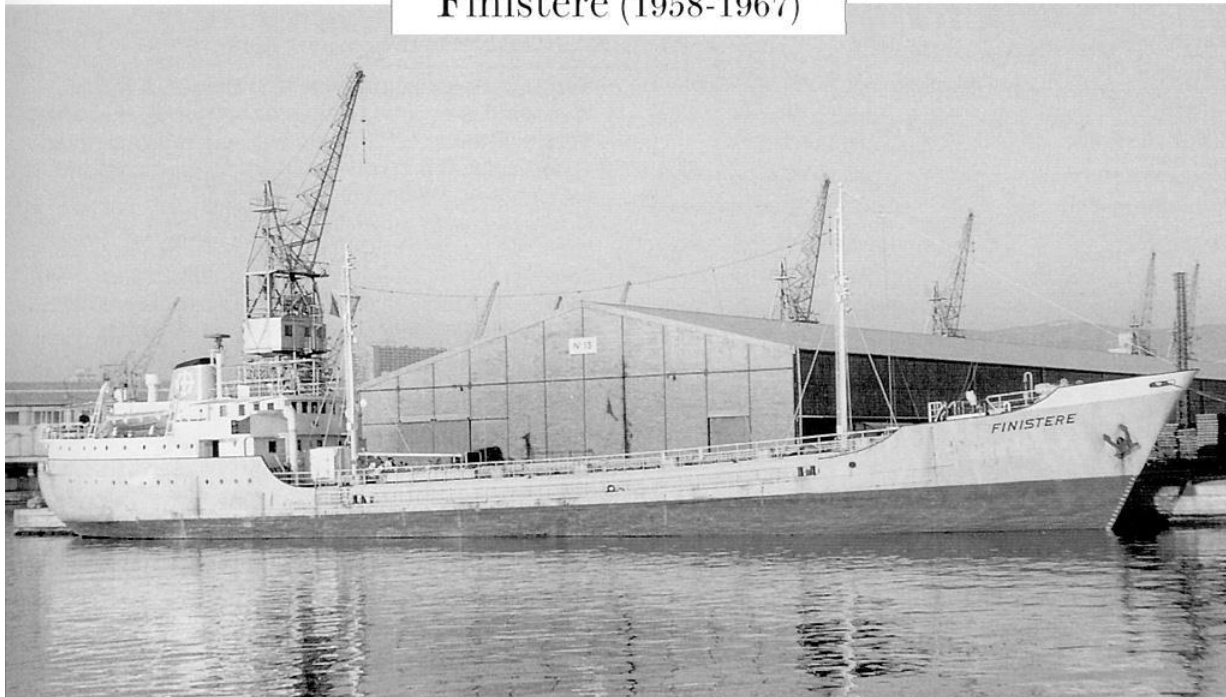


Finistère

Finistère (1958-1967)



Tanker à huiles végétales, coque soudée, type longitudinal et dunette arrière.
Il porte le nom du département de la région Bretagne en hommage aux nombreux marins qui en sont originaires et qui ont navigué sur les différentes unités de la flotte Delmas - Vieljeux.

ORIGINES

Construit par les Chantiers Navals Bijker's Aanneming's Bedrijf Ijsset Werf de Gorinchem (Pays-Bas) sous le n° 143
Commandé en 1956 par la Sté Fouquet- Sacop de Marseille
Mis sur cale le 7-8-1957
Racheté pendant sa construction en novembre 1957 par la SNDV
Lancé le 11-1-1958 après allongement de sa coque sur cale
Essais à la mer du 6 au 8-4-1958
Livré le 12-4-1958 dans le port de Rotterdam et placé sous les ordres du Cdt Rateau
Baptisé le 22-4-1958 à Rotterdam en présence de sa marraine Mme Corentin Guillou veuve du chef mécanicien Guillou décédé en service
Francisé le 16-6-1958
Classification : Bureau Véritas

DIMENSIONS - JAUGES - MANUTENTION

Longueur HT	82,22 m
Longueur PP	78,54 m
Largeur HM	11,03 m
Creux sur quille	5,01 m
Tirant d'eau en charge	4,69 m
Jauge Brute	1 447,17 tx
Jauge Nette	658,67 tx
Port en Lourd	2054,28 t
Capacité cubique	2 892,27 m ³

Comporte 14 citernes, ses compartiments sont répartis en sept groupes de deux citernes qui sont pourvues de serpentins destinés au réchauffage de l'huile transportée. Les chargements et déchargements s'effectuent à l'aide de deux pompes électriques de 200 m³/h chacune. Un mât de charge de 1,5 t est installé au droit de la dunette

PROPULSION

Assurée par un moteur diesel MAN type G 8 V 40/60, 8 cylindres, placé à l'arrière du navire, d'une puissance de 1.680 Cv (1.236 kW actionnant une hélice à 275 t/min lui assurant une vitesse en service de 12 nœuds.

Moteur construit par Maschinenfabrik Augsburg Nürnberg A/G (MAN) de Augsburg en 1957. L'ensemble des auxiliaires comprend deux moteurs entraînant chacun une génératrice d'une puissance de 90 kW. La chaudière dont il est équipé est utilisée seulement pour le réchauffage des cargaisons d'huiles végétales.

EFFECTIFS

État-major : 9 - Équipage : 13

LIGNES DESSERVIES

Son activité principale fut le transport d'huiles d'arachides en vrac, brutes et raffinées, du Sénégal vers la France. Le chargement commençait sur les rivières Saloum et/ou Casamance, dans les ports de Lyndiane et Ziguinchor, en fonction des hauteurs d'eau possibles en sortie de ces rivières. Le complément de cargaison s'effectuait à Dakar. Occasionnellement, le navire fut amené pendant l'hiver 1959-1960 à transporter des produits pétroliers raffinés de l'Étang de Berre vers Mers El-Kébir et Alger.



Le « Finistère » quittant Dunkerque l'hiver 1962-1963

1957 : Afin de tenir compte de l'augmentation sans cesse croissante des importations d'huiles du Sénégal et dans le but de faire face aux besoins du trafic la Sté Navale Delmas -Vieljeux décide en novembre d'acheter sur cale le pétrolier *Croix-Sainte* en cours de construction aux chantiers hollandais de Gorinchem pour le compte de l'armement marseillais Fouquet -Sacop, il sera baptisé *Finistère*. Pour augmenter sa capacité, il sera allongé de 12 mètres, opération réalisée durant sa construction, ce qui fait passer son port en lourd de 1.800 à 2.054 tonnes. L'achat de ce tanker devait permettre, à sa mise en service, de réduire dans une large mesure les affrètements de navires étrangers auxquels la SNDV avait recours.

Le *Finistère* remplace L'affrété *Wevan* dont la charte-partie arrivait à expiration. Il touche pour la première fois Le Havre le 6 mai 1958.

1963 : Le 9 mars à 10h 15, alors qu'il quittait le port de Dunkerque par l'écluse Watier, il heurte le pont basculent de cette dernière qui était abaissé. Les dégâts seront très importants des deux côtés.

1964 : Le 25 janvier à 18 heures, par houle assez forte, il s'échoue dans le chenal extérieur du Saloum, dans le sud de la pointe de Sangomar. Il ne sera tiré de sa fâcheuse position que le 28 au matin avec L'aide des deux remorqueurs *Malika* (800 CV) et *Cayar* (800 CV) de l'Union des Remorqueurs de Dakar. Après passage au bassin, il quittera Dakar pour l'Europe le 31 janvier dans la soirée.

1967 : Le 28 septembre, un compromis de vente est signé avec l'armement Southern Line Ltd de Mombasa (Kenya). Il sera remis à son nouvel armateur le 7 novembre à 10 heures dans le port de La Pallice et sera renommé *Southern Dawn*.

1979 : Nouvelle transaction entre armateurs du Kenya et passe sous les couleurs de Istands Shipping C' Ltd de Mombasa et prend le vocable de *Mayotta*.

1980 : À peine a-t-il changé de nom qu'il est à nouveau revendu et c'est l'armement grec Jet Tank S. A (Le Pirée) qui en fera l'acquisition et inscrira sur sa coque le nom de *Jet III*.

1996 : Le 4 décembre, dans le port du Pirée, il entre en collision avec le cargo *Multistar* (9948 tjb/1973) appartenant à Transbulk Carriers Private Ltd (Pavillon de Saint-Vincent). Perte totale.

1997 : Vendu à Leyal A/S (Turquie) pour la démolition. Le 9 octobre, il arrive en remorque à Aliaga où il est échoué le 15.