

Léonce Vieljeux (II) (1970-1983)



Dans l'estuaire de l'Escaut le 12 août 1971. (Photo Flor van Otterdyk)

Cargo polyvalent open-deck à deux ponts continus, teugue prolongée, château 3/4 arrière.

Il appartient à une série de huit navires entièrement automatisés dits "de 16 000 tm" : *Léonce Vieljeux* (1970), *Pierre Vieljeux* (1970), *Christian Vieljeux* (1971), *Georges Vieljeux* (1971), *Éric Vieljeux* (1972), *François Vieljeux* (1973), *Patrick Vieljeux* (1973) et *Stéphane Vieljeux* (1974). Les trois derniers seront modifiés pendant leur construction afin de les adapter au transport des conteneurs.

Entre 1971 et 1975, cinq navires ayant les mêmes caractéristiques sont sortis des chantiers de La Ciotat pour le compte de la nouvelle C^{ie} Havraise Péninsulaire, seuls les mâts, bigues et panneaux de cales différent de ceux de la Société Navale Chargeurs Delmas-Vieljeux, il s'agit des *Ville de Valence*, *Ville de Gênes*, *Ville de Marseille*, *Ville de Nantes* et *Ville de Strasbourg*. Les trois derniers possédaient un bulbe d'étrave.

L'éponyme du nom porté par ce cargo a été décrit dans l'historique du *Colonel Vieljeux* (1948-1954).

■ PORT D'ATTACHE ■ INDICATIF

Fos-sur-Mer

F.N.A.P.

■ ORIGINES

Construit par les Chantiers Navals de La Ciotat sous le n° 268

Signature du contrat de construction le 29-12-1967

Mis sur cale le 3-2-1970

Lancement technique le 25-5-1970 à 12 h 15

Essais de recette à la mer les 7 et 8-9-1970 sur les bases d'Hyères

Baptisé à La Ciotat le 12-9-1970 à 11 heures en présence de sa marraine, M^{me} Jacques Vieljeux

Pris en charge et mis en service le 12-9-1970 et placé sous les ordres du commandant Faroux

Classification : Bureau Véritas

■ DIMENSIONS - JAUGES - MANUTENTION

Longueur HT	171,02 m
Longueur PP	158,00 m
Largeur HM	23,80 m
Creux au pont supérieur	12,50 m
Tirant d'eau en charge	9,70 m
Jauge Brute	12 454,17 tx
Jauge Nette	7 875,78 tx
Port en lourd	16 000,00 tm
Capacité cubique (balles)	22 595,00 m ³
(grains)	21 460,00 m ³
Capacité conteneurs	300 EVP

Équipé de 5 cales et entreponts (4 cales à marchandises sur l'avant et 1 cale, chambres frigorifiques et soutes à huile végétale sur l'arrière) avec panneaux métalliques Ermans. La fermeture des cales axiales

est assurée par des panneaux enroulables, étanches et les cales latérales par des panneaux glissants étanches. Dimensions des panneaux d'écoutes :

Cales 1 à 4	14,90 m x 6,30 m
Cale 5	4,98 m x 10,00 m

L'ensemble est desservi par 8 cornes de 15 t, 3 bigues pivotantes de 20 t, 1 grue de 5 t et d'une bigue de 80 tonnes

Le double fond est renforcé pour le transport des minerais. Cales et ponts sont également renforcés pour le transport des bois en grumes

PROPULSION

Son appareil propulsif comporte un moteur diesel Sulzer type 6 RND 90, suralimenté, 2 temps, simple effet, réversible, 6 cylindres, télécommandé depuis la salle nautique par système électro-pneumatique, placé 3/4 arrière du navire. Puissance : 17 400 CV actionnant une ligne d'arbre à 122 t/mn. Vitesse aux essais : 21,5 nœuds. Vitesse en service : 19 nœuds.

La production électrique est fournie par 3 groupes électrogènes Crepelle à démarrage et couplage automatique de 1 200 CV chacun avec alternateurs Jeumont-Schneider de 780 kW.

Machine construite par la C^{ie} de Constructions Mécaniques, de Mantes, en 1970.

■ EFFECTIFS

État-major : 8 - Équipage : 18

■ LIGNES DESSERVIES

À sa mise en service, il effectuera quelques voyages au sein du pool Svedel. Puis dès le début 1971, il sera affecté à la ligne régulière Europe du Nord/Afrique occidentale.

ÉVÉNEMENTS MARQUANTS

1970 : Le 29 septembre, voyage inaugural à Rouen qu'il quittera le 1 octobre pour Le Havre où son premier départ pour la COA aura lieu le 3 octobre.

1973 : Le 27 août, au cours de son escale à Bordeaux, il sert pour le décor du film *Le Petit Docteur* tiré du roman de Georges Simenon.

1981 : Le 18 juin, un compromis de vente est signé avec l'armement national péruvien, Empresa Naviera Santa SA de Lima. Ce sera, en fait, le *Christian Vieljeux* qui sera livré à sa place, en septembre 1981, suite à l'avenant signé le 28 août.

1983 : Remis à la vente en 1982, un nouveau compromis de vente est signé le 11 mars avec Barranco Navigation SA (Panama). Il sera livré à ses armateurs le 28 juillet dans le port de Dunkerque, où il sera renommé *Barranco I*.

1984 : En mai, nouvelle vente et passe sous les couleurs de l'armement national péruvien Empresa Naviera Santa SA où il prend le nom de *Santa Rosa de Lima*.

1993 : Vendu à des démolisseurs indiens, il arrive à Alang le 9 mai pour y être dépecé.

Le 17 juillet 1984, le *Santa Rosa de Lima* quitte Anvers en direction de la mer du Nord. (Photo Flor van Otterdyk)

