

Les SD 14

Yves-Guy Bertrand

Angonave a armé 4 SD 14

1 - **EBO** construit en 1979 au Brésil par Comercio y Navegacao (Rio de Janeiro), lancé sous le nom de RIO CONQUISTA pour Cosmois Shipping & Trading Co. (Singapour). Il a été saisi à Lisbonne où il était arrivé le 26/12/93. Il en a appareillé sous le nom de **LISA L** pour Lear Navegation Co. Ltd. (Panama) en 2002. Je ne savais qu'ensuite il était passé sous pavillon de la Mongolie qui a en effet une belle façade maritime... ce serait le dernier des quatre à naviguer encore ?

2 - **HOJI YA HENDA** construit sous le nom d'**ANAX** pour Mina Corp. (Le Pirée), sous pavillon grec, par Austin & Pickersgill Ltd. - Southwick Shipyard (Sunderland). Acheté en 1978 par Angonave, saisi et démolé à Lisbonne en 2003.

3 - **KIFANGONDO** construit en 1979 par Austin & Pickersgill Ltd. - Southwick Shipyard (Sunderland) sous le nom de **SEA HAWK** pour Myral Shipping Corp. qui l'a refusé. Le chantier l'a alors vendu à Angonave. Saisi au Havre, où il était arrivé en remorque suite à une avarie de machine, il a pu appareiller fin 99 sous le nom de **TANGO**, pavillon grec. Il a ensuite été renommé **TANGO D** par Tango Shp. Co. Ltd. (Malte). Arrivé à Éleusis (Grèce) le 15/02/2000. Désarmé le 14/09/2000. En 2001, il est renommé **ARGO STAR** par Topaz Enterprises Inc. Panama, vendu à la casse au Pakistan où il est arrivé à Gadani Beach le 09/09/2001.

4 - **LUNDOGE** construit en 1979 par Austin & Pickersgill Ltd. Southwick Shipyard (Sunderland) sous le nom de **AEGIRA** pour Aegira Shipping Corp. qui l'a refusé. Il avait été rapporté qu'il avait été vendu au Népal (pays aussi maritime que la Mongolie !); en fait le chantier l'a vendu à Angonave. Il a été endommagé à Luanda le 30/07/84 par une mine des rebelles de l'Unita (en réalité certainement par des plongeurs de La Marine Sud-Africaine). Réparé à Rio de Janeiro, il put reprendre normalement sa navigation. (alors que le même jour, un navire Est-Allemand beaucoup plus gravement endommagé par l'explosion de plusieurs mines avait dû être échoué pour qu'il ne coule pas ; il fut déclaré perte totale définitive, remorqué hors du port et coulé le 5 septembre : il s'agissait du cargo ARENDSEE ; en juin 86, deux autres navires subirent la même fin à Namibe et un troisième endommagé put être réparé — deux russes, un cubain).

La photo de Jacques Draoulec nous montre la triste fin du LUNDOGE : il était arrivé à Luanda le 01/03/95 et n'avait plus navigué.

Les recherches m'ont fait reconsulter, entre autres documents, les très bons articles de Monsieur Edmond Guibert relatifs aux flottes africaines dans les premiers numéros de la très intéressante revue *Paquebots & Marine Marchande* (titre actuel *Navires & Marine Marchande*) parus en 2000.

Marine News, journal de la World Ship Society, a fait le point dans son N° 5 de May 1981 des SD 14 qui étaient encore en service (ou théoriquement car toujours dans le Lloyd's), cela concernait 113 navires.

Construction des SD 14

Ce sont les bureaux d'étude du chantier anglais *Austin & Pickersgill Ltd. - Southwick Shipyard - Sunderland* qui sont à l'origine de ce type de navires qui étaient réputés être des navires économiques de type standard pour remplacer les liberty-ships.

A la date de mars 1976, il y avait 176 navires SD 14 construits ou en construction par sept chantiers pour être armés sous seize pavillons (dont deux Français pour Denis Frères : **SAINT FRANÇOIS & SAINT PAUL** qui comportaient quelques modifications, à la demande de l'armateur, par rapport aux spécifications standard) :

- 44 navires par *Austin & Pickersgill Ltd. - Southwick Shipyard* (Sunderland)
- 16 navires par *Bartram & Sons Ltd. - South Dock Shipyard* (Sunderland)
- 38 navires par *Austin & Pickersgill Ltd. - South Dock Shipyard* (Sunderland), sous licence
- 27 navires par *Hellenic Shipyards Co - Skaramanga* (Grèce)

— 42 navires par *Companhia Comercio e Navegacao* – Rio de Janeiro (Brésil)

— 3 navires par *Robb Caledon Shipbuilders Ltd* – Dundee (Ecosse)

— 6 navires par *Astilleros Fabricas Navales del Estado* – Ensenada (Argentine).

Les pavillons se répartissaient comme suit : Allemagne 6 – Angleterre 28 – Argentine 9 – Brésil 34 – Chili 2 – Chypre 4 – Cuba 4 – Finlande 2 – France 2 – Grèce : 59 – Libéria 10 – Norvège 2 – Pakistan 1 – Panama 2 – Pays-Bas 2 – Singapour 9.

La longueur HT est de 140,97 m sauf pour le chantier grec : 143,03 m.

La vitesse est de 14 ou 15 nds suivant la motorisation et pour le chantier grec : 16,5 nds.

Source : *SD 14 The Great British Shipbuilding Success Story* par John Lingwood, World Ship Society Publications, 1976, 72 pages, avec de très bonnes photos.

Complément d'information

Il semblerait que 211 navires SD 14 en tout aient été construits par huit chantiers, le chantier non cité précédemment étant le *Smith's Dock Co. Ltd. - Middlesborough* . Trois de ces SD 14 construits en 1986 navigueraient encore sous pavillon vietnamien.