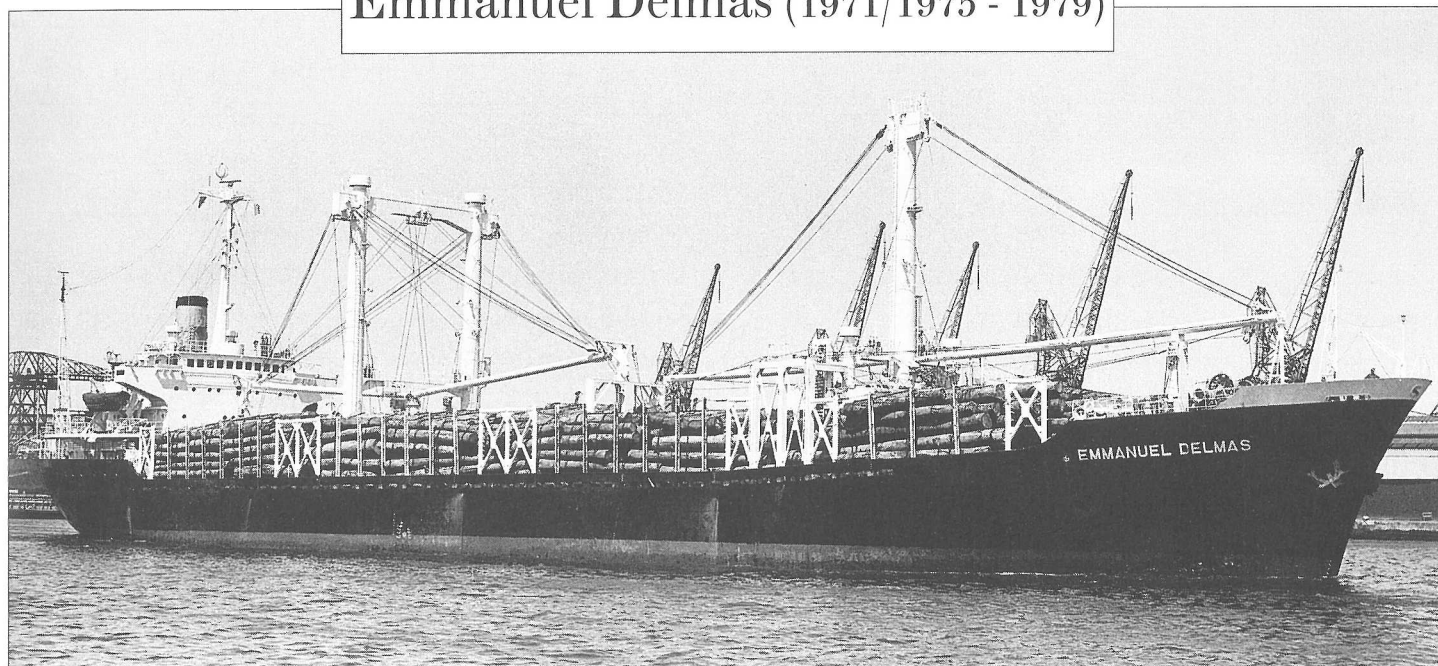


Emmanuel Delmas (1971/1975 - 1979)



Première touchée du port du Havre avec un complet chargement de bois. (Photo DR - Coll. de l'auteur)

Cargo vracquier-grumier à un pont, château arrière.

Sister-ship du *Bertrand Delmas* (1972).

Au moment de la signature du protocole de construction des *Emmanuel Delmas* et *Bertrand Delmas*, les chantiers japonais qui étaient à l'époque très encombrés, ne pouvaient respecter les délais de livraison. La Société Navale Delmas-Vieljeux ayant un besoin urgent de navires grumiers, s'est alors vue contrainte de racheter à un armateur chinois de Hongkong, M. Ca Fee Hu, le contrat que ce dernier

avait signé avec les chantiers de Saiki. La construction des deux unités devait d'ailleurs être suivie conjointement par le représentant de Delmas-Vieljeux et l'ingénieur chinois, représentant le commanditaire initial de la commande des deux navires. Le même fait se reproduira pour la construction du *Frank Delmas* à Onomichi.

■ PORT D'ATTACHE	■ INDICATIF
Dunkerque	F.N.H.C.

■ ORIGINES

Construit par les chantiers Usuki Iron Works de Saiki (Japon) sous le n° 1140

Signature du contrat de construction le 21-3-1971

Mis sur cale le 13-6-1971

Lancement technique le 15-9-1971 à 17 h 30

Pris en charge le 27-11-1971

Baptisé le 27-11-1971 en présence de sa marraine, M^{me} Emmanuel de Balliencourt, épouse du directeur de l'armement SNCV

Mis en service le 30-11-1971 et placé sous les ordres du commandant Thirion

Redélivré après jumboisation le 15-12-1975

Classification : Bureau Véritas



Le 13 juin 1971, cérémonie de pose de la quille en présence de M. Emmanuel de Balliencourt et de l'armateur Ca Fee Hu.
(Photo C^{dt} André Faroux)

■ DIMENSIONS - JAUGES - MANUTENTION

après jumboisation

Longueur HT	172,87 m
Longueur PP	161,70 m
Largeur HM	21,20 m
Creux au pont supérieur	12,05 m
Tirant d'eau en charge	8,75 m
Jauge Brute	12 201,78 tx
Jauge Nette	7 795,73 tx
Port en lourd	18 921,00 t
Capacité cubique (grains)	26 227,30 m ³
(balles)	25 600,40 m ³

Équipé de 5 cales après sa jumboisation (4 cales avant les opérations d'allongement en 1975) avec panneaux métalliques Mac Grégor type folding.

Dimensions des panneaux d'écouilles :

Cale 1	13,70 m x 11 m
Cales 2 et 3	18,12 m x 11,00 m
Cale 4	16,60 m x 11,00 m
Cale 5	17,36 m x 11,00 m

Particularité technique, il peut être utilisé en self-trimmer pour le transport des grains en vrac.

L'ensemble est desservi par 4 cornes pivotantes de 22 t et 1 de 15 t



■ PROPULSION

Son appareil propulsif est composé d'un moteur diesel IHI - Sulzer type 6 RD 68, simple effet, réversible, suralimenté, 2 temps, 6 cylindres, placé à l'arrière du navire. Puissance : 7 200 CV actionnant une ligne d'arbre à 135 t/mn. Vitesse aux essais : 16,5 nœuds. Vitesse en service : 14,5 nœuds.

La production d'électricité est fournie par 3 groupes électrogènes de 300 kW actionné chacun par un moteur diesel Daihatsu type 6 PSTB 22 de 460 CV.

Machine construite sous licence par le chantier constructeur en 1971.

Le 14 décembre 1975, mise en eau de la forme des chantiers de Lisnave après les opérations d'allongement.

(Photo DR - Coll. de l'auteur)

■ EFFECTIFS

État-major : 9 - Équipage : 19

■ LIGNES DESSERVIES

Affecté aux lignes régulières Europe du Nord/Afrique occidentale.

ÉVÉNEMENTS MARQUANTS

1971 : Le 30 novembre, à sa mise en service, il relève sur le port japonais de Wakayama un chargement de tubes d'acier à destination du Nigéria.

1975 : Après appels d'offres pour jumboïsation, ce sont les chantiers Lisnave de Lisbonne (Portugal) qui seront choisis pour effectuer une opération d'allongement de 25,67 m. Arrivé à Lisbonne le 16 novembre, les travaux de découpage et d'assemblage commenceront le 19, et le 14 décembre il sera rendu à son armateur avec en plus un bulbe d'étrave et une cinquième cale.

1979 : Le 26 juin à 4h18 GMT, l'*Emmanuel Delmas* lance l'appel suivant : "Entré en collision avec un pétrolier par 41° 48'N et 11° 49'E, demande assistance."

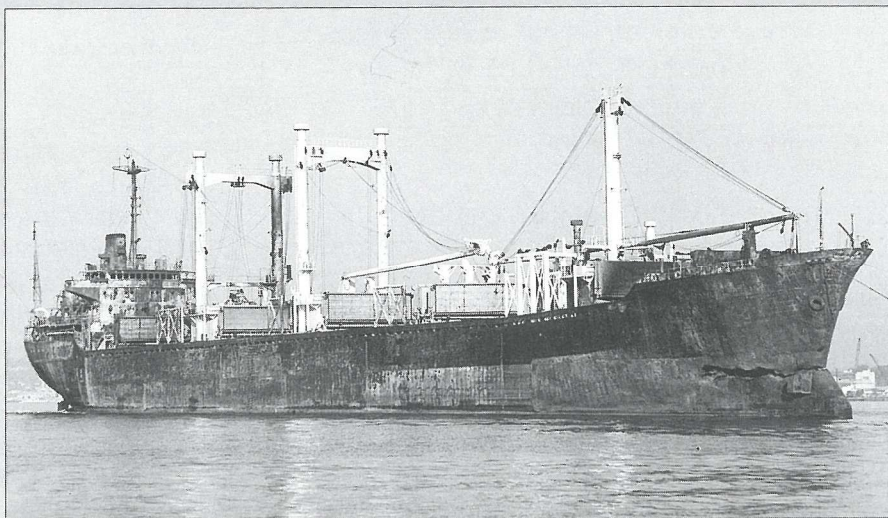
L'accident s'est produit par brouillard épais, alors que le jour venait de se lever, à 14 milles au large de la côte italienne entre Fiunicino et Civitavecchia. Très rapidement on signale que les deux navires sont en feu. Le pétrolier italien en cause est le *Vera-Berlingieri* de 7220 tpl, construit en 1960 et appartenant à la Marittima Rubino SpA de Palerme. Il transportait 40000 tonnes de super carburant et 1200 tonnes de gas-oil de La Spezia à destination de Vibo-Valentia, tandis que l'*Emmanuel Delmas* faisait route de Torre Annunziata, où il avait déchargé, à destination de Gènes. Très rapidement, de nombreux bâtiments de pêche et de commerce comme le cargo ro/ro *Jolly-Rosso*, les car-ferries *Carducci* et *Annamaria* partis de Civitavecchia, arrivent sur les lieux pour participer au sauvetage. Longtemps l'incendie fait rage sur les deux navires restés accolés l'un à l'autre. Le lendemain, le pétrolier italien coule. L'épave de l'*Emmanuel Delmas* - sur laquelle on prendra alors conscience de l'effroyable tragédie : 27 morts et 4 rescapés - est remorquée sur rade de Civitavecchia. Elle quitte le port italien le 6 juillet à destination de Toulon où elle arrive le 9 juillet à la traîne du remorqueur de haute mer *Provencal IV*.

Le 10 août, il est vendu après abandon aux assureurs par la SNCMV, à l'armement grec Good Faith Shipping C°. Le 8 septembre à 10heures, il quitte la rade de Toulon à la traîne du remorqueur ouest allemand *Hansa* à destination du Pirée. Il arrive le 18 septembre pour y subir d'importantes réparations avant d'être à nouveau admis à la navigation, le 1^{er} mars 1980, au sein de Good Challenger Shipping C° SA, sous le nom de *Good Challenger*.

Le 1^{er} février, est inauguré dans le cimetière de Sainte-Anne d'Auray, le mémorial élevé par la Société Navale Chargeurs Delmas-Vieljeux, où se perpétuera le souvenir des victimes de l'*Emmanuel Delmas* et du *François Vieljeux*.

1984 : Il changera à nouveau de nom pour prendre celui de *Nefeli I*, sans changer d'armateur.

1999 : Il achève sa carrière en Inde dans les chantiers de démolition de Alang, où il arrive le 16 avril.



Le 9 juillet 1979, arrivée de l'épave de l'*Emmanuel Delmas* dans le port de Toulon. (Photo C. Limonier)