

Tours

Tours (II) (1976-1983)



Porte-conteneurs intégral à un pont, dunette et château arrière.
Il appartient à une série de 14 cargos type Marindus 17/17 dont six ont été rachetés par SNCDV. Les deux premiers (*La Pallice* et *La Rochelle*) seront réalisés comme cargos polyvalents porte-conteneurs et les quatre suivants (*Tours*, *Poitiers*, *Rochefort* et *Royan*) qui ont pour chef de file le *Poitiers (II)* (1975) navigueront comme porte-conteneurs intégraux. Il porte le nom de l'ancienne capitale de la Touraine. Le rayonnement de Saint-Martin (397) et de l'abbaye qui porte son nom fit de Tours un des premiers centres religieux de la Gaule.

ORIGINES

Construit par les chantiers de Marine Industrie Limitée de Sorel (Canada) sous le n° C 421
Signature du contrat de construction le 9-9-1971 Mis sur cale le 12-9-1975

Lancé le 13-3-1976

Pris en charge le 19-8-1976

Baptisé le 19-8-1976 en présence de sa marraine, Mme Claude Piton, épouse du directeur Comptabilité de la SNCDV

Mis en service le 27-8-1976 et placé sous les ordres du commandant Le Fischer

Francisé le 14-9-1976

Classification : Bureau Véritas

DIMENSIONS - JAUGES - MANUTENTION

Longueur HT	159,20 m
Longueur PP	146,75 m
Largeur HM	22,80 m
Creux au pont supérieur	13,20 m
Tirant d'eau en charge	10,04 m
Jauge Brute	11 542,80 tx
Jauge Nette	6 608,37 tx

Port en lourd	16256,00 t
Capacité cubique (balles)	22 021,60 m'
Capacité conteneurs	562 EVP

Comporte 4 tranches de cales avec entreponts sur l'avant des superstructures et 1 cale sur l'arrière. Les panneaux de fermeture sont métalliques « navire » type "Folding" enroulables étanches sur pont exposé, et glissants non étanches à plat pont dans les entreponts.

Dimensions des panneaux d'écouilles

Cale 1	13,35 m x 8,00 m
Cales 2, 3 et 4	19,50 m x 8,00 m
Cale 5	4,00 m x 8,00 m

L'ensemble est desservi par des grues électrohydrauliques couplables, réparties de la façon suivante : 2 de 20 t, 4 de 12,5 t et 1 grue simple de 5 t

PROPULSION

Son appareil propulsif, entièrement automatisé, comprend un moteur diesel MAN type 14 V 52/55, 4 temps, réversible, 14 cylindres en V, placé à l'arrière du navire.

Puissance : 14.000 CV actionnant une ligne d'arbre à 130 t/mn.

Vitesse aux essais: 18,5 nœuds. Vitesse en service: 17 nœuds.

La production électrique est fournie par 3 groupes électrogènes Dahaitsu type GPS HTC 26 D de 840 CV chacun attelés à 3 alternateurs Nishishiba de 575 kva.

Machine construite par la société MAN, de Numberg (Allemagne), en 1975.

EFFECTIFS

État-major : 8 - Équipage : 18

LIGNES DESSERVIES

Affecté à sa mise en service aux lignes de la côte occidentale d'Afrique dans le cadre du service Africatainers. À partir de 1982, il est placé sur le marché de l'affrètement.



1978 le « Tours » échoué au port de Dunkerque-Ouest

ÉVÉNEMENTS MARQUANTS

1976 : Le 21 août, il remorque le *Delchim Béarn* tombé en avarie de machine en Atlantique. Le 13 septembre, il effectue son escale inaugurale à Dunkerque.

1978 : Le 12 janvier, l'anémomètre de la capitainerie du port Ouest de Dunkerque enregistre des vents de nord supérieurs à 130 km/h. À 1h30, le *Tours*, amarré quai des Flandres, sur la rive Est du grand bassin, rompt ses amarres. Le mouillage des deux ancres n'empêche pas qu'il dérive très rapidement vers le fond du bassin. C'est pratiquement l'heure de la pleine mer. La marée haute devrait atteindre 6,07 m, mais la surcote est telle qu'elle monte à 7,51 m. Le navire s'échoue donc sur des fonds extrêmement élevés. Les remorqueurs *Brave* et *Allègre* de la Société de Remorquage Dunkerquoise mettront une heure 3/4 à parvenir près du *Tours*. On réussit à passer les remorques, mais les tentatives de déséchouage sont impossibles en raison du baissant. Avec le point du jour, la marée basse permet de vérifier que le *Tours* repose sur des fonds sains. La cassure du gouvernail est évidente. À partir de 13 heures, 4 remorqueurs de 3000 CV, *Allègre*, *Attentif*, *Audacieux* et *Brave* se mettent en place à l'arrière du *Tours*, le cinquième, *Robuste*, calant l'avant. Le vent toujours plein nord a molli à 45/50 nœuds. La hauteur de marée prévue est de 6,17 m. Tout, ou presque, dépend de la surcote. 14h17 début de la traction par l'ensemble des remorqueurs. 15h32, le navire bouge. C'est d'abord à peine perceptible. Il faudra près de 5 minutes pour qu'il soit clairement dégagé et ramené à quai.

1982 : Désarmé à Dunkerque depuis le 7 mars, il est le 2 avril, loué coque nue sous charte-partie, avec option d'achat à Waltham Maritime Incorporation de Monrovia (Libéria), filiale du groupe grec Universal Glasgow Inc, (A. Lelakis). Il est pris en charge dans le port de Dunkerque le 29 juin et rebaptisé *Celya*.

1983 : Le 30 mai, vendu à son affréteur à l'issue de sa location, il est pris en charge le 14 juin par l'armateur dans le port de Dunkerque, et il conserve son nom.

1986 : Revendu à Gangtok Steamship SA (Panama), il est renommé *Kitty Bay*.

1987 : Nouvelle transaction sous pavillon panaméen avec Marine Coopération SA. Il devient *Pionner Sky*.

1989 : Le 14 mars, passe sous pavillon des Bahamas et les couleurs de White Bay Shipping Ltd, avec le nom de *Pearlstone*, qu'il échangera quelques mois plus tard le 31 octobre 1990 pour celui de *MC Pearl* au sein de MC Shipping (Bahamas).

1996 : Il change à nouveau d'armateur et fait son entrée au sein de Oakharbour Shipping C° avec le nom de *Anna D*.

1997 : Nouvelle vente avec Gallant Navigation Ltd (Saint-Vincent), Shipping Management SAM, Groupe V Ships, qui le renomme *Bonita*.

1998 : Le 14 septembre, alors qu'il faisait route sur Dakar sous affrètement des Cameroon Shipping Lines (CAMSHIP), il est victime d'une grave avarie de machine. Après expertise, les réparations s'avérant trop lourdes, il sera désarmé dans le port de Dakar et vendu au démolisseur espagnol Gijonesa de Desguaces y Recuperaciones Ferricaws S L.

1999 : Le 11 janvier, il arrive dans le port espagnol de Gijon pour y être démolé.



Le 6 avril 1991, *MC Pearl* quitte le port de Dunkerque sous affrètement Cameroon Shipping.
(Photo Jean-Marc Godin)

1982 : vendu et renommé CELYA sous pavillon panaméen

1986 : devient le panaméen KITTY BAY

1987 : renommé PIONEER SKY

1989 : renommé PEARLSTONE

1990: MC PEARL sous pavillon Bahamas

1996 : renommé ANNA D

1997 : renommé BONITA sous pavillon Saint Vincent

14 septembre 1998 : considéré comme perte totale après une grave avarie de machine alors qu'il faisait route vers Dakar

11 janvier 1999 : arrive à Gijon (Espagne) pour démolition