

Frank Delmas (2)

Frank Delmas (II) (1949-1971)



Cargo polyvalent à deux ponts, type Delmas- Vieljeux, avec teugue, château et dunette. Étrave inclinée, arrière croiseur.

Il porte le nom du président des Chantiers Navals de La Pallice et administrateur de la SNDV, engagé volontaire en 1918, qui a appartenu pendant l'occupation au réseau de résistance Alliance, et a été arrêté par la Gestapo le 14 mars 1944, en même temps que le colonel Vieljeux, Joseph Camaret et le pasteur Yann Rouillet. Interné à Poitiers, il sera dirigé sur le camp de Shirmeck et exécuté, sans jugement, dans la nuit du 1^{er} au 2 septembre 1944.

Rappelons l'origine bien particulière de ces deux navires, les *Frank Delmas* et *Joseph Camaret*.

En 1939, Delmas- Vieljeux commande deux cargos à moteurs de 7.300 tpl, spécialement adaptés, tant par leurs structures que par leurs appareils, au trafic des bois de la côte d'Afrique. Joseph Camaret, ingénieur en chef de la compagnie, en avait conçu les plans et rédigé les spécifications en 1937-1938. Ces cargos sont commandés en août 1939 aux Chantiers de Normandie à Grand-Quevilly (filiale de la société anonyme des Chantiers & Ateliers de Saint Nazaire (Penhoët) qui leur attribue les numéros de coque CIO et DIO. Les Chantiers & Ateliers de Saint-Nazaire (Penhoët) doivent, quant à eux, fournir moteurs et auxiliaires. Cette commande est ensuite, après bien des vicissitudes, transférée à Saint-Nazaire. En effet, si les hostilités imposent la résiliation du contrat, l'amirauté allemande exige la mise en construction de ces navires par les chantiers, qui font durer au maximum. Ainsi, au moment de la Libération ils ne sont toujours pas terminés.

Pendant la guerre, ces deux navires étaient compris dans le plan de reconstruction de la Marine marchande française (Programme Rio - 1940), qui prévoyait la construction d'une tranche de 25 navires jaugeant 124220 tonnes. Parmi ce programme figurait 8 cargos long-courriers, dont 2 cargos de 7.300 tpl similaires aux 2 cargos Delmas- Vieljeux. Lors de la Libération, ce type de navire parut si bien adapté au trafic auquel il était destiné qu'il fut retenu par le ministère de la Marine marchande et que plusieurs exemplaires furent commandés. Ce sont donc 4 cargos de 7.300 tpl qui seront construits par les Chantiers de Saint-Nazaire, les *Olinda* et *Teneriffe*, qui deviendront *Frank Delmas* et *Joseph Camaret*, puis *Pierre-Eugène de Caplane* (ex-CGB 1) et *Elima* (ex-CGB 2), qui deviendra *Cabinda*.

Pendant l'occupation, les Chantiers & Ateliers de Saint-Nazaire Penhoët ont du poursuivre la construction des deux Delmas- Vieljeux (désignés seulement sous les repères de coque Y 10 et Z 10) pour le compte des Allemands, après que ceux-ci eurent apporter des modifications aux spécifications d'origines. Ils envisageaient de les faire naviguer sous les couleurs de la Hamburg Sud Amerika Linie. Les coques furent achevées et lancées sous les noms de *Olinda* (ex- Y 10) le 26 août 1942 et *Teneriffe* (ex-Z 10) le 24 septembre 1942. Ces navires ont été les premiers à être lancés en zone occupée.

Pour éviter leur destruction par bombardements, les deux coques seront remorquées peu avant la Libération, jusqu'à Nantes, où les Allemands, avant leur dérouté le 11 août 1944, les sabordent et les coulent en Loire.

À l'issue du conflit 1939-1945, leur renflouement a été entrepris. Le *Olinda* le sera le 18 mai 1945, le *Teneriffe*, étant coulé dans des conditions beaucoup plus défavorables, le sera le 18 juillet 1945. Remis à flot, ils seront acheminés sur Saint Nazaire, pour travaux de dévasement, réparations des avaries et achèvement par les Chantiers & Ateliers de Saint-Nazaire Penhoët. Ils seront rebaptisés respectivement *Frank Delmas* (ex-Olinda) et *Joseph Camaret* (ex-Teneriffe).

ORIGINES

Construit par la Société Anonyme des Chantiers Et Ateliers de Saint-Nazaire Penhoët sous le repère Y 10. Mis sur cale le 17-5-1941. Lancé le 28-8-1942

Baptisé le 12-1-1949 en présence de sa marraine Mme Frank Delmas (représentant sa fille, la princesse Ruspoli), épouse du président des Chantiers Navals Delmas- Vieljeux, mort en martyr pour la France

Les essais de recette ont lieu du 14 au 15-1-1949 Pris en charge le 17-1-1949 et placé sous les ordres du commandant Yvon

Francisé le 19-1-1949

DIMENSIONS - JAUGES - MANUTENTION

Avant jumboisation

Longueur HT	129,50 m
Longueur PP	127,80 m
Largeur HM	17,28 m
Creux sur quille	9,20 m
Tirant d'eau en charge	7,24 m
Jauge Brute	6152,16 tx
Jauge Nette	3 582,07 tx
Port en lourd	7123,00 t
Capacité cubique (balles)	12.450,00 m ³

Après jumboisation

Longueur HT	139,86 m
Longueur PP	132,16 m
Largeur HM	17,28 m
Creux- sur quille	9,20 m
Tirant d'eau en charge	7,28 m
Jauge Brute	6785,18 tx
Jauge Nette	4184,58 tx
Port en lourd	8 191,00 t
Capacité cubique-(balles)	12.822,04 m ³

Équipé de cinq cales (3 avant et 2 arrière) avec panneaux métalliques automatiques, type MEGE avec écoutilles aux dimensions suivantes :

Cale 1	8,70 m x 7,50 m
Cale 2	11,10 m x 7,50 m
Cale 3	4,40 m x 7,50 m
Cale 4	8,88 m x 7,50 m
Cale 5	10,36 m x 7,50 m

Avant transformation, la cale 3 comporte un deep-tank pour le transport des huiles de palme en vrac. Il est muni d'installations permettant le pompage et le réchauffage des huiles. Après jumboisation, seules les dimensions des panneaux d'écoutes du pont principal et du shelter de la cale 3 ont été portées à 14,80 m x 7,50 m. D'autre part, la partie avant des tanks à huile de palme a été rétablie pour conserver le même volume

L'ensemble était desservi avant transformation

par 14 mâts de charge de 5 tonnes, 4 de 10 tonnes et 2 bigues de 20 et 40 tonnes.

Après jumboisation, les bigues sont restées en place, seule la capacité des mâts a été modifiée pour : 7 de 5 tonnes et 9 de 10 tonnes

PROPULSION

Assurée par un moteur diesel Burmeister & Wain, type 8 62 VF 115, 8 cylindres, 2 temps, simple effet à pistons fourreaux, placé au centre du navire.

Puissance : 4.280 Cv actionnant une hélice à 130 t/mn.

Vitesse en service : 14 nœuds.

L'énergie électrique est fournie par quatre groupes auxiliaires à moteurs diesels B & W de 150 CV actionnant chacun une génératrice à courant continu de 100 kW.

Machine construite par le chantier constructeur en 1948.

EFFECTIFS

État-major et équipage : 30 Passagers : 12

LIGNE DESSERVIE

Affecté à la ligne régulière avec la COA, il quitte Saint-Nazaire le 23 janvier 1949 pour son premier voyage commercial via Anvers, Dunkerque, Le Havre et Bordeaux.

- 1942 : lancé pour le compte de l'Amirauté allemande sous le nom de *Olinda*
- 1944 : sabordé par les Allemands dans la Loire
- 18 mai 1945 : renfloué, reconstruit et achevé à Penhoët sous le nom de *Frank Delmas*
- 1963 : allongé de 10.36 m par les Chantiers de La Rochelle Pallice
- 1971 : vendu à Chypre, renommé *Crios II*
- 1976 : renommé *Giorgis P*
- 1979 : démoli à Vigo