

Le «SUFFREN» (maintenant «DIONÉ») lors de son chargement récent à Marseille pour l'Océan Indien.

Le cargo "DIONÉ"

Au moment où nous mettons sous presse SILLAGE, la décision vient d'être prise comme nous le laissons supposer dans notre éditorial, d'acheter le SUFFREN actuellement en fin d'affrètement à la C.G.M. pour un voyage sur l'Océan Indien.

Le navire s'appellera «DIONÉ». Il sera le 3ème à porter le nom d'un des fils d'ATLAS ; aimée de ZEUS, elle fut la mère d'Aphrodite.

Photos et plans vous donnent une idée du navire dont les caractéristiques essentielles sont les suivantes :

| | |
|--------------------------------------------------------|--------------|
| - Longueur hors tout | 149,50 m. |
| - Largeur hors membres | 20,00 m. |
| - Creux au pont supérieur | 11,60 m. |
| - Tirant d'eau en charge | 7,50 m. |
| - Port en lourd | 7.500 Tonnes |
| - Volume des cales (balles) | 15.000 m3 |
| - Volume des entreponts frigos | 600 m3 |
| - Volume des cuves à fret liquide | 1.200 HI |
| - Jauge brute | 9.847,73 |
| - Jauge nette | 5.459,76 |
| - Puissance maximum normale des deux moteurs Pielstick | 14.880 cv |
| - Vitesse maximum | 22,8 nœuds |
| - Vitesse en service | 19,8 nœuds |

C'est un navire qui a été construit en Juillet 1967 par les Chantiers de l'Atlantique, pour le compte de la TRANSAT. Son sister-ship, le «ROCHAMBEAU», a été construit aux Chantiers du TRAIT.

Cargo rapide, d'un volume relativement grand par rapport à son port en lourd, il a 5 cales : quatre sur l'avant du compartiment moteurs et une sur l'arrière.

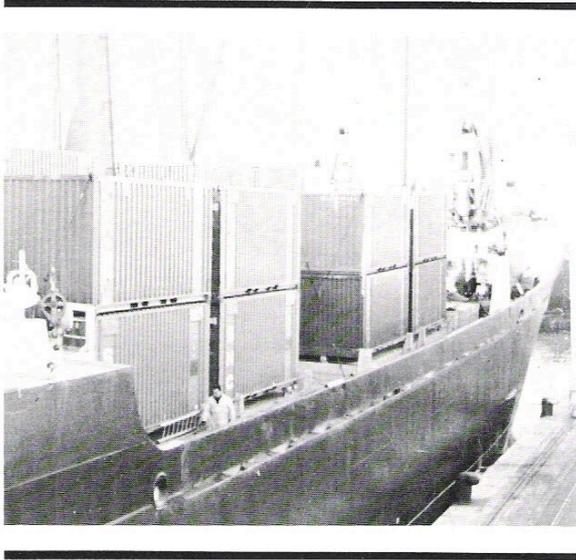
La propulsion est assurée par deux moteurs semi-rapides S.E.M.T.-PIELSTICK, type 16 PC 2 V suralimentés qui entraînent une hélice à pas variable. Sa puissance totale maximum en service est de 14.880 cv à 450 tr/mn.

Le navire est entièrement automatisé.

Il est du type «shelter deck» ouvert, à grand volume.

Il y a 5 tranches de chargement : 4 sur l'avant et 1 sur l'arrière. Trois ponts continus divisent chaque tranche en trois compartiments. Sur l'entrepont inférieur n° 1, un local comporte des cuves pour fret liquide d'une capacité totale de 1.200 HI.

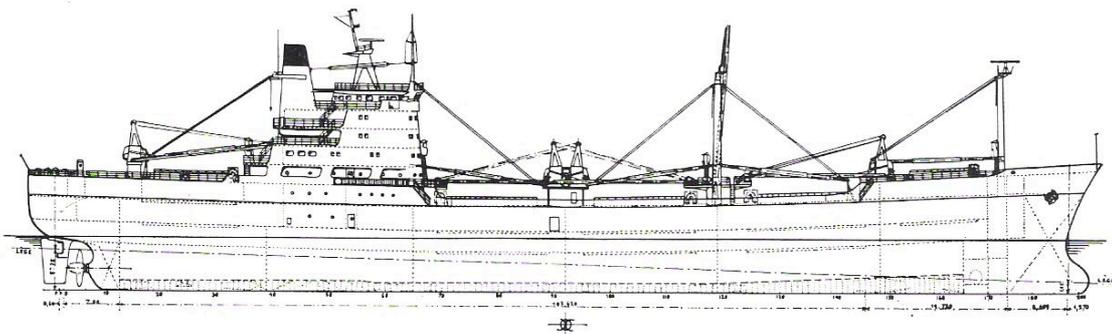
L'entrepont supérieur n° 5, sous le pont dunette, est aménagé en cales frigorifiques d'un volume utile de 600 m3 et pouvant transporter des marchandises réfrigérées à - 20° C. Toutes dispositions ont été prises pour



pouvoir effectuer des chargements en pontées sur le pont supérieur, au droit des cales 2, 3 et 4. Les emménagements sont rassemblés dans un château situé au-dessus du compartiment moteurs ; ils permettent de loger tout l'équipage en cabines individuelles et cinq passagers. Une attention toute particulière a été apportée à l'insonorisation du fait que le navire a été équipé de moteurs diesel rapides.

Les espaces à marchandises sont partagés par une installation de détection et d'extinction. Chaque cale est desservie par deux systèmes de manutention différents pouvant être mis en œuvre simultanément (grues et cornes de charge) et doublant ainsi le débit de la manutention.

Telles sont les principales caractéristiques de ce navire qui est destiné à desservir notre Ligne régulière de Marseille sur l'Océan Indien en remplacement de l'«AMALTHÉE» qui va être vendu et du «NOÉ».



Coupe du «SUFFREN» Maintenant «DIONÉ»

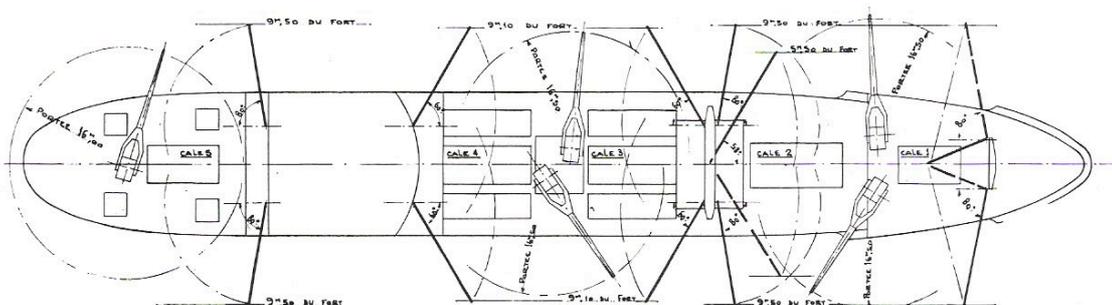
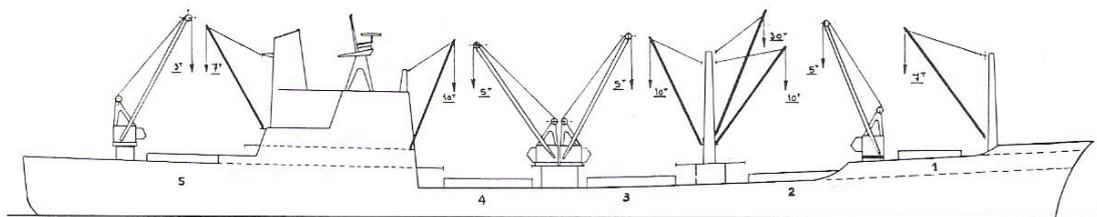


Schéma des dispositions des engins de manutention