

Nathalie Delmas

Nathalie Delmas (1982)



Porte-conteneurs double coque à un pont continu de type ouvert. Château arrière, bulbe d'étrave et arrière à tableau.

Il appartient à une série de quatre porte-conteneurs nouvelle génération, de type "économiques et performants", comprenant les *Nathalie Delmas* (1981), *Patricia Delmas* (1981), *Renée Delmas* (1982) et *Suzanne Delmas* (1982). La conception générale de ces navires, fruit d'un long travail de recherche effectué par les services études de la Société Navale Chargeurs Delmas Vieljeux, avait été primée lors d'un concours d'idées pour un navire économe et performant, lancé en 1979, par la direction générale de la Marine marchande. Les moyens principaux pour atteindre cet objectif sont une carène au dessin très spécial et de rendement particulièrement élevé, une hélice de grand diamètre tournant à un faible nombre de tours, l'utilisation d'un moteur principal à faible consommation spécifique, et enfin une production d'énergie électrique à la mer depuis un alternateur attelé sur la ligne d'arbre.

ORIGINES

Construit par les Chantiers de l'Atlantique, division constructions navales de la société Alsthom-Atlantique de Saint-Nazaire sous le n° R 27 Signature du contrat de construction le 18-3-1980

Mis sur cale en forme de construction le 15-4-1981 Mis à flot le 1-11-1981

Baptisé le 6-2-1982 en présence de sa marraine, Mme Nathalie Garin, fille du président Tristan Vieljeux

Essais de recette à la mer du 9 au 11-2-1982

Pris en charge le 18-2-1982

Mis en service le 19-2-1982 et placé sous les ordres du commandant Talandier

Francisé le 12-2-1982

Classification : Bureau Véritas

DIMENSIONS - JAUGES - MANUTENTION

Longueur HT	176,96 m
Longueur PP	165,00 m
Largeur HM	28,00 m
Creux au pont supérieur	16,10 m
Tirant d'eau en charge	11,42 m
Jauge Brute	20424,05 tx.
Jauge Nette	10022,25 tx.
Port en lourd	26 287,00 t
Capacité conteneurs (cales)	526 EVP
(pontée)	462 EVP

Il dispose de 4 cales à conteneurs cellularisées. Les conteneurs en pontée sont chargés sur 3 plans. La cale 1 est équipée d'un panneau métallique étanche; les cales 2,3 et 4 sont équipées chacune de 4 panneaux métalliques étanches Mac Gregor type Folding, du type porte-feuilles en deux parties. Ils sont à manœuvre hydraulique avec verrouillage automatique.

Dimensions des clairs des 4 cales : 12,98 m x 10,80 m L'ensemble est desservi par 4 grues simples électriques de 40 t et 2 de 10 t

PROPULSION

Équipé d'un système de propulsion intégré d'Alsthom- Atlantique, dit EG 2 A, de conception nouvelle et composé d'un moteur diesel semi-rapide SEMT Pielstick type 10 PC 4 V, 4 temps, simple effet, injection mécanique, réversible, placé à l'arrière du navire.

Puissance : 12.000 CV entraînant une hélice lente de grand diamètre à 5 pales fixes à 77 t/mn, par l'intermédiaire d'un accouplement élastique et d'un réducteur ACB.

Vitesse aux essais 20 nœuds. Vitesse en service : 18 nœuds.

La production électrique est fournie par 2 groupes électrogènes diesels Pielstick 6 PA 6 L de 2000 CV, capables d'assurer chacun la totalité des besoins électriques au port. Un alternateur Unelec Alsthom de 1.300 kW attelé sur le réducteur, associé à un convertisseur statique de fréquence CGEE Alsthom, délivrant à la mer un courant électrique à fréquence constante, à partir d'un nombre de tours variables de la ligne d'arbres.

L'avantage fondamental du système est d'être réversible. En cas de panne du moteur principal on peut faire tourner la ligne d'arbres à un nombre de tours réduit, en faisant fonctionner l'alternateur attelé en moteur synchrone, le courant électrique étant fourni par les deux groupes électrogènes diesels, toujours à travers le convertisseur statique de fréquence.

Machine construite par Alsthom- Atlantique en 1982.

EFFECTIFS

État-major : 8 - Équipage : 16

LIGNES DESSERVIES

Affecté aux Lignes régulières de l'Afrique de l'Ouest aux départs de Dunkerque, Rouen puis, à partir du 8 mai 1984 au départ de Marseille. En janvier 1985, il inaugure le service Andromeda sur l'axe Méditerranéen COA. De novembre 1992 à août 1996, il est intégré dans le service Capricorne à destination de l'océan Indien. Il escalera pour la première fois à Longoni (Mayotte) le 9 novembre 1992.

La timonerie, en fonction des résultats obtenus sur la série des Nathalie Delmas, a été reconduite comme centre opérationnel de décisions, d'informations et d'actions du navire à la mer. (Photo Chantiers de l'Atlantique)



La "Place de village" qui rassemble les différents équipements de loisirs, de détente, de repos et de sports, les locaux privés, tant des officiers que des équipages. Elle a pour but de recréer la bonne ambiance qui existait jadis le soir sur ces places de villages, après le dur labeur de la journée.



De juin 1997 à juillet 1999: renommé temporairement *MSC Jessica* à l'occasion d'un affrètement.

Octobre 1999 : devient le *Nordana Benefactor*

Avril 2000 : renommé *Kariba*

13 décembre 2002: entre en collision avec le *Tricolor* de l'Armement Wallénus au large de Dunkerque. Le *Kariba*, qui faisait route d'Anvers au Havre, a rattrapé et heurté le *Tricolor*, l'envoyant par le fond. L'équipage du navire, un commandant norvégien, un second suédois et vingt-deux Philippins, ont été récupérés sains et saufs.