

Couverture du dépliant



## CHANTIERS DE L'ATLANTIQUE

Constructeurs

SAINT-NAZAIRE - PARIS

# PAQUEBOT "FRANCE"

ORGUEIL DE LA TECHNIQUE  
EN  
CONSTRUCTIONS NAVALES

Voyages  
de CHARME  
RAPIDES  
d'AFFAIRES  
de FAMILLE

*Le Navire de l'Élégance et du Confort  
au Service d'une Clientèle de Goût*

### Trois Dates

**7 octobre 1957.** — Pose de la première tôle et début de la Construction.

**11 mai 1960.** — Lancement en présence de 100 000 personnes, de la cale même qui avait vu naître le « NORMANDIE ». Sa marraine était Mme de Gaulle, accompagnée du Président de la République.

**23 octobre 1961.** — Date de livraison prévue à la Compagnie Transatlantique, armateur, et départ pour Le Havre, port d'attache du paquebot.

Quatre années donc de travail effectif de construction dont un an et demi environ pour l'équipement, l'électrification, l'agencement, l'ameublement, la décoration, ayant nécessité des milliers d'ouvriers et travailleurs de toutes professions.

### Historique du Ruban Bleu

Trophée récompensant le paquebot le plus rapide.

En voici, pour les dernières années, d'avant-guerre, ses conquêtes successives :

**Normandie.** — Juin 1936 sur 3 015 milles, 4 j. 3 h. 38', soit 30 nœuds 31 à l'heure.

**Queen-Mary.** — Août 1936 sur 2 939 milles 3 j. 23 h. 57', soit 30 nœuds 63 à l'heure.

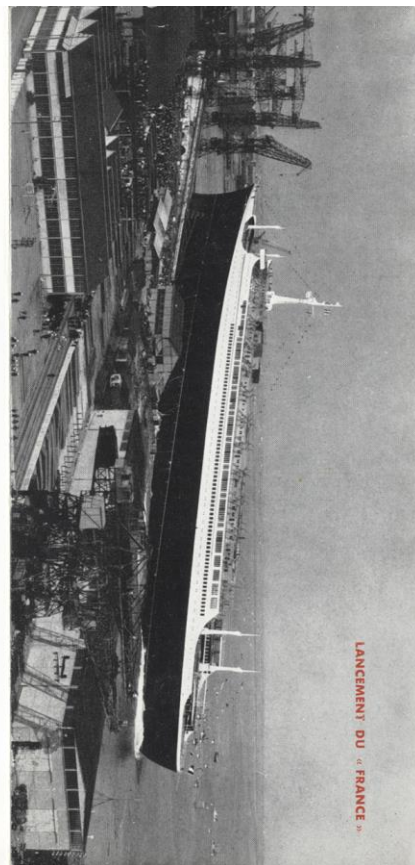
**Normandie.** — Mars 1937 sur 2 978 milles 4 j. 0 h. 6', soit 30 nœuds 99 à l'heure.

**Normandie.** — Août 1937 sur 2 936 milles 3 j. 22 h. 7', soit 31 nœuds 20 à l'heure.

**Queen-Mary.** — Août 1938 sur 2 938 milles 3 j. 20 h. 42', soit 31 nœuds 69.

**France.** — Vitesse maximum prévue 34 nœuds à l'heure, pouvant même atteindre 36 nœuds.  
(Le nœud ou mille marin est égal à 1.852 mètres).

Printed in France 1961 IMPR. PARODINI, DIMIER Photo Studio Beauchef, St-Nazaire

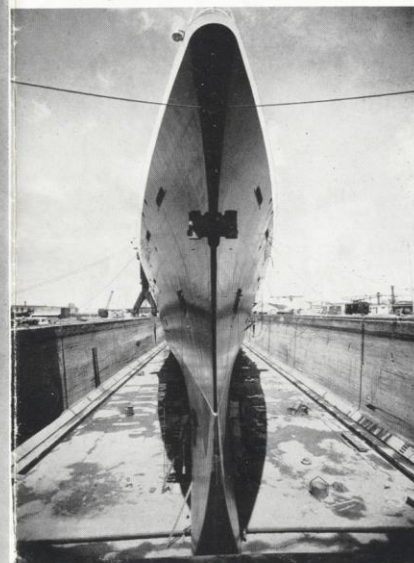


LANCEMENT DU "FRANCE"



## ST-NAZAIRE

CAPITALE  
DES CONSTRUCTIONS  
NAVALES



## PAQUEBOT "FRANCE"

Le Paquebot en forme Joubert après lancement pour largage de son "Ber"



LA  
COMPAGNIE GÉNÉRALE TRANSATLANTIQUE  
ARMATEUR  
du  
Paquebot "FRANCE"

*veille  
à votre santé, à votre sécurité  
sources du bien-être*

LA  
COMPAGNIE GÉNÉRALE TRANSATLANTIQUE  
VOUS ACCUEILLERA  
POUR TOUS RENSEIGNEMENTS  
EN SON SIÈGE  
6, RUE AUBER — PARIS (9<sup>e</sup>)

## Quelques Renseignements

C'est le paquebot le plus long que la mer ait jamais porté. Il est le plus racé par sa ligne affinée et ses superstructures de conceptions esthétiques évoluées et élégamment exécutées.

Il est appelé, en raison de son confort, de sa vitesse, de la sécurité qu'il comporte, à être le moyen de transport entre les continents, le plus recherché, parce que le plus sûr et le plus agréable.

**Nombre de passagers prévus :** 2.042, contre 1972 à « Normandie » soit 500 en cabines de Première et de Luxe (nombre pouvant être porté à 650 par le jeu de cloisons amovibles), 1.540 en classe Touriste.

**Nombre de cabines :** 950, surtout à deux couchettes (mais aussi à 1 et 3), soit 250 de « Première » et « Luxe » et 700 en « Touriste ».

**Personnel :** Environ 1.150 : officiers, membres de l'équipage et des services répartis en 365 à 370 cabines.

**Son agencement :** assure une sécurité parfaite (tous bois et matières consommables en sont exclus). C'est incontestablement le triomphe de l'ameublement métallique et léger, des matières plastiques, du nylon, des laques et des matières d'isolation. Confortable, agréable, d'une réalisation surprenante, mais sans luxe superflu.

**Confort :** impeccablement assuré tant dans les chambres que dans les locaux communs. Aération et climatisation efficace. Stabilisation du navire, grâce à l'appareillage anti-roulis. Installations d'éclairage très étudiées. Suppression des fumées, des odeurs. Amélioration considérable sur la distribution de l'eau de toilette. Communications téléphoniques assurées, installations radio et télévision. Sécurité absolue. Incombustibilité mathématique. Spectacles et agréments divers. Salons, salles à manger, salles de jeux, piscines, coiffeurs, magasins, etc. Table de réputation mondiale et service hors pair.



L'étrave vue de profil

### Chiffres comparés

	F.	N.	O. M.
Longueur .....	315 m. 50	313 m. 75	310 m. 35
Largeur .....	33 m. 70	36 m. 40	
Tonnage .....	68 000 t.	83 400 t.	81 223 t.
Charge .....	55 000 t.	70 000 t.	
Puissance maximum .....	166 000 CV	160 000 CV	200 000 CV

Pour une moyenne de route de 28 nœuds, il fallait à « Normandie » 146 000 CV. Pour 28 nœuds 7 à « France », il faudra 100 650 CV de puissance et pour 31 nœuds à « France », il faudra 130 000 CV.

**Vitesse normale** de croisière du « France » 31 nœuds.

**Durée normale** d'une traversée de l'Atlantique = 5 jours, avec escale à quai en Angleterre, rendue possible en raison de l'accroissement de la vitesse.

**Vitesse maximum** pouvant être soutenue pour la traversée de l'Atlantique : 34 nœuds.

Poids de l'appareil moteur-évaporatoire 8 000 t., contre 11 000 t. pour une puissance accrue.

La puissance de 166 000 CV est réalisée par huit chaudières seulement, pourvues d'un équipement de chauffe automatique, débitant de la vapeur à 65 kg et à la température de 490°. A « Normandie », il avait fallu 29 chaudières, nécessitant un poids et encombrement importants, qui débitaient la vapeur à 28 kg et 325°. Les progrès techniques des appareils moteurs assurent une consommation de 40%, moindre que celle de « Normandie ».

**Plus léger et plus fin** que « Normandie », le gain de poids de 16 % dans la structure même du navire a été réalisé par la soudure de tous les éléments de la coque et par l'emploi de 700 t. d'alliage léger.

### Les innovations qu'il vous faut connaître :

**Eau :** Multiplication des installations sanitaires et utilisations domestiques.

**Fabrication exclusive de l'eau douce à bord.** Il est prévu 250 l. d'eau douce par personne et par jour, soit 750 t. d'eau environ, par 24 h. pour tout le navire. Les possibilités de fabrication sont de 1 000 t à 1 400 t. d'eau par jour, grâce à quatre postes de distillation distincts, équipés de bouilleurs à basse pression.

« Normandie » embarquait à chaque escale 4 600 t. d'eau douce, dont plus de 3 200 t. pour la toilette.

**Communications téléphoniques.** « France » est le premier navire à posséder une installation téléphonique aussi perfectionnée. Il y aura environ 1 250 postes dont un dans chaque cabine, y compris les « touristes ». La conversation intérieure aura lieu sur 4 chiffres et la liaison extérieure sera assurée étant à quai. En mer, on appellera l'extérieur des cabines de « Luxe » et « Première » et des postes aménagés à cet effet répartis chez les « touristes », d'où possibilité de recevoir et obtenir les communications.

**Suppression des odeurs et des fumées :** celles-ci sont évacuées par des dépoussiéreurs et conduits d'évacuation situés dans le fût des cheminées, pourvues d'ailerons qui, quelle que soit la direction du vent, éviteront le rabatage sur le pont : a) des fumées, b) de l'air vicié et résidus de la climatisation. Cette installation constitue une première expérimentation du genre.

**Appareillage anti-roulis :** agencement monstre de moteurs et installation électrique fonctionnant automatiquement; pour assurer la parfaite stabilité du navire et dont nous ne pouvons apercevoir que les ailerons rétractables, le long de la coque (sous la ligne de flottaison).

**Ponts-promenades :** innovation également que la création de deux ponts superposés assurant la jouissance intégrale de toute la longueur du navire à chacune des deux classes de voyageurs, permettant en outre, par exemple, à l'une de celle-ci, le débouché à l'orchestre de la salle de spectacles alors que l'autre a son entrée directe aux mezzanines.



« FRANCE » en cale sèche vu de l'arrière

### En lisant et en regardant :

**Vous saurez aussi que :**

**La propulsion,** est assurée par turbines entraînant 4 lignes d'arbres, mettant en mouvement : 2 hélices latérales à 4 pales, 2 hélices centrales à 5 pales.

**La cheminée avant :** Fût à section médiane trapézoïdale, renfermant tous les conduits et appareils de ventilation permettant les évacuations désirées.

**Poids du fût :** 26 t.

**De l'empennage :** 12 t. 5.

**Du chapeau :** 1 t. 5, soit en tout 40 t. environ.

**Dimensions :** grande base 20 m., petite base 13 m., hauteur 13 m.

**Superficie :** d'environ 150 m<sup>2</sup>.

Son volume représente l'espace correspondant à 10 logements, pour 50 personnes. (La cheminée arrière étant de dimensions plus réduites.)

**Appareils anti-roulis.** Poids total de l'agencement : 435 tonnes.

**Hélices :**

Nombre	Poids Unitaire	Dimensions
à 4 pales ... 2	25 t.	D. 5 m. 800
à 5 pales ... 2 + (2 rechanges)	27 t.	D. 5 m. 800

**Gouvernail compensé :** 1..... 100 t. H. 7 m. 600 L. 9 m. 500

**Ancre** ... 2 + (2 rechanges) 15 t. H. 3 m. 900

**Chânes** ... 2 67 t. L. 330 m. D. 90 mm.

**Mât Radar :** l'harmonisation entre la nécessité d'un mât et l'élégance du navire a amené cette réalisation utilitaire. Ce mât renferme, outre certains appareils de navigation, l'ensemble de l'installation radar. Il est conçu pour y être occupé et être ainsi une des sources de sécurité.

**Embarcations :** au nombre de vingt, à moteur, de contenance 165 personnes chaque, 2 vedettes à moteur emportant chacune 25 personnes, assurent en cas de nécessité, avec l'appont de 40 radeaux, portant chacun 20 personnes, l'évacuation de tous ceux qui habitent le navire.

**Sécurité :** la répartition des machines en deux groupes et la répartition en 15 compartiments étanches des centres vitaux du navire, assurent une sécurité exceptionnelle et rigoureuse.