



Les pétroliers de 550.000 tonnes

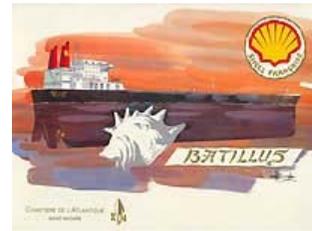
Jacques Girard



Jacques Girard, ancien Chef Mécanicien à la SHELL en 1954, Ingénieur électronique en 1964, Ingénieur d'Armement construction neuves en 1965, a participé aux études, à la construction et à la mise en service de trois navires de 212.000 t, six de 276.000 t et deux de 550.000 t.

En 1976, la Société Maritime Shell, a fait construire aux Chantiers de l'Atlantique deux pétroliers de 550.000 tonnes de port en lourd. Les études avaient commencé en 1971 et s'étaient terminées en 1974. La première tôle a été usinée en janvier 1975, le premier navire BATILLUS livré en juin 1976, le second le BELLAMYA quelques mois plus tard. Ces deux navires étaient les plus grands navires construits au monde. Il furent suivis par deux sister ships pour un autre armement, le PIERRE GUILLAUMAT en 1977 et le PRAIRIAL en 1979.

Le Batillus, sujet de la plupart des photos présentées ici, a effectué 24 voyages entre l'Europe et le Golfe Persique, en contournant l'Afrique bien entendu. Sa carrière commerciale s'est terminée en août 1983 et il a rejoint un mouillage dans le fjord norvégien de Vestnes. Beaucoup de pétroliers étaient à la chaîne un peu partout dans le monde à cette époque, en attendant une évolution des marchés. Le Batillus rejoignit Kahoshiung (Taïwan) en décembre 1985 pour y être ferrailé.



La construction se fait en plusieurs grandes étapes. La coque est commencée sur une plateforme, puis transférée dans une cale.



29 août 1975



55 jours de travail



66 jours de travail



Pose du premier bloc de la chambre des pompes

L'étambot et les passages d'arbres porte-hélices sont constitués d'éléments coulés en fonderie et assemblés par CMR





Pose de la timonerie



Transfert de la plateforme dans la cale



Après transfert dans la cale



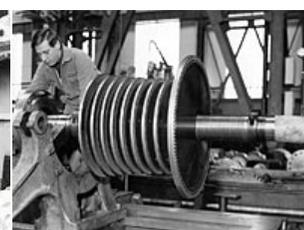
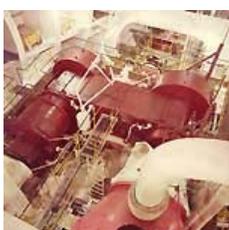
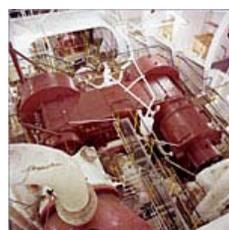
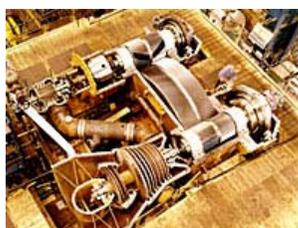
Pose d'une cheminée



Entrée dans le bassin d'armement

Le GTR (Groupe Turbine Réducteur)

Groupes extra plats qui ont équipé de très nombreux pétroliers de 1960 à la fin des pétroliers vapeur et des méthaniens. A cette époque on ne trouvait pas sur le marché des moteurs lents à 80/90t/m. Les groupes Stal Laval avaient l'avantage d'être montés sous les chaudières. Le groupe était à triple réduction épicycloïdale (2 épicycloïdes et un pignon) sur la ligne HP et double sur la ligne BP (un seul épicycloïde et le pignon), ils étaient donc plus légers et moins encombrants que les turbo réducteurs classiques. Ils ont équipé des 65 000t (16 000 ch) aux 200 000t puis 270 000t et enfin les ULCC. Sur le Magdala premier VLCC en service, au premier voyage, nous avons eu un gros pépin. En pleine mer, en avant toute, l'épicyclique BP s'est désaccouplé du pignon en plein golfe persique à Bahrein, d'où survitesse, ailettes de turbine arrachées et tubes de condenseurs coupés....; et je me suis occupé de la réparation sur rade qui a duré 60 jours avec des navettes aériennes avec St Nazaire. Nous avions 10 ouvriers des C.A. puis j'ai fait venir 5 manœuvriers machine du montage bord car nous ne pouvions pas sortir les pièces seuls du compartiment machin. Nous avons sorti le rotor BP, le pignon BP et le pignon HP (pièce la plus lourde : 9 t) les deux épicycliques HP et BP... expédiés à St Nazaire. Heureusement les Chantiers m'avaient fourni leurs meilleurs éléments qui étaient logés à bord travaillaient 12 à 13 heures par jour. Pour les pièces lourdes, il avait fallu réaménager les avions cargo pour pouvoir répartir les charges.



Les **gouvernails**, 2 safrans de surface unitaire de 125m² (qui se mettent en drapeau en "crash stop") poids d'un safran et de sa mèche 220 tonnes. Ce sont le plus grosses pièces démontables à bord.
 Les **hélices** ont un diamètre de 8,50m pour un poids de 52 tonnes.



Les Dimensions

longueur 414,2 m, largeur 63 m, creux (profondeur des citernes) 35,90 m, port en lourd 553.000 tonnes
 poids lège 80.000 tonnes , citernes de ballastage 58.000 m³, déplacement en charge 633.000 tonnes
 tirant d'eau au franc bord d'été 28,60m, jauge brute 274.000 tx environ
 propulsion deux groupes turbo réducteurs de 32.500 ch à 86t/m
 à pleine puissance vitesse en charge 16,7 nœuds et lège 19 nds
 hauteur de la quille à la somme du mât 74,5 m
 poids d'une ancre 24 tonnes

Les images ci dessous donnent une idée de ces chiffres. On compare aux remorqueurs, ou au pétrolier de 20.000 tonnes "Port Vendres" qui fournit les soutes.

La hauteur du pont au dessus de l'eau donne aux remorques un angle inhabituel.



La taille des hommes sur la plage avant donne une idées des dimensions des appareils et de la chaîne.



On remarque à l'arrière un curieux dispositif pour ramener plus bas le point de traction des remorques.



La Passerelle. En fait à la timonerie il y avait aussi le PC machine et le PC cargaison que l'on pouvait séparer par une cloison amovible. En fait à la mer ainsi qu'au port, comme il n'y avait personne de quart tout était toujours ouvert, l'officier de quart passerelle se contentant d'acquiescer les alarmes et de prévenir le mécanicien de service si une intervention était nécessaire.



Les **Emménagements**, vastes et confortables.



Chambre du Chef Mécanicien



Bureau du Commandant



Salle à manger officiers



Cabine équipage, avec toilettes



Salle à manger équipage



Salle de réunion



Fumoir officiers



Bureau du Chef Mécanicien



Lors de la cérémonie de baptême, la personne qui intéressa le plus les journalistes aussi bien que les personnalités fut cette jeune officier. C'était sans doute une des pionnières dans ce métier très masculin.



Batillus

Uit Wikipedia, de vrije encyclopedie

De ***Batillus*** was een tanker van het type ULCC. Het schip werd van 1975 tot 1976 gebouwd bij Chantiers de l'Atlantique in Saint-Nazaire voor Shell. Bij de tewaterlating was het, met een deplacement van 663.000 ton en een draagvermogen van 553.662 ton, de grootste tanker ter wereld, samen met de zusterschepen *Prairial*, *Bellamya* en *Pierre Guillaumat*. De later gebouwde *Seawise Giant* had een iets groter draagvermogen en wordt daarmee beschouwd als het grootste schip ooit, hoewel de vier schepen uit de *Batillus*-klasse een grotere bruto-tonnenmaat hadden.

Na de oliecrisis van 1973 verviervoudigde de prijs van olie, wat de economische groei tot stilstand bracht. Er ontstond een overschot aan tankers. Veel schepen werden opgelegd en werden soms al gesloopt terwijl ze nog geen tien jaar daarvoor in de vaart waren gekomen. De *Batillus* werd van 22 augustus 1983 tot 8 november 1985 opgelegd bij Vestnes in Noorwegen, waarna de laatste reis naar Kaohsiung ging. Het schip arriveerde daar op 28 december 1985 om gesloopt te worden.

Tegenwoordig is de *TI Asia* met 441.893 dwt het grootste schip ter wereld.

- Deze pagina is het laatst bewerkt op 7 mrt 2013 om 23:13.
- De tekst is beschikbaar onder de licentie Creative Commons Naamsvermelding/Gelijk delen, er kunnen aanvullende voorwaarden van toepassing zijn. Zie de gebruiksvoorwaarden voor meer informatie.
Wikipedia® is een geregistreerd handelsmerk van de Wikimedia Foundation, Inc., een organisatie zonder winstoogmerk.

	Batillus
	
De <i>Batillus</i> krijgt bunkers kort na voltooiing op de werf Chantiers de l'Atlantique in Saint-Nazaire.	
Carrière	
Werf	Chantiers de l'Atlantique
Kiellegging	18 mei 1975
Tewaterlating	25 juni 1976
Status	In december 1985 gesloopt in Kaohsiung
Thuishaven	Fos-sur-Mer
Algemene kenmerken	
Deplacement	663.000 ton
Tonnage	273.550 bt
Draagvermogen	553.662 ton
IMO-nummer	7360095
Lengte	401,10 meter ll, 414,22 meter oa
Breedte	63,01 meter
Diepgang	28,50 meter
Zomerdiepgang	28,60 meter
Hoogte	74,5 meter
Voortstuwing en vermogen	2 schroeven (2x 32.500 pk), 4 Stal Laval turbines
Snelheid	16 knopen
Eigenaar	Societe Maritime Shell, France
Type	Tanker (ULCC)
Roepletters	FNWJ
Portaal  Maritiem	

Van doop tot sloop: **BATILLUS**

Door Herbert Carmighelt
Foto's: Ruud Kleyn en Société Maritime Shell

Toen ik onlangs de nieuwe **HELLESPONT METROPOLIS** in Rotterdam zag liggen, moest ik denken aan de oude reuzen van weleer en onmiddellijk kwamen de beelden van de Franse supertweeling in me op.

BATILLUS en **BELLAMYA** waren nu niet echt het top-punt van schoonheid of van een efficiënte levensloop. Na iets meer dan tien jaar waren de twee al weer van de wereldzeeen verdwenen, maar toch, ze waren even imposant als groot.....

Beiden werden in 1974 besteld in opdracht van de Société Maritime Shell, de Franse dochter van Brits/Nederlandse oilereus Royal Dutch/Shell Group, bij Chantiers de l'Atlantique, St. Nazaire, onder de bouwnummers V25 en X25. Ze hadden de volgende kenmerken (behalve "verschrikkelijk groot"): GRT: 275.268, NRT: 225.473 en 553.662 DWT. De dimensies: LOA 414,21 m., loodlijn-

lengte: 400,01 m., breedte: 63,05 m., diepgang: 28,501 m. en een holte van 35,01 m. De voortstuwing van de mastodonten kwam voor rekening van 4 Stal-Laval turbines met een totaal vermogen van 48.341 kW (64.800 shp.) waarbij een maximum snelheid van 16,0 knopen kon worden geproduceerd. De ladingcapaciteit voor ruwe olie bedroeg maar liefst 663.813 m³.

Als eerste werd **BATILLUS** uitgedokt op 3 april 1976 en opgeleverd in mei 1976, aan eigenaar Shell Française. Getooid met IMO-nummer 7360095 kwam ze onder Franse vlag in dienst. In 1979 ging ze over naar eigenaar Société Maritime Shell. Zus **BELLAMYA** (IMO-nummer 7360100) volgde in november 1976 en werd direct opgeleverd aan Société Maritime Shell.

De kracht van deze schepen was meteen ook hun grootste handicap: door hun omvang konden ze welliswaar veel

meer olie vervoeren dan hun duurdere concurrenten, maar hun inzetbaarheid was beperkt, omdat ze slechts een paar havens volbeladen konden aanlopen: Mina Al Fahal, Juaymah, Halul, Sea Island (alleen in de perzische Golf) en Antifer, Fos-sur-Mer en Bantry Bay in Europa. Zelfs Rotterdam, als 's werelds grootste oliehaven, kon de grootste olietankers op maximum diepgang niet ontvangen, ondanks de Oliegeul. Dat betekende dat de schepen veelal gelichterd moesten worden eer ze de belangrijkste havens in Europa aan konden lopen.

Om een beeld te geven van de beperkte inzetbaarheid van deze giganten, ga ik de levensloop van **BATILLUS** tot in detail uitwerken. Daar gaat 'ie, trossen los....

Na oplevering vertrok ze op 28 mei vanuit St. Nazaire naar Antifer, de grootste Franse oliehaven, waar ze op 7 juni aankwam. Na wat laatste technische aanpassingen was

ze klaar voor haar maiden voyage. Op 7 juli vertrok ze naar Kharg Island, waarbij ze tussen 12 en 14 juli te Las Palmas voor anker ging. Na de Kaap gerond te hebben, kwam ze op 1 oktober aan bij Halul Island, waar een deel-lading ruwe olie werd ingenomen. Vervolgens werd op 15 oktober koers gezet naar Kharg, waar ze op 21 oktober, driekwart vol, vertrok voor de Europoort. Eind november kwam ze voor het eerst in Europoort aan. Begin december vertrok ze naar Mina al Fahal, vanwaar ze op 3 januari 1977 koers zette naar Le Havre (aankomst op 12 februari). De volgende reizen waren: Halul Island (vertrek 25 maart) naar Antifer (aankomst half april), Halul Island (vertrek 3 juni) via Mina Al Fahal (vertrek 8 juni) naar Curaçao (aankomst half juli), Ras Tanura (vertrek 17 augustus) naar Le Havre (aankomst 19 september, vertrek 9 oktober) en Marseille (aankomst 17 oktober), Sea Island (vertrek 19 december) naar Europoort en

BATILLUS bij vertrek van de bouwwerf naar Antifer





BATILLUS in de Perzische Golf in 1983 "for orders", gezien vanaf de Nederlandse Shell-tanker ACILA.

Almwh, waarbij ze op 29 januari 1978 te Berry Head voor anker ging om te lichtenen. De aankomst en vertrekdata van de Europoort-tocht staan helaas niet vermeld in de Shipping Index. De speurtocht wordt weer opgepakt na aankomst vanuit de P.G. in Europoort (vertrek 26 april 1978) voor een reis naar Ras Tanura en Sea Island (vertrek 28 mei) voor Almwh, waarbij ze op 26 juni Las Palmas passeerde. Na lossing zette ze weer koers naar de Perzische Golf, vanwaar ze op 19 augustus uit Ras Tanura vertrok naar Antifer, deze keer volledig beladen. Op 26 september kwam ze aan in positie 49.39 N 00.50 W (voor de kust van Antifer) om lading te lichtenen naar, onder andere, de DARINA (tanker-GBR vlag-39796 GRT-1966). Op 11 december vertrok ze weer naar de "P.G.", op 19 december Las Palmas passerende. Op 19 april vertrok ze uit Sea Island met onbekende bestemming, om op 23 mei op te duiken in Europoort voor vertrek naar de "P.G.". Van Mina Al Fahal (vertr. 17 juli) voor Berry Head (vertr. 4 september na lichtenen), Antifer (aank. 5 september). Via Amlwh (vertr. 11 sept) via Sea Island (vertr. 22 oktober) weer terug naar Mina al Fahal. Daarna de volgende aanlopen: Europoort (v. 2 december), Marseille (a. 10 december), P.G. (a. begin februari 1980), Europoort (v. 27 maart), Mina Al Fahal (v. 10 mei), Europoort (v. 30 juni), Las Palmas (v. 6 juli), Sea Island (v. 8 augustus), Amlwh (v. 28

september), Antifer (a. 29 september), Sea Island (v. 8 november), Mina Al Fahal (v. 12 november), Europa (1^e helft december), Sea Island (v. 6 februari 1981), Amlwh en Antifer (half maart), Juaymah Terminal (v. 7 mei), Europoort. De aankomst op de rede Hoek van Holland was op 7 augustus, waarna een lading ruwe olie werd gelichter naar de NATICINA (tanker-GBR vlag-60703 GRT-1967) voor Hamburg. Half september vertrok ze uit Europoort naar Marseille (v. 2 oktober) en de P.G. Passage Las Palmas op 7 oktober.

Vervolgens maakte ze de volgende reizen: Halul Island (v. 7 december) voor Lyme Bay (voor anker op 21 januari 1982), Antifer, Europoort (v. 30 januari). Passage Las Palmas op 6 februari. Juaymah terminal (v. 23 maart), Europoort, Juaymah terminal (v. 6 juli) voor Antifer en Europoort (v. 6 september). Ze kwam op 4 november aan te Mina Al Fahal en ging voor anker, "awaiting orders". Pas in juli 1983 vertrok ze weer naar Europoort. Dit was haar voorlopig laatste reis. Vanuit Europoort ging ze op 6 augustus

tus naar Vestnes (Noorwegen), alwaar ze na aankomst op 22 augustus werd opgelegd in afwachting van betere marktprijzen voor het transport van olie. Zus BELLAMYA vertrok op 8 januari vanuit Europoort naar Vestnes, waar ze op 26 januari 1984 eveneens werd opgelegd. Beiden zouden nimmer in actieve dienst terugkeren.

BELLAMYA vertrok op 6 november 1985 op eigen kracht naar Busan, alwaar ze op 2 januari 1986 aankwam. Op 4 januari zette ze koers naar Ulsan, waar ze op 6 januari aankwam, terwijl de smeltovens al op haar wachten. BATILLUS vertrok op 8 november 1985 op eigen kracht uit Vestnes, passeerde Las Palmas op 16 november op haar laatste reis, welke haar naar Kaohsiung voerde. Op 28 december draaiden haar turbines voor de laatste keer.



Idem, met "zusje" BELLAMYA op de achtergrond en de mast van de ACILA nog net boven het dek uit





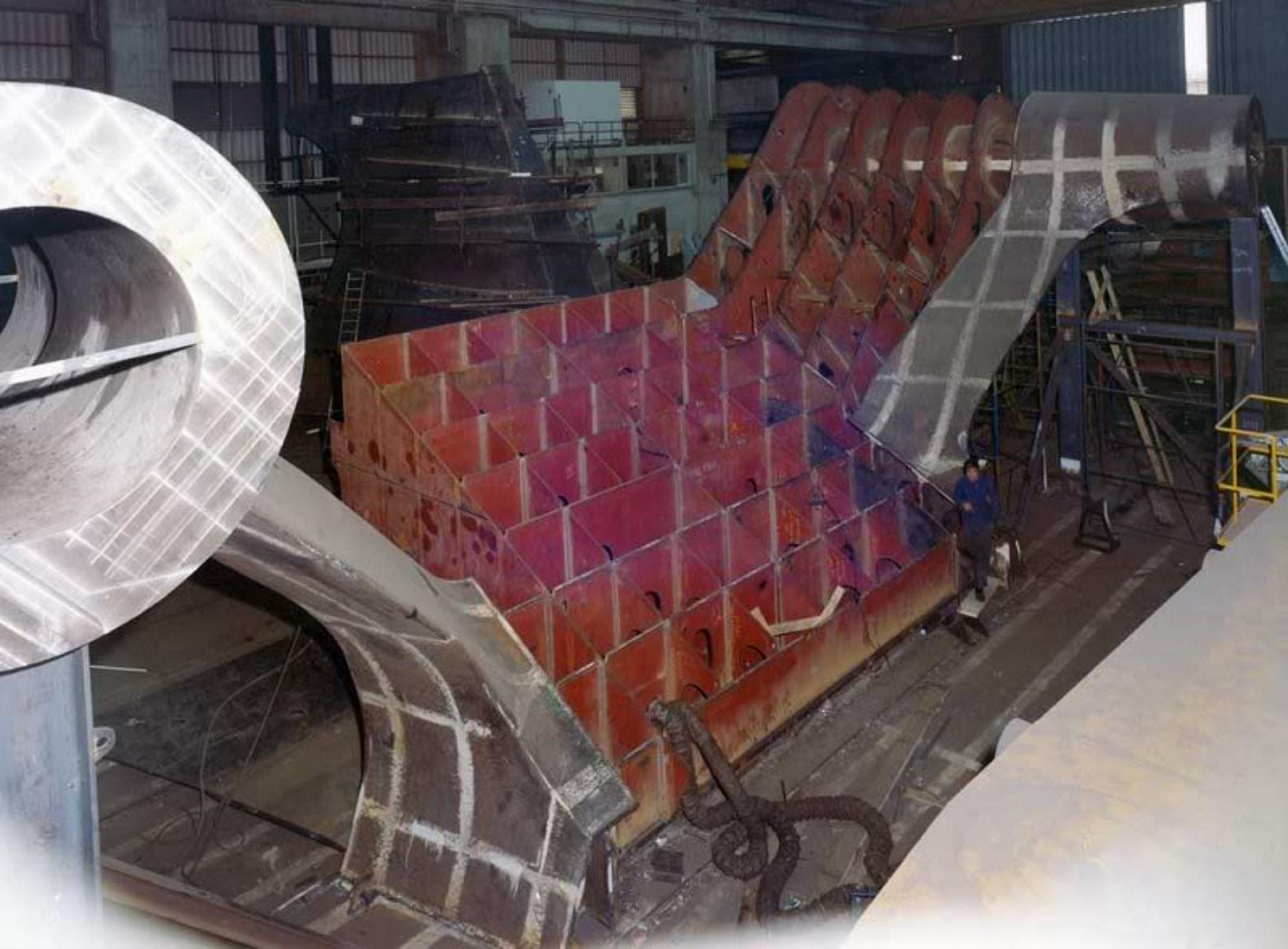




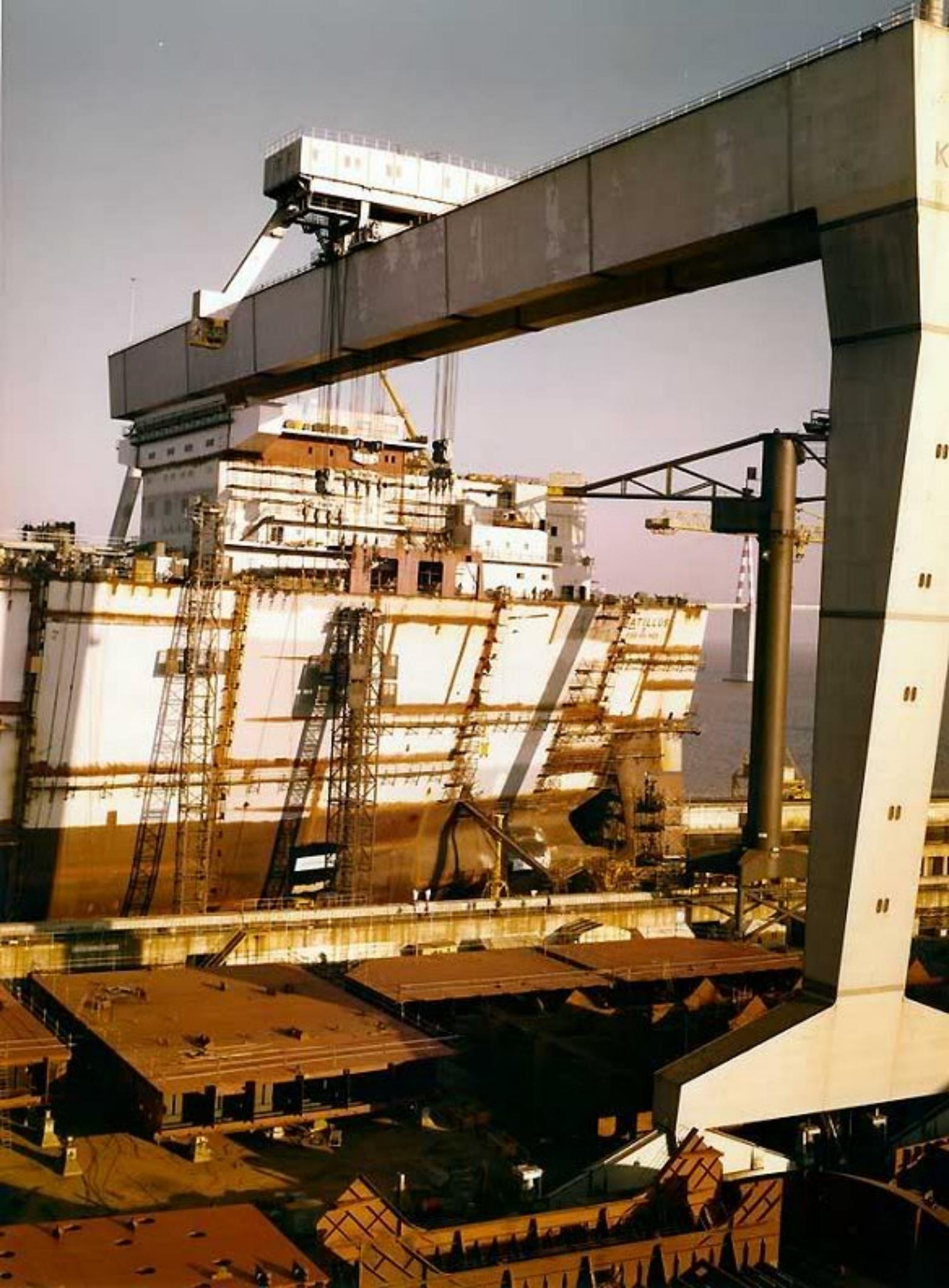
















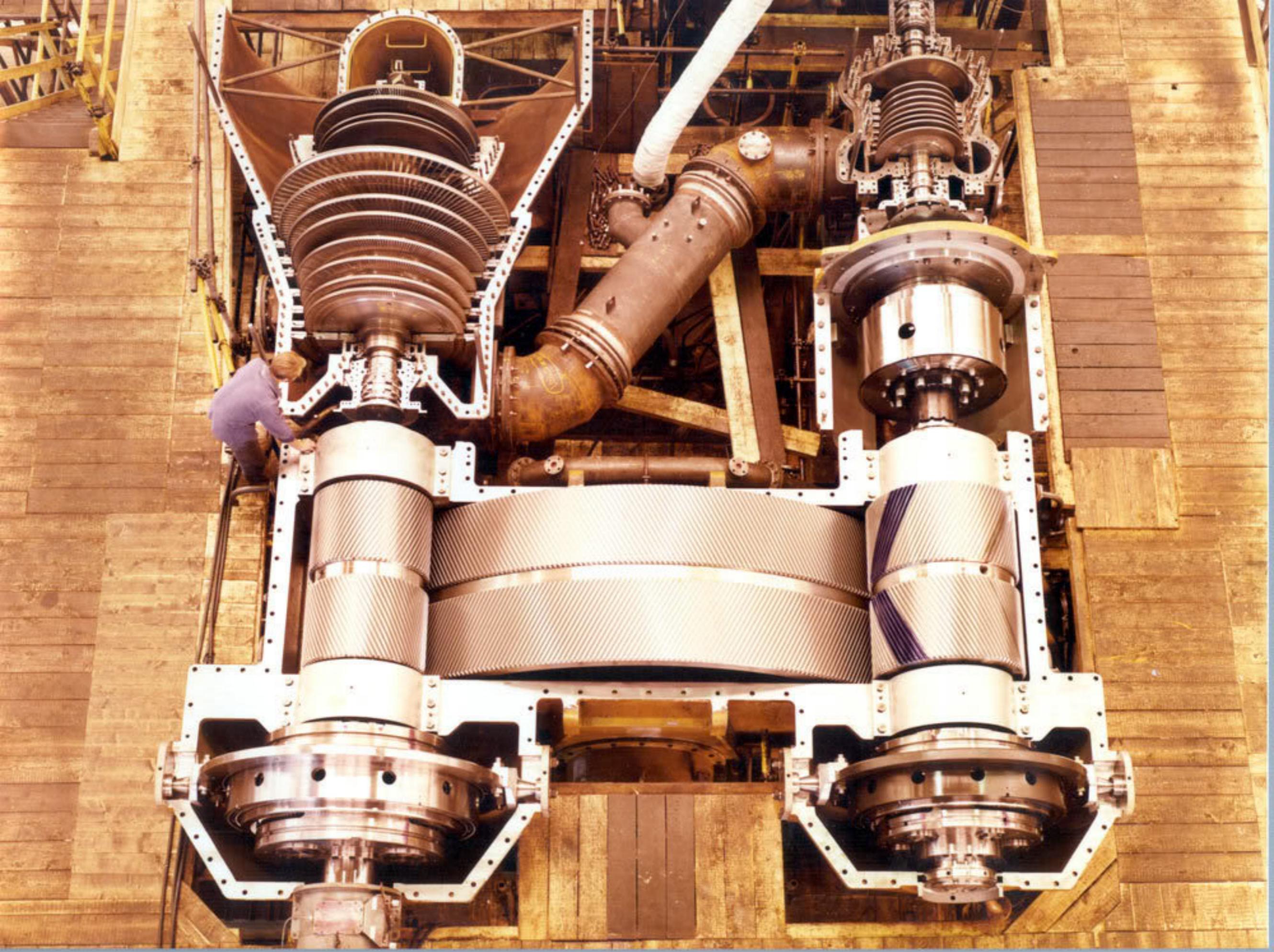


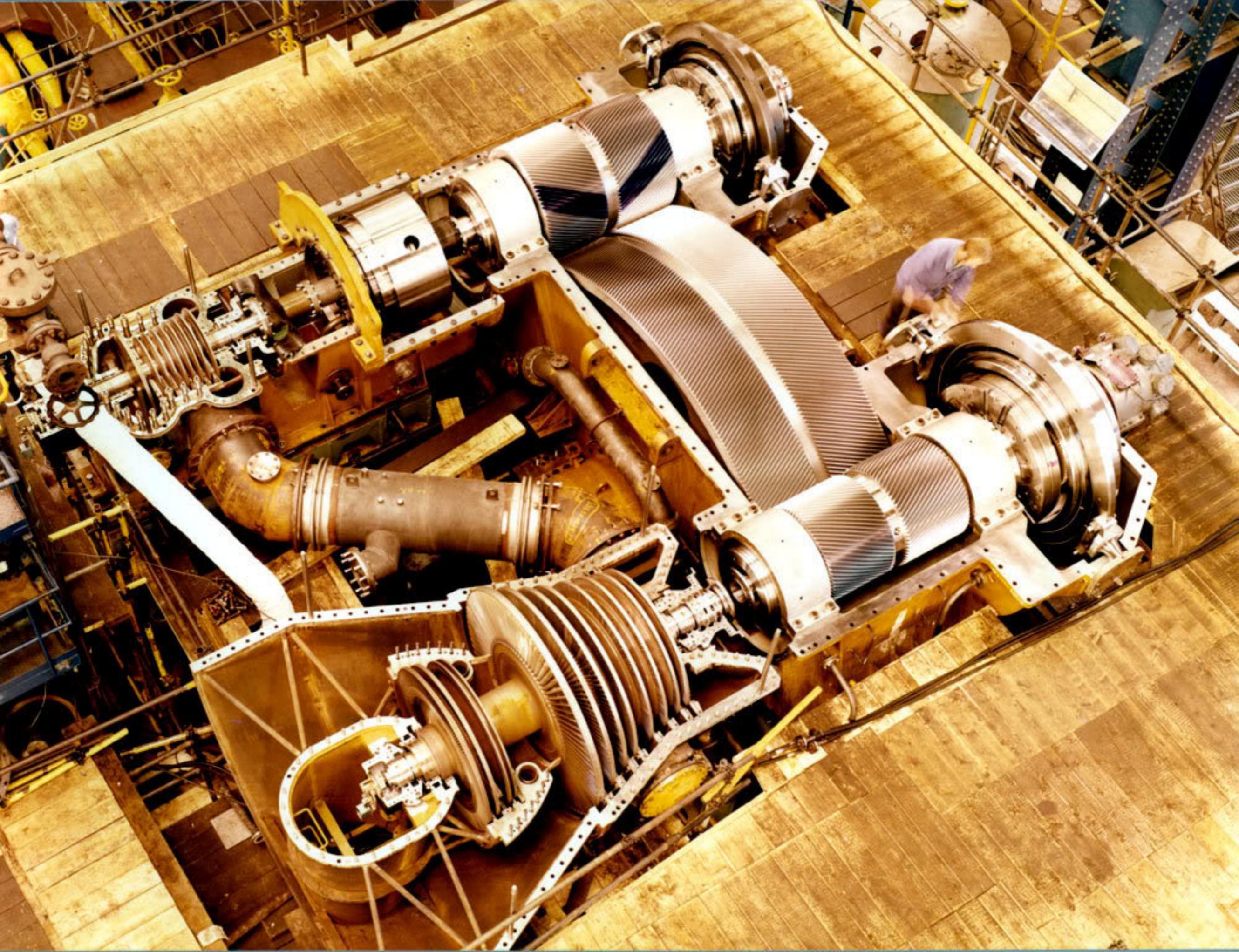
BATILLUS
FOS-SUR-MER

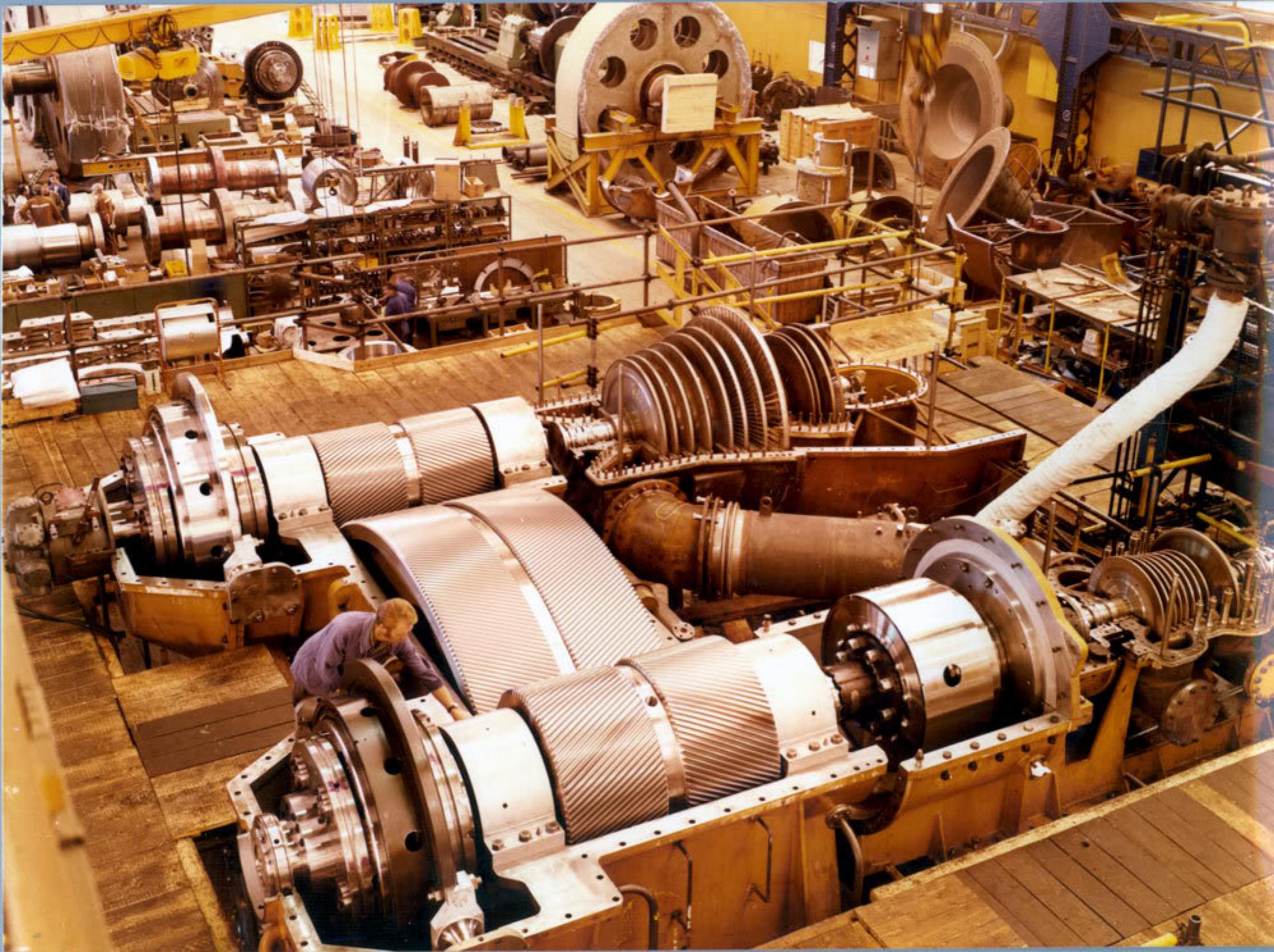


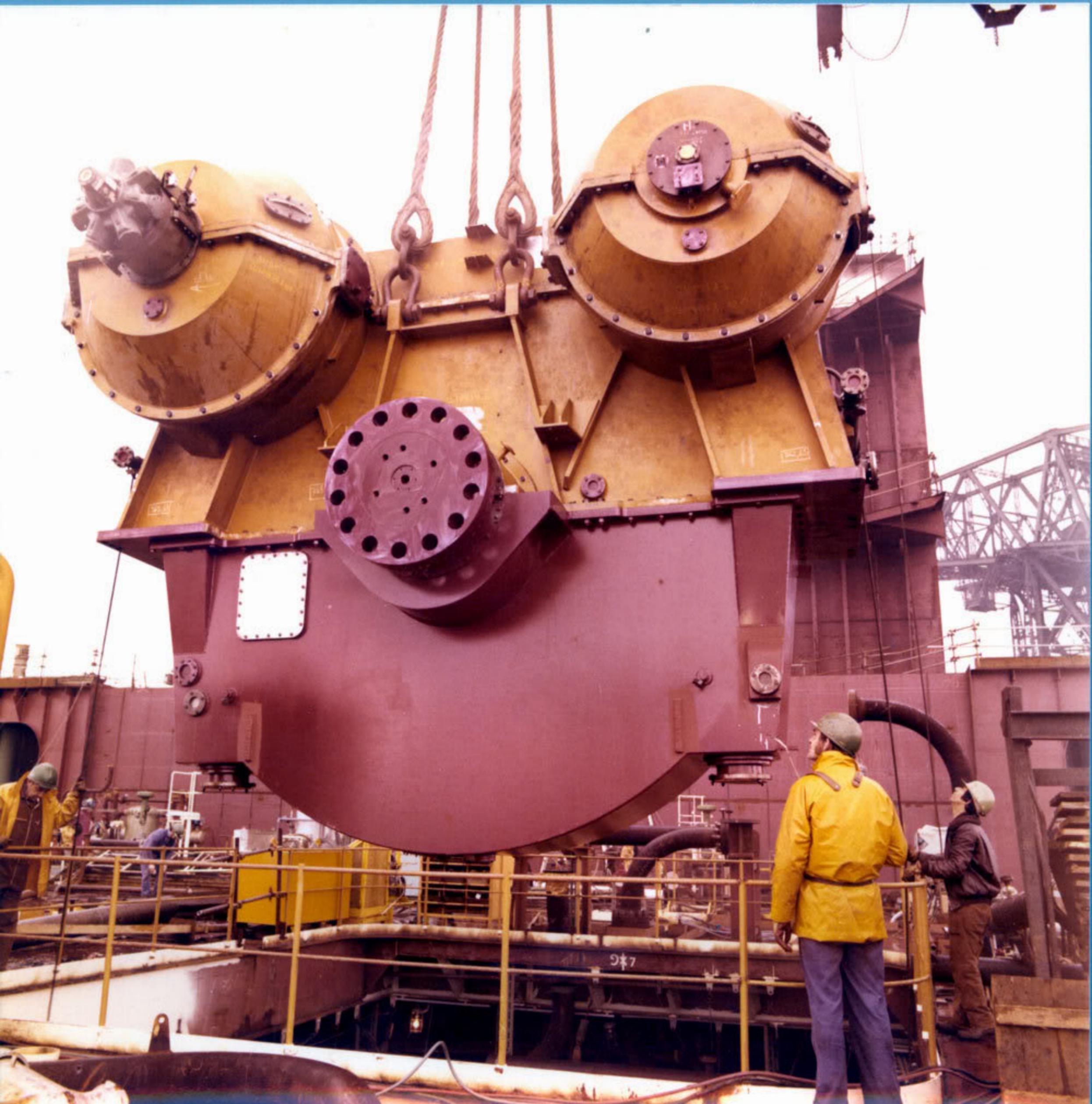


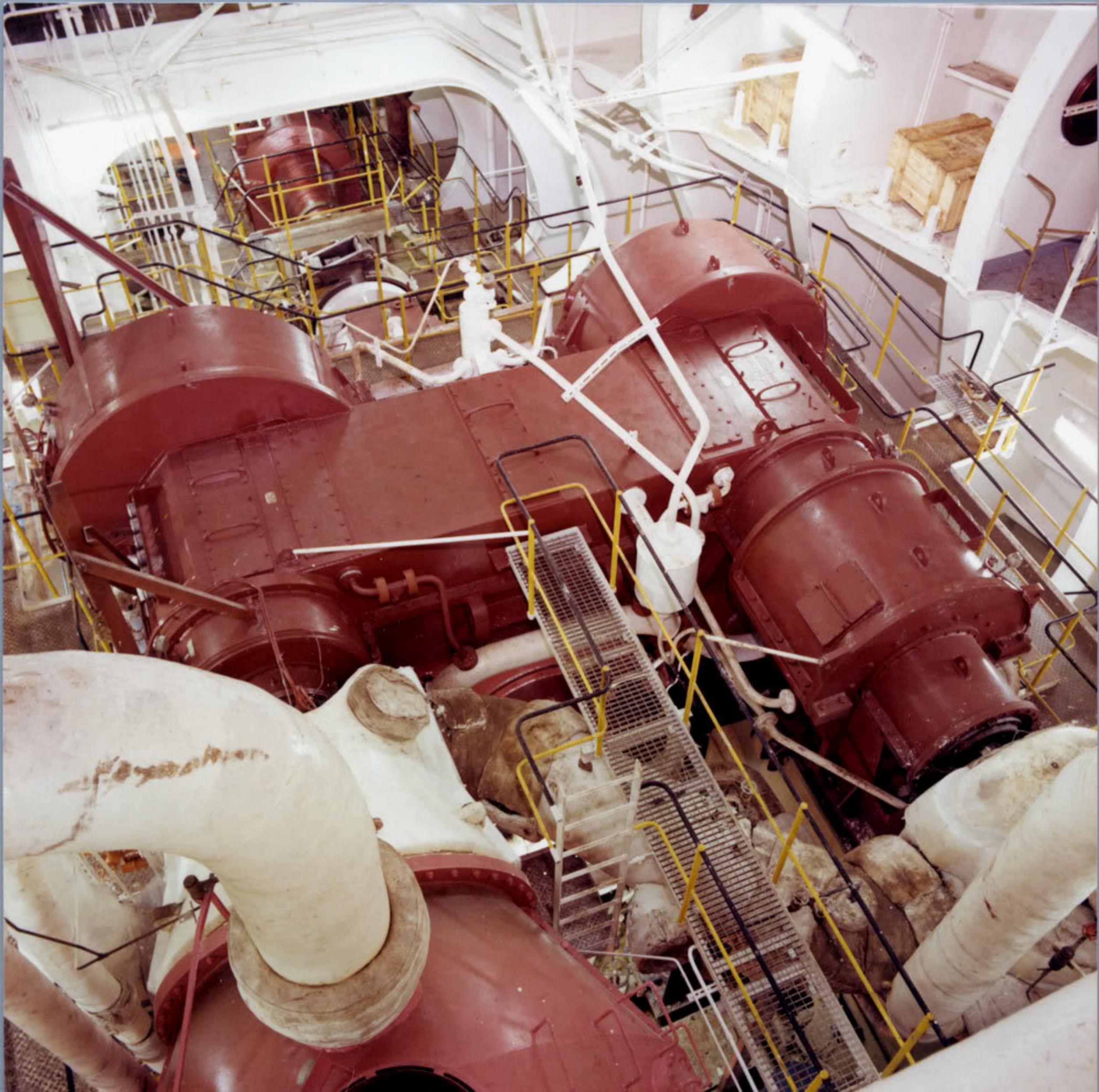




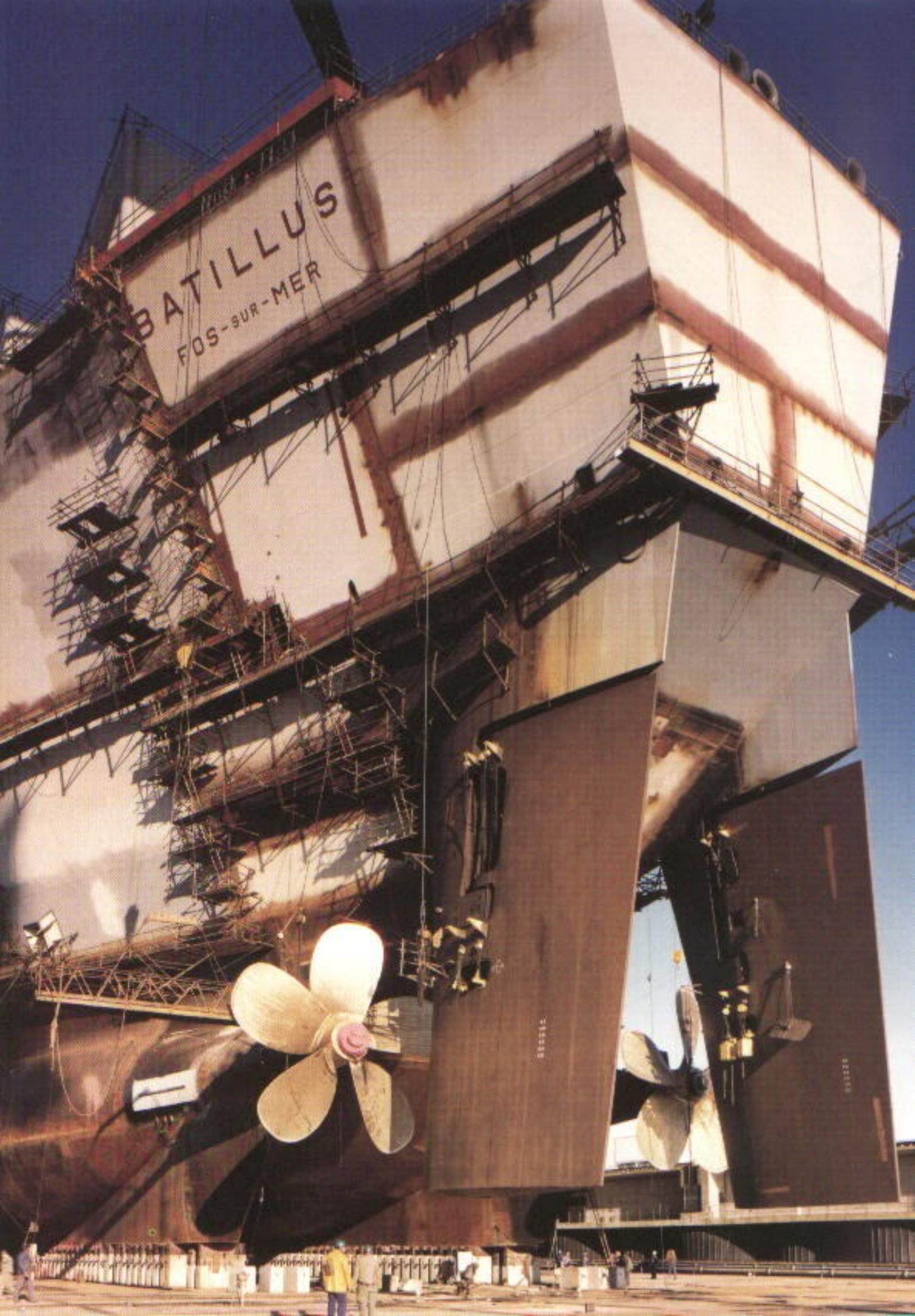


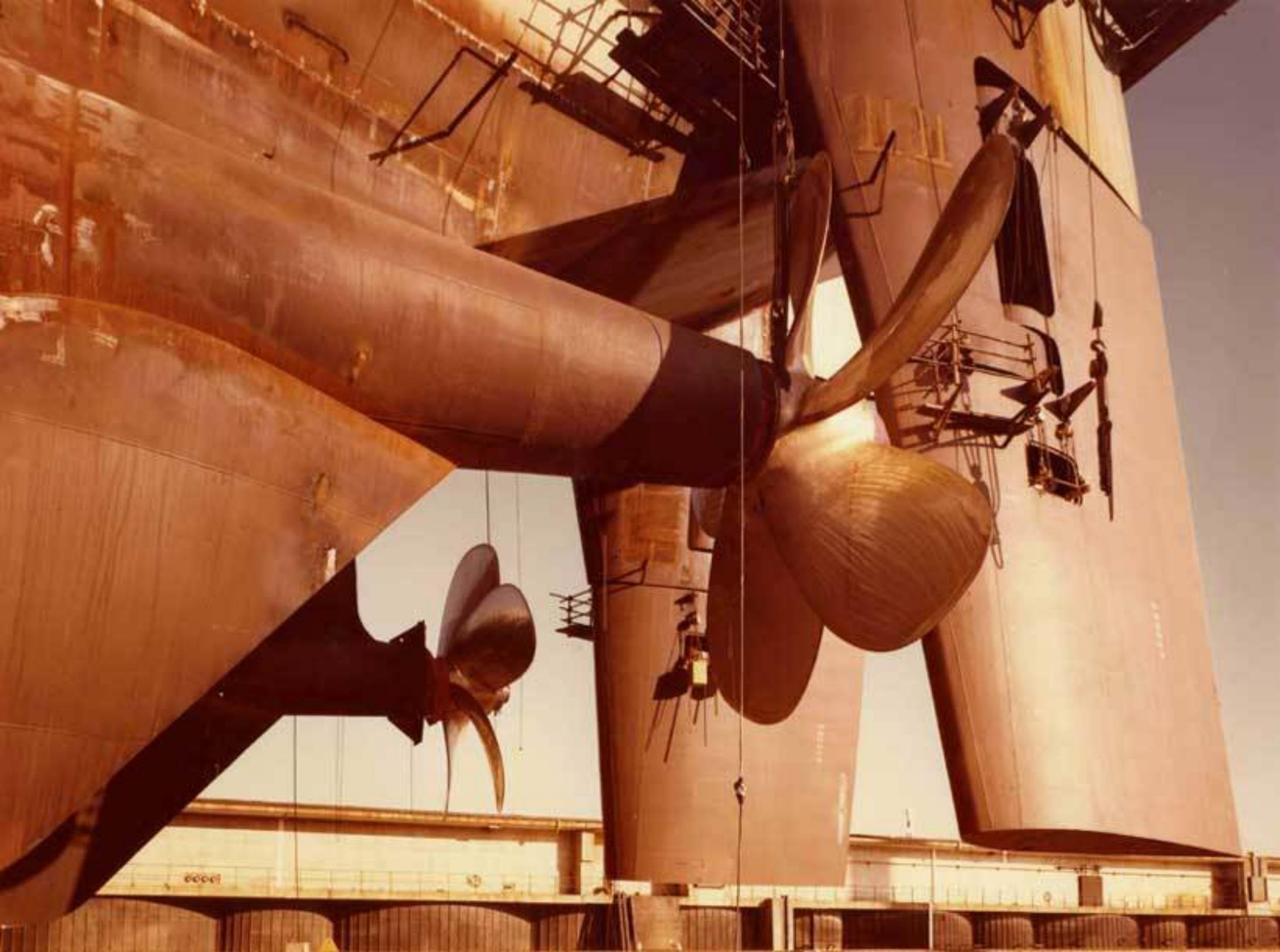






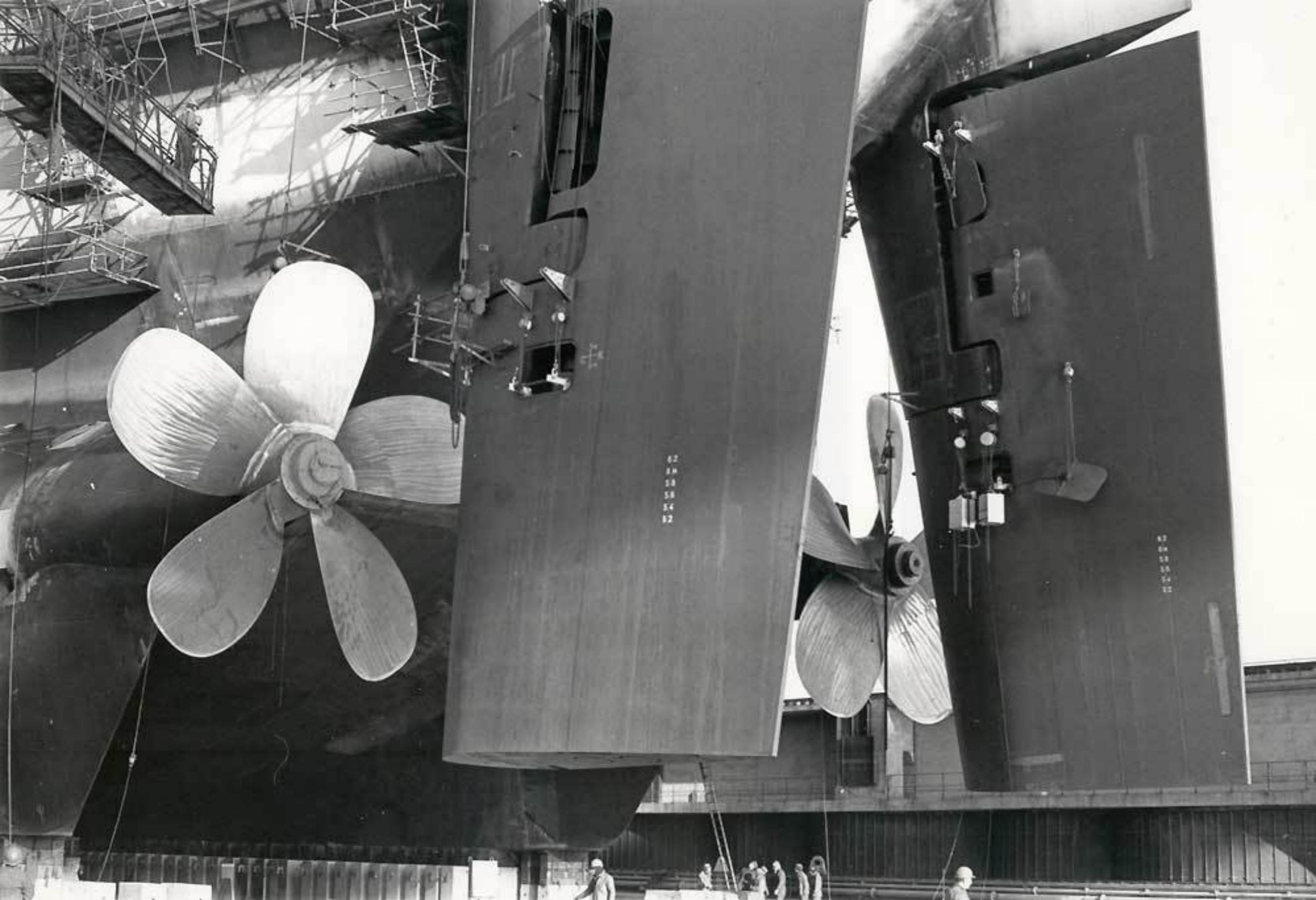








MBAP











Coastal Tanker (205 m)

Aframax (245 m)

Suez-Max (285 m)

VLCC (350 m)

ULCC (415 m)



BATILLUS

A handwritten signature or mark, possibly "HOMAK", located in the bottom right corner of the illustration.

CHANTIERS DE L'ATLANTIQUE
SAINT-NAZAIRE



Bellamy



CHANTIERS DE L'ATLANTIQUE
SAINT-NAZAIRE



Naam	Name	Bellamy
IMO Nr.	IMO Nr.	7360100
Roepnr.	Callsign	FNWL
Bouwjaar	Build	1976
Werf	Yard	Chantiers de L'Atlantic, St. Nazaire, France.
Bouwnr.	Build. Nr.	X 25
In dienst	In service	1976
Eigenaar	Owner	Societe Maritime Shell, France.
Vlag	Flag	French
Thuishaven	Homeport	Fos sur Mer.
Type	Type	Tanker
Klasse	Class	LR
Sub Type	Sub Type	Crude
Lengte (o.a.)	Length (overall)	414.22 mtr.
Lengte (p.p.)	Length (p.p.)	401.10 mtr.
Breedte	Beam	63.01 mtr.
Holte	Depth	35.92 mtr.
Diepgang	Draft	28.50 mtr.
Tonnage DWT	DWT	553.662 ton
Tonnage GT	GT	274.268 ton
Tonnage NT	NT	225.473 ton
Inhoud	Cubic	663.813 m3
Machine(s)	Engine(s)	4 Stal Laval stoomturbines, 2 screws
Vermogen	Output	64.800 Hp
Snelheid	Speed	16.0 mile
Verbruik	Consumption	335,5 t/day
Aantal Tanks	Total Tanks	10 center- en 15 wing- cargotanks.
Bijzonderheden	Remarks	Sisterships : Pierre Guillaumat, Batillus and Prairial.
Historie	Hystory	From 26/01/1984 to 06/11/1985 : laid up at Vestnes, Norway.
Status	Status	06/01/1986 scrapped at Ulsan, South Korea.

Naam	Name	Batillus
IMO Nr.	IMO Nr.	7360095
Roepnr.	Callsign	FNWJ
Bouwjaar	Build	1976
Werf	Yard	Chantiers de L'Atlantic, St. Nazaire, France.
Bouwnr.	Build. Nr.	V 25
In dienst	In service	1976
Eigenaar	Owner	Societe Maritime Shell, France.
Vlag	Flag	French
Thuishaven	Homeport	Fos sur Mer.
Type	Type	Tanker
Klasse	Class	BV
Sub Type	Sub Type	Crude
Lengte (o.a.)	Length (overall)	414.22 mtr.
Lengte (p.p.)	Length (p.p.)	401.10 mtr.
Breedte	Beam	63.01 mtr.
Holte	Depth	35.01 mtr.
Diepgang	Draft	28.50 mtr.
Tonnage DWT	DWT	553.662 ton
Tonnage GT	GT	273.550 ton
Tonnage NT	NT	225.473 ton
Inhoud	Cubic	663.813 m3
Machine(s)	Engine(s)	4 Stal Laval stoomturbines, 2 screws
Vermogen	Output	64.800 Hp
Snelheid	Speed	16.0 mile
Verbruik	Consumption	335.5 t/day
Aantal Tanks	Total Tanks	10 center- en 15 wing- cargotanks.
Bijzonderheden	Remarks	Sisterships : Pierre Guillaumat, Ballamy and Prairial.
Historie	History	From 22/08/1983 to 08/11/1985 : laid up at Vestnes, Norway.
Her last voyage was from Vestnes (Norway) bound to Singapore (for bunkers) and Kaoshiung (Taiwan) where she arrived on 28/12/1985 to be scrapped.		
Status	Status	28/12/1985 scrapped at Kaoshiung, Taiwan.























BATILLUS









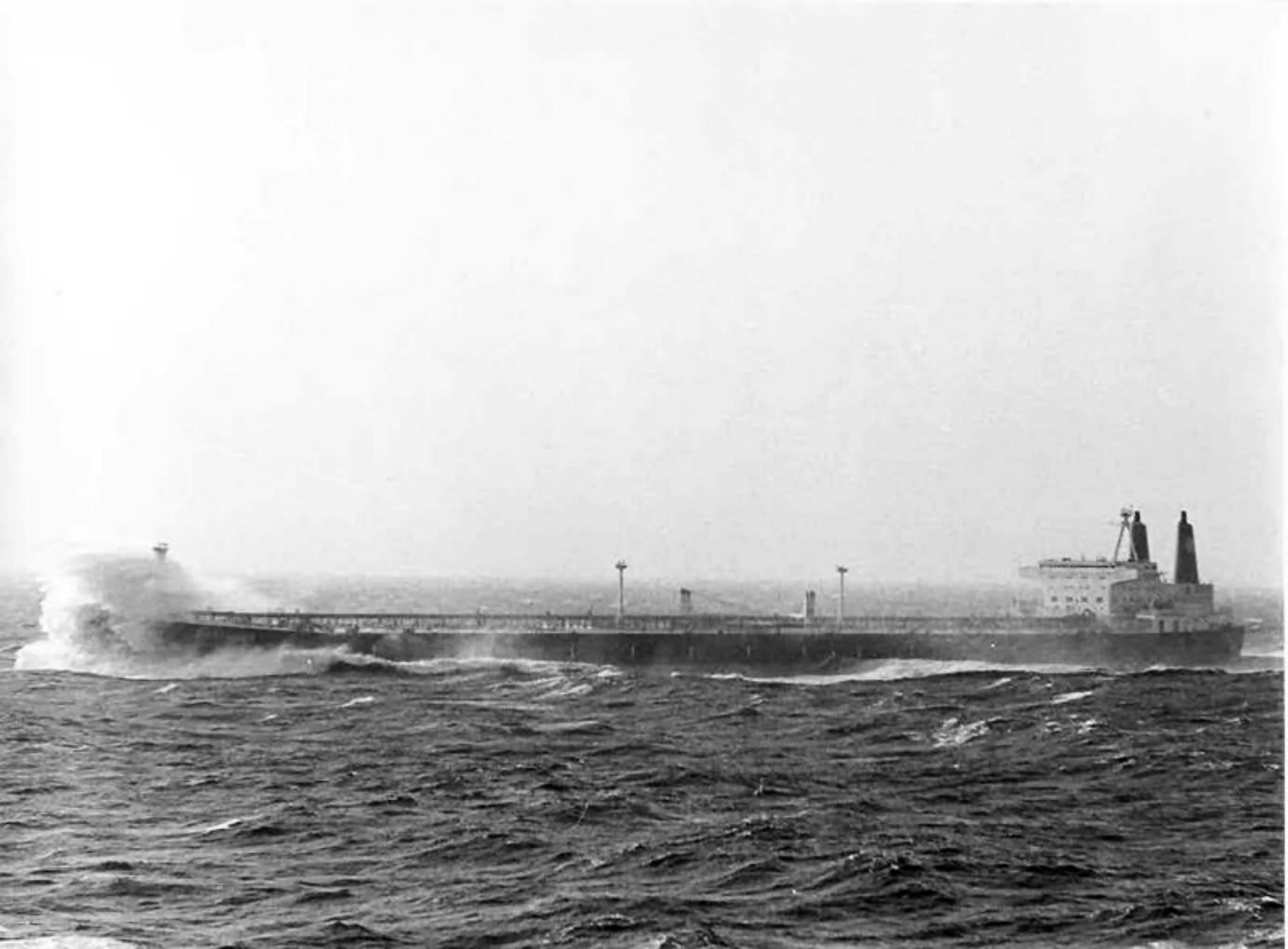
RATILLUS

ACS

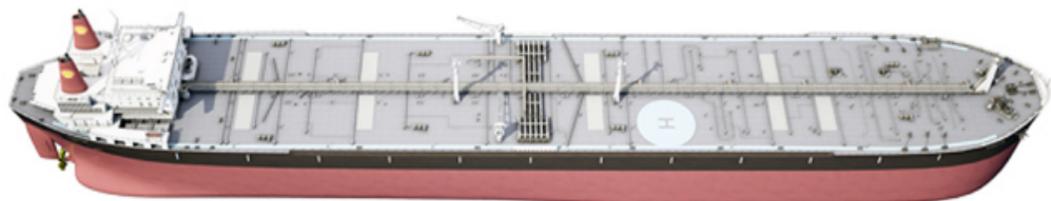
CYD

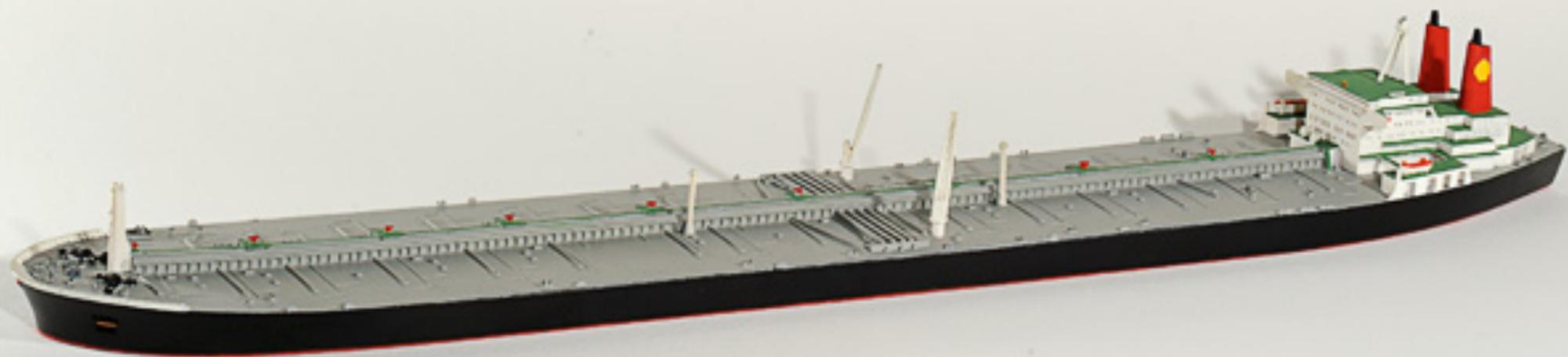














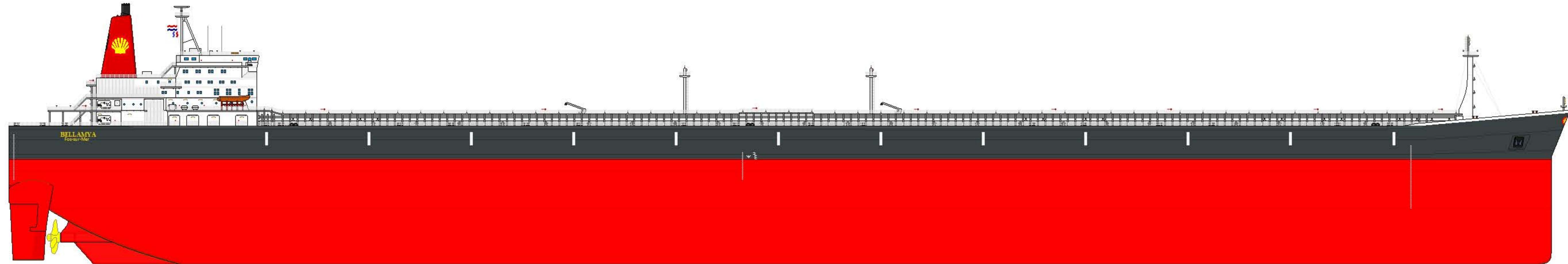
50m

100m

150m

200m

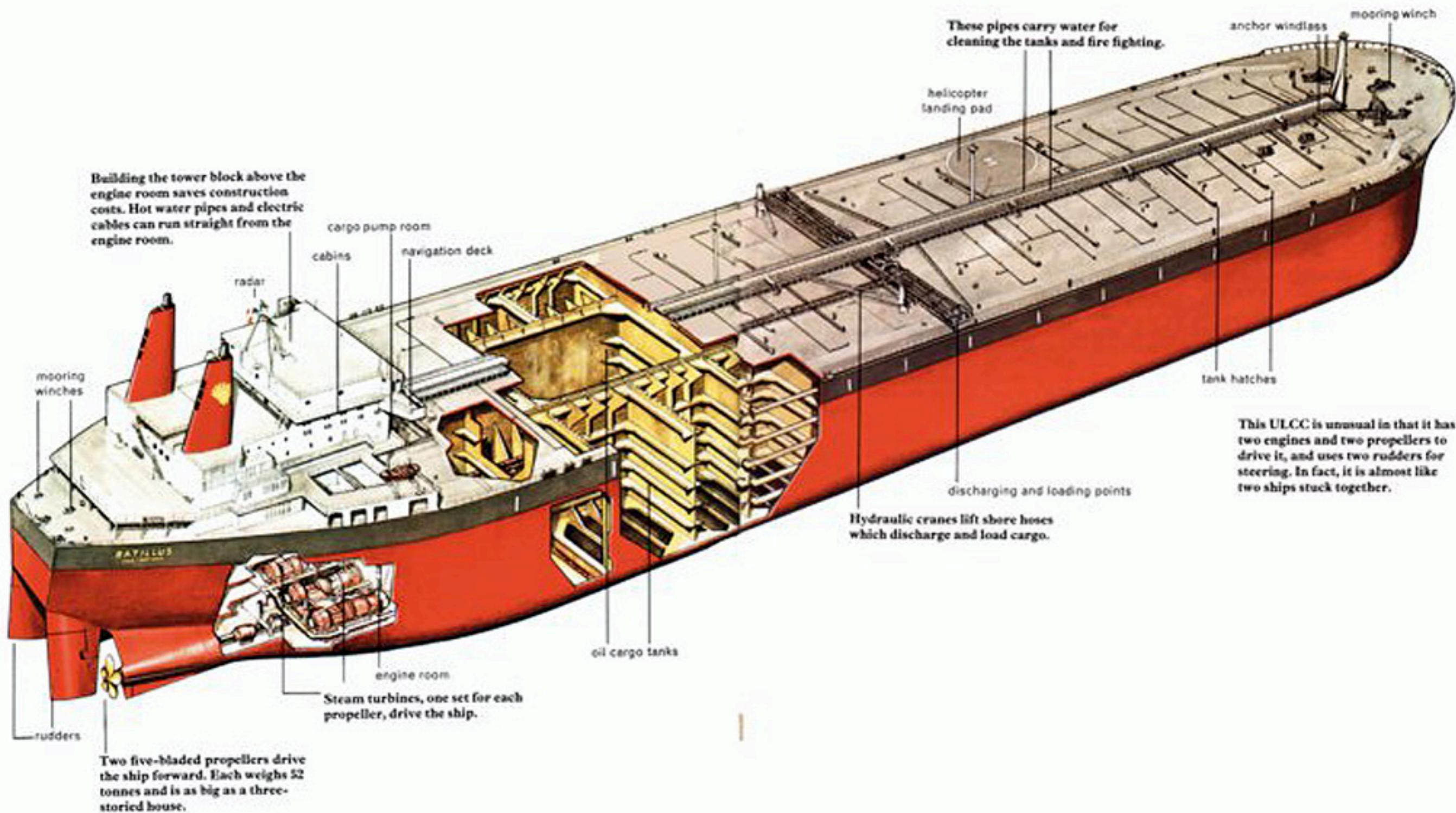
Netherlands, SHELL Bellamyia
(ALVAMA)

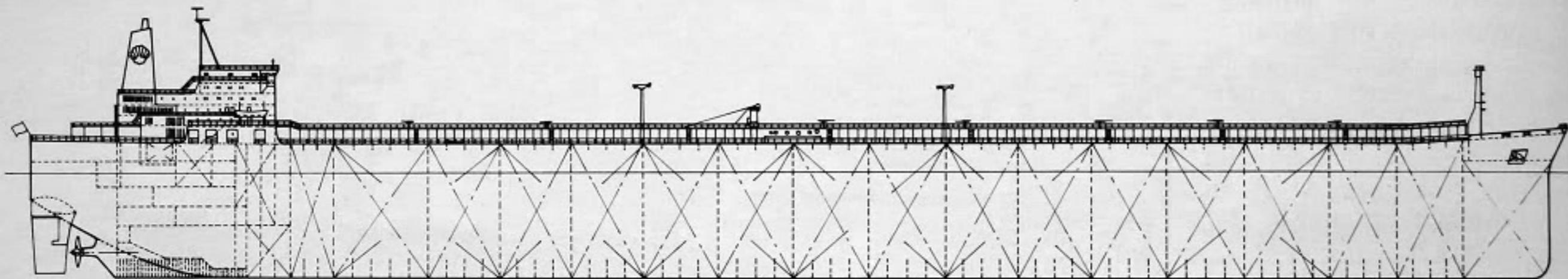


BELLAMYIA

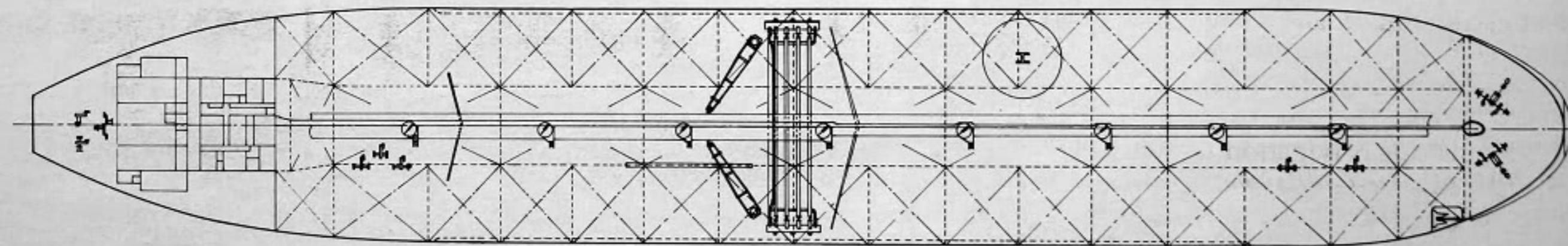
Fos-sur-Mer







BATILLUS









Bellamy 1976







BELLAMYA







BELLAHYA

GREAT MONARCH



BATILLUS

[sommaire](#)



Photos et informations: Jacques Girard. Cliquez ici pour voir les photos du [Groupe Turbo Réducteur](#), magnifique.

longueur 414,2 m, largeur 63 m, creux (profondeur des citernes) 35,90 m, port en lourd 553.000 tonnes

poids lège 80.000 tonnes , citernes de ballastage 58.000 m³, déplacement en charge 633.000 tonnes

tirant d'eau au franc bord d'été 28,60m, jauge brute 274.000 tx environ

propulsion deux groupes turbo réducteurs de 32.500 ch à 86t/m

à pleine puissance vitesse en charge 16,7 nœuds et lège 19 nds

hauteur de la quille à la pomme du mât 74,5 m

poids d'une ancre 24 tonnes

Les deux machines sont complètement indépendantes chaque machine comprend: 1 chaudière, 1 dégazeur, 1 condenseur, et un groupe turbo réducteur avec des possibilités de croisement :

2 chaudières, un dégazeur un groupe et un condenseur

1 chaudière 2 dégazeurs 2 groupes

et en croix 1 chaudière babod et un groupe tribord ou l'inverse.

Le navire marche sans personnel de quart ni à la machine ni à la salle contrôle machine située à la passerelle (marque AUT)



P.C. Machine, la timonerie. En fait à la timonerie il y avait le PC machine et le PC cargaison que l'on pouvait séparer par une cloison amovible; en fait à la mer ainsi qu'au port, comme il n'y avait personne de quart tout était toujours ouvert, l'officier de quart passerelle se contentant d'acquiescer les alarmes et de prévenir le



























Tis series of photos was made by the working group
"navigation" of the Ship 80 project in the Netherlands







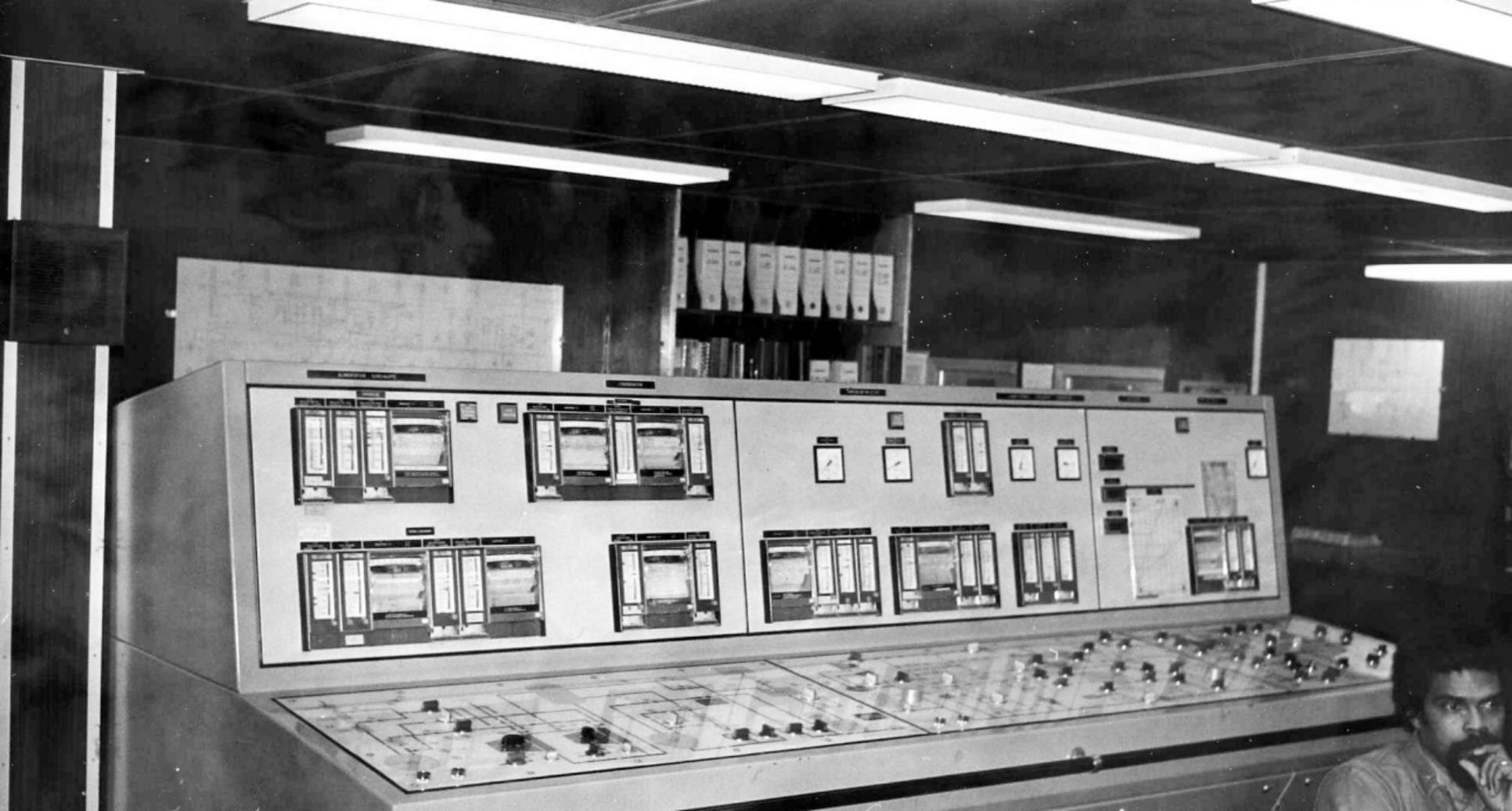


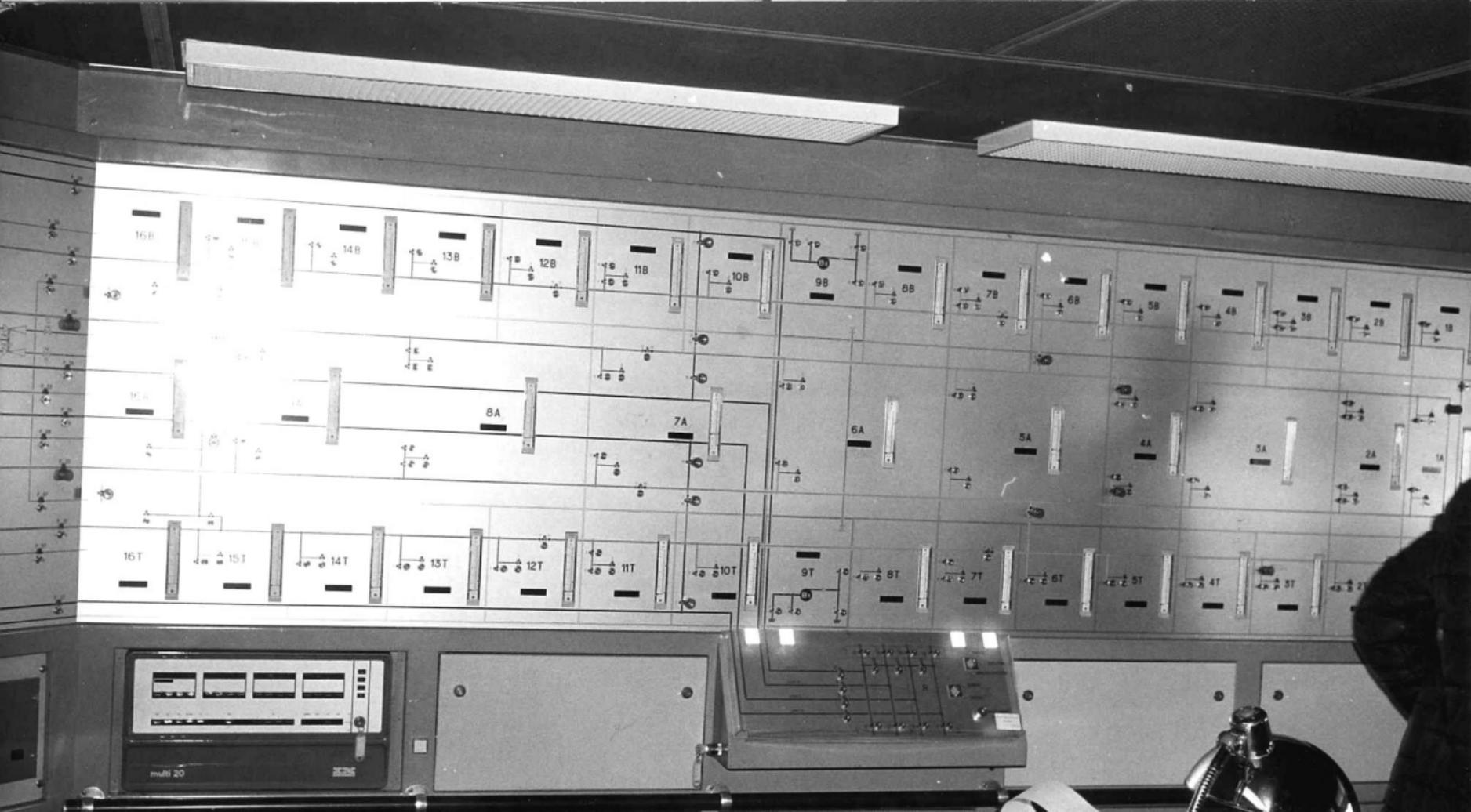












16B

14B

13B

12B

11B

10B

9B

8B

7B

6B

5B

4B

3B

2B

16A

15A

14A

13A

12A

11A

10A

9A

8A

7A

6A

5A

4A

3A

2A

1A

16T

15T

14T

13T

12T

11T

10T

9T

8T

7T

6T

5T

4T

3T

2T

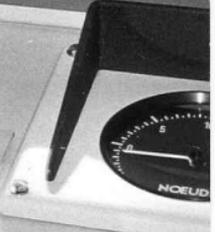
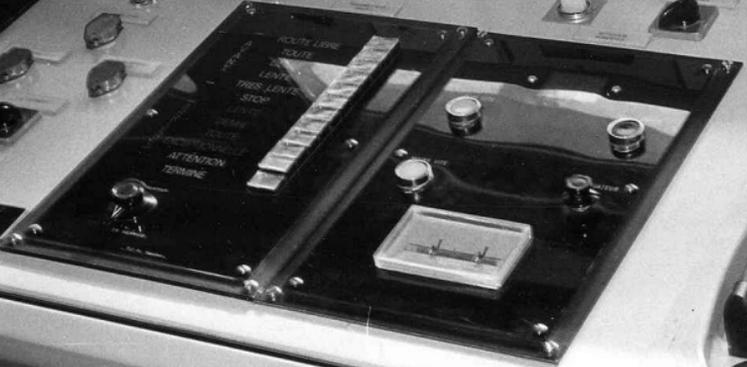
1T

multi 20

Control console with grid of buttons and a small display area.



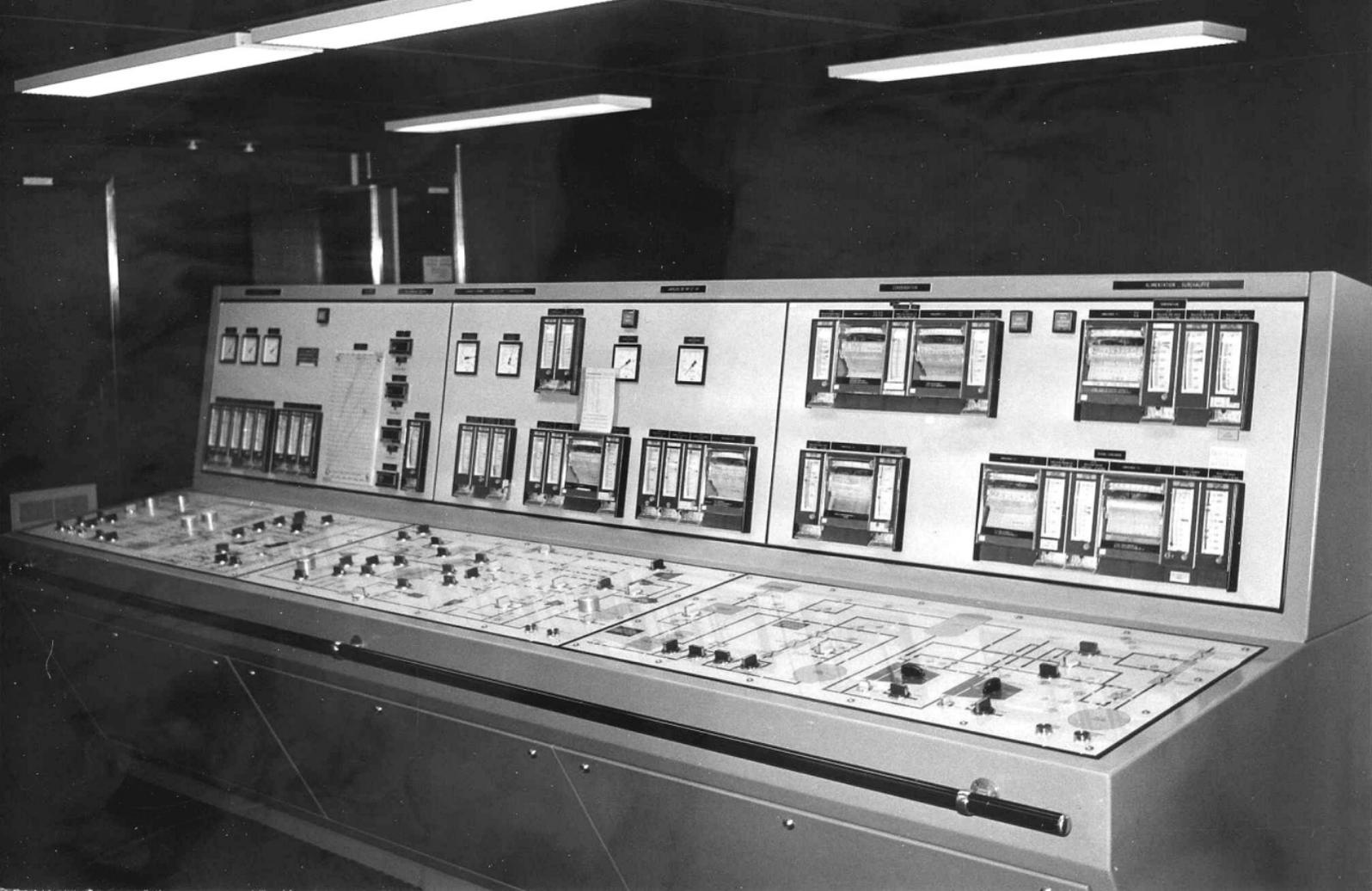




ATTENTION
TERMINER

ATLAS-FILIA 520

NOEUD









CHANTIERS DE L'ATLANTIQUE



DATA TABLE

TIME	ALTITUDE	TEMPERATURE	WIND VELOCITY	WIND DIRECTION	WAVE PERIOD	WAVE DIRECTION	SEA STATE
00:00	10000	50.0	10	090	10	090	1
00:05	10000	50.0	10	090	10	090	1
00:10	10000	50.0	10	090	10	090	1
00:15	10000	50.0	10	090	10	090	1
00:20	10000	50.0	10	090	10	090	1
00:25	10000	50.0	10	090	10	090	1
00:30	10000	50.0	10	090	10	090	1
00:35	10000	50.0	10	090	10	090	1
00:40	10000	50.0	10	090	10	090	1
00:45	10000	50.0	10	090	10	090	1
00:50	10000	50.0	10	090	10	090	1
00:55	10000	50.0	10	090	10	090	1
01:00	10000	50.0	10	090	10	090	1

BELLAMY 7 FMS

Control panel with four knobs and a central display.

Large analog gauge with a compass rose.