



M. Francis MÈNÈS  
Commandant



M. Jean DU MÉRAC  
Second Capitaine



M. Maurice TROMÈL  
Chef Mécanicien



M. Robert BOUTIN  
Commissaire



Docteur Jacques MOREAU  
Chef du Service Médical

# LE PAQUEBOT " CALÉDONIEN "

## NOTES TECHNIQUES



Le paquebot mixte « CALÉDONIEN », construit par les Ateliers et Chantiers de France à Dunkerque pour la Compagnie des Messageries Maritimes, a effectué le 1<sup>er</sup> Octobre 1952 son premier départ sur la ligne qu'elle assure, par la voie de Panama, à destination de Tahiti et de la Nouvelle Calédonie.

La décoration des locaux étant décrite par ailleurs, seules seront indiquées ci-après les caractéristiques et les installations diverses du navire dont la vitesse commerciale est de l'ordre de 17 nœuds.

Les dimensions et les tonnages du « CALÉDONIEN » sont les suivants :

Longueur hors tout .....	167,35 m.
Largeur au maître couple .....	20,60 m.
Creux au niveau du pont supérieur .....	15,50 m.
Jauge brute .....	10.750 Tx
Jauge nette .....	7.100 Tx
Tirant d'eau moyen à pleine charge .....	7,87 m.
Déplacement correspondant .....	17.500 Tx

Ce navire est du type à trois ponts continus, en acier, avec gaillard, château et roof formant dunette (1). Il est subdivisé en 9 compartiments isolés par 8 cloisons étanches; comporte trois cales à l'avant des machines et trois cales à l'arrière.

Le « CALÉDONIEN », dont la construction a été suivie par le Bureau Veritas, a reçu la plus haute cote de cette Société de classification.

Il satisfait également aux derniers règlements des Conventions de Londres et de Seattle.

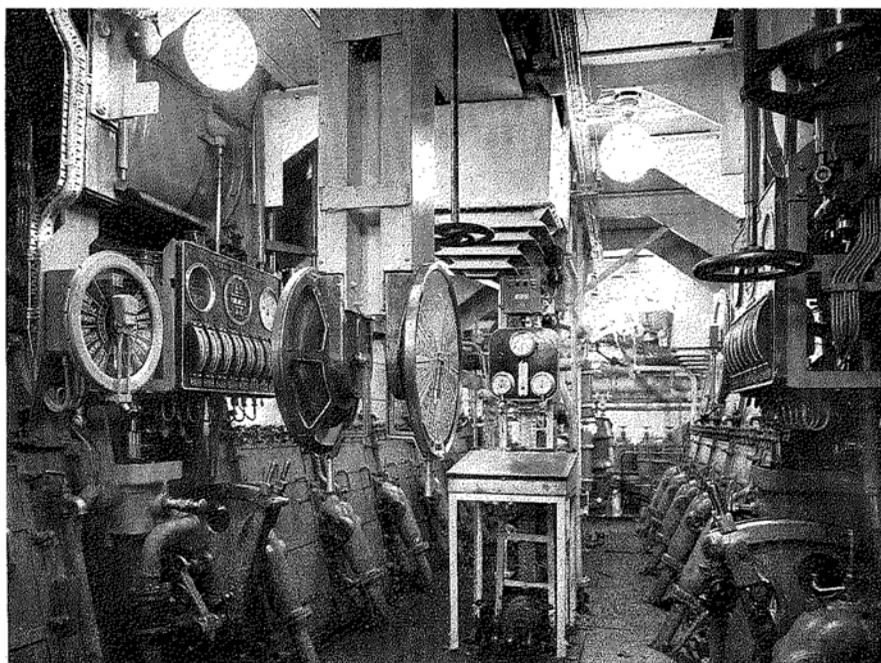
Les ponts du navire sont, suivant l'usage de la Compagnie, désignés de A à D à partir du pont inférieur.

Le pont A est réservé aux magasins, soutes diverses, entreponts à marchandises et à rationnaires, aux installations des passagers de troisième classe, aux logements de l'équipage.

Le pont B, ou pont supérieur, comporte : la salle à manger des premières classes et touristes; le logement des officiers mécaniciens et le carré de

(1) — Le système dit transversal a été utilisé pour le montage de la coque. L'acier à haute résistance a été employé pour certaines parties. La soudure électrique a permis la réalisation de nombreux éléments préfabriqués.

Machine  
Poste  
de manœuvre



l'État-Major, les cabines et locaux communs des passagers de classe touristique, les cuisines, leurs annexes et la salle de récréation de l'équipage, ainsi que le roof-dunette.

Au pont C se trouvent les cabines de passagers de première classe, la salle de jeux des enfants, l'abri et la promenade des passagers de classe touristique.

Au pont D les locaux communs des passagers de première classe comprenant abri-terrasse, salon-fumoir, hall, salon de bridge et de correspondance, bar, café-terrasse et piscine.

Au-dessus enfin sont installés, à la passerelle inférieure, la timonerie, la chambre des cartes, l'appartement du Commandant et les logements des officiers, ainsi que les cabines de la radio.

Satisfaisant amplement aux règlements sur la sécurité de la navigation, la drôme d'embarcations comporte :

— 6 life boats en métal léger, à propulsion par brinqueballes.

— 1 baleinière et 1 youyou.

Les bossoirs sont du type à gravité et la manœuvre des embarcations s'effectue à l'aide de treuils électriques spécialement étudiés et affectés à ce seul usage.

Il existe, en outre, des engins flottants et des bouées dont certaines sont lumineuses, tous répartis de la façon la plus judicieuse.

\* \* \*

L'appareil moteur du « CALÉDONIEN » est constitué par deux moteurs Diesel modèle Burmeister

et Wain de 10 cylindres chacun, à deux temps et à marche réversible.

Ces moteurs ont été construits par les Ateliers et Chantiers de Penhoet; leur puissance en marche normale est de 5.200 CV. par moteur et peut éventuellement être poussée à 6.000 CV.

L'installation électrique, largement calculée, se compose de quatre génératrices de 320 kw. chacune entraînées par des moteurs auxiliaires de 485 CV. fournissant un courant continu de 220 V.

Un groupe de secours de 80 kw. est placé au pont des embarcations; sa mise en route se fait automatiquement dès que les quatre groupes électrogènes principaux ne fournissent plus de courant.

Il existe, en outre, un certain nombre de batteries de sécurité à accumulateurs.

Les tableaux de distribution, isolés et protégés, se trouvent dans le compartiment des machines et chaque compartiment du navire est d'ailleurs desservi par un circuit particulier.

La vapeur nécessaire aux divers services et au chauffage éventuel des locaux est produite, au mouillage, par une chaudière Lamont chauffant au mazout; à la mer, par deux chaudières de récupération, à circulation forcée, chauffées par les gaz d'échappement des moteurs.

La chaudière de mouillage peut, s'il en est besoin, fonctionner en parallèle avec les chaudières de récupération.

Deux bouilleurs évaporateurs et un poste de distillation à basse pression fournissent l'eau douce, à raison de 60 T. par 24 heures.

L'installation frigorifique comprend 2 groupes de 55.000 frigories utilisés pour le conditionnement de l'air à bord et deux groupes totalisant 52.000 frigories pour les chambres froides.

Celles-ci ont un volume de 325 m<sup>3</sup>, dont 115 m<sup>3</sup> uniquement réservés au trafic.

La ventilation est particulièrement développée, comme il convient pour un navire affecté aux lignes tropicales.

Chaque couchette possède un punkah-louvre orientable; la salle à manger reçoit en tout temps de l'air conditionné; les locaux des passagers, de l'État-major et de l'équipage reçoivent, en hiver, de l'air chaud qui maintient régulièrement la température convenable.

Les cales sont ventilées naturellement et mécaniquement.

Les systèmes de défense contre le feu ont été particulièrement soignés.

Le « CALÉDONIEN » est divisé en cinq tranches d'incendie, elles-mêmes subdivisées par des cloisons secondaires coupe-feu.

Les escaliers ont une armature métallique.

La distribution du courant suit la division du navire par des cloisons d'incendie.

Il en va de même pour les dispositifs de conduits d'air; les grands ventilateurs ont tous été placés dans des endroits abrités.

Un poste de détection d'incendie, de type électrique, est prévu à la passerelle; il concerne les compartiments habituellement inaccessibles en ser-

vice, c'est-à-dire cales, entreponts, soutes à marchandises, magasins.

L'extinction serait réalisée par l'acide carbonique, conformément aux règlements de l'arrêté 1934, de la Convention de Londres de 1948 et du Bureau Veritas.

La protection du compartiment des moteurs est assurée par des installations à mousse physique. Un incendie se produisant dans une soute serait très rapidement éteint par jets de vapeur.

La passerelle est munie des appareils de navigation les plus sûrs et les plus récents : radar, gyro-pilote, gyro compas, sondeur à ultra-sons.

L'installation radio-électrique, largement conçue, est du type le plus moderne.

\* \* \*

Les marchandises pouvant être transportées par le « CALÉDONIEN » se répartissent entre six cales :

N<sup>o</sup> 1. — Capacité 1.843 m<sup>3</sup> — panneau de 7,50 × 6 m.

N<sup>o</sup> 2. — Capacité 3.104 m<sup>3</sup> — panneau de 11,10 m × 6 m.

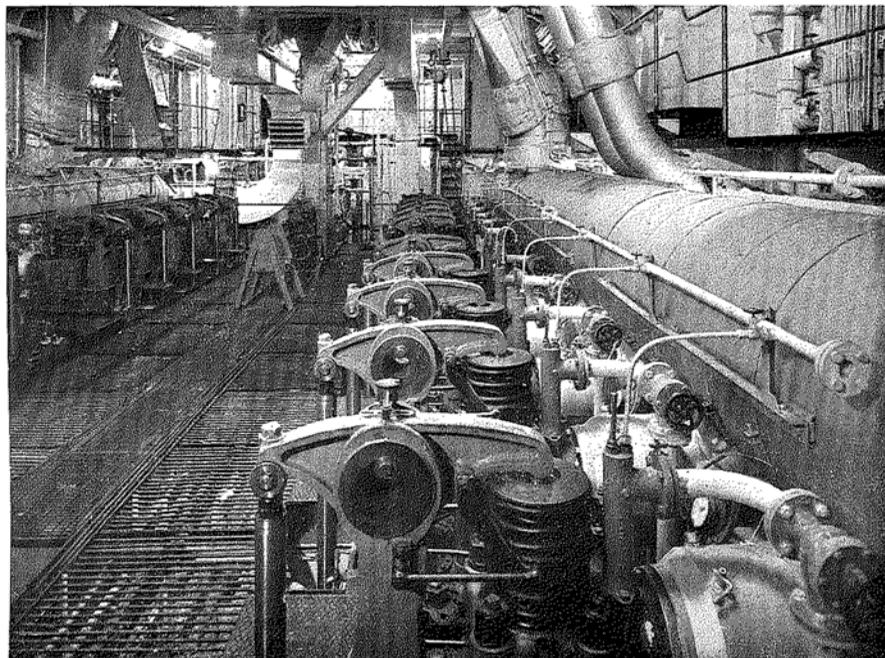
N<sup>o</sup> 3. — Capacité 3.476 m<sup>3</sup> — panneau de 8,80 m × 6 m.

N<sup>o</sup> 4. — Capacité 1.440 m<sup>3</sup> — panneau de 4,75 m × 4,75 m.

N<sup>o</sup> 5. — Capacité 2.341 m<sup>3</sup> — panneau de 8,75 m × 6 m.

N<sup>o</sup> 6. — Capacité 1.397 m<sup>3</sup> — panneau de 7,15 m × 6 m.

Et diverses soutes d'un volume total de 493 m<sup>3</sup>.



Machine  
Parquet  
supérieur  
Chambre  
des culasses

La capacité totale réservée au fret s'élève ainsi à 14.094 m<sup>3</sup>, pour un tonnage de 7.250 tonnes.

Chaque cale est desservie par un panneau à manœuvre rapide.

Au pont D, le panneau 4 est à plat pont, dégageant ainsi largement l'accès de la piscine.

Les panneaux des entreponts à marchandises sont à galiotes roulantes.

Les moyens de levage, tant pour le fret que pour les services du bord, comprennent :

A la cale 1. — 2 mâts de charge de 3 t. et 2 de 5 t.

A la cale 2. — 2 mâts de charge de 8 t. et 2 de 5 t.  
1 bigue de 40 t.

A la cale 3. — 4 mâts de charge de 5 t.

## PREMIÈRE CLASSE

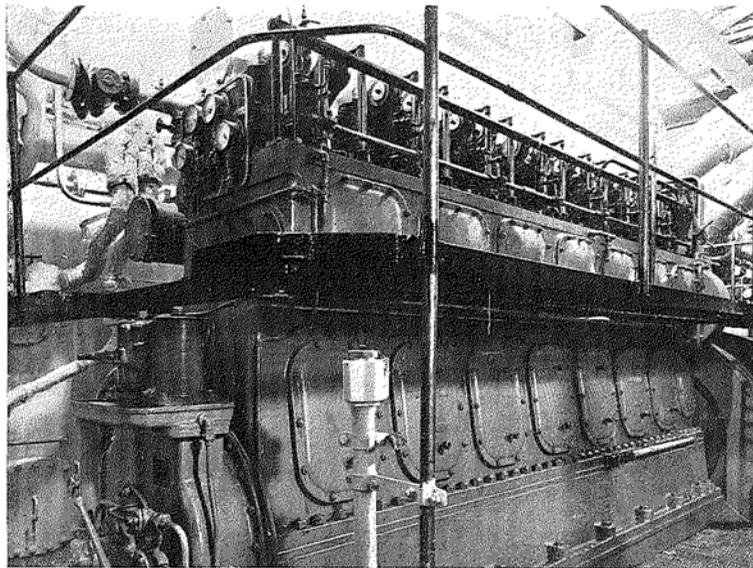
### au pont C

— 4 cabines dites « studio » à deux passagers chacune, particulièrement étudiées et possédant chacune une salle de bain privée.

— 12 cabines à un ou deux passagers avec cabinet de toilette et douches privés.

— 13 cabines à deux ou trois passagers avec cabinet de toilette et douches privés.

Des locaux sanitaires et salles de bains communs sont par ailleurs à la disposition des passagers de cette classe.



Machine  
Groupe électrogène

A la cale 4. — 2 mâts de charge de 3 t.

A la cale 5. — 2 mâts de charge de 3 t.  
2 mâts de charge de 8 t.  
1 bigue de 20 t.

A la cale 6. — 4 mâts de charge de 3 t.

Les treuils de ces mâts et bigues sont d'un type moderne et robuste assurant une marche silencieuse.

\* \*

Les installations pour passagers du « CALÉDONIEN » sont prévues pour :

71 passagers de première classe,  
84 passagers de classe touriste,  
86 passagers de troisième classe,  
76 rationnaires en entrepont.

317

réparties comme suit :

## CLASSE TOURISTE

### au pont B

— 8 cabines à deux passagers chacune.

— 17 cabines à quatre passagers.

Des bains, douches et locaux sanitaires communs sont en nombre suffisant à la disposition des passagers de la classe touriste.

## TROISIÈME CLASSE

### au pont A

— 10 cabines pour huit passagers chacune.

— 1 cabine pour six passagers.

Les locaux communs des passagers de classe sont les suivants :

Au pont D, pour la PREMIÈRE CLASSE :

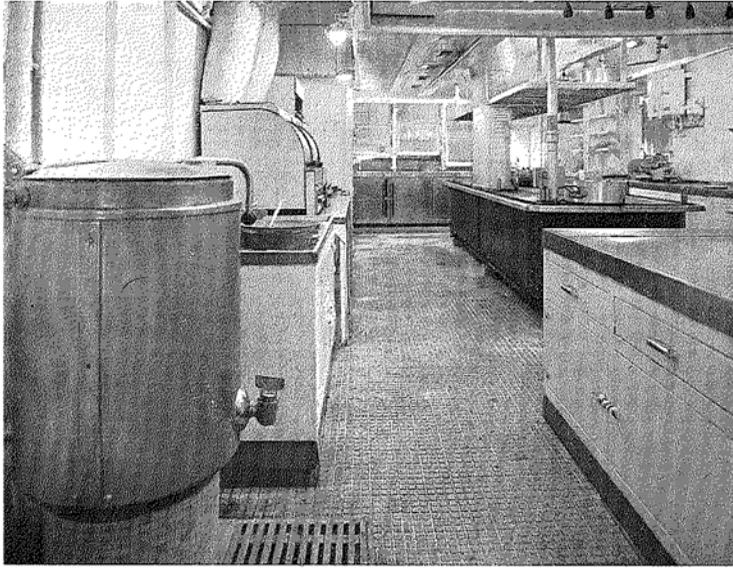
Un jardin d'hiver formant abri vitré.

Un salon-fumoir avec piste de danse.

Un grand hall.

Un salon de bridge et de correspondance à tribord.

Un bar à tribord.



Cuisine principale

Au pont B pour la CLASSE TOURISTE :

Un abri promenade vitré, une promenade découverte de part et d'autre du panneau de la cale 3.

Un grand local sur l'avant du château formant fumoir à bâbord, salon à tribord et bar au centre.

La salle à manger est commune aux deux classes (première et touriste), les repas étant naturellement servis à des heures différentes.

Une salle de jeux, avec pont couvert, est réservée aux enfants à l'arrière du pont C.

Des locaux de biberonnage et de repassage sont prévus sur leurs ponts respectifs pour les passagers des classes première et touriste.

Il y a, en outre, à bord une buanderie dont la capacité permet non seulement le lavage et le repas-

sage du linge de service, mais encore de la mettre au service éventuel des passagers.

\* \* \*

Les passagers de troisième classe sont servis dans une cafeteria située au pont A, immédiatement sur l'arrière des cabines qui leur sont affectées.

Ce local sert aussi de salle de correspondance ou de jeux et de bar entre les heures des repas.

\* \* \*

Tel qu'il a été conçu et réalisé, le « CALÉDONIEN » se présente comme un navire plaisant, de bonne vitesse, à bord duquel les passagers se trouveront dans un cadre agréable et spacieux.

Il est assuré que cette nouvelle unité des Messageries Maritimes recevra le meilleur accueil de la part de la clientèle de la ligne de la Nouvelle Calédonie.

