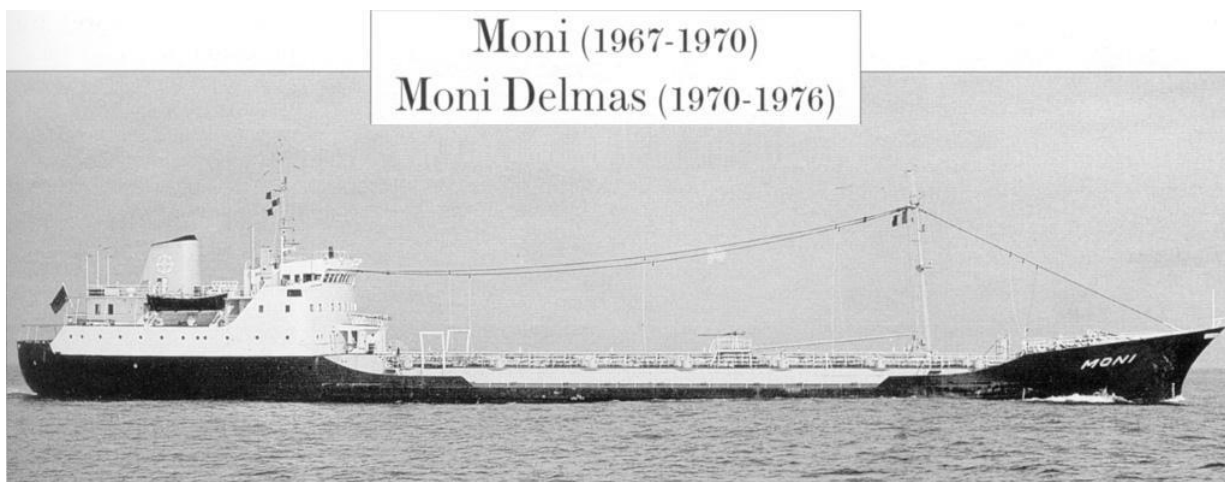


# Moni Delmas



Tanker pour huiles et pétrole en vrac, type longitudinal, à coque soudée et passerelle arrière.  
A pour sister-ship le *Pilat*.  
Son nom est le diminutif de Monica, élément féminin de la famille Rickmers.

## ORIGINES

Construit par les Ateliers Et Chantiers de La Rochelle/Pallice sous le n° 5153  
Commandé en janvier 1966 par L'armement Rickmers Linie GmbH de Hambourg. (Dans le cadre de son association avec SNDV.)  
Mis sur cale le 22-6-1966  
Lancé le 25-4-1967  
Baptisé le 3-8-1967 en présence de sa marraine Mme Claus Rickmers  
Mis en service le 25-9-1967  
Devient propriété de la SNCDV le 22-1-1970 et sera placé sous les ordres du Cdt Roudier  
Francisé le 24-1-1970  
Classification : Bureau Véritas

## DIMENSIONS - JAUGES - MANUTENTION

Longueur HT	105,08 m
Longueur PP	97,02 m
Largeur HM	14,30 m
Creux sur quille	6,41 m
Tirant d'eau en charge	5,58 m
Jauge Brute	2 791,93 tx
Jauge Nette	1 455,80 tx
Port en Lourd	3 974 t
Capacité cubique	5 333 m <sup>3</sup>

Il est doté de tous les instruments de navigation modernes, notamment d'un pilote automatique, d'un gyrocompas, d'un sondeur, de la radiotéléphonie et d'un radar de navigation conçu pour le transport et la manutention des huiles végétales et du suif en vrac répartis dans 21 citernes. En outre, il comprend toutes les dispositions et installations permettant le transport des hydrocarbures en vrac (produits bruts et raffinés)

## **PROPULSION**

Assurée par un moteur diesel Fiat/Borsig, type B. 526.TS, 6 cylindres, placé à l'arrière du navire, d'une puissance de 4.200 CV actionnant une hélice à pas variable à 180 t/min, lui assurant une vitesse en service de 15,2 nœuds.

Moteur construit sous licence par les ateliers Borsig de Berlin en 1967.

L'ensemble des auxiliaires comprend deux groupes diesels, alternateurs de 240 kW chacun et un alternateur de 240 kW entraîné par l'arbre d'hélice.

## **EFFECTIFS**

État-major : 9- Équipage : 14

## **LIGNES DESSERVIES**

Assure le transport des huiles végétales de la COA vers la France en priorité, ainsi que la distribution des produits pétroliers vers les ports du Sud de la France.

- **1967** : Il entre en service sous les couleurs de la Rickmers Linie dans le cadre de son association avec la SNDV sous le nom de *Moni*.

- **1970** : Devenu propriété de la SNCDV en janvier, il sera rebaptisé *Moni Delmas*. Le transfert de pavillon aura lieu le 22 janvier dans le port de La Pallice. Il sera exploité par Tankafrica Groupement d'intérêts Économiques (GIE) entre SNDV et la Cie Maritime des Chargeurs Réunis.

Il effectuera sa première touchée du Port de Rouen le 15 février.

Le 11 avril en escale au Havre, il tombe en avarie d'hélice, ce qui nécessite un passage en cale et ne reprendra son service commercial que le 11 juin.

Le 2 octobre, en manœuvrant pour accoster au quai de Floride au Havre, il coule une vedette de lamanage.

- **1975** : En août, il désarme à Rouen par manque de fret et ne reprendra la mer que le 9 septembre.

Le 21 décembre, il désarme à nouveau dans le port normand. Son exploitation étant devenue déficitaire, il sera mis en vente.

- **1976** : Le 13 juillet, c'est la firme grecque Turfan Shipping C' Ltd (groupe Martinos) qui en devient propriétaire et sera pris en charge par son nouvel armateur le 21 puis rebaptisé *Eurofina*. Il quittera Rouen sous sa nouvelle appellation le 8 août, et pavillon grec.

- **1980** : Sans quitter le pavillon grec, il passe sous les couleurs de Lovat Shipping Ltd et prend le nom de *Porto Methoni*.

- **1981** : Nouvelle transaction entre armateurs grecs, c'est Houdan Shipping C' qui en devient propriétaire sous le vocable de *Somcol 2*. Il est revendu la même année à un armement saoudien, la Hussein Tanker Abdulazziz Establishment.

- **1986** : Le 3 mai, il coule à trois milles dans le Sud-Est de Mismari Beacon au large du port de Jeddah.