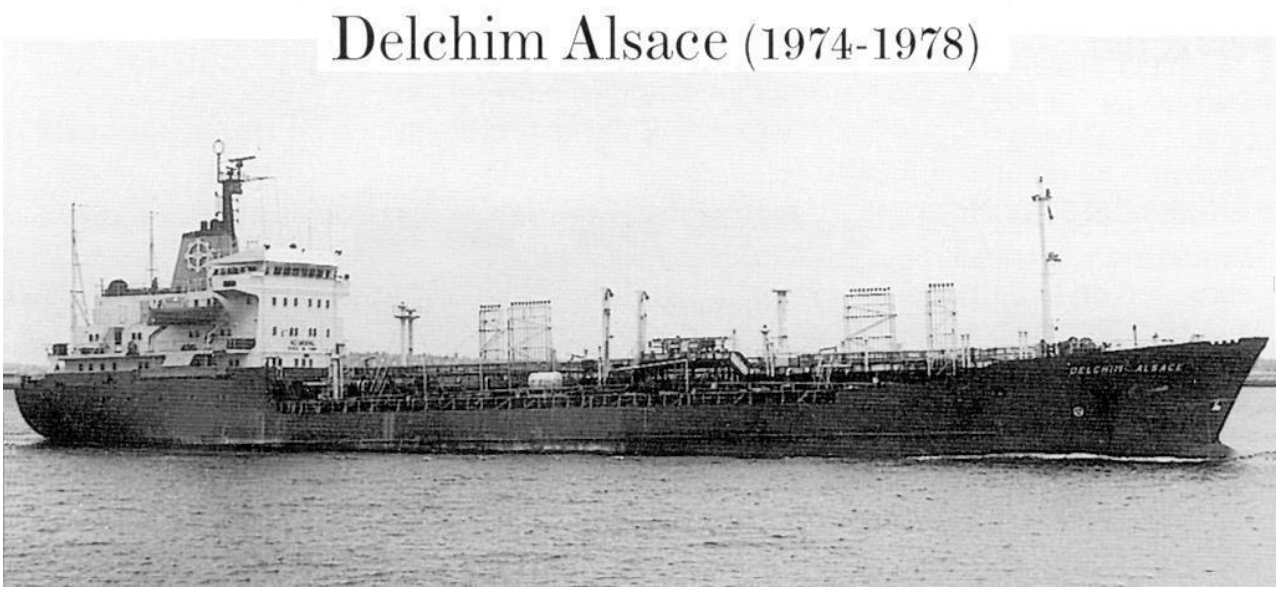
Delchim Alsace



Tanker chimiquier à un pont et coque en acier soudée. A pour sister-ships les Delchim Béarn (1974), Delchim Cévennes (1975) et Delchim Dauphiné (1975).
Il porte le nom de la région de l'est de la France, sur le Rhin, qui devint possession française en 1678, de par le traité de Nimègue. En 1871, elle est à terre de l'empire germanique. Elle redeviendra française en 1918. Ce nom est précédé de l'appellation Delchim dont le mot évoque à la fois Delmas- Chargeurs et "CHIM" en son final pour le transport des produits chimiques.

ORIGINES

Construit par les Chantiers Van Der Werf (Groupe Rijn-Waal) de Deest (Pays-Bas) sous le n° 343
Commandé le 20-10-1972. Mis sur cale le 27-10-1973
Lancé le 30-3-1974
Baptisé le 12-9-1974 à Rotterdam en présence de sa marraine Mme Jean-Louis Menin, épouse du secrétaire général de la SNCDV
Remis à son armateur le 15-11-1974
Mis en service te 12-12-1974 et placé sous les ordres de son premier commandant, le Cdt Urvoy
Francisé le 11-3-1975
Classification : Bureau Véritas

DIMENSIONS - JAUGES - MANUTENTION

Longueur HT	111,50 m
Longueur PP	107,74 m
Largeur HM	16,54 m
Creux sur quitte	8,80 m
Tirant d'eau en charge	7,05 m
Jauge Brute	4038,44 tx
Jauge Nette	2 352,68 tx
Port en lourd	6445,00 t
Capacité cubique	10973,00 m 3

Il est doté de tous les instruments de navigation les plus modernes, en particulier d'un récepteur de fac-similé de cartes météorologiques
Equipé de 20 citernes (10 latérales - 1 0 centrales) et d'un sludge-tank destiné à centraliser les eaux de lavage et polluées qui ne peuvent être rejetées à la mer. Il est conçu pour transporter simultanément 20 produits différents: chaque cuve est munie d'un système de pompage autonome et d'un circuit de réchauffage indépendant. Les cuves centrales qui représentent plus de la moitié de la capacité totale, sont en acier inoxydable. Ce choix répond à deux soucis, le premier de pouvoir transporter à peu près tous les produits chimiques qui voyagent par mer, et en particulier les plus corrosifs, le second de satisfaire aux normes les plus sévères exigées par les industries chimiques en matière de pureté des produits transportés. Ces exigences ont conduit à rechercher les solutions techniques les mieux adaptées pour le nettoyage des citernes. Les cloisons longitudinales et transversales sont du type "ondulée" à génératrice verticale. Cet arrangement facilite au maximum le nettoyage. L'adoption du système de réchauffage extérieur, au lieu du classique système de serpentins à l'intérieur des cuves, permet de faciliter le nettoyage des cuves centrales.

Chargement et déchargement s'effectuent à l'aide de 21 pompes immergées d'un débit unitaire de 100 m3/h

Deux mâts de charge de 2 t, équipés de treuils hydrauliques facilitent la manipulation des flexibles et des accessoires lourds

PROPULSION

Assurée par deux moteurs diesels Crepelle, type 16. PSN. SRR, 4 temps, 16 cylindres, placés à l'arrière du navire, d'une puissance totale de 6 000 Cv (4 416 kW) actionnant une ligne d'arbre à 850 t/min, avec une hélice à pales orientables lui assurant une vitesse en service de 16,4 nœuds.

L'appareil propulsif a été construit par les Ets Crepelle de Lille en 1973.

L'énergie électrique et hydraulique est fournie par deux diesel-alternateurs de 1 000 kW.

1974 : Le 12 décembre, il est pris en charge par la SNCDV sous le nom de *Delchim Alsace.*
1975 : Le 28 février, il effectue son escale inaugurale dans le port du Havre en provenance des Chantiers.
1976 : En mars, il désarme dans le port de Dunkerque par suite d'ennuis techniques et ne reprendra la mer que le 27 pour les grands lacs américains.
1978 : Le 14 juillet, un compromis de vente est signé avec l'armement Lube Shipping Inc. de Monrovia, filiale de la firme américaine Lubrizot Shipping Inc. Il sera géré techniquement par l'armement norvégien Ole Schroder. La vente est conclue au prix de 5 200 000 S US. Sa livraison intervient le 23 août à 13 h 30 dans le port de Rotterdam où il prend le nom de *Lucor Manor.* Il devait en 1978 et 1991 passer d'une filiale à l'autre au sein de la firme Librizott, sans toutefois changer de nom.
1991 : Il est acquit par la Sté norvégienne Crusader Navigation Inc et rebaptisé *Toi Trader.*
1998 : En novembre, il fait l'objet d'une nouvelle vente et passe sous les couleurs de Blacksea Trad. SA (Panama) où il prend le vocable de *Babur Kaptan.* Toujours en service.

Delchim Béarn

1974 : le Il octobre, il est pris en charge par la SNCDV sous le nom de *Delchim Béarn.* Le 13, après avoir chargé à Rotterdam, il quitte le port hollandais pour entreprendre son voyage inaugural à destination de New York et Baltimore.

1976 : En février, suite à la crise dans le domaine de la pétrochimie, il désarme à Dunkerque pour ne reprendre la mer que le 18 mars pour la côte Est des USA Le 22 avril, il désarme à nouveau dans le port de Dunkerque. En août, privé de l'un de ses moteurs principaux, il effectue sa dernière traversée de l'Atlantique à la remorque du nouveau porte-conteneurs, le *Tours* qui entreprend son

premier voyage commercial à sa sortie des chantiers canadiens. Au large des côtes anglaises, la remorque est larguée et *Delchim Béarn* continue seul sa route sur Rotterdam où il sera réparé.

Le 20 septembre, il est vendu à l'armement Buries Markes Ltd de Londres (filiale de Louis Dreyfus Et Cie de Paris). La vente est conclue au prix de 7.500.000 $ US. Il est livré dans le port de Dunkerque où il est rebaptisé *La Selva.*

1981 : Il fait l'objet d'une nouvelle vente et c'est sous les couleurs de la Général Carrier (S) Pte Ltd de Singapour où il devient le *Sandra Farber* sous pavillon libérien.

1990 : Il prend le nom de *Shelley* et le pavillon libérien au sein de l'armement Barton Shipping C' Ltd.

1996 : Il fait l'objet d'une nouvelle transaction et passe sous les couleurs turques de Vakuf Deniz Finansat Kiratama A.S. Il sera rebaptisé Simge. Toujours en service.

Delchim Cévennes

1975 : Le 25 novembre, lors de sa prise en charge par la SNCDV sous le vocable de *Delchim Cévennes, il* désarme dans le port de Rotterdam par manque de fret. Il ne prendra la mer que le 16 février 1976 pour son premier voyage commercial.

1978 : La crise dans la pétrochimie provoque à nouveau son désarmement le 7 juillet dans le port de Rouen. Il ne reprendra la mer que le 19 août à destination de Rotterdam pour quelques voyages transatlantiques.

Le retournement de conjoncture amène la SNCDV à sa mise en vente. Un compromis est signé le 10 octobre avec l'armement Lube Shipping II Inc de Monrovia, filiale de la firme américaine Lubrizol Shipping Inc. Comme le *Delchim Alsace,* il sera géré sur te plan technique par l'armement norvégien Ole Schroder Et C' d'Oslo. La vente est conclue au prix de 4.775.000 $ US et sa livraison interviendra le 14 novembre à 15 h 30 dans le port de Rotterdam où il prend le nom de *Lucor Wicktiff.*

1991 : En novembre, il est vendu à ta Sté norvégienne Escalona Navigation Inc (Kjett Hofsti) et devient *Tol Sailer.*

1997 : En décembre, il fait l'objet d'une nouvelle transaction entre armateurs norvégiens (NIS) et passe sous les couleurs de Anna Shipping A/S où il est rebaptisé *Anna Maria.* Toujours en service.

Delchim Dauphiné

1975 : Le 3 juin, il est pris en charge par la SNCDV sous le vocable de *Delchim Dauphiné.*

1976 : Le 5 juin, il touche le port du Havre pour la première fois.

Le 20 septembre, il est vendu à l'armement Buries Markes Ltd de Londres (filiale de Louis Dreyfus Et Cie Paris). La vente fut conclue au prix de 7.500.000 $ US. Sa livraison est intervenue quelques jours plus tard dans le port du Havre où il est rebaptisé *La Cumbre.*

1984 : Le 21 mai, il est acquis par Komber Shipping Inc (Panama) et devient *Pinta.*

Il restera peu de temps sous ce vocable, puisque le 8 novembre, il passe sous les couleurs de l'armement Larkfield Shipping Inc. de Hong Kong qui le renomme *Ashfield.*

1988 : Il est de retour en Europe et c'est au sein de Sté italienne Finaval SpA qu'il sera exploité sous le nom de *Isola Azzura.*

1993 : Il sera acquis par Chemois Tankers Ltd (Malte) où il devient le *Chemical Exporter.* Toujours en service.