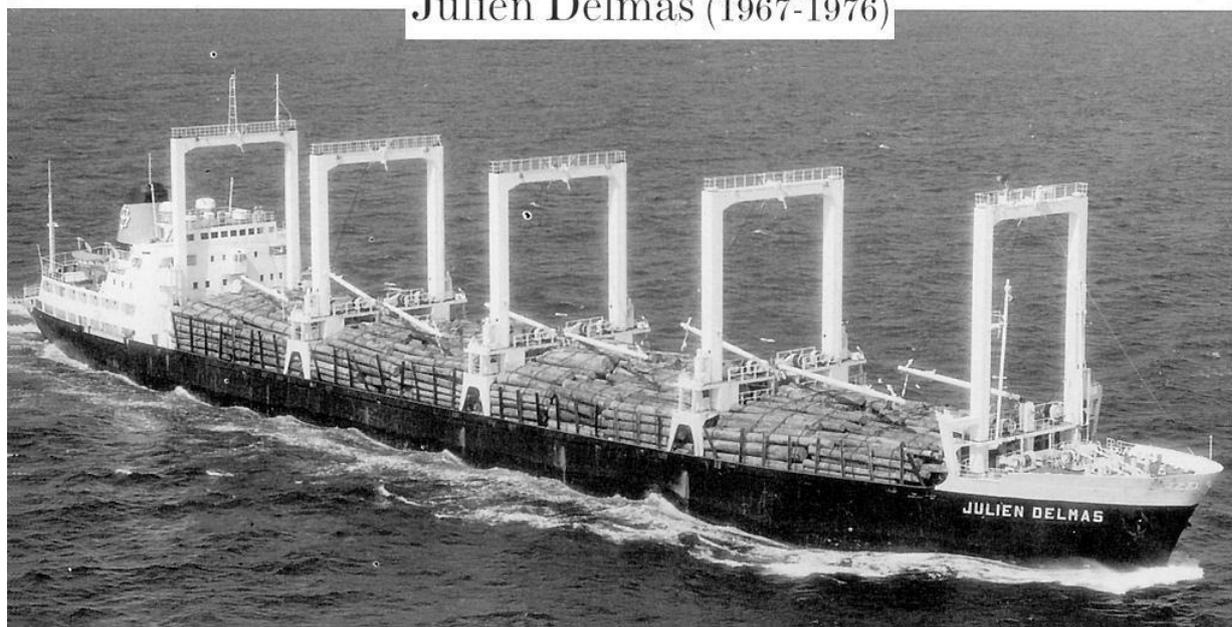


Julien Delmas

Julien Delmas (1967-1976)



Cargo grumier type shelter- deck double coque à un pont.

Il appartient à une série de 6 minéraliers-charbonniers du même type, dit "de 17 500 tpl", les *Jacques d'Anglejan-1* (1959), *Vulcain* (1959), *Stigmara* (1960), *Oppelia* (1960), *Pentellina* (1961) et *Gravisia* (1963).

Il porte le nom de l'un des fondateurs de la société Delmas Frères.

ORIGINES

Construit par les Forges Et Chantiers de la Gironde à Bordeaux sous le n° 243

Mis sur cale le 8-7-1959

Lancé le 30-1-1960 en présence de sa marraine, Mme Guyot, épouse d'un Administrateur de l'Union Navale

Les essais de recette à la mer eurent lieu du 4 au 6-8-1960

Pris en charge le 12-8-1960 par l'Union Navale. Francisé le 2-8-1960 (**Oppelia**)

Acheté par ta SNDV le 26-12-1967 et placé sous les ordres du commandant Feuillebois

Classification : Bureau Véritas

DIMENSIONS - JAUGES -MANUTENTION

Longueur HT	165,90 m
Longueur PP	159,37 m
Largeur HM	21,04 m
Creux au pont principal	13,30 m
Tirant d'eau en charge	9,17 m
Jauge Brute	12 993,29 tx
Jauge Nette	7147,75 tx
Port en Lourd	18663 t
Capacité cubique (grains)	22 780 m3

Conçu à l'origine pour le transport des charbons, des minerais et des grains, il sera en 1968, après son rachat par la SNDV, adapté au trafic des bois d'Afrique par l'installation de mâts à système KS avec cornes de 15 tonnes

Il comporte 4 cales desservies chacune par deux écoutes munies de panneaux métalliques Ermans à commande électrique.

Les panneaux de cales sont de dimensions identiques : 10,92 m x 9,00 m

PROPULSION

Assurée par un moteur diesel Burmeister & Wain, type 6 74 VTBF 160, 6 cylindres à attaque directe, deux temps, réversible, simple effet, placé à l'arrière du navire.

Puissance : 7 500 CV actionnant une ligne d'arbre à 115 t/mn.

Vitesse en service 13 nœuds

Les auxiliaires sont composés de 3 groupes électrogènes d'une puissance de 270 kW.

Machine construite par les Forges & Ateliers Schneider du Creusot en 1959.

EFFECTIFS

État-major : 9 - Équipage : 26

LIGNES DESSERVIES

De décembre 1967 à mars 1968, il est exploité sur un trafic de pondéreux entre l'Europe et les USA. Après avoir été transformé en grumier en septembre 1968, il est affecté au transport des bois de la côte d'Afrique. Du 4 au 11 octobre 1968, il charge sur rade d'Owendo et Port-Gentil son premier fret forestier (grumes, traverses et rouleaux de placage).

1968 : transformé en transport de bois au chantier La rochelle Pallice

1976 : vendu à un armement Yougoslave, renommé *Monarch*

1977: vendu à Singapour, pavillon Panama, renommé *Penn Hills*

1982: vendu à Panama, renommé *Baker Island*

1983 : démoli à Hong Kong