Les CMN artisans du Ruban bleu

Satisfaction aux Constructions mécaniques de Normandie : « Destriero », la vedette de l'Agha Khan qui a battu, dimanche matin, le record de la traversée de l'Atlantique, est un plan du chantier cherbourgeois.

"Presse de la Manche" du 13. Août 1992

Les CMN savourent aujourd'hui le succès de « Destriero ». La vedette italienne de l'Agha Khan qui a décroché le Ruban bleu, dimanche matin, a en effet été pensée et conçue par le bureau d'études du chantier naval. Une superbe démonstration de la compétence et du savoir-faire de ses architectes et techniciens.

Une coque en aluminium de 67 mètres de long, 13 mètres de large, 60.000 CV pour une vitesse de pointe de 62,8 nœuds. Les caractéristiques de « Destriero » sont impressionnantes. Elles lui ont permis de traverser l'Atlantique en 58 heures, 34 minutes et 50 secondes à la moyenne horaire 53,9 nœuds! Le bateau italien bat avec une avance de 21 heures, le précédent record établi en 1990 par le catamaran britannique de 75 mètres de long, « Hoverspeed Great-Britain ».

« C'est en effet une satisfaction intellectuelle d'avoir crée une coque aussi rapide et d'une aussi bonne tenue à la mer. Ce projet me tenait à cœur », commente Thierry Verhaaren, architecte naval et chef du service projets des Constructions mécaniques de Normandie. Malgré son flegme apparent, l'architecte, est ravi de la performance de « Destriero ». C'est le résultat d'une année de négociations et de quelques mois d'un travail très rigoureux.

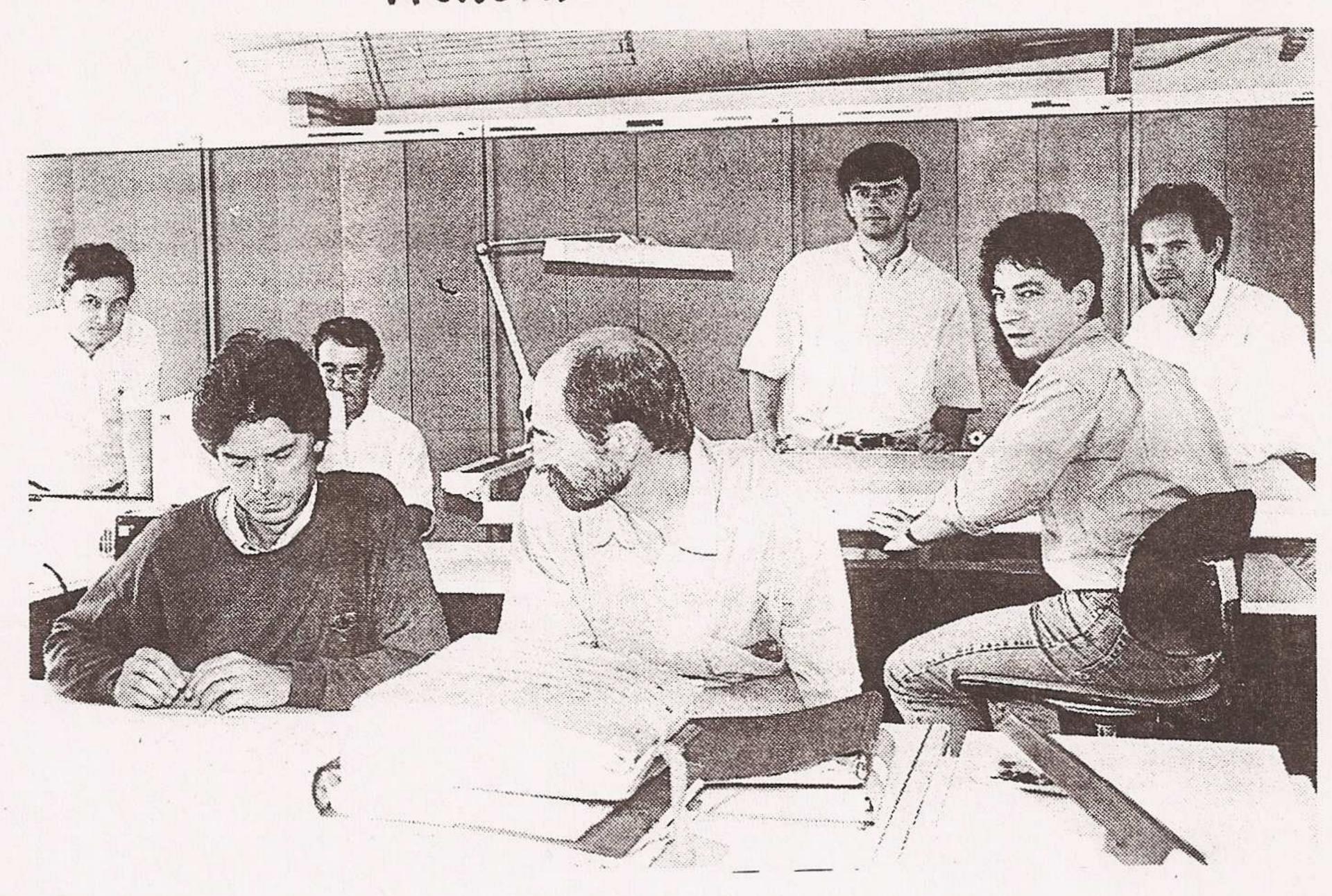
Bravo Roméo

En 1989, l'Agha Khan, lance un concours dont le sujet reste volontairement très vague : une vedette rapide de 60 mètres de long, en aluminium. « La définition était assez brève. Nous avions pratiquement carte blanche. Nous savions simplement que l'Agha Khan voulait un bateau capable de battre le Ruban bleu avant d'être modifié en yacht. Le concours s'apellait Bravo Roméo, pour Blue ruban », explique Thierry Veerhaaren.

Fort de l'expérience de son proptotype en aluminium l'Agnes 200, le chantier des CMN relève le défi avec quinze autres établissements du monde entier.

A l'issue de cette première sélection, seuls les dossiers de candidatures des CMN et d'un chantier américain, Derektor, sont retenus.

Chaque chantier se lance alors dans une course où la



Toute l'équipe du bureau d'étude se félicite du succès de « Destriero ».

rapidité et la rigeur vont faire la différence. « En neuf semaines, nous avons préparé un dossier de définition complet ainsi qu'une maquette pour les

essais en bassin. Dans ce dossier, nous devions établir toutes les caractéristiques du bateau, sa forme, sa propulsion, ses performances, sa spécification, ses composants... Nous y avons passé des nuits et des week-ends » . continue l'architecte.

Un dossier qui devait séduire l'Agha Khan: « Un homme très éclairé et compétent en ce domaine, bien entouré, rigoureux et qui apprécie les décisions rapides. C'est d'ailleurs le secret de la réussite de ce projet », ajoute Thierry Verhaaren.

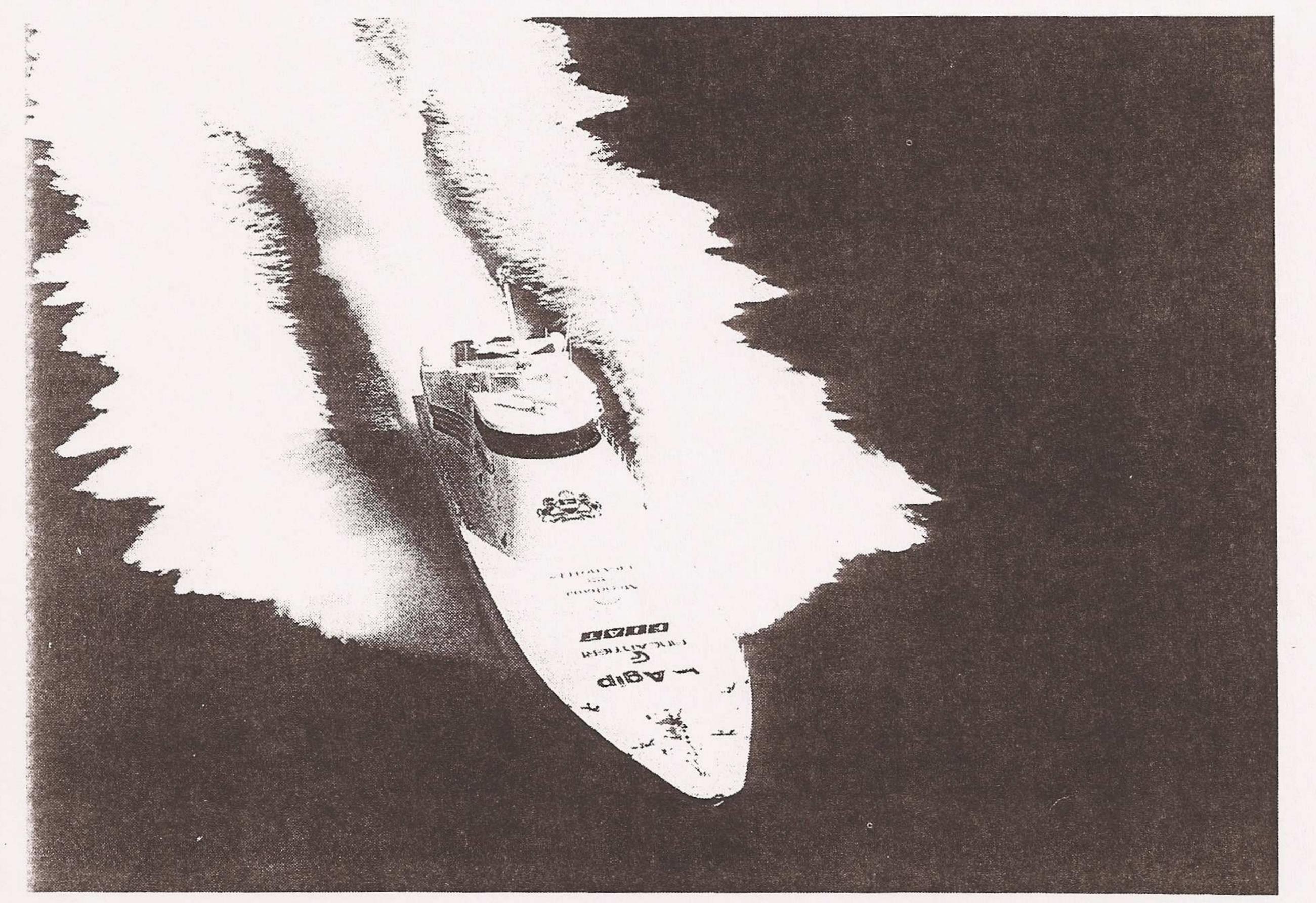
Trois turbines gaz

Après cette seconde sélection, le projet CMN comme la maquette du bateau sont définitivement choisis par les commanditaires.

Une modification importante du projet est toutefois apportée au dossier, à la demande de l'Agha Khan. Les six moteurs prévus initialement sont remplacés par trois turbines gaz.

Malheureusement, le dossier s'arrête là pour les CMN. La direction de l'époque refuse de prendre le risque de construire la vedette. « Les délais étaient beaucoup trop courts mais nous n'aurions eu aucun problème technique pour le construire », souligne l'architecte avec, peut-être, un peu de regret.

Le bateau sera finalement construit au chantier de Fincantieri en Italie mais l'Agha Khan, qui s'adresse toujours aux meilleures maisons, demandera au célèbre designer de Ferrari. Pininfarina, de redessiner les superstructures!



Une coque de conception cherbourgeoise s'attribue le Ruban bleu