCE" comportera 500 places de 1^{re} Classe.

"FRANCE" ?

Parce que le tourisme se développe de plus en plus et qu'une clientèle toujours plus vaste est attirée par le charme des traversées maritimes transatlantiques. Pour cette raison, 1.500 places sont prévues sur "FRANCE" en "Classe TOURISTES".

"FRANCE" sera aussi

- Un paquebot moderne, doté de l'air conditionné dans l'ensemble du navire, de stabilisateurs antiroule, du téléphone et de la télévision largement répandus, de la salle de spectacles la plus grande et la mieux équipée qui ait jamais existé sur un paquebot...
- Un paquebot confortable grâce à un fractionnement très poussé des cabines et aux commodités dont elles seront dotées, grâce à la multilinéarité et à l'ampleur des locaux communs, des ponts promenade et des espaces couverts, grâce aux moyens qui seront offerts à toutes les catégories de passagers d'y travailler, de s'y distraire ou de s'y reposer à leur gré.
- Un paquebot français par son esthétique et sa décoration qui en feront un lieu de séjour et de détente au charme raffiné, par l'atmosphère générale du bord qui perpétuera les traditions de gastronomie, de service et de courtoisie ayant fait la réputation de la Transat depuis plus de 100 ans.

HÉRITIER D'UNE LIGNÉE DE GRANDS PAQUEBOTS QUI, DEPUIS PRÈS DE CENT ANS, FONT LA RÉPUTATION DE LA

COMPAGNIE GÉNÉRALE TRANSATLANTIQUE

Comment se construit le Paquebot

"FRANCE" ?

Utilisation systématique de la préfabrication

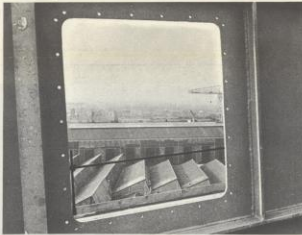
Des éléments importants, parfois de l'ordre de 50 tonnes, sont assemblés sur des terre-pleins couverts ou des plate-formes de montage, c'est-à-dire dans des conditions de travail optimales. Ces éléments sont ensuite assemblés sur la cale. Ce système rationnel a permis le montage relativement rapide de la coque.

Pius de rivetage : emploi de la soudure

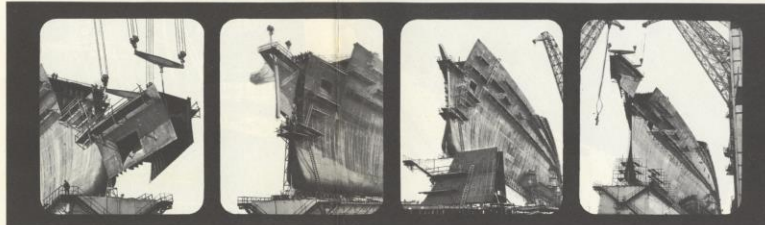
Autre procédé moderne, la construction de "FRANCE" fait appel presque exclusivement à la soudure. Ce système qui présente de nombreux avantages, permet ainsi de donner à la coque du paquebot l'aspect d'une surface parfaitement lisse.

Utilisation des alliages légers

De gros progrès ont été faits dans la fabrication de ces matériaux, très résistants et plus souples que l'acier. Les gains de poids importants qui ont été réalisés (et par voie de conséquence les économies de consommation) sont dus à l'emploi de ces alliages.



Dans quelques mois, de cette baie vitrée, on verra défilier le bleu de l'océan.



Pose des trois derniers éléments d'étrave respectivement de 59 Tonnes, 27 Tonnes et 31 Tonnes. Il a fallu 17 minutes et 10 hommes pour mettre en place le dernier élément.

La mer reconstruit lentement les marques de France-bien qui indiquent de combien le navire s'enfoncé dans l'eau.

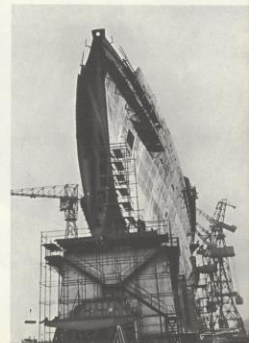


Au milieu de l'Atlantique cette piscine vous offrira une détente merveilleuse.

Le brise-lames et le fronton de la passerelle apparaissent déjà sur l'avant du navire. Les 13 ascenseurs ne fonctionnent pas encore. Des escaliers de bois les remplacent.



Promenade sous la coque. À droite le ber de lancement.



Vue de l'arrière.



Dans les cuisines on installe les circuits de ventilation.



Pont A. Bien sûr des cabines confortables y seront aménagées.



Le Pont Promenade Touriste sera dans quelques mois un endroit où les passagers aimeront flâner.



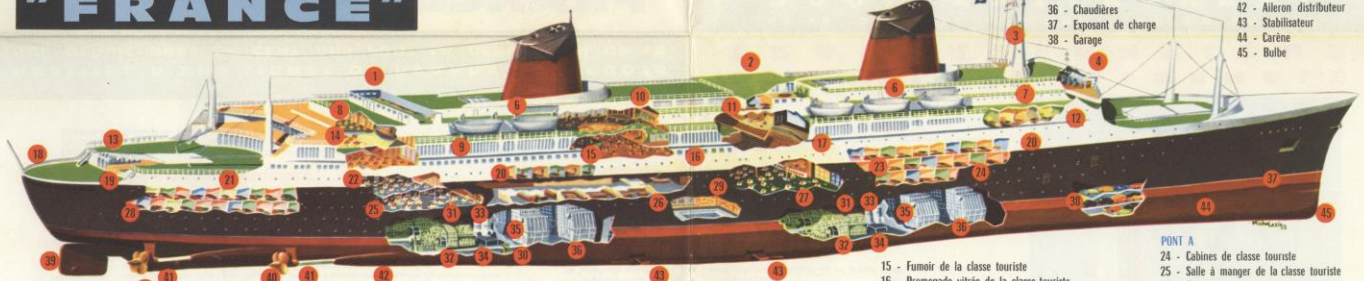
Pont Promenade de la Première Classe.



Pont de manœuvre arrière, cabestans et chaudrons sont déjà en place.

Coupe longitudinale du paquebot

"FRANCE"



SUNDECK

- 1 - Luna-Park
- 2 - Cabines de luxe avec patio
- 3 - Mât radar
- 4 - Abri de navigation
- 5 - Antenne Radar

PONT DES EMBARCATIONS

- 6 - Embarcations de 153 personnes
- 7 - Cabines des officiers

PONT PROMENADE SUPÉRIEUR

- 8 - Fumoir de 1^{re} classe
- 9 - Promenade vitrée de 1^{re} classe
- 10 - Ball room de 1^{re} classe
- 11 - Mezzanine de la salle de spectacles
- 12 - Cabines de classe touristique supérieure

PONT PROMENADE

- 13 - Dôme vitré de la piscine
- 14 - Ball room de la classe touristique

CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES

longueur : 315,50 m.
puissance : 150.000 c.v.e.

largeur : 33,70 m.
déplacement : 55.000 t.

vitesse en service : 31 nœuds
passagers transportés : 2.000

500 en première classe

1.500 en classe touristique

- 34 - Condenseur principal
- 35 - Bouilleurs
- COMPARTIMENT CHAUFFERIE
- 36 - Chaudières
- 37 - Exposit de charge
- 38 - Garage

- 39 - Gouvernail
- 40 - Hélices
- 41 - Pied de chaise
- 42 - Alleron distributeur
- 43 - Stabilisateur
- 44 - Carène
- 45 - Bulbe

PONT A

- 24 - Cabines de classe touristique
- 25 - Salle à manger de la classe touristique
- 26 - Cuisine
- 27 - Salle à manger de 1^{re} classe
- 28 - Cabines de classe touristique

PONT D

- 29 - Piscine de la première classe

COMPARTIMENT MACHINE

- 30 - Ligne d'arbre
- 31 - Réducteur
- 32 - Turbine HP
- 33 - Turbine MP

