

La fin du paquebot Normandie

La coque fut mise à l'eau en 1932 mais le voyage inaugural n'eut lieu qu'en 1935 . C'était le plus grand, le plus rapide, le plus luxueux, le plus beau et le plus moderne des paquebots du monde . Il possédait, entre autres :

- une transmission électrique : 4 turbines à fioul entraînaient des génératrices, dont le courant alimentait 4 moteurs électriques qui entraînaient 4 hélices (contrairement aux autres paquebots, dont les turbines entraînaient les hélices par des réducteurs/inverseurs mécaniques) ;
- un détecteur d'icebergs qui était l'ancêtre du radar ;
- le premier compas gyroscopique ;
- un poste centralisé de lutte contre les incendies (qui ne fut pas pour rien dans sa perte finale).

Il développait 160.000 chevaux en régime de croisière, 200.000 en pointe. Quand il disparut, il détenait le Ruban Bleu (record de vitesse dans la traversée de l'Atlantique) avec plus de 30 nd de moyenne. Dans sa cave, il y avait plus de mille vins différents.

Quand Hitler déclara la guerre à l'Amérique dans la foulée de Pearl Harbour, le Normandie se trouvait à New York. Il fut déclaré prise de guerre, l'équipage français débarqué et des travaux entrepris à bord pour en faire un transport de troupes. C'est probablement par accident, et non sur ordre du gangster Lucky Luciano comme on l'a dit, qu'un incendie se déclara en février 1942.

Le paquebot était alors sous la responsabilité des pompiers de la ville de New York, pas ceux du port. ces derniers auraient tout de suite pensé à ouvrir les vannes de sabordage et le navire se serait posé droit sur le fond du port. Au lieu de cela, les pompiers incapables de faire fonctionner le poste centralisé arrosèrent le paquebot avec de l'eau de la ville, de l'eau douce. L'eau gela, bloquant les dalots. Des milliers de tonnes de glace et d'eau surchargèrent les hauts du navire, qui bientôt se coucha. Quand la coque d'un navire est voilée, comme un avion déformé par un effort excessif, il n'est plus bon qu'à la ferraille .