



LE PELICAN¹

N° 65 automne 2013



Revue² de
L'Amicale de l'Offshore Pétrolier³
Sommaire

1.	EDITORIAL PAR LE PRESIDENT	3
2.	LE DEFI TECHNIQUE DU CHARGEMENT DES CHASSEURS DE MINES SUR LE JUMBO JUBILEE.....	4
3.	L'HYDROLIENNE ARCOUEST REMONTEE, QUE VA-T-IL SE PASSER MAINTENANT ?	6
4.	MON CHEVAL VAPEUR !	8
5.	CARNET DE VOYAGE : AFRIQUE DU SUD 2001 PAR HERVE KERFANT	10
6.	QUELLE BELLE LANGUE QUE LA NOTRE !	25
7.	CITRON CONGELE ET SES BIENFAITS	26
8.	UNE VIGNE ... A CHAVILLE	27
9.	AVERTISSEMENT AUX RAMASSEURS DE CEPES	33
10.	LE SUDOKU	33
11.	A QUAND VOS ARTICLES?	34

¹ Retrouver le Pélican sur votre site : www.a-o-p.eu

² Créée en 1984

³ Amicale de l'Offshore Pétrolier c/o SUBSEA 7, 1 quai Marcel Dassault 92156 SURESNES CEDEX

1. EDITORIAL PAR LE PRESIDENT



Chers Amis,
En avant,... marche! Nos objectifs sont fixés, allons donc de l'avant!
Boosté par notre bel été, par notre " pause estivale ", nous voici donc
tous en route vers nos objectifs 2013/2014
Notre Amicale vous offrira cette année une belle fête en l'honneur de
ses 30 ans, et d'ores et déjà vous devez réserver votre week-end du 14 Juin
2014.

Le Samedi 14 Juin en sera le point d'orgue et une croisière sur la Seine vous sera proposée, les détails vous seront présentés dans une prochaine édition.

Quelle meilleure occasion pour L'AOP de procéder à son introspection!

L'AOP représente une force, une source d'énergie, tant par ses hommes qui ont contribué à écrire l'histoire de l'Offshore Pétrolier Français à ses débuts, que par ses forces vives actuelles, ses jeunes cadres hyper compétents qui ont puisé dans l'expérience de leurs aînés en y ajoutant des idées et des techniques nouvelles, améliorant ainsi les exploits techniques qui permettent de reculer les limites de l'exploitation pétrolière et gazière de l'offshore profond.

Ces forces jeunes et vives sont celles qui concourent dans nos différents prix, tels que l'Energia challenge, ou les prix Offshore du CHEM, concours ouverts aux candidats d'Ecoles Françaises d'ingénieurs et techniciens.

-Vainqueurs de ces concours, vous êtes maintenant membres de l'AOP, et votre sang jeune nous est nécessaire pour poursuivre notre dynamique entreprise, c'est à dire faire vivre une amicale de 30 ans, constituée de jeunes et de pionniers.

-Vous les anciens, qui avez lancé notre industrie, et contribué à sa croissance, l'Amicale a aussi grand besoin de vous pour afficher par votre exemple le tonus qui fut nécessaire à vos débuts dans un métier à inventer; en effet l'offshore profond de vos débuts ne dépassait pas les 400 mètres, alors qu'il est communément admis aujourd'hui qu'il est à 3 000 mètres et au-delà,

-Tout cela n'a été possible que grâce à vous pionniers de l'Offshore, hommes de terrain sur toutes les mers du monde ou techniciens inventifs dans les bureaux d'étude, et aussi grâce à vous jeunes qui foncez dans leur sillage et améliorez sans cesse les techniques spécifiques de notre industrie, permettant aussi des progrès considérables en matière de Qualité et de Sécurité.

Nous avons souvent le plaisir de lire dans nos publications du Flash et du Pélican des articles passionnants sur vos "aventures" professionnelles, vous, jeunes adhérents et pionniers continuez à faire l'effort de vous souvenir, d'écrire, de partager avec nous; nous vous publierons, vous lirons avec intérêt, pour vivre et revivre des idées, des événements, des amitiés, des leçons de solidarité édifiantes que nos métiers exigent.

Merci à vous fidèles adhérents, et à vous aussi lecteurs occasionnels, de franchir avec nous la barre du trentenaire et de croiser ensemble vers des horizons nouveaux, où souffleront toujours les valeurs d'accueil et de solidarité qui nous font mériter le nom d'Amicale.

Avec le bureau de l'AOP, Je vous donne rendez-vous à notre prochaine Assemblée Générale de Décembre.

Avec toute mon amitié,

Jean-Marie DELAPORTE
Président de l'AOP

2. LE DEFI TECHNIQUE DU CHARGEMENT DES CHASSEURS DE MINES SUR LE JUMBO JUBILEE



Le Jumbo Jubilee quittant Brest

Finalement, Le cargo Jumbo Jubilee a appareillé de Brest avec, à son bord, deux chasseurs de mines de la Marine nationale. Si le chargement de colis lourds est un exercice habituel dans le transport maritime, qui compte de nombreux navires spécialisés dotés d'importants moyens de levage, comme le Jumbo Jubilee, l'embarquement du Pégase et du Sagittaire fut un véritable challenge technique. Non pas en raison de la taille (51.5 mètres) ou du poids (600 tonnes) des bâtiments, mais de leur structure. Les chasseurs de mines « tripartites » (appelés ainsi puisque réalisés en coopération par trois pays, la France, la Belgique et les Pays-Bas) sont, en effet, dotés d'une coque en matériau composite verre/résine. Avantage : le CVR les rend amagnétiques. Inconvénient : les fibres de verre ne se déforment pas, sous la contrainte, elles cassent. Hors de question donc, comme ce serait le cas pour un bateau en acier, d'imaginer de les soulever avec de simples sangles.



Le Sagittaire soutenu par ses deux bers

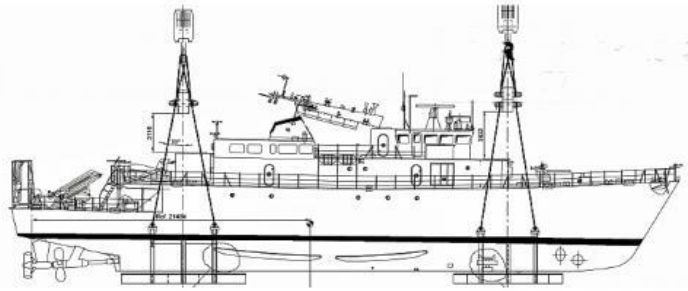
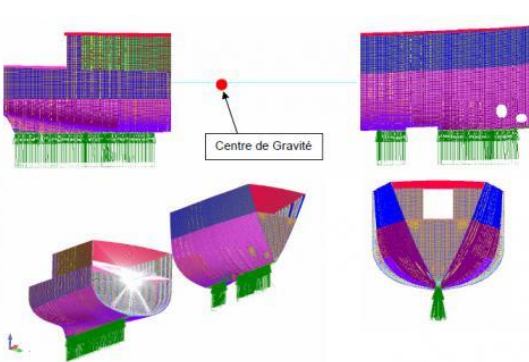
Des bers spécialement conçus et réalisés sur mesure

Il a fallu imaginer un système de levage spécial pour conserver l'intégrité de la coque des CMT lors de leur ascension hors de l'eau et de leur entreposage sur le pont du cargo. Ce travail technique a été mené par le département Service Maritimes Industriels Spécialisés (SMIS) de la compagnie française MARFRET, qui a

remporté auprès du ministère de la Défense le contrat portant sur l'acheminement du Pégase et du Sagittaire jusqu'à Abu Dhabi. En étroite collaboration avec le Service de Soutien de la Flotte, MARFRET, également affréteur du Jumbo Jubilee, s'est appuyé sur les travaux d'ingénierie sur la société brestoise HDS. Ce bureau d'études en design naval, spécialisé dans les matériaux composites, a réalisé une modélisation informatique à partir des plans d'origine des chasseurs de mines, dont la

conception remonte à la fin des années 70.

Travail de modélisation de la coque des CMT (© HDS)



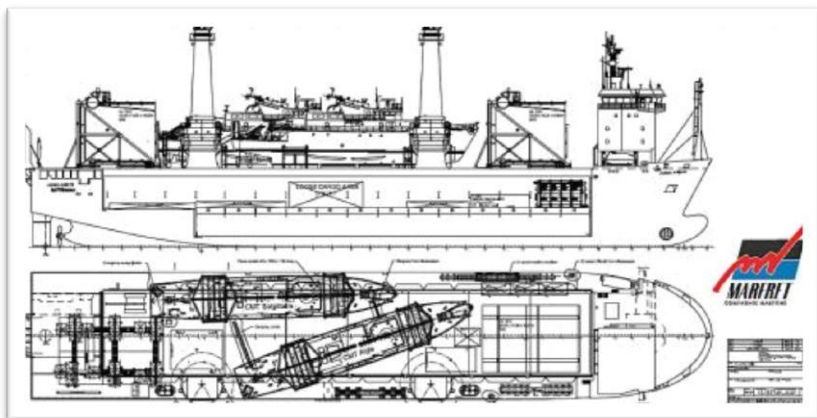
Ce travail a permis de modéliser le système de levage adéquat et de le valider par le calcul. Une opération particulièrement complexe, avec un dossier technique comprenant pas moins de 750 pages, qui a abouti à la conception de bers (structure supportant le bateau) sur mesure. Réalisés aux Pays-Bas, les bers, longs de 10 mètres et d'un poids unitaire de 40 tonnes, sont arrivés la semaine dernière à Brest à bord d'un cargo. Ils ont ensuite été transférés vers le Jumbo Jubilee et arimés à deux pantoires, élingués aux deux grues du navire, qui peuvent lever chacune une charge de 900 tonnes.

Chargement : Un travail de précision

C'est dans la base navale de Brest, au niveau des épis porte-avions, que le chargement a été effectué samedi (Pégase) et dimanche (Sagittaire). Chaque bâtiment est venu à couple du cargo. Sous l'eau, deux bers ont été positionnés avec la plus grande précision, des plongeurs guidant la manœuvre, afin que la moitié de la quille, longue d'une quarantaine de mètres, soit parfaitement soutenue et que la coque ne travaille pas. On notera d'ailleurs que seuls les fluides dangereux, le combustible et les munitions ont été débarqués des chasseurs, d'où leur poids de 600 tonnes au moment du chargement. Un allègement à minima qui permettra de rendre les bateaux opérationnels quelques jours seulement après leur arrivée à Abu Dhabi. Mâts rabattus (ils disposent d'une rotule), le Pégase et le Sagittaire ont été posés sur le cargo avec leurs bers, ceux-ci ayant été soudés au pont. Puis ils ont fait l'objet d'un saisinage classique et d'un calage adapté pour protéger les coques en cas de fort roulis du navire pendant le transit.

Chargement du Pégase sur le Jumbo Jubilee





Economiser le potentiel matériel et humain

En plus des chasseurs, une demi-douzaine de conteneurs de matériel, comprenant notamment un caisson de décompression, ont été embarqués sur le Jumbo Jubilé. Seul un petit groupe de marin, une équipe de gardiennage chargée de veiller sur les CMT, est à bord. Le reste des équipages

rejoindra directement les bateaux à Abu Dhabi, où le convoi arrivera dans une quinzaine de jours (en trajet direct, avec seulement une escale de ravitaillement à Ceuta, au Maroc). Cela représente un temps de transit réduit de moitié par rapport au périple que les chasseurs réalisaient auparavant pour rejoindre la région du Golfe. Un déploiement pour lequel le groupe de guerre des mines devait être soutenu par un bâtiment logistique, la marine pouvant cette fois se dispenser de ce dernier grâce au transport par cargo. Cette solution offre donc plusieurs avantages. D'abord, elle permet d'économiser le potentiel des CMT, qui se traduit par un gain en jours de mer pouvant être utilisé pour les opérations. C'est également mieux pour ces bâtiments, qui ne sont pas conçus pour les navigations hauturières et qui commencent aussi à prendre de l'âge, la marine devant songer à les préserver en attendant le jour où leurs successeurs pourront être construits. Dans le même temps, les militaires y gagnent en économisant du combustible, mais aussi des frais de personnel, les équipages – en dehors du gardiennage – n'étant pas présents à bord lors de l'acheminement sur zone de leurs navires. Exit, aussi, le gros bâtiment de commandement et de ravitaillement mobilisé auparavant pour le soutien des CMT. Par rapport aux précédents déploiements, les économies sont donc importantes, ce qui, en cette période de restrictions budgétaires, est fort appréciable. Cette initiative pourrait d'ailleurs déboucher sur le recours plus ou moins régulier à des navires civils (dotés de grues ou semi-submersibles) afin de déployer outre-mer des unités militaires de faible tonnage.

Retour à Brest

Placé sous la protection de la Marine nationale, qui déploie à son bord une équipe chargée de la sécurité pour la traversée des zones sensibles (notamment le golfe d'Aden où sévissent les pirates somaliens), le Jumbo Jubilé débarquera le Pégase et le Sagittaire à Abu Dhabi. La France dispose dans ce port des Emirats Arabes Unis d'une base navale à partir de laquelle opèrera l'état-major de la force de guerre des mines. Puis, après trois mois de mission dans la région, les bâtiments seront rembarqués par le cargo qui les ramènera à Brest. Entretemps, ils auront mené à bien des levés permettant d'enrichir la connaissance des fonds marins du Golfe, tout en réalisant des missions de surveillance et des actions de coopération avec les pays riverains et des marines alliées, comme celles des Etats-Unis et du Royaume-Uni.

Pour mémoire, la France déploie tous les deux ans un groupe de guerre des mines dans cette zone stratégique pour les approvisionnements pétroliers européens.

3. L'HYDROLIENNE ARCOUEST REMONTEE, QUE VA-T-IL SE PASSER MAINTENANT ?

Le pélican en a parlé dans son n° 58 hiver 2012. Voici les dernières nouvelles :

Le 29 mars 2013 : L'hydrolienne Arcouest sur la barge OpenHydro

Après deux jours d'opérations, l'hydrolienne Arcouest, restée six mois au fond de la rade de Brest suite à une défaillance du système de levage de la barge la supportant, a été relevée mardi soir et



conduite au port breton mercredi matin. Prototype du parc hydrolien pilote d'EDF Energies Nouvelles à Paimpol-Bréhat, Arcouest va, maintenant, faire l'objet d'une expertise complète. La turbine et son socle vont être séparés, afin que les deux parties soient auscultées. La turbine sera entièrement démontée, afin qu'ingénieurs et techniciens vérifient les éléments mécaniques, électriques et hydrauliques contenus à l'intérieur. « Nous allons mener

un audit complet et procéder, s'il y a lieu, à des remplacements ou améliorations. Nous n'avons pas encore défini le calendrier. Tout dépendra des résultats de l'audit, qui durera plusieurs semaines, des éventuelles modifications à apporter et du remontage. Nous prendrons le temps qu'il faut pour faire correctement les choses, comme c'est le cas à chaque étape de ce programme, totalement innovant et expérimental », explique Vincent Denby Wilkes, délégué régional d'EDF en Bretagne.



L'hydrolienne sur la barge (© MICHEL FLOCH)



La turbine de l'hydrolienne (© DCNS)

Même si extérieurement, l'hydrolienne n'a pas subi de dégât, seules quelques éraflures sur la peinture étant visibles, EDF souhaite un contrôle minutieux de tous les éléments et systèmes de la machine afin de s'assurer qu'elle n'a pas été touchée. A l'issue de l'audit, qui durera plusieurs semaines, les travaux seront engagés et l'hydrolienne remontée. Puis elle réalisera une série d'essais en rade de Brest. Ces tests ont, notamment, pour but de vérifier que la turbine se déclenche et s'arrête bien comme prévu, en fonction de la vitesse du courant. Pour cela, la machine est immergée entre deux eaux et tracée par un remorqueur afin de créer un courant artificiel, la vitesse du convoi étant adaptée en fonction de la courantologie souhaitée. C'est d'ailleurs au cours d'une campagne de tests que la barge OpenHydro Triskell a connu une avarie en septembre dernier, incident qui l'a obligée à déposer Arcouest au fond de la rade brestoise.

Nouveaux moyens de levage sur la barge

Pour mémoire, Arcouest a été commandée par EDF EN à OpenHydro. La société irlandaise,

spécialisée dans le développement, la fabrication et la pose d'hydroliennes, a conçu et réalisé la turbine. Elle a sous-traité la fabrication de son socle métallique et l'assemblage de l'hydrolienne à DCNS, qui a entretemps pris le contrôle d'OpenHydro. La société irlandaise est également propriétaire de la barge, construite par le chantier STX de Lorient. A l'issue de l'incident rencontré en septembre 2012, une expertise a été menée pour comprendre l'origine du problème et vérifier que la barge ne présentait pas de défaut de conception. « Il n'y a pas de défaut de conception. Il en est ressorti la nécessité de renforcer les moyens de dépose et de relevage, afin de disposer d'une marge de manœuvre plus importante. Concrètement, il fallait plus de puissance. Cela a impliqué le remplacement des générateurs électriques, des moteurs hydrauliques, des treuils et des câbles », précise Vincent Denby Wilkes. Les modifications ont été réalisées par OpenHydro, responsable du système de manutention, qu'il avait installé après la livraison de la barge par STX Lorient.

Ré-immersion en mer prévue en fin d'année

Présentant un diamètre de 16 mètres et un poids de 850 tonnes, Arcouest est donc le prototype d'un parc expérimental développé par EDF EN au large de Paimpol et de l'île de Bréhat. La machine, qui offre une puissance de 0.5 MW, a été immergée sur le site en octobre 2011 pour une première campagne d'essais, avant d'être relevée et ramenée à Brest en janvier 2012. Son fonctionnement a, ainsi, pu être testé pendant plusieurs mois, en conditions réelles, avec de nombreuses mesures, électriques et mécaniques. A l'issue, elle a fait l'objet d'une inspection complète, de calages techniques et d'évolutions liées au retour d'expérience. La seconde campagne en mer, qui devait débuter en septembre 2012 et a été retardée suite à l'avarie du système de levage de la barge, devrait finalement intervenir vers la fin de l'année. Par ailleurs, EDF EN devrait, autour de cette



période, commander à OpenHydro trois autres hydroliennes, qui seront réalisées à partir des développements menés sur Arcouest. Le parc de Paimpol-Bréhat, qui doit être raccordé au réseau électrique terrestre en 2014 via un câble sous-marin long de 15 km, pourra, lorsqu'il sera complet, alimenter 2000 à 3000 foyers en électricité.

Image de synthèse du futur parc de Paimpol-Bréhat

(© EDF EN)

4. MON CHEVAL VAPEUR !

Ce matin, le Pélican a lu un article qui l'a bluffé. Aussi, il a été se renseigner sur le site officiel du « Cheval Fiscal » ou du « Cheval Vapeur ». Voici le résultat très éloquent :

« Quel est le montant du cheval fiscal 2013 ? L'Agence nationale des titres sécurisés (ANTS) propose un tableau récapitulatif des nouveaux montants de la taxe régionale (à jour des délibérations portées à la connaissance de l'ANTS) ». Encore une agence nationale !

Tout d'abord le tableau officiel :

B- MONTANT DU CHEVAL FISCAL PAR RÉGION

Mis à jour le 01/02/2013

Région	Montant de la taxe régionale* (en €)	Pourcentage de la taxe régionale d'exonération pour les véhicules propres*
	2013	2013
Alsace	36,50	50%

Aquitaine	36,00	100%
Auvergne	40,00	100%
Basse-Normandie	35,00	100%
Bourgogne	46,00	100%
Bretagne	46,00	50%
Centre	41,82	100%
Champagne-Ardenne	35,00	100%
Corse	27,00	100%
Franche-Comté	36,00	100%
Haute-Normandie	35,00	50%
Ile-de-France	46,15	100%
Languedoc-Roussillon	44,00	0%
Limousin	40,00	100%
Lorraine	43,00	50%
Midi-Pyrénées	34,00	100%
Nord-Pas-de-Calais	45,00	100%
Pays de Loire	43,00	100%
Picardie	33,00	50%
Poitou-Charentes	41,80	50%
Provence-Alpes-Côte d'Azur	51,20	0%
Rhône-Alpes	43,00	50%
Guadeloupe	41,00	0%
Guyane	42,50	0%
La Réunion	39,00	0%
Martinique	30,00	0%
Mayotte	0	0%
Montant du cheval fiscal (CV) par région		

* **En gras** sont indiqués les montants et les taux **mis à jour** en 2013 selon les délibérations qui ont été portées à la connaissance de l'ANTS.
Conformément à la réglementation en vigueur, les taxes sont dues au jour de l'édition du certificat d'immatriculation.

Commentaires

Comme nous sommes dans une République dont la devise est : Liberté, Egalité, Fraternité. il s'est amusé à comparer comment l'automobiliste est « PLUME » selon les régions.

<i>Région</i>	<i>Montant de la taxe régionale* en €</i>	<i>Pourcentage d'exonération de la taxe régionale pour les véhicules propres</i>	
	2013	2013	Coût /CV
<i>Alsace</i>	36,50 €	50%	18,25 €
<i>Aquitaine</i>	36,00 €	100%	- €
<i>Auvergne</i>	40,00 €	100%	- €

<i>Basse-Normandie</i>	35,00 €	100%	- €
<i>Bourgogne</i>	46,00 €	100%	- €
<i>Bretagne</i>	46,00 €	50%	23,00 €
<i>Centre</i>	41,82 €	100%	- €
<i>Champagne-Ardenne</i>	35,00 €	100%	- €
<i>Corse</i>	27,00 €	100%	- €
<i>Franche-Comté</i>	36,00 €	100%	- €
<i>Haute-Normandie</i>	35,00 €	50%	17,50 €
<i>Ile-de-France</i>	46,15 €	100%	- €
<i>Languedoc-Roussillon</i>	44,00 €	0%	44,00 €
<i>Limousin</i>	40,00 €	100%	- €
<i>Lorraine</i>	43,00 €	50%	21,50 €
<i>Midi-Pyrénées</i>	34,00 €	100%	- €
<i>Nord-Pas-de-Calais</i>	45,00 €	100%	- €
<i>Pays de Loire</i>	43,00 €	100%	- €
<i>Picardie</i>	33,00 €	50%	16,50 €
<i>Poitou-Charentes</i>	41,80 €	50%	20,90 €
<i>Provence-Alpes-Côte d'Azur</i>	51,20 €	0%	51,20 €
<i>Rhône-Alpes</i>	43,00 €	50%	21,50 €
<i>Guadeloupe</i>	41,00 €	0%	41,00 €
<i>Guyane</i>	42,50 €	0%	42,50 €
<i>La Réunion</i>	39,00 €	0%	39,00 €
<i>Martinique</i>	30,00 €	0%	30,00 €
<i>Mayotte</i>	- €	0%	- €

Comme vous pouvez le constater, le traitement de vos chevaux-vapeurs n'est pas très égalitaire. Il vaut mieux immatriculer sa voiture dans la région, Mayotte, mais le voyage coûte cher et n'est pas compensé par le gain espéré. Cependant, si elle est propre, il faut éviter la région : PACA 51,20 €. Et, oh surprise, vous serez heureux si vous allez en Ile de France 0.00 €

Ne négligez pas non plus le fait que votre voiture « ELECTRIQUE » est exonérée de péage, sauf que jusqu'à maintenant, son autonomie ne dépasse pas 100 kilomètres !

Et pourquoi cette discrimination selon les régions ?

5. CARNET DE VOYAGE : AFRIQUE DU SUD 2001 PAR HERVE KERFANT

Ce voyage fait partie d'une série de voyages organisés par le « Club des 7 » formé après l'arrêt des voyages organisés par le CE d'ETPM. Les membres du club étaient : Alain, l'Organisateur, et Anne-Marie PASTUREL, Monique BARBIER, Christine et Philippe MAZAEV, Christa et Hervé KERFANT, tous d'ETPM. Parmi les voyages ainsi organisés, ce voyage sur L'Afrique du Sud est le deuxième. Pour information, il y a eu la Birmanie (Club des 9), le Laos et le Costa Rica.

Mais ce sont les carnets de voyage de l'Afrique du Sud qui nous passionnent aujourd'hui. Ce voyage commence donc le

Vendredi 2 février 2001 : Paris – Londres – Johannesburg

Nous quittons la maison, avec armes (recommandées en Afrique du Sud en solitaire) et bagages, Christa et moi vers 15h00 en taxi direction Roissy – Charles de Gaulle où le rendez-vous a lieu au CDG 1 porte 22 à 16h00.

Déjà les autres membres du « Club des 7 » sont là. Mais notre petit groupe rejoindra à Johannesburg, après notre escapade aux chutes, le GROUPE qui comptera alors 26 voyageurs (soit en plus 8 couples et 3 solitaires). Nous ferons « taches » durant tout le voyage ! Notre caractéristique est que nous ne sommes pas « moutons de Panurge » et cela en gênera beaucoup.



Après la distribution des billets et dernières consignes pour ce voyage par le tour opérateur, APAS, chacun peut passer à sa guise la douane et se rendre au « DUTY FREE » pour les derniers achats. Nous, le « Club des 7 », avons notre manière de voyager. Aussi, moi j'achète le médicament qui consiste, certains le savent déjà, en deux litres de Ricard contre la turista !

L'heure passe et c'est déjà l'embarquement : notre vol sur SA 275 est à 18h00 et nous n'avons pas de retard. Nous voici embarqués pour une nuit à bord en économie naturellement. Après le diner à bord, nous nous installons le plus confortablement pour une longue nuit.

Samedi 3 février 2001 : Johannesburg – Chutes Victoria

Les lumières s'allument dans la cabine, la nuit est finie. Un petit, très petit déjeuner est servi et déjà nous amorçons l'atterrissage sur la piste de l'aéroport de Johannesburg. Comme nous sommes

à l'heure il est 7h30 local. Un avantage ici, le décalage horaire n'est que de 1 heure.

Débarqués, ayant franchis la police et l'immigration sans trop de peine (suis-je bête, nous sommes en transit !), nous recherchons la salle d'embarquement du vol SA 040 pour Victoria Falls.

C'est ainsi que deux heures plus tard, à 9h30 nous décollons pour un saut de puce 1h40 de vol. Une petite collation et nous atterrissons au ZIMBABWE, l'ancienne RHODESIE du SUD. On peut dire que VICTORIA FALLS est une enclave dans ce pays d'où l'Anglais a été chassé. Ce pays était prospère avec les colons anglais, mais depuis qu'un nouveau régime démocratique a succédé, le pays est redevenu ce qu'il était avant. C'est triste !

Ici, nous ne sommes pas en transit et à l'immigration un droit de 30 \$ US par personne est perçu (pour l'émigration, c'est seulement 20 \$ US par personne), puis passage de la police et j'ai sauvé mes médicaments !

Enfin, à l'air libre. 18 heures de voyage, c'est long. Mais nous sommes bien accueillis et nous prenons le bus qui nous transporte avec nos bagages pour deux nuits au « A'Zambezi River Lodge ».

Après une installation courte, c'est enfin un déjeuner normal au restaurant du Lodge.

Pour se remettre de ce voyage, nous avons un temps libre jusqu'en fin d'après-midi. Un bon somme dans un bon lit est un vrai temps libre.



Nous sommes au rendez-vous pour une petite croisière sur le Zambèze. La particularité de VICTORIA FALLS est d'être un presque un point quadruple entre le Zimbabwe, la Zambie, la Namibie et le Botswana, le fleuve faisant office de frontière. De notre bateau de croisière, nous admirons le coucher de soleil sur le fleuve et nous avons nos premiers contacts avec ces animaux sauvages que nous ne connaissons en Europe que par les cirques ou les zoos. Enfin un éléphant libre

de ses mouvements sur les berges du fleuve. Une heure, deux heures, le temps passe si vite et nous regagnons notre hôtel pour le diner.

Attention, avant le diner, c'est la prise de médicament entre nous dans une chambre. C'est toujours un moment très agréable où nous reparlons de la journée très occupée et aussi du lendemain. Nous voilà prêts pour le diner.

Et aussi pour une bonne nuit.

Dimanche 4 février 2001 : Les chutes Victoria



Après un bon petit déjeuner, c'est à pied que nous partons à la fraîche pour faire notre tour des chutes. Les chutes ont été découvertes par David LIVINGSTONE (1813-1873) qui donna le nom de Victoria en l'honneur de sa reine. Sur près de 1700 mètres de large, le fleuve se déverse en plusieurs chutes dans une faille d'une falaise qui peut atteindre les 108 mètres de haut avec un bouillonnement qui arrose la nature environnante et un bruit infernal qui s'entend de très loin. Ici, tout est sauvage et le chemin, qui surplombe la fosse, est à peine tracé. Ce n'est pas l'exploitation commerciale des

« Niagara Falls », mais c'est aussi impressionnant.

Les seules exploitations commerciales sont : le survol des chutes en hélicoptère à 85 \$US / personne ou le survol des chutes en ballon, inclus dans notre tour. Aussi, va pour le survol en ballon.



Mais, surprise ! En guise de survol, c'est un ballon captif qui monte à environ 100 mètres au-dessus du sol. Là-haut, la vue est imprenable sur les chutes, mais elles sont quand même à un bon kilomètre. Le nuage d'eau pulvérisée qui surmonte ces chutes est maintenant bien visible. Un bon coup d'œil. De plus on a une belle vue sur l'un des quatre ponts qui enjambe la Zambèze. D'une longueur de 108 mètres avec une hauteur de 111 mètres au-dessus du fleuve, c'est un

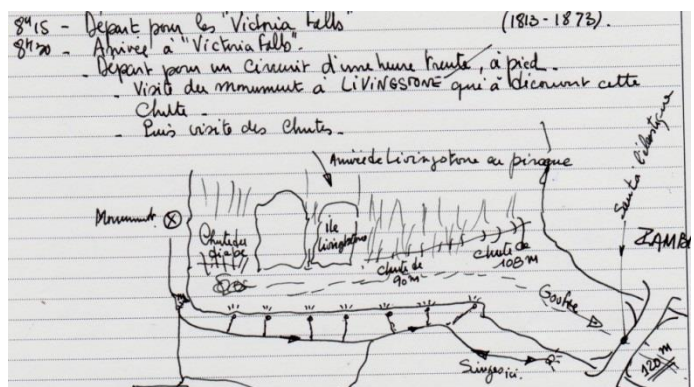
endroit idéal pour le saut à l'élastique !

Redescendus sur terre, une visite au centre artisanal s'impose. Encore beaucoup de choses pour remplir les tiroirs de souvenirs.

Après la prise de médicament en chambre, c'est le dîner avec un spectacle de danses africaines et la nuit à l'hôtel. « A'Zambezi River Lodge ».

Lundi 5 février 2001 : Chutes Victoria – Johannesburg

Le petit déjeuner pris, nous avons notre matinée libre (option, visite d'une ferme d'élevage de crocodiles 25 \$US/par personne). Ayant fini de remballer les affaires, nous flânonons un peu en attendant notre transfert à l'aéroport. Nous sommes déposés à temps pour le vol SA 041 ETD 12h15 ETA 13h55 pour



Johannesburg.

Mais avant l'embarquement, il faut passer l'émigration et payer encore les 20 USD par personne. Ensuite, nous sommes libres d'aller au « DUTY FREE » où il n'y a pas grand-chose. Vive la Démocratie Zimbabwéenne.

De retour à Johannesburg, là nous devons franchir la police et l'immigration, sans problème.

Accueillis par notre guide, Mme Karla JUNKER à la sortie des formalités douanières, nous embarquons dans notre bus pour un déjeuner en ville. Nous sommes encore entre nous car l'autre partie des touristes est à l'hôtel et à une après-midi libre.

Le transfert pour le quartier de Rosenbank nous fait visiter une partie de la ville avant notre arrivée au « Rosenbank Hotel »

Installation dans nos chambres, préparation pour le diner.

Enfin en entrant dans la salle de restaurant nous apercevons nos futurs collègues de voyage. Ils sont 19 et nous ne sommes que 7. Demain est un autre jour, on verra demain de quoi sont-ils faits.

Après le dîner c'est la nuit à l'hôtel.

Mardi 6 février 2001 : Johannesburg – Soweto – Pretoria

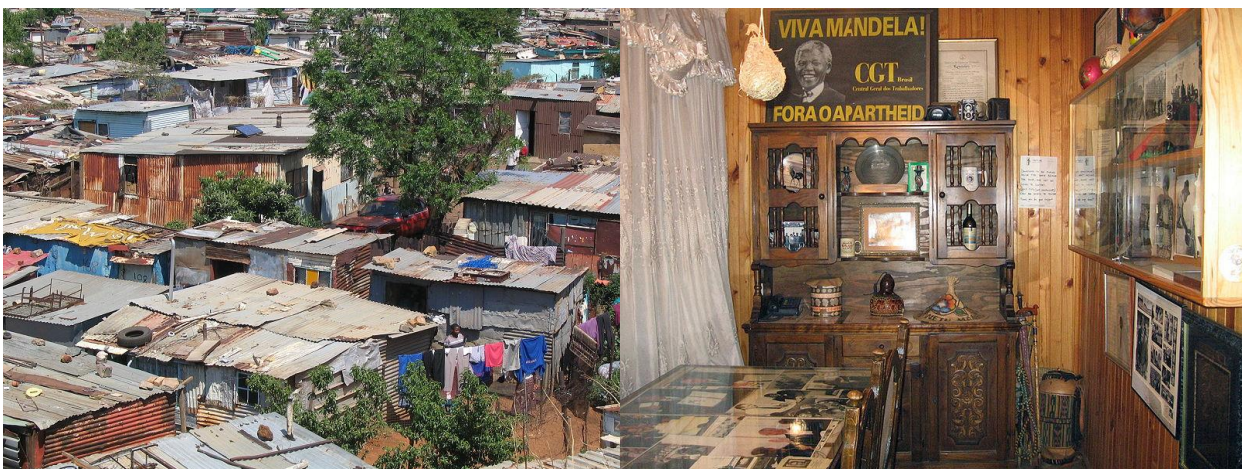
Le temps est clair mais très chaud plus de 28°C !

Après le petit déjeuner, nous faisons connaissance avec le restant de notre GRAND groupe. A voir leurs têtes, ils se demandent : « que nous réserve ces 7 personnes qui semblent faire un groupe dans le groupe ? ». Les bagages en soute, chacun s'installe dans le bus et une sorte d'apartheid se crée. Nous sommes bien sûrs les moutons noirs du groupe !

Johannesburg qui est née de la découverte de l'or aux environs des années 1890 était un lac asséché depuis. L'or est extrait des mines dont les galeries plongent dans le sol jusqu'à près de 4 000 m. C'est pour travailler dans ces mines qu'il y a eu ces immigrations massives de peuples noirs venant du Nord.

Départ en bus pour la visite de Soweto situé au sud-ouest de Johannesburg, d'où le nom de la ville « South West Township ». Ce vaste réseau arachnéen « ville dans la ville » abrite 3 à 4 millions d'âmes. La création de Soweto date seulement du commencement de l'apartheid en 1951. Le gouvernement décréta que les quartiers de Johannesburg seraient blancs et donc déplacèrent les noirs dans de nouvelles maisons construites pour eux à Soweto.

70% de la middle class de Soweto s'entasse dans ces « SMATCH BOX » de 4 pièces y compris cuisine sans tenir compte de la composition de la famille.



20% des habitants vivent dans des baraques en tôle ondulée : une pièce de 12 m² sans eau ! C'est la même vie que dans les FAMELA au Brésil.

Le reste 5% est considéré comme la classe aisée de Soweto et vit dans des « SMATCH BOX » de luxe ! Parmi ces privilégiés il y a Nelson MANDELA, sa femme et le Bishop Desmond TUTU qui sont dans la même rue.

Mais rapidement se développa également les bidonvilles qui accueillent les immigrés noirs qui venaient travailler dans les mines du Transvaal. Soweto doit sa notoriété internationale à des protestations politiques inspirées de la théorie noire américaine et du Black Power, mais aussi au célèbre Nelson MADELA, habitant de Soweto, qui en prison (27 ans) organisa une résistance pacifique jusqu' à la fin de l'apartheid le 30 juin 1991.

Après cette date, les noirs sont restés dans ces « SMATCH BOX » à 55 Rand/mois qui ont été donnés aux locataires y compris le terrain.

Pour pénétrer dans cette ville, nous devons prendre un guide de Soweto en plus, c'est une sorte de « passeport » pour un bus de touristes. Cette visite donnera un aperçu des problèmes auxquels l'Afrique du Sud est actuellement confrontée.

Déjeuner de spécialités au restaurant « Le Carnivore ».

Ce restaurant est très typique. Car comme son nom l'indique, on n'y mange que de la viande, toute sortes de viandes et à volonté : bœuf, agneau, poulet mais aussi girafe, gazelle, lion, crocodile, ... personnellement, j'ai beaucoup apprécié la girafe pour son goût et la texture de sa viande.

A la fin du repas, les autres du groupe nous regardaient avec des yeux noirs, mais, bien que moutons noirs, nous n'étions pas mangeables !

Pas de sieste, c'est départ pour la visite de la capitale de l'Afrique du Sud, Pretoria, la ville boer : Le monument aux Voortrekkers qui, à l'entrée de la ville, dresse son imposante silhouette de granit en l'honneur des pères fondateurs de la nation afrikaner et à leur expédition, le Grand Trek en 1870 au moment de la guerre avec les Zoulous! L'ensemble des Union Buildings de style renaissance, visible des quatre coins de la ville, domine tout Pretoria de par son emplacement privilégié au sommet d'une colline. Si les Union Buildings sont en quelque sorte le symbole de Pretoria, Church Square en demeure le centre. C'est à cet endroit, aujourd'hui calme et entouré de bâtiments tant anciens que modernes, que se réunirent les Voortrekkers. Derrière Church Square, se dresse la maison de Paul Kruger.



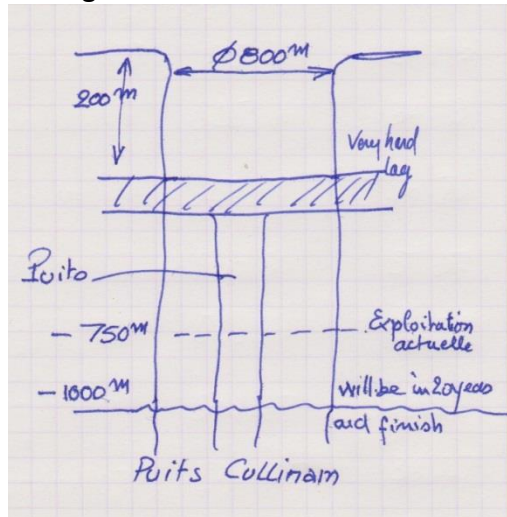
L'ancien président du Transvaal y vécut de 1883 à 1900, avant de s'exiler en Suisse. Cette demeure est aujourd'hui un musée dans lequel sont exposés des objets ayant appartenu à son illustre occupant. Cependant, notre guide nous déconseille de se promener dans cette ville ; le soir.

Nous arrivons à notre « Hotel Burgess Park »*** pour notre nuit. Après la prise de médicaments dans la chambre, un bon dîner et une bonne nuit avec beaucoup de souvenirs déjà.

Mercredi 7 février 2001 : Pretoria – Water Bowen

C'est un lever très matinal à 6h15 : préparation des valises avant le petit déjeuner et un départ à 8h00 en direction de Cullinam : The Diamond Mine.

A 9h00, nous arrivons à la mine DEBEERS pour la visite. Passage de la sécurité et remise de casques. Le temps est très



beau : ciel bleu sur le plateau à 1400m d'altitude.

Mais qu'est-ce ce genre de mine ? Deux milliards d'année avant et à 200 km sous terre, le carbone se transforme en diamant et par la suite une cheminée de 800m de diamètre apparaît à la surface du sol sous la pression terrestre. C'est ainsi qu'en 1900 fut découvert le diamant ici. La mise en exploitation commence en 1903 par l'Anglais Cullinam et, bingo, en 1905 c'est la découverte d'un diamant de 3.106 carats à 9m sous terre !



Depuis, l'exploitation continue avec une production d'environ 6.000 carats par jour (1,2 kg) dont 80% est destinés à l'industrie. L'extraction par concassage mène à une perte de 10%. Les mineurs reçoivent un bonus selon la production acquise qui peut aller jusqu'à 100.000 Rand.

La visite finie, nous repassons par la sécurité avec un passage dans la boutique musée qui n'a pas de souvenirs !

Cette visite nous a mis en appétit que nous satisfaisons dans un restaurant avant la visite du domaine Semensky, missionnaire allemand en 1900 et d'une tribu Ndébélé un village typique dans ce domaine. La caractéristique du village est que les maisons sont peintes très artistiquement par les femmes avec des couleurs très vives comme le montre la photo. Notre visite durera d'ailleurs une paire d'heures.

Mais il nous faut reprendre la route pour la prochaine étape à Water Boven au « Malaga Hotel *** ».

Judi 8 février 2001 : Water Bowen – Blyde River – Pilgrim's Rest – White River

Encore un lever très matinal 6h15 pour la même raison, ce soir nous dormons dans un autre hôtel ! Un bon petit déjeuner avant de prendre la route à 8h00 pour la visite des Grottes de Sudwala près de Nelspruit. Un voyage en bateau dans la pénombre.

Puis nous nous dirigeons vers la Blyde River que nous atteignons vers 10h00. Ce coin de la province Mpumalanga a un triple intérêt : les cascades, le confluent de rivières et un village minier qui profitait des deux premiers.

Les cascades ne sont pas celles de Victoria, mais une rivière qui tombe du haut d'une falaise. Sans doute une du confluent en amont. Là, la Sade River et la Blyde River se rencontrent dans un dédale de roches érodées par elles mêmes avec un spectacle splendide sur la « Marmite » que j'ai baptisé « Le Trou du Diable ». Nous quittons ces phénomènes naturels pour enfin rejoindre le village.

Pilgrim's Rest est la reconstitution parfaite d'un village minier du siècle dernier. La découverte d'or à Pilgrim's Rest date de 1873 et, pendant les dix années qui suivirent, la région fut envahie par des chercheurs qui exploitaient de petites concessions sur les cours d'eau. Lorsque les gros exploitants s'installèrent dans les années 1980, Pilgrim's Rest passa sous la coupe des



compagnies minières. En 1972, quand l'or finit par s'épuiser, la ville fut vendue à l'état comme « village historique clés en main ».

Nous profitons d'être sur place pour nous restaurer dans le restaurant de Pilgrim's Rest.

Après le déjeuner, nous faisons notre promenade dans ce village historique. Mais il reste encore du chemin pour atteindre notre prochaine étape. En bus nous traversons sur une magnifique route des paysages fabuleux avec ses rivières très encaissées qui forment des lacs au bout desquels les Sud-Africains ont construit des barrages hydro-électriques.

Et vers 18h00 nous apercevons le village de Shangana où nous sommes accueillis par le Roi,



Chef de Tribu. Notre dîner a lieu ici et nous avons droit à un spectacle folklorique de danses et chants de la tribu. Je me rappelle très bien cette soirée car le spectacle valait ceux qui nous sont présentés dans nos grands music-halls parisiens. Je pensais même à les inviter pour une tournée européenne, mais ce n'est pas mon job !

Cette soirée s'achève vers 21h00 et nous reprenons, à regret, le bus qui nous amène à destination : White River. Arrivés au « The Winkler Hotel », nous nous installons dans nos chambres que nous garderons deux nuits, ouf ! ce soir, il manque quelque chose : nous n'avons pas pris notre médicament mais la journée a été très intéressante.

Vendredi 9 février 2001: White River – Parc Kruger – White River

Nous pensions pouvoir faire une sorte de « grasse matinée », mais non. Pour visiter le park et voir les animaux, il faut être à pied d'œuvre à l'aube. Aussi le réveil est à 5h00. Avec la prise du Petit déjeuner, nous embarquons à bord de 4x4 Land rover d'un autre temps et quittons l'hôtel à 6h00. Notre guide est très « british » avec sa tenue coloniale : short, chaussettes écossaises aux genoux et casque colonial !



En 1896, sous l'impulsion du Président (1883-1902) Paul Kruger (1825-1904), le parlement du Transvaal approuve la création d'une réserve animale près de la rivière Sabie qui voit le jour en 1898. Ce Président, enfant, émigre de la colonie du Cap lors du Grand Trek (1835-1840). A seize ans, il se fait fermier dans le Transvaal, se maria deux fois, eut 17 enfants en tout (certains moururent en bas âge). Entre 1856 et 1859, il rédige la constitution de la République Sud-Africaine du Transvaal et est l'un des fondateurs de l'Eglise Réformée du Transvaal. En 1881, commandant en chef des forces armées boers rebelles, il mène à la victoire des Boers à Majuba obligeant les Britanniques à négocier l'autonomie du Transvaal. Il finit sa vie en exil aux Pays-Bas le 14 juillet 1904. Fin 1904, son corps est rapatrié dans son pays natal.

Le Parc national Kruger (Kruger National Park) est la plus grande réserve animalière d'Afrique du Sud. Sa taille est comparable à celle d'Israël ou du Pays de Galles. Il couvre plus de 20 000 km², est long de 350 km du nord au sud et large de 60 km d'est en ouest. Dans cette réserve, on a recensé 137 mammifères, près de 500 espèces d'oiseaux et plus de 100 espèces de reptiles. Nous partons à la recherche des « Big Five » : éléphant, buffle, léopard, lion et rhinocéros. A peine entrés dans le parc, j'interpelle notre guide :

- Quel est cet animal qui suit notre voiture ?
- Mais c'est un guépard, c'est rare de les voir aussi près. Vous êtes un grand chasseur ?
- Non, je ne suis allé qu'une fois avec mon père, mais j'avais fait mieux que son chien car j'ai levé une compagnie de perdrix et deux lièvres !

Après cette rencontre avec le guépard, nous continuons notre safari et découvrons des animaux beaucoup plus communs et nombreux : girafes, hippopotames, antilopes, éléphants, lions ...

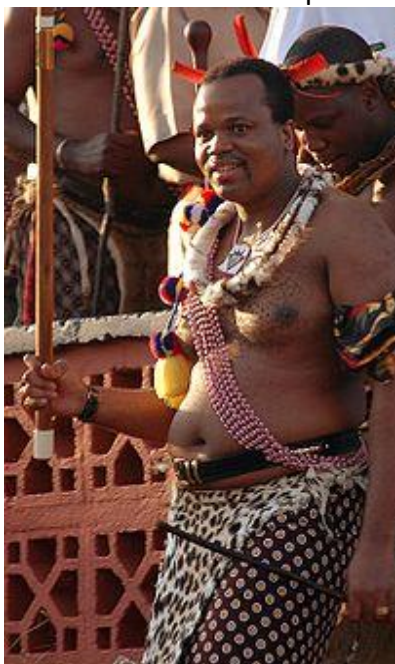
Pendant ce safari, nous nous retrouvons pour le déjeuner dans un des restcamp du Parc, et en comparant nos découvertes avec les passagers des autres 4x4, nous sommes les seuls à avoir vu un guépard !

L'après-midi, nous continuons notre découverte des animaux du parc. En fin de visite, nous avons vu seulement quatre des « Big five ».

Nous sommes de retour à l'hôtel en fin d'après-midi pour notre diner et une nuit peuplée des souvenirs de ce grand parc au « The Winkler Hotel**** »

Samedi 10 février 2001: White River – Swaziland

Ce matin nous devons faire les bagages car nous changeons de pays pour le Swaziland. Petit déjeuner avalé, notre bus nous transporte jusqu'à la frontière de ce petit royaume indépendant surnommé « La Suisse d'Afrique du Sud ».



Le Swaziland est une enclave dans la RSA et était une colonie Britannique qui a obtenu son indépendance le 6 septembre 1968. Depuis ce jour du 6 septembre est la journée nationale du pays. C'est une monarchie absolue où le Roi, Mswati III, règne depuis le 25 avril 1986. Ce roi né le 19 avril 1968 est le 67^{ème} enfant du roi Sobhuza II, mais le seul fils de sa mère. Il a la passion des voitures de luxe qu'il achète à ses nombreuses épouses dont il a eu 24 enfants !

La capitale Mbabane n'a que 95 000 habitants, la plupart de la tribu Zwasie. Si le roi vit comme un roi, son peuple n'est pas riche car l'exportation de fer, kaolin, bois et sucre n'équilibre pas et de loin la balance commerciale. Avec 25% des adultes porteurs de sida, l'espérance de vie ne dépasse pas les 50 ans !

Après un passage de frontière très sérieux, nous visitons l'artisanat du pays. En particulier une



fabrique de bougies parfumées, quelle odeur forte ! Visite du marché de la capitale.

Le plus marquant de cette journée est le déjeuner pris en dehors de la capitale. En effet, pendant le repas, une vraie et bonne chorale Swazi anime le restaurant et ses chants sont très agréables mais un peu bruyants.

Le repas s'est un peu allongé et dans l'après-midi nous regardons de loin la résidence du roi qui contraste avec tous les autres bâtiments. En fin d'après -midi nous installons au « Mantenga Lodge *** ». En chambre, le Club des 7 se médecine avant la soirée. Après le repas, Klara, notre guide nous distribue un papier que nous devons signer

avant le départ du safari de demain. Bien que rédigé en anglais je le lis avec beaucoup d'attention (signé un document anglais est suspect). Après lecture, il me faut une bonne bière car : en résumé le document dégage TOUTES RESPONSABILITES de la part des organisateurs du safari. En cas d'accident, toutes les conséquences sont pour nos pieds ! En expliquant la situation au club, d'un commun accord nous refusons de signer. Nous voilà prêts pour une bonne nuit, on verra la réaction de Klara demain.

Dimanche 11 février 2001 : Swaziland – Hluhluwe



Après la descente des bagages pour le bus, un petit déjeuner nous prépare pour cette nouvelle journée qui s'annonce très belle car le soleil est toujours avec nous.

Arrivés à la réserve du Swaziland, nous découvrons nos nouveaux 4X4, très anciens sur lesquels les artisans du Swaziland ont installé une espèce de tribune en hauteur pour 6 à 8 personnes ! À l'arrêt, il n'y a aucun problème, mais sur les pistes ? bien nous en a pris de ne pas signer ce papier. Klara ramasse les copies, je lui signale que nous ne pouvons signer un tel papier, pour l'organisateur :

- Tous les papiers sont là

demande en anglais l'organisateur à Klara

- Yes, sir
- Ok, le safari peut donc commencer !

Ce safari est réputé de nous permettre de découvrir d'autres animaux et notamment les rhinocéros noirs. De fait, nous découvrons ces « blindés » de la savane. Nous déjeunons dans la réserve.

Dans l'après-midi, nous finissons ce safari, sans accident. Nous reprenons la route pour un arrêt dans un village Swazi avec rencontre de la population locale.

Nouveau départ vers le Zoulouland, situé entre la frontière du Transkei au sud et celle du Swaziland au nord, le territoire Zoulou est vaste et à l'échelle d'un grand peuple, et nous arrivons à l'hôtel pour notre installation, diner et nuit au « Zulu Nyala Heritage *** »

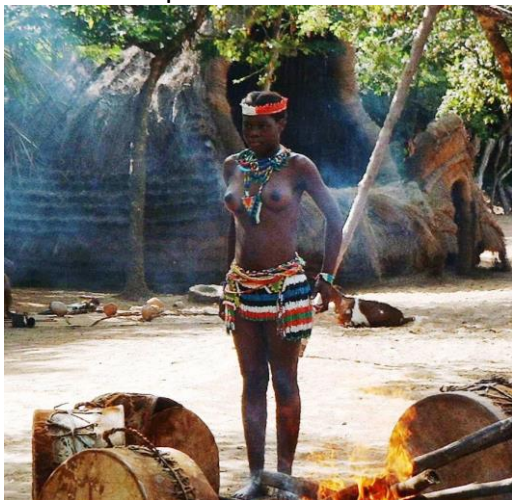
Lundi 12 février 2001 : Hluhluwe – Durban

Toujours un lever très matinal, 6h00 avec préparation des bagages avant le petit déjeuner.

Nous quittons ce bel hôtel pour aller dans un kraal traditionnel d'une tribu zoulou qui organise des spectacles. A 8h00, nous sommes à poste pour découvrir le folklore de danses zoulou.

A l'origine une tribune majeure du groupe Nguni fonda en 1709 ce pays à l'initiative de Zulu kaNtombhela et connu son apogée sous Chaka (1816-1828). Zoulouland était un royaume le long de la côte de l'Océan Indien. Ce royaume domina une grande partie de l'Afrique Australe et entra en conflit avec les Voortrekkers dans les années 1830 puis avec l'Empire Britannique dans les années 1870 jusqu'à la défaite zoulou du 4 juillet 1879. Il fut alors annexé à la colonie du Natal constitutive de l'Union Sud-Africaine en 1910. En 1970 fut créé le Bantoustan kwaZulu qui fut intégré à l'Afrique du Sud en 1994 comme province KwaZulu Natal.

Nous profitons de ces deux heures de contact avec le peuple zoulou pour faire mieux



connaissance. En tant que fumeur de pipe, je suis interpellé par un zoulou fumeur. Nous avons échangé nos tabacs mais je préfère le mien. Après les danses, les musiques et défilé des miss du coin, il nous faut abandonner la position pour un nouveau safari dans la réserve zoulou.

Vers 11h00, nous revoilà en safari 4X4 dans la réserve de Hluhluwe, célèbre pour son exceptionnelle concentration de rhinocéros blancs. Avec une halte pour le déjeuner dans la réserve, nous avons réellement vu des rhinocéros blancs, des girafes et aussi deux éléphants !

Après ce dernier safari, le bus continue sa route le long de la côte de l'Océan Indien pour atteindre notre dernière étape de cette première partie de notre voyage, Durban. La nuit est déjà tombée et nous gagnons directement notre hôtel « The Tropicana Hotel » situé sur le Waterfront (Beach Miles).

L'installation dans les chambres faite, la prise de médicament faite, nous assistons à notre diner pendant lequel Klara tente de nous dissuader de sortir de l'hôtel après le diner. Malgré cette recommandation, Philippe et Alain, deux de poids du club, j'en suis le troisième, tentent une sortie

pour voir à quoi ressemble le Waterfront du Durban by night. Vu les individus qui sont aperçus dès la sortie de l'hôtel, ils rebroussement chemin après quelques mètres seulement et vont se coucher sagement !

Mardi 13 février 2001 : Durban – Le Cap



Réveil à 6h15. Toujours ces valises à descendre dès le matin, le petit déjeuner, et c'est le départ pour un rapide tour de ville.

Durban est la ville la plus indienne de l'Afrique du Sud. Actuellement c'est une ville d'un million d'habitants dont 20% sont Indiens. Mais en 1823, le Lieutenant Britannique, F.G. Farewell accoste dans la baie de Rio de Natal et construit un avant-poste commercial avec 25 hommes venus du Cap en 1824. C'est Shaka, le roi zoulou guéri d'une grave blessure par les Anglais, autorise l'installation du comptoir sur une bande de 30 miles de côte sur une profondeur de 100 miles. Entre autres, la culture de la canne à sucre se développe et par manque de main d'œuvre les Anglais font venir les premiers

Indiens en 1860. Le commerce de la canne à sucre grandit jusqu'à faire de Durban le 1^{er} port de l'Afrique Sub-saharienne.

Suivant ce tour rapide de la ville, nous partons vers l'aéroport, assistance aux formalités d'embarquement puis vol à destination du Cap vers 12h15.

À l'arrivée au Cap, en début d'après-midi, nous sommes accueillis par notre nouveau guide local francophone, une personne très agréable avec des manières qui ne prête pas à confusion mais charmant et très bien éduqué ! Nous quittons rapidement l'aéroport du Cap pour nous rendre en bus sur le Victoria & Alfred Waterfront. Là un bateau nous attend pour faire une petite croisière dans le port du Cap suivie d'un déjeuner tardif sur le Waterfront.

C'est ensuite un tour de la ville du Cap avec l'ascension de Signal Hill (haut de 350 mètres), qui sépare Sea Point du City Bowl, afin de découvrir le panorama sur toute la ville du Cap.

Là notre charmant guide nous offre un apéritif champagne (sud-africain) avec quelques gâteries. C'est déjà le coucher de soleil sur le Cap et nous redescendons vers notre hôtel avec notre installation au « St Georges Mall Hotel *** ».

Ce soir nous décidons de prendre notre médicament en bas dans la salle de restaurant. Gentiment, nous en offrons à nos compatriotes (qui refusent) et demandons un peu d'eau au



barman pour allonger le Ricard ! Un scandale commence parce que nous n'avons pas consommé au bar. Nous expliquons au guide notre position vis-à-vis de notre médicament. Après des discussions et un repas très mal servi, l'affaire arrive aux oreilles du directeur de l'hôtel. Après encore des discussions toujours en anglais, l'affaire se termine bien puisque le directeur nous offre un digestif sud-africain au Club des 7 et aux autres aussi, j'attends toujours leurs remerciements !

Il est temps de regagner nos chambres, les promenades nocturnes étant fortement déconseillées la nuit tombée au Cap. Un ami qui a fait ce voyage l'an dernier m'a confié que pendant tout son voyage il avait une arme de poing bien en évidence. Il ne s'en aie pas servi mais cela dissuade les envies des indigènes noirs du pays !

Mercredi 14 février 2001 : Le Cap – Cap de Bonne Espérance – Le CAP

Ce matin, c'est calme, pas de bagages à descendre aussi peut-on prendre le petit déjeuner en toute tranquillité. Le départ de l'hôtel n'est qu'à 8h30 !

L'histoire de la Colonie du Cap en Afrique du Sud commence en 1488 quand le navigateur portugais Bartolomeu Dias, atteint le Cap de Bonne-Espérance (baptisé Cap des tempêtes) puis lorsqu'en 1497, Vasco de Gama le franchit pour trouver le chemin vers la route des Indes.

Il faut attendre cependant plus d'un siècle avant qu'une puissance européenne n'envisage d'y implanter un établissement permanent. En mars 1647, les rescapés du naufrage du navire néerlandais, le « Nieuwe Haarlem », sont les premiers européens à s'installer durablement (et involontairement) en terre sud-africaine. Après avoir été secourus au bout d'une année, certains d'entre eux, à leur retour en Hollande, parviennent à convaincre la Compagnie néerlandaise des Indes orientales (VOC) d'y installer un établissement permanent chargé d'approvisionner les navires de la compagnie. En 1685 ils sont 800 colons, renforcés en 1688 par 238 Huguenots, chassés de France (Révocation de l'Edit de Nantes). Originaires du Sud Luberon, ils développent la viticulture dans la vallée d'Olifantshoek.



Mais en 1814 (Traité de Paris), le Royaume-Uni acquière officiellement et définitivement la colonie du Cap. Les Britanniques imposent leur langue, leur mode de vie, leur culture, leur administration. L'immigration britannique est très

importante en quantité mais la qualité d'anciens chômeurs urbains en font de piètres fermiers. L'abolition de l'esclavage en 1834 finit par exaspérer les milliers de fermiers boers et c'est la « Grand Trek » pour coloniser l'intérieur des terres. Ils seront 15 000 Boers à fonder la république Sud-Africaine et l'Etat Libre d'Orange. Après beaucoup d'évènements marquants de cette colonisation britannique dont la seconde guerre meurtrière des Boers (100 000 morts), ce n'est que le 31 mai 1910 que les provinces du Cap, du Natal, du Transvaal et l'Etat Libre d'Orange formeront l'Union d'Afrique du Sud.



Revenons à notre départ vers le cap de Bonne Espérance où se mêlent les océans Atlantique et Indien dans un déchainement perpétuel. Nous empruntons la célèbre route de Chapman's Peak creusée à même la falaise. Par la route vers Sea Point, Clifton, Camps Bay et Hout Bay pour découvrir les plages de sables fins dominées par de somptueuses montagnes, nous arrivons à l'embarcadère de Hout Bay pour notre croisière autour de l'île aux phoques.

Pourquoi une visite d'une île aux phoques ?

Parce que celle-ci à cette particularité d'être en fait un gros récif plat de 100m sur 100m environ et là vit une colonie de plusieurs milliers de phoques sur plusieurs couches. Un phoque avalant

plusieurs kilos de poissons quotidiennement vous pouvez imaginer combien la mer est poissonneuse à cet endroit. Nous approchons au vent et c'est un spectacle fabuleux de voir cette immense colonie entassée sur le rocher. Ce va et vient incessant de phoques qui plongent et qui remontent sur le rocher. Mais le bateau avance et bientôt nous sommes sous le vent : Ah ! Quelle odeur prenante nous saisit. L'air devient, en un instant, irrespirable, sous l'œil amusé du capitaine du bateau. Le supplice ne dure que quelques minutes mais je me souviendrai toute ma vie de cette odeur !

Après cet interlude mi- comique pour les uns, mi- tragique pour les autres, nous continuons notre route vers le Cap de Bonne Espérance, c'est mon troisième cap. Après le Cap Horn et celui du continent indien, j'arrive à ce confluent de deux océans. Ce qui frappe dès que l'on sort du bus, c'est le vent. Ici, c'est un perpétuel courant d'air. C'est aussi deux océans qui se mélangent avec des courants exceptionnels qui sont le cauchemar des navigateurs dont, hélas, beaucoup n'ont pas fini de doubler le cap ! C'est grandiose et nous en restons bouche bée (fermée à cause du vent !). C'est un spectacle indescriptible pour moi.

Il faut reprendre la route pour aller vers l'Est (à l'Ouest, c'est l'océan !) afin de découvrir une nouvelle installée dans les « boulders » à Simon's Town. Le spectacle est un peu comme sur l'île que nous avons visitée. Ici c'est une immense plage de sable blanc avec ses « boulders » et les phoques sont remplacés par une immense colonie de pingouins ou de manchots (?). Maintenant le comique l'emporte avec ces marcheurs sur la plage qui se jettent dans l'eau à travers les vagues et qui en ressortent. Ici, il n'y a que la vue et le bruit, l'odeur n'est pas au rendez-vous.

Ces paysages et spectacles nous ont mis en appétit et tels des phoques ou pingouins notre déjeuner se compose de poissons et de langouste arrosé d'un vin local (que les phoques ou pingouins n'ont pas !).

Pour compléter notre visite animalière d'Afrique du Sud et que nous n'avons pas vue durant nos multiples visites safari, notre guide nous invite à la visite d'une ferme d'élevage d'autruches. Pour nous y rendre nous empruntons la route côtière du Cap à l'Est et à notre surprise quelques babouins nous attendent le long de cette route. A la ferme, nous découvrons ces volatiles de plus de deux mètres de haut dont en fait il faut se méfier car elles ont le bec très dur et rapide pour dérober ce qu'elle pense être de la nourriture. En retournant vers la ville du Cap, nous voyons la fameuse montagne de la Table qui surplombe la ville.

En route vers les célèbres jardins de Kirstenbosch, nous admirons les bâtiments du XVIIIème de la colonisation d'abord hollandaise puis britannique comme décrit ci-dessus. Arrivés aux jardins, nous découvrons l'entrée magnifique de ces jardins dont les cultures ont commencé bien avant la date officielle de sa fondation en 1913. Ils occupent une superficie de 528 ha dont 16 ha sont consacrés au



jardin botanique. La Protéa Royale en est l'une des fleurs les plus remarquables. Bien entendu, nous ne pouvons éviter la célèbre avenue des camphriers plantés par Cecil Rhodes en 1898 en l'honneur de la Reine Victoria. Nous admirons la plus extraordinaire collection de la flore australe.

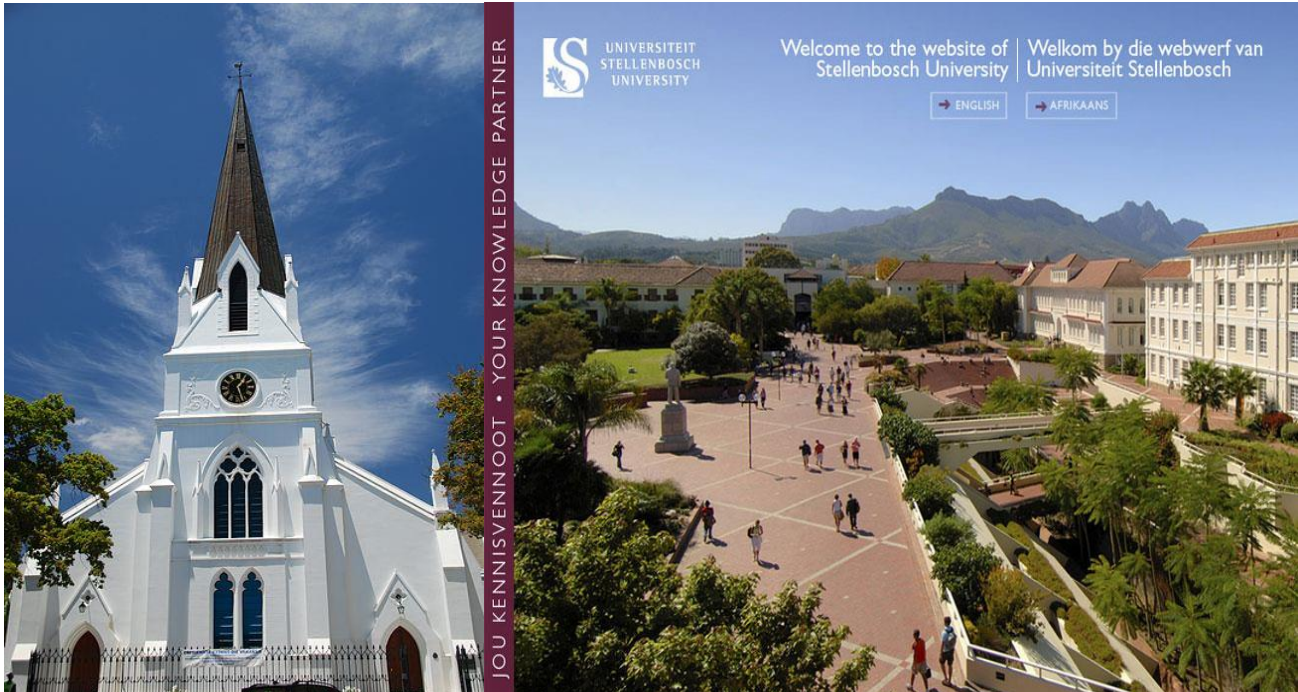
Nous sommes à l'heure du coucher du soleil qui aura dominé notre grand voyage en Afrique du Sud et nous regagnons notre « St Georges Mall Hotel ». Mais ce soir le médicament est pris dans la chambre. Diner et une bonne nuit encore pleine de souvenirs fabuleux. Demain sera la fin de ce grand voyage

Jeudi 15 février 2001 : Le Cap – La route des vins – Le Cap

Ce matin nous bouclons nos bagages qui ne seront rouverts qu'à la maison et après le petit déjeuner vérifions que les valises sont bien en soute avant notre départ de l'hôtel et

prenons la route pour la visite de la célèbre route des vins dans la région de Stellenbosch.

Rappelez-vous que la viticulture a commencé dans la région en 1688 avec les Huguenots français. Le vignoble sud-africain est en effet réputé dans le monde entier. Les caprices du climat et la diversité des sols permettent pour chaque propriété importante, de produire des rouges aussi différents que le Cabernet Sauvignon, la Chiraz et le Pinotage (croisement du Pinot noir et du Cinsault), ainsi que des Sauvignons blancs, des Chardonnay ou du Riesling.



Stellenbosch fondé, en 1679, est au bord d'une rivière avec des terres fertiles et bien irriguées. En plus de la viticulture, c'est un centre universitaire. L'Université de Stellenbosch est fondée en 1918 (15.000 étudiants). C'est un bastion des Afrikaners et de la religion protestante.

Mais pour nous, la visite de Franschhoek, « le coin des Français » est comme un pèlerinage. Au XVIIème, 277 huguenots français, fuyant les persécutions, émigrèrent en Hollande et furent envoyés



sous contrat de cinq ans pour enseigner aux fermiers sur place la culture de la vigne. Ils restèrent sur place. Certaines familles comptent parmi les grandes dynasties afrikaners : Malan, de Villiers, Malherbe, Roux, Barre, Thibault et Marais. Ouvert en 1976, le musée retrace l'histoire et la généalogie des descendants de ces immigrants. Après la visite du Huguenot Memorial Museum, nous n'échappons pas à une traditionnelle

dégustation de vins suivie d'un déjeuner arrosé encore de vins. Bien des crus locaux valent nos crus français, il est vrai que nous sommes un peu en France, ici !

Après le déjeuner, encore quelques visites de cette ville avant de remonter dans notre bus qui nous dépose directement à l'aéroport du Cap. La visite de l'Afrique se termine ici.

Notre charmant guide nous assiste pour les formalités d'embarquement et c'est le début d'un long voyage du sud de l'Afrique à Paris avec un stop en transit à Johannesburg.

Vol Le CAP – Johannesburg SA 358 ETD 17h30 ETA 19h25

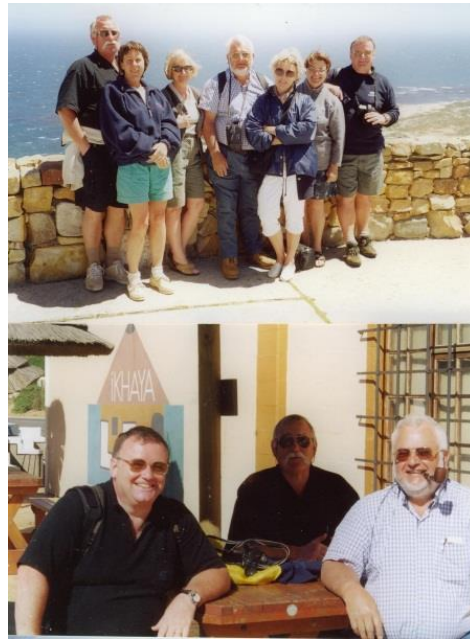
Vol Johannesburg – Paris SA 274 ETD 21h05

Vendredi 16 février 2001 : Paris

ETA 8h30 à Paris. Retour à la maison !



Mon billet d'avion



le Club des 7



Le groupe des 26 personnes

Notre 1^{ère} partie de parcours en Afrique du Sud



6. QUELLE BELLE LANGUE QUE LA NOTRE !

Loin des vieux livres de grammaire,
Écoutez comment un beau soir,
Ma mère m'enseigna les mystères
Du verbe être et du verbe avoir.

Bien qu'opposés de caractère,
On pouvait les croire jumeaux,
Tant leur histoire est singulière.
Mais ces deux frères étaient rivaux.

Parmi mes meilleurs auxiliaires,
Il est deux verbes originaux.
Avoir et Être étaient deux frères
Que j'ai connus dès le berceau.

Ce qu'Avoir aurait voulu être
Être voulait toujours l'avoir.
À ne vouloir ni dieu ni maître,
Le verbe Être s'est fait avoir.

Son frère Avoir était en banque
Et faisait un grand numéro,
Alors qu'Être, toujours en manque.
Souffrait beaucoup dans son ego.

Pendant qu'Être apprenait à lire
Et faisait ses humanités,
De son côté sans rien lui dire
Avoir apprenait à compter.

Et il amassait des fortunes
En avoirs, en liquidités,
Pendant qu'Être, un peu dans la lune
S'était laissé déposséder.

Avoir était ostentatoire
Lorsqu'il se montrait généreux,
Être en revanche, et c'est notoire,
Est bien souvent présomptueux.

Avoir voyagé en classe Affaires.
Il met tous ses titres à l'abri.
Alors qu'Être est plus débonnaire,
Il ne gardera rien pour lui.

Sa richesse est tout intérieure,
Ce sont les choses de l'esprit.
Le verbe Être est tout en pudeur,
Et sa noblesse est à ce prix.

Un jour à force de chimères
Pour parvenir à un accord,
Entre verbes ça peut se faire,
Ils conjuguèrent leurs efforts.

Et pour ne pas perdre la face
Au milieu des mots rassemblés,
Ils se sont répartis les tâches
Pour enfin se réconcilier.

Le verbe Avoir a besoin d'Être
Parce qu'être, c'est exister.
Le verbe Être a besoin d'avoirs
Pour enrichir ses bons côtés.

Et de palabres interminables
En arguties alambiquées,
Nos deux frères inséparables
Ont pu être et avoir été.

...Oublie ton passé, qu'il soit simple ou composé, Participe à ton Présent pour que ton Futur soit Plus-que-Parfait...

Vive la langue française !

7. CITRON CONGELE ET SES BIENFAITS

Peut - être une nouvelle pharmacie ???

Le citron congelé : incroyable. À vous d'en déterminer l'efficacité !

De nombreux professionnels de restaurants et brasseries utilisent ou consomment le citron entier et rien n'est gaspillé.

Comment pouvez-vous utiliser le citron entier sans pertes ?

C'est simple... placer le citron dans le congélateur. Une fois que le citron est congelé, utiliser votre râpe et râper le citron entier (pas besoin de l'éplucher) et le saupoudrer sur le dessus de vos aliments.

Saupoudrez-le sur votre whisky, salades, crème glacée, soupe, nouilles, sauce à spaghetti, riz, sushi, plats de poisson, etc. Le goût de tous les aliments sera rehaussé de façon inattendue.

Très probablement, vous ne pensez au citron que pour sa vitamine C. Pas plus.

Quel est l'avantage majeur de l'utilisation du citron entier autre que pour prévenir les déchets et ajouter un nouveau goût à vos plats?

Eh bien, les zestes de citron contiennent jusqu'à 5 à 10 fois plus de vitamines que le jus de citron lui-même. Et oui, c'est ce que vous auriez gaspillé.

Mais à partir de maintenant, en suivant cette procédure simple de congeler le citron en entier, puis le râper sur le dessus de vos plats, vous pouvez consommer tous ses nutriments. Il est également

bon à savoir que les zestes de citron sont régénérateurs de santé dans l'éradication des éléments toxiques dans le corps.

Donc, placez votre citron dans votre congélateur, puis râpez-le sur votre repas à tous les jours. C'est un élément clé pour rendre vos aliments plus savoureux qui vous aidera à vivre plus sainement et plus longtemps! C'est le secret de citron! Mieux vaut tard que jamais!

Le citron est un produit miraculeux pour tuer les cellules cancéreuses. Il est 10,000 fois plus puissant que la chimiothérapie. Pourquoi ne sommes-nous pas au courant de cela ? Parce qu'il existe des laboratoires intéressés à faire une version synthétique qui leur apportera d'énormes profits.

Vous pouvez désormais aider un ami dans le besoin en lui laissant / lui faire savoir que le jus de citron et le citron lui-même tel qu'expliqué ci-dessus, est bénéfique dans la prévention de la maladie. Son goût est agréable et il ne produit pas les effets horribles de la chimiothérapie.

Combien de personnes vont mourir alors que ce secret bien gardé est maintenu, afin de ne pas compromettre les multimillionnaires bénéfiques des grandes entreprises?

Comme vous le savez, le citronnier est connu pour ses variétés de citrons et limes.

Il est crédité de nombreuses vertus, mais la plus intéressante est l'effet qu'il produit sur les kystes et les tumeurs. Cette plante est un remède prouvé contre les cancers de tous types. Certains disent qu'il est très utile dans toutes les variantes de cancer. Il est également considéré comme un spectre antimicrobien contre les infections bactériennes et les champignons, efficace contre les parasites internes et les vers, il régule la tension artérielle trop élevée et est un antidépresseur, tout en combattant le stress et les troubles nerveux.

La source de cette information est fascinante : il s'agit de l'un des plus grands fabricants de médicaments au monde, qui dit que, après plus de 20 ans d'essais en laboratoire depuis 1970, les extraits ont révélé qu'il détruit les cellules malignes dans 12 cancers, notamment du côlon, du sein, de la prostate, du poumon et du pancréas ...

Les composés de cet arbre se sont avérés 10,000 fois plus efficace que le produit adriamycine, un médicament chimio-thérapeutique normalement utilisé dans le monde, pour ralentir la croissance des cellules cancéreuses.

Et ce qui est encore plus étonnant : ce type de thérapie avec l'extrait de citron détruit seulement les cellules cancéreuses malignes et elle n'affecte pas les cellules saines.

Anonyme

8. UNE VIGNE ... A CHAVILLE

Bien qu'importante à certaines périodes de notre histoire, la viticulture à Chaville, n'a jamais eu l'ampleur de celle des cités voisines comme Suresnes, Issy, Clamart ou Meudon.

Cependant, dès le 13^{ème} siècle, la mention de vigne, de vin, de vigneron apparaît dans les documents d'époque :

« En 1228, l'évêque de Paris a droit de prendre cent livres parisis de dîme sur Chaville et l'Ursine tant en bled qu'en vin. »

« En 1269, l'un des trois seigneurs de Chaville, rend hommage à son suzerain l'évêque de Paris, pour sa maison de Chaville...ses dépendances... et le pressoir qu'il tient en arrière-fief... »

« En 1270, le fief d'un seigneur de Chaville rapportait : deux deniers de rouage*, pour chaque pièce de vin vendue hors la taverne et un setier* de vin pour chaque pièce vendue dans la taverne. »

* Le rouage était un impôt sur le transport du vin

* Un setier: mesure de capacité : 0,41 env.



Adam Aymery, seigneur de Chaville, de 1520 à 1536, fait état de cens perçu sur des parcelles plantées en vignes exploitées notamment par Jean Morizet, Jean Crespinet, Guillaume Hocheorne etc... au lieu-dit « les Terres fortes ».

Le vignoble n'est pas étendu : en 1530, on estime sa superficie à 15 hectares et les propriétaires de vignes ne représentent que 30% des propriétaires fonciers.

Au 18^{ème} siècle, les surfaces cultivées, oscillent entre quatre et douze hectares, travaillées par une douzaine de paysans sur environ 800 habitants. En 1786, les vignes s'étendent sur un peu plus de 11 arpents (un arpent : mesure agraire de 35 à 50 ares) et en 1803, il ne reste plus que 6 arpents.

Le cadastre de 1816 mentionne qu'il reste environ 5 arpents de vignes, un pressoir et que le nombre de vigneron est réduit à 3.

Parmi les vigneron on peut citer :

Au 17^{ème} siècle : Jean Adry, François Langlois, Henry Baude, Michel et Robert Prunier ...

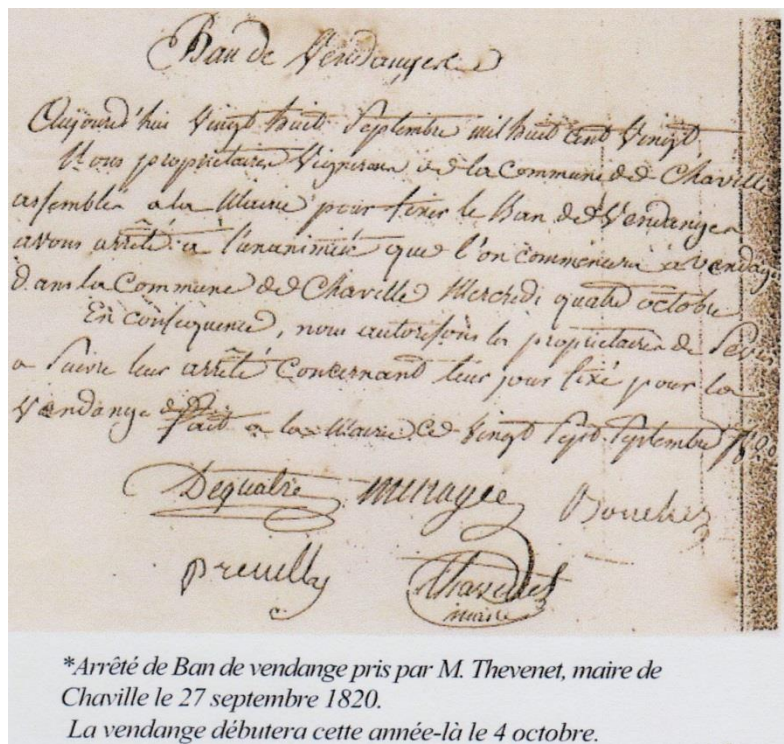
Au 18^{ème} siècle :

- *Jean Sarazin (1746-1823) officier municipal en 1790
- *Jean Lépine (1744-1804) vigneron et treillageur
- *Pierre Fortier (1721-1759)
- *François Niquet (1717-?)
- *Joseph Gabriel Preuilly (1750-1824)
- *François Martin Marin (1754-1817), tonnelier, treillageur
- *Jacques Dequatre (1754-1833) marchand de vin et maire de Chaville en 1791-1792 ...



L'année vigneronne s'achève avec la vendange.

Le seigneur, puis après la Révolution, le maire « lève le ban des vendanges » qui est l'autorisation administrative de débiter la récolte du raisin. Les « messiers » ou « vigniers », chargés de surveiller les vignes en déterminent la date après avoir pris l'avis de la population et surtout des vigneron.



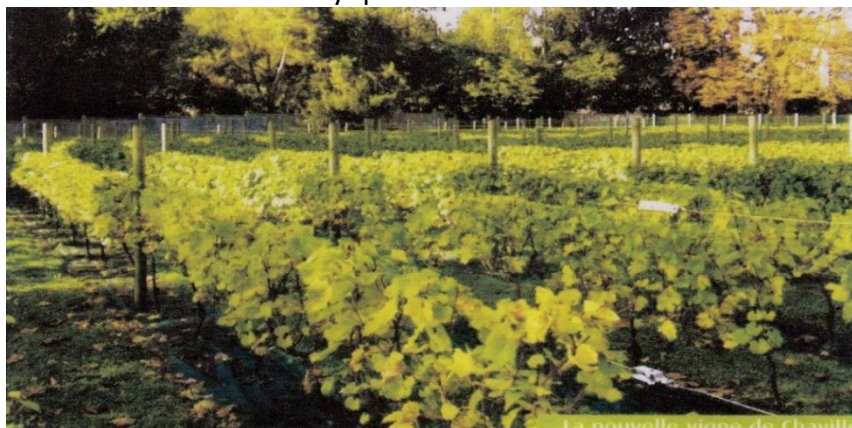
La viticulture chavilloise s'éteint dans les années 1820-1830.

Certains noms de rues ou quartiers nous rappellent cette époque disparue : le Doisu, la rue des Huit

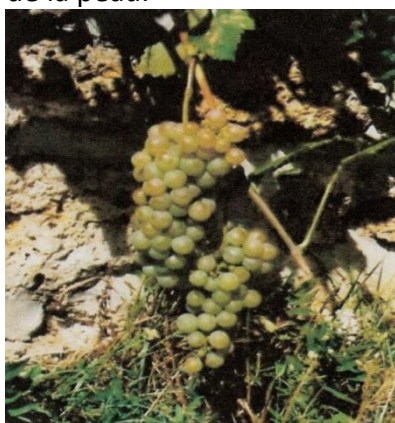
bouteilles, le Puis sans vin ...



Cette vigne se situe à flanc de coteau près de la ligne SNCF rive droite, accessible par l'Avenue de la Résistance. Elle est plantée de Pinot noir et de Gamay qui donnent :



Du vin blanc par pressage immédiat et fermentation du jus seul
Du vin rouge par égrappage, foulage et fermentation du jus et de la peau.



En mars 2004, une seconde vigne a été plantée en face de la gare SNCF, rive droite : 700 pieds de Chardonnay qui produisent depuis 2006 un vin blanc remarquable.

C'est l'Association « Vivre à Chaville » qui assure avec l'aide du service « Espace verts » taille, conduite et maîtrise de la végétation, vendanges et élevage du vin. Lors des vendanges, la population chavilloise est invitée à « partager l'ambiance chaleureuse que l'on retrouve dans tous les pays du vin ». Le vin produit s'appelle : le CHAVIGNON (contraction de CHAVille et sauVIGNON).

« Pris en quantité modérée, le vin est la plus saine et la plus hygiénique des boissons » a dit Pasteur. Certes ...



Le nom du précieux vin est le **CHAVIGNON**
 Le nom de la cuvée de l'année est choisi de façon collégiale par « Vivre à Chaville » à partir d'un prénom dont la première lettre est déterminée par la progression de l'alphabet.

Les dernières cuvées les plus remarquables:

1997	Agathe	Blanc	Médaille de bronze
2003	Fabienne - Florence	Rouge	Médaille d'argent
2004	Geneviève	Blanc et rouge	
2005	Hector	Blanc et rouge	

À partir de 2006, le Chavignon se décline en deux appellations

2006	Iphigénie	Coteaux de Chaville rouge	
		Clos de l'Académie blanc	

Le Chavignon blanc issu de pinot est un vin sec, légèrement acide, qui se boit frais accompagnant agréablement du poisson ou du fromage de chèvre.

En rouge, les arômes du pinot sont prépondérants et l'on retrouve la dominante caractéristique de fruits rouges. Il se boit légèrement frais entre 14 et 16°.

Le Clos de l'Académie donne un chardonnay sec sans excès, avec des dominantes d'agrumes; il accompagne remarquablement les poissons, les coquilles St Jacques,....

Le Chavignon se conserve bien selon certains, encore faut il avoir des bouteilles !!!

Preuve de la qualité du terroir et du savoir faire, de l'amour des traditions et de la convivialité de ceux qui la soignent, la première cuvée fut récompensée en 1998 par une médaille de bronze au Symposium des vignes d'Ile de France.

Au symposium du 23 Octobre 2004 à Villiers sur Marne, le Chavignon rouge 2003 a obtenu la médaille d'argent.

Malheureusement, la modération n'est pas toujours au rendez-vous ! Et cela depuis longtemps ... !



Bois sculpté 1539 →

« Or Noé se mit à planter la vigne. Puis ayant bu du vin ... il s'enivra ».

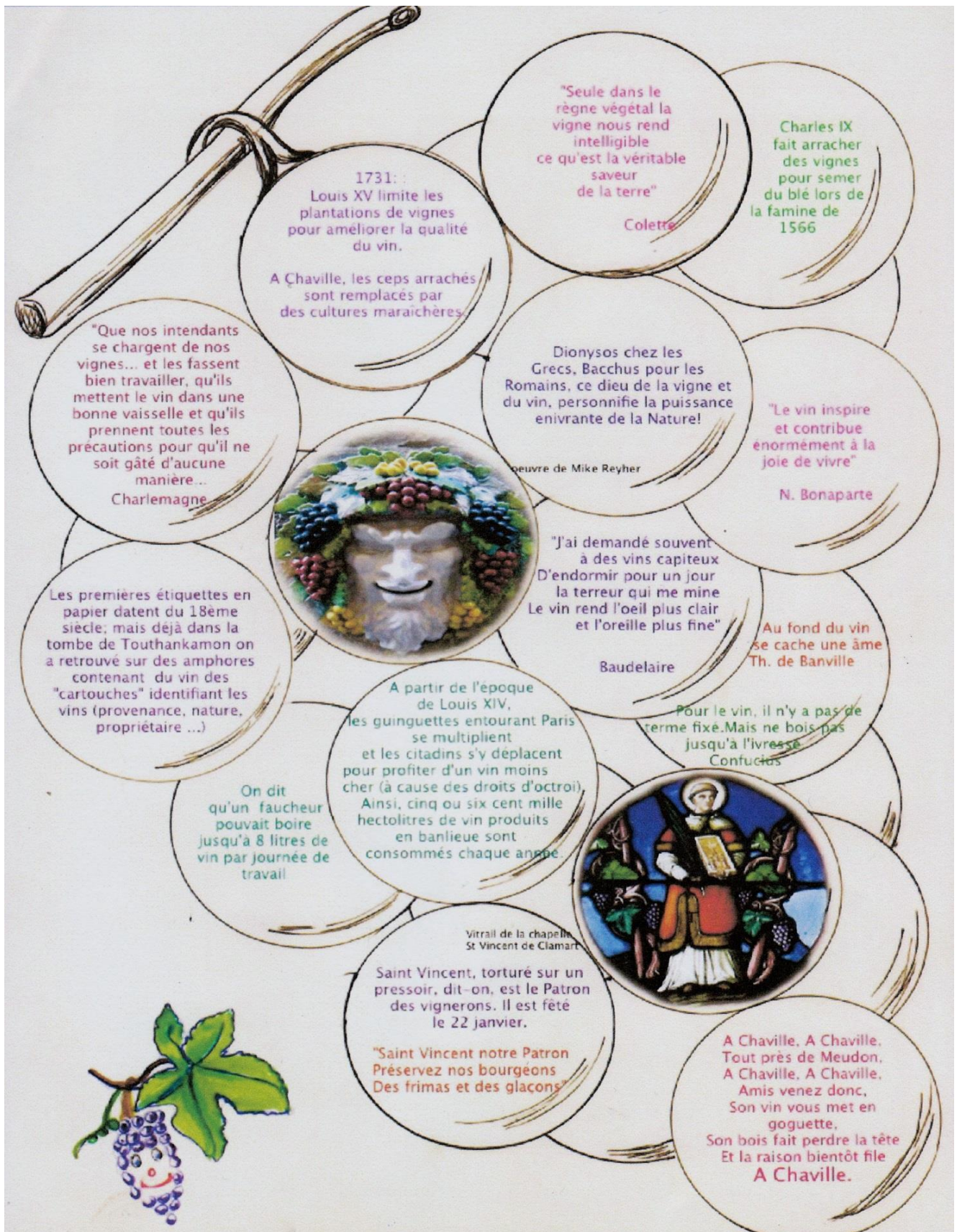
Pour enrayer les ravages causés par l'alcoolisme, la Municipalité prit au début du 20^{ème} siècle des mesures pour limiter le nombre de débits de boissons, nombreux à Chaville puisque, à cette époque, l'on en dénombrait : un pour une quarantaine de personnes ! Après la guerre une section du « Mouvement Vie Libre », fondé en 1953, est créée à Chaville. Cette Association lutte « pour la libération, l'épanouissement et la promotion de tous les malades alcooliques ».

Le Conseil Municipal
 Considérant qu'il existe actuellement à Chaville environ un débit pour 40 habitants et que cette proportion énorme doit être restreinte dans l'intérêt de tous.
 Et d'unanimité autorise M. le Maire à prendre un arrêté tendant à 900 mètres à vol d'oiseau le rayon d'interdiction pour l'ouverture de nouveaux débits, autour des débits précités, les droits acquis restant expressément réservés.

extraits de C.M.

*L'article 10 de la loi du 9 Novembre 1911, impose pour un transfert, une distance ne dépassant pas 150 mètres, entre l'ancien et le nouveau débit.
 De plus, en vertu de la loi du 30 Avril 1924 art. 3 - Un débit de boissons ne peut être établi à moins de 150 mètres d'un débit déjà existant.
 Enfin un arrêté préfectoral en date du 21 Octobre 1923, oblige par son article 2, les débits de boissons à s'exercer qu'à 200 mètres des édifices publics (écoles, lycées, Comités, etc.).
 Tenant renforcé de tout un arrêté municipal pris à Chaville le 24 Décembre 1913, porte cette distance pour notre commune à 900 mètres*

En 1987 la vigne renaît à Chaville



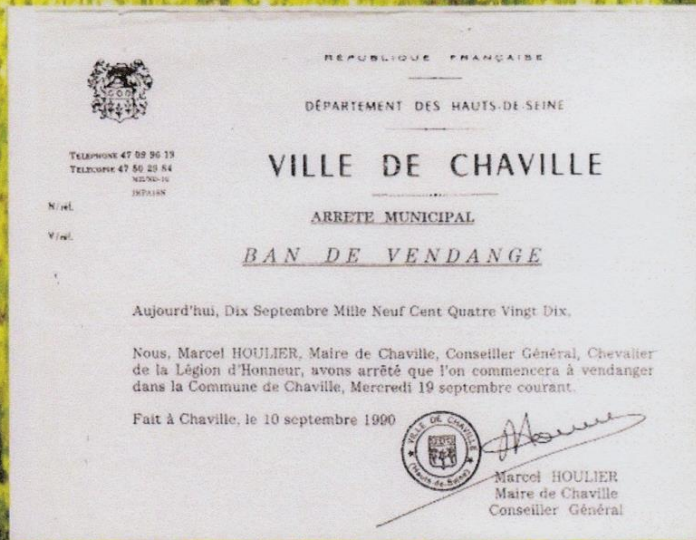
... C'est par l'importance du métier de vigneron dans les actes du 18ème siècle que me vint l'idée de faire renaître la vigne. Mais les terrains étaient rares ...

Par chance, une opportunité se présenta dans les années 1983 -85 d'acquérir deux terrains contigus... C'est ainsi qu'eut lieu le regroupement des services des espaces verts libérant un terrain situé sur un talus de la SNCF rive droite... 500 pieds de vignes cépages Gamay et Pinot noir furent plantés en 1987. Les premières années, les merles vendangeurs et de malencontreuses gelées compromirent la récolte. Les premières vendanges eurent lieu en 1990. Pour renouer avec la tradition chavilloise et donner à la reprise des vendanges le caractère événementiel historique et folklorique, je fis publier sous forme d'arrêté le « ban des vendanges » le 12 septembre 1990. La première vinification n'a eu lieu qu'en 1998 sous les auspices de l'association « Vivre à Chaville »;

Marcel Houlier

Maire honoraire

Avril 2001



SERVICE TECHNIQUE
VILLE DE CHAVILLE

COMMANDE A PASSER
Tania Remlique
Plantation d'une vigne

Quantité	Désignation	Prix unitaire Prix total
250	Plants de vignes Gamay noir greffés sur 3309 coudane	5F 1250
250	" Pinot noir greffés sur 3309 coudane	

Commande Plantation de Vigne Sauvaine
BP 15
44750 La Chapelle-Piron

26 janvier 88

MARCEL HOULIER
Maire de Chaville
Conseiller Général

Chaville, le 17 Septembre 1990

Monsieur HADENOTS-DE MONTEUR,

Vous le savez sans doute, j'avais prévu d'utiliser le talus de la SNCF (13 Bis de la République) pour y planter de la vigne lors du transfert des services municipaux. Mais de la... (text partially obscured)

A la Seine-Inférieure, les 500 plants de Gamay et de pinot noir sont devenus productifs.

Avec le Maire vigneron de Chaville, Jean-Michel Lemaître, qui s'est rendu dans les vignes la semaine dernière, nous avons fixé le jour des vendanges au :

Mercredi 19 Septembre

A 18 h 15, l'équipe des vignerons chavillois terminera la récolte (une partie de moins, les raisins secs...)

Je vous invite à cette heure-là à visiter la vigne municipale. Je vous offrirai quelques grappes à emporter et vous dégusterons à cette occasion un verre de vin de 1989.

La production, cette année encore, ne nous permettra pas de faire du vin, mais l'attente du plaisir de vous accueillir.

Je vous prie de croire, Monsieur Hadenots-De-Monteur, à l'expression de mes meilleures salutations.

Marcel HOULIER
Maire de Chaville
Conseiller Général

Entrée 13 Bis de la République, au fond du Parking.

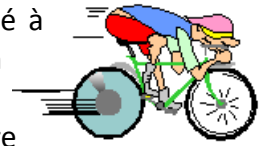
Merci à Monique HEBRARD qui est à l'origine de cette histoire de la vigne dans sa ville.

9. AVERTISSEMENT AUX RAMASSEURS DE CEPES ...

Suite aux annonces d'Amstronng et de ses copains



L'an dernier, le Tour de France est passé à proximité de Mont de Marsan. Mais le peloton a été stoppé par un train. Tous les coureurs ont profité de cette interruption pour aller faire pipi dans le bois qui bordait la route.



Voilà les cèpes que l'on y trouve aujourd'hui !



10. LE SUDOKU

PELICAN n° 65

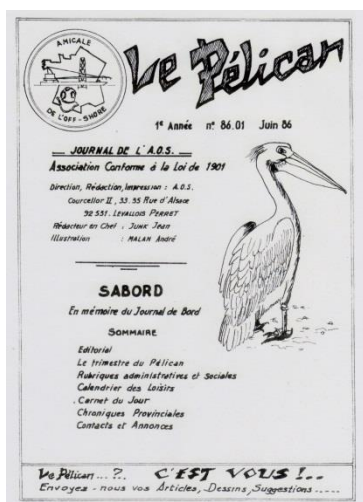
				4	2	3	8	5
		3		6	8	7		
5								
7	6	9	2					
	3	2				1	9	
					3	2	7	6
								7
		4	1	3		6		
3	5	6	7	2				

PELICAN n° 64

5	6	4	9	3	2	7	8	1
2	9	7	1	6	8	3	5	4
3	1	8	4	7	5	2	6	9
6	2	1	7	5	4	9	3	8
8	7	9	3	1	6	4	2	5
4	5	3	8	2	9	1	7	6
1	3	5	6	4	7	8	9	2
7	8	6	2	9	1	5	4	3
9	4	2	5	8	3	6	1	7

11. A QUAND VOS ARTICLES?

Le n° 1 du « PELICAN » a paru en juin 1986 sous la plume de Jean JUNK. Déjà il faisait appel à la collaboration des lecteurs :



Le Pélican ... ? ... C'EST VOUS !..

C'est ainsi depuis 27 ans ! Le « PELICAN » et ses rédacteurs attendent vos articles *originaux* que vous nous rédigez pour paraître dans une prochaine édition. Ces articles peuvent aborder tous les sujets « apolitiques » et « non tendancieux » que vous nous adresserez : la technique, la mer, l'histoire, la géographie, les vécus de votre vie active, la cuisine, les collections bizarres de vos connaissances, les voyages, les jeux/énigmes (avec la solution), etc ... Votre imagination est débordante d'idées et vous aurez le courage d'en faire profiter nos Adhérents. Cette revue est la vôtre et vous devez y participer.

Actuellement, seuls quelques Adhérents, les doigts de la main sont trop nombreux pour les compter sauf si vous avez malheureusement perdu deux doigts à cette main dans votre vie active, participent à la

rédaction du « PELICAN ».

Soyez plus nombreux pour nous adresser vos articles pour faire du « PELICAN » une revue plus intéressante plus vivante.

Pour nous adresser vos articles vous avez deux méthodes :

1. Vous êtes sur la toile : vous rédigez votre article avec photos, croquis, dessins,... (la rédaction en assurera la mise en page) et vous l'expédiez par mail à Hervé KERFANT : herve.kerfant@sfr.fr .
2. Vous n'êtes pas sur la toile : Vous n'avez que des articles qui sont *manuscrits* avec des photos, croquis, dessins, ... Utilisez la vieille méthode, vous les expédiez par courrier à l'AOP (Vous nous précisez si vous voulez récupérer vos photos, croquis, dessins, ... qui vous seront retournés après utilisation pour les besoins du Pélican) à l'adresse suivante :

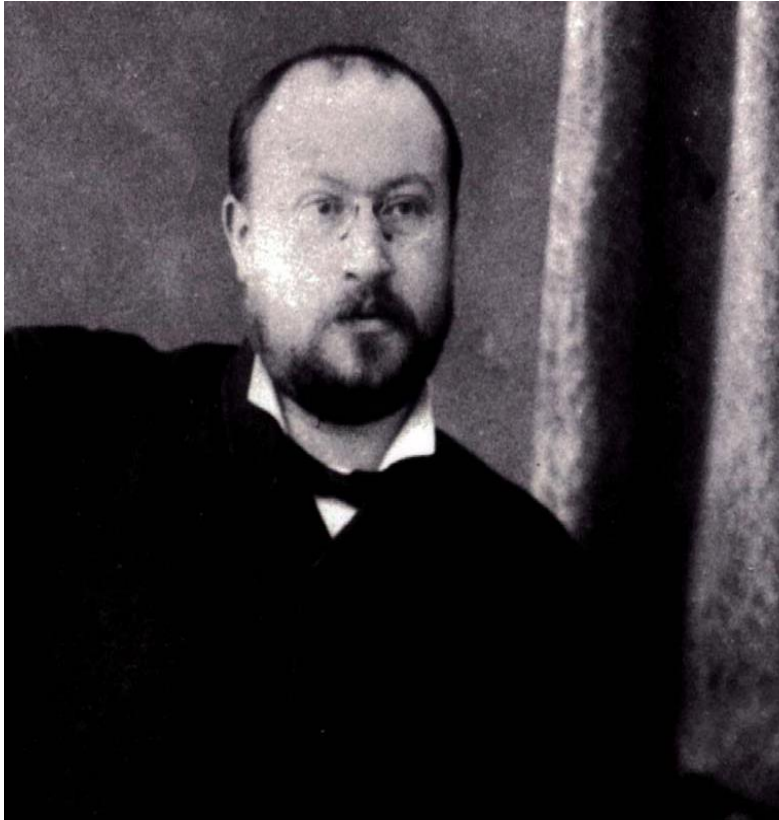
Amicale de l'Offshore Pétrolier⁴ c/o SUBSEA 7
à l'attention de Hervé KERFANT
1 quai Marcel Dassault
92156 SURESNES CEDEX

Si vous ne faites rien, le « PELICAN » va mourir d'inanition. Cela serait dommage !



Le NEO ... ETPM existe par Charles MAGLOIRE

⁴ Association loi de 1901, déclarée sous le N° 6148 le 15 juin 1984. Modifications des statuts le 11 avril 1996 déclarées le 15 avril 1996 JO du 8 mai 1996 Sous le N° 2042



Sous le haut patronage de

Mme Corinne Fabre

Présidente des Parcs de Saint-Tropez

avec le concours et le soutien de la famille Borelli

M. Laurent Pavlidis

Président de Patrimoine Tropicain

&

M. Serge Aranda

Directeur des Parcs de Saint-Tropez

sont heureux de vous inviter à visiter l'exposition

Connaissez-vous OCTAVE BORELLI ?

au Lavoir Vasserot du 19 au 31 juillet 2011

de 10h à 12h30 et de 16h à 19h