

CMA CGM CHRISTOPHE COLOMB, le plus grand porte-conteneurs au monde sous pavillon français

Le Groupe CMA CGM a pris livraison le 10 novembre 2009 en Corée du Sud du CMA CGM CHRISTOPHE COLOMB. Navire amiral de la flotte du Groupe, ce porte-conteneurs de 13,300 evp est à ce jour le plus grand porte-conteneurs sous pavillon français.

Le navire est déployé sur la ligne FAL (reliant l'Asie et l'Europe), opérée en partenariat avec Maersk. La rotation du navire est la suivante : Shanghai, Ningbo, Xiamen, Hong Kong, Yantian, Algeciras, Rotterdam, Bremerhaven.

Les caractéristiques techniques du navire

Année de construction : 2009

Constructeur : DSME

Date de livraison : Novembre 2009

Pavillon : France

Type de navire : cellulaire

Longueur hors tout : 365.50 m.

Capacité : 13 344 evp (équivalent vingt pieds)

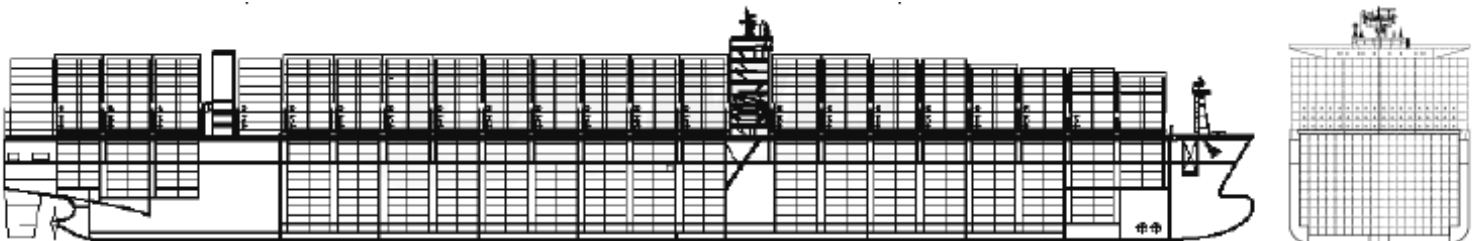
Largeur hors tout : 51.20 m

Service : French Asia Line (FAL)

Prises Frigo : 800 prises

Opérateur : CMA CGM

Moteur : Wartsila14RT Flex 96 C



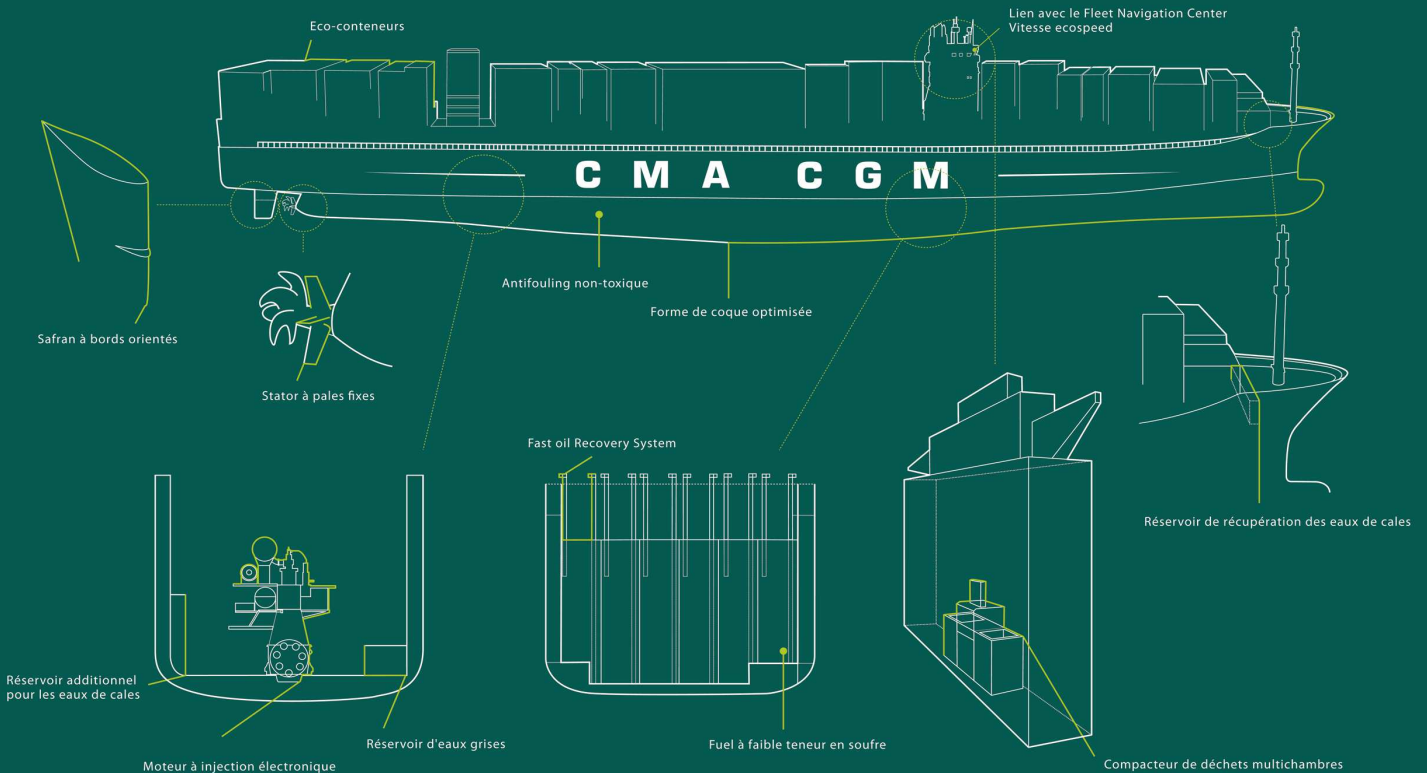
Un agencement spécifique

L'agencement de pont

Alors que les porte-conteneurs possède habituellement un château unique, situé au dessus de la salle des machines, le château du CMA CGM Christophe Colomb est situé à l'avant du navire. Cet emplacement permet de **maximiser l'utilisation de l'espace** à bord tout en garantissant une **meilleure visibilité** depuis la passerelle, et offre au navire **une structure plus résistante** à la torsion. Cet agencement a également permis de placer les réservoirs de fuel sous le château. Ils sont donc protégés par la double coque du navire, ce qui rend le navire **conforme à la réglementation MARPOL 12A** qui entrera en vigueur en aout 2010.

De plus, la salle des machines située à l'arrière est proche de l'hélice, ce qui permet de limiter les pertes de place que pourrait occasionner un arbre d'hélice traversant le navire.

Un navire doté des dernières technologies environnementales



Lutter contre le changement climatique

Conformément à l'engagement du Groupe en faveur de l'environnement et du développement durable, le CMA CGM Christophe Colomb comporte de nombreuses technologies environnementales afin de contribuer activement à la lutte contre le réchauffement climatique et de limiter son empreinte environnementale.

Un moteur à injection électronique

Ce moteur de dernière génération permet de réduire de manière significative la consommation de carburant (-3% en moyenne) et la consommation d'huile (-25%).

Un safran suspendu à bords orientés

Le navire est équipé de ce système innovant de safran à bords orientés, qui permet d'optimiser le flux d'eau et de réduire significativement la dépense énergétique et les rejets de CO₂ dans l'atmosphère.

Un stator à pales fixes (Pre-Swirl Stator®)

Le CMA CGM Christophe Colomb est le premier navire du Groupe équipé de cette technologie. Ce système de stator à pales fixes permet de redresser le flux d'eau en amont de l'hélice afin d'en améliorer le rendement. Ce système ingénierie, combiné au safran suspendu à bords orientés, permet d'optimiser l'hydrodynamisme du navire et de réduire de 2 à 4 % la consommation et les émissions atmosphériques.

Le navire possède également un design de coque optimisée améliorant la propulsion du navire dans l'eau, ainsi qu'un pré-équipement permettant une connexion au réseau électrique des ports lors des opérations à quai.



Préserver l'environnement marin

Le CMA CGM CHRISTOPHE COLOMB dispose d'une cuve de décantation supplémentaire. Des réservoirs additionnels permettent de traiter les eaux de cale, de machine et les eaux grises. L'équipement de pont est entièrement électrique pour éviter toute fuite de liquide hydraulique.

Le CMA CGM CHRISTOPHE COLOMB est également équipé du **Fast Oil Recovery System**, technologie de gestion de la pollution. Développé par la société JLMD, ce système simple, fiable et sûr, permet à tout moment de récupérer rapidement les hydrocarbures situés dans la soute sans avoir à percer la coque. Chacune des cuves du navire est en effet équipée de connecteurs permettant l'injection d'eau chaude et l'extraction des hydrocarbures en cas de besoin.

Initialement développé pour les pétroliers, ce procédé a été adapté au porte-conteneurs grâce au travail conjoint de la société JLMD Ecologic Group et du département Constructions Neuves du Groupe CMA CGM.

