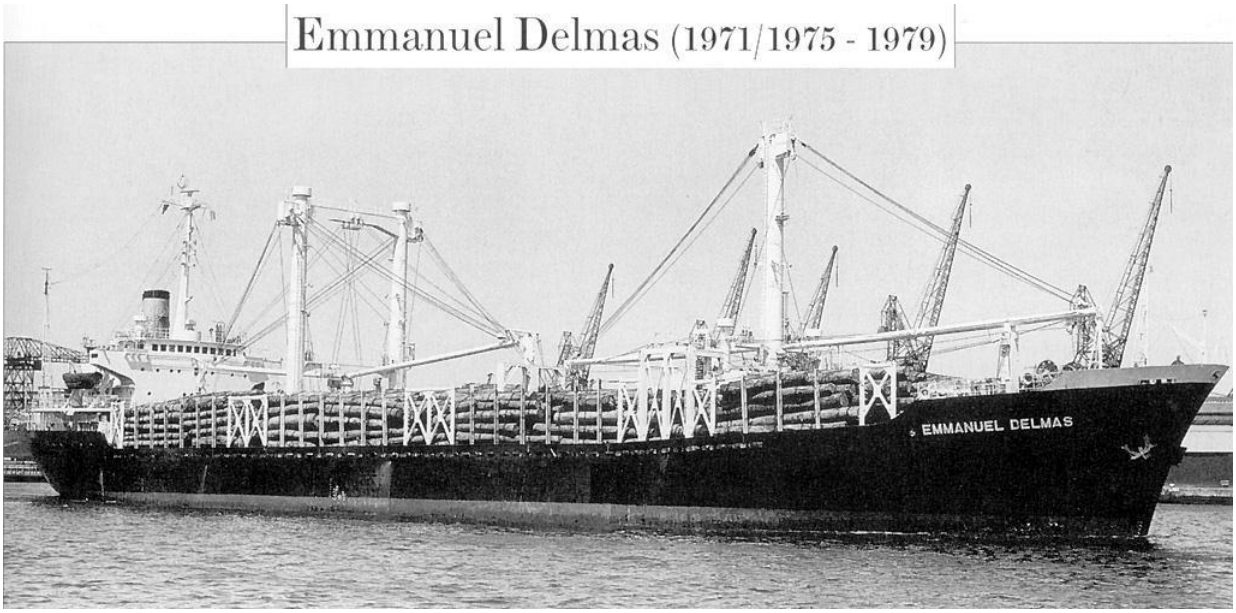
Emmanuel Delmas



Cargo vraquier- 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.

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 17h30 Pris en charge le 27-11-1971
Baptisé le 27-11-1971 en présence de sa marraine, Mme Emmanuel de Balliencourt, épouse du directeur de l'armement SNCDV
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

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	7795,73 tx
Port en lourd	18921,00 t

Capacité cubique (grains)	26227,30 m3
(balles)	25 600,40 m3

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

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

EVENEMENT MARQUANT

1979 : le 26 juin 1979 à 4h18 l'Emmanuel Delmas est entré en collision avec un pétrolier.
L'accident s'est produit par brume épaisse au large de la côte italienne avec le pétrolier italien « **Vera Berlimgieri** » de 7220 tpl. L'incendie fait rage. Les 2 navires restes accolés l'un à l'autre. Le lendemain le pétrolier italien coule.
Sur l'épave de l'Emmanuel Delmas on dénombrera 27 morts et 4 rescapés.

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."

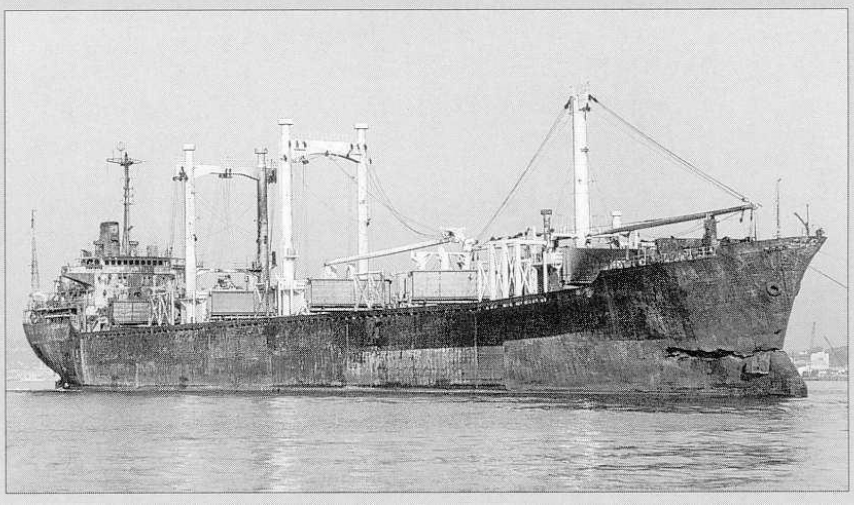
L'accident s'est produit par brouillard épais, alors que le jour venait de se lever, à 14 milles au large de la côte italienne entre Fiunicino et Civitavecchia. Très rapidement on signale que les deux navires sont en feu. Le pétrolier italien en cause est le *Vera-Berlingieri* de 7220 tpl, construit 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 SNCDV, 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 1er mars 1980, au sein de Good Challenger Shipping C° SA, sous le nom de *Good Challenger*.

Le 1er 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)