

# LE PELICAN

N° 76 été 2016

Revue de L'Amicale de l'Offshore Pétrolier



## Sommaire

1.	EDITORIAL PAR LE PRESIDENT .....	3
2.	ONOMASTIQUE OFFSHORE PAR ALAIN QUENELLE.....	4
3.	SMART-LEG : 20 ANS DEJA ! PAR JEAN-PAUL LABBE.....	8
4.	MYSTERES DE L'HISTOIRE ET DU BILLET DE 20 DOLLARS US .....	11
5.	PASTEUR, LE VIN ET LA SANTE .....	15
6.	SURVEILLEZ VOTRE CONSOMMATION .....	16
7.	GERARD MERCATOR, L'HOMME QUI A INVENTE LE GPS IL Y A 500 ANS !.....	16
8.	HISTOIRES DE CHIENS PAR GILLES MARTIN .....	18
9.	L'ESCALIER DE LA CHAPELLE LORETTO A SANTA FE (USA).....	20
10.	RECHAUFFEMENT ? PAR WERNER MUNTER.....	21
11.	UN SANGLIER REPECHE EN MER ! .....	23
12.	EN UN SIECLE, LES EUROPEENS ONT GAGNE 11 CENTIMETRES.....	24

13. APHORISMES.....	24
14. VOILA UN MARCHEUR QUI A DE LA SUITE DANS LES IDEES.....	25
15. SOUVENIRS DE PALMYRE PAR CHRISTIANE PERRIN .....	26
16. LE CHIEN ET LES CHACALS.....	27
17. LE SUDOKU .....	29
18. THE BIRDS .....	29
19. ONSHORE : TRANSPORT EXCEPTIONNEL.....	30
20. ENGINEERING PAR A. QUENELLE.....	30
21. A QUAND VOS ARTICLES ?.....	31
22. ENGAGEZ-VOUS, L'AOP A BESOIN DE VOUS !.....	32

## 1. EDITORIAL PAR LE PRESIDENT

---



Chers Amis,

Puisse cet été vous apporter un repos largement mérité par votre travail professionnel et celui non moins méritoire de votre travail familial.

Ce Pélican vous apportera un moment de détente par ses nombreux articles "Off", mais aussi par ses moins nombreux articles "Offshore"; rappelons que nous souffrons de ce déficit récurrent d'articles venant de vos plumes, et ce n'est pourtant que d'elles que le Pélican pourra être régénéré et survivre.

Un souffle nouveau devrait sustenter ses prochains vols, car en effet votre Rédacteur en chef Hervé Kerfant laissera en fin d'année cette fonction bénévole à un successeur encore à trouver, et il aura le plaisir de nous écrire l'Edito du prochain Pélican, le N° 77

Pour l'instant vous allez poursuivre votre promenade à travers le monde de l'offshore, grâce au déroulé de l'onomastique commencé dans nos éditions il y a 3 ans, grâce au travail d'Alain Quenelle et de son équipe, et grâce à son aimable autorisation de publication.

Quant à ce bel article de Smart-Leg, il démontre comment intelligence, réflexion et esprit d'innovation ont conduit à une solution alternative aux levages en mer, solution qui permet d'éviter en mer ces spectaculaires et risquées opérations de bilboquet consistant à déposer au centimètre près sur des structures fixes des colis de plusieurs milliers de tonnes suspendus et se balançant au bout de grues flottantes.

Merci à tous ceux qui ont écrit et fourni des articles cette année et à ceux qui vont s'y mettre,

Bonne lecture

Amicalement

Jean-Marie DELAPORTE

## 2. ONOMASTIQUE OFFSHORE PAR ALAIN QUENELLE

L'Onomastique est la branche de la lexicologie qui étudie l'origine des noms propres. A ne pas confondre avec :

- \* L'Anthroponymie qui étudie spécialement les noms de personnes
- \* La Toponymie qui étudie les noms des lieux

Ces noms propres ou ces sigles sont omniprésents dans nos phrases de tous les jours, dans nos pensées et parfois dans nos rêves ...

D'où viennent-ils ? Ont-ils une signification cachée ? Quelle a été la logique de leur choix ?

Le lexique onomastique, établi par Alain QUENELLE et son équipe est une tentative de réponse à ces questions. A partir de ce lexique, Le PELICAN poursuit sa promenade à travers le monde de l'offshore.

Dans le Pélican n° 70, c'était Frigg, Grondin et Abu Al Bu Khoosh.

Dans le Pélican n° 71, c'était Ajwyn, Dunbar, Jolliett et Tambora.

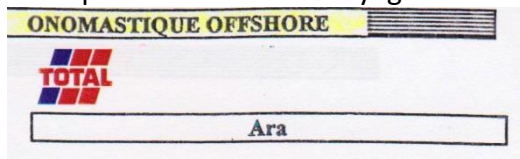
Dans le Pélican n° 72, c'était Poséidon, Ekofisk et Yadiana

Dans le Pélican n° 73, c'était Nautilus, Piper et Canadon Alfa

Dans le Pélican n° 74, c'était Bruce, Bull Winkle et Sleipner

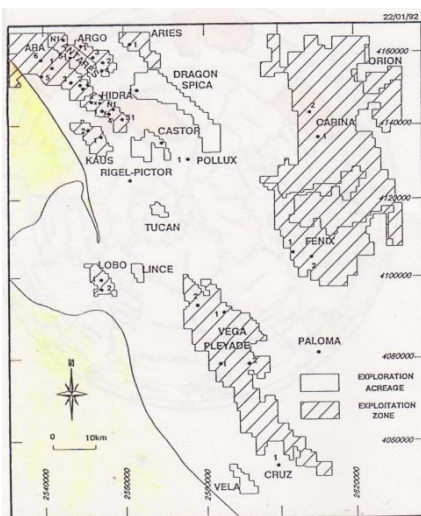
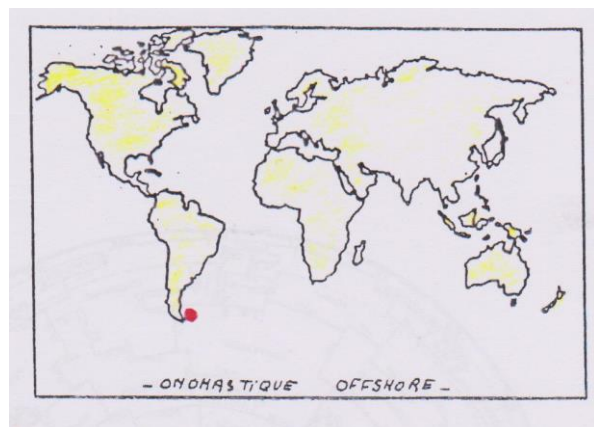
Dans le Pélican n° 75, c'était Auk, Badak et Cognac

Nous poursuivons notre voyage :



### ARA

L'Offshore argentin utilise les ressources des cartes du ciel. Les 88 constellations donnent une assez grande marge de manœuvre aux opérateurs !



- Ara veut dire autel,
- Arles signifie Bélier,
- Carina est l'équivalent de Carène,
- Fénix, version hispanisante du latin Phoenix,
- Hydra est l'Hydre femelle,
- Lince (Lynx), Orion et Toucan ne se traduisent pas,
- Vela se traduit par voiles.

Il y a deux exceptions : Castor et Pollux qui ne sont pas des constellations mais des étoiles. A 45 et 35 années-lumière, elles symbolisent les Gémeaux.

Princes légendaires de Sparte, issus de la mythologie grecque, Castor et Pollux sont les Dioscures (les fils de Zeus et de Léda). Ils participèrent entre autres à l'expédition des Argonautes (voir ci-après Argo...).

La rivalité amoureuse qui les opposa à leurs cousins causa leur perte. Zeus leur accorda l'immortalité et ils furent transportés au ciel. Ils furent honorés par les Grecs, les Etrusques et les

Latins qui les considéraient comme les protecteurs des marins. Dans le parc du château de Versailles, sur le parterre de Latone, la sculpture de Coysevox les immortalise.

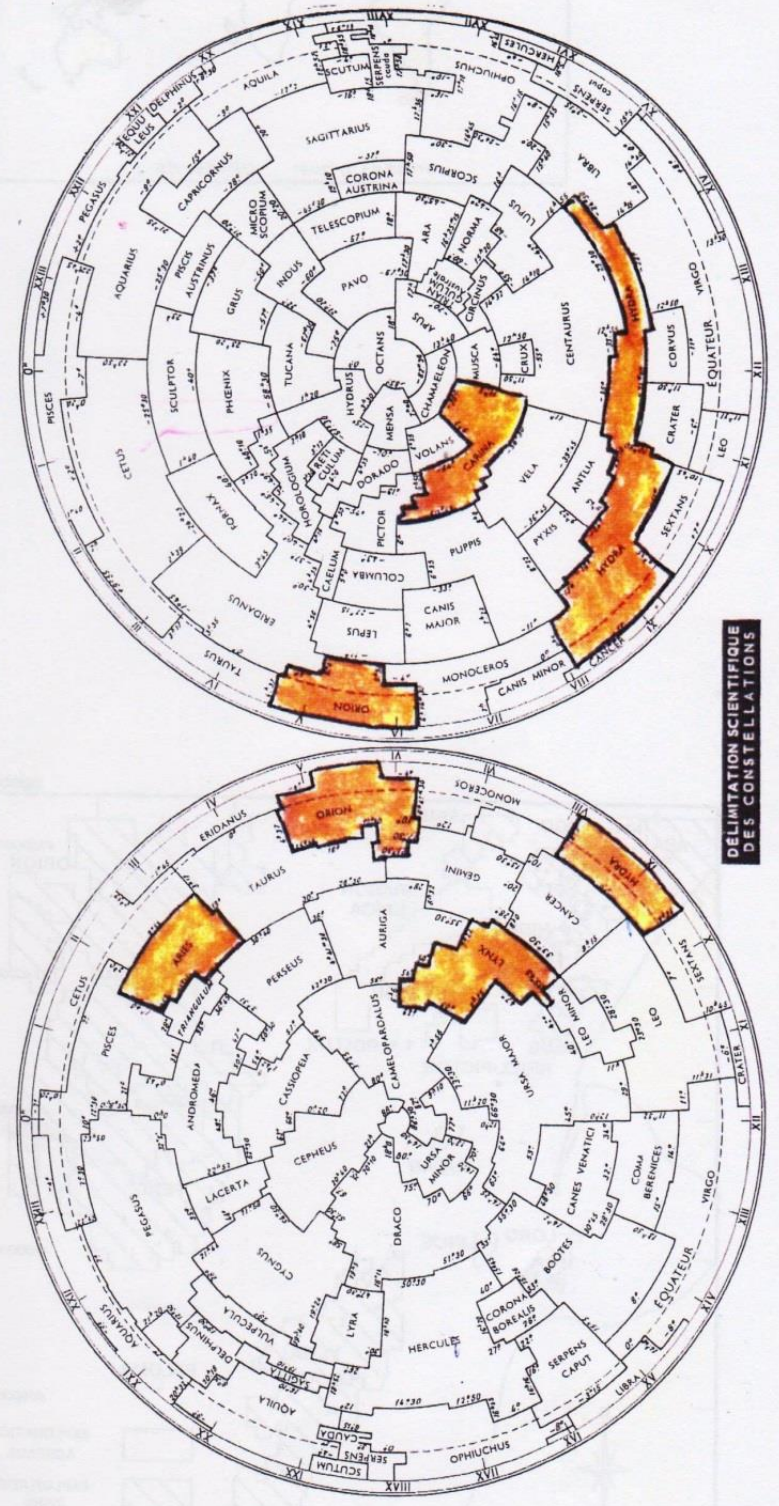
Argo, non listé dans les 88 constellations officielles, est un groupe d'étoiles plus communément appelé "Le Navire Argo" ou "Le Navire". Ce navire, sous la direction de Jason, servit à s'emparer en Colchide de la Toison d'Or.

Kaus, comme Antarès ou Riget sont des étoiles qui brillent dans la constellation du Sagittaire.

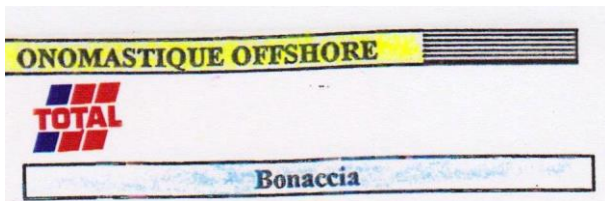
LES QUATRE-VINGT-HUIT CONSTELLATIONS

N	Andromède	Andromeda (ae) [And]	Cygne	Cygnus (i) [Cyg]	E	Orion (us) [Ori]
S	Antlia (ae) [Ant]		Dauphin	Delphinus (i) [Dor]	S	Pavo (omnis) [Pav]
S	Apus (omnis) [Aps]		Dorade	Dorado (us) [Dor]	E	Pegasus (i) [Peg]
E	Aquarius (ii) [Aqr]		Dragon	Draco (omnis) [Dra]	S	Pegasus (ii) [Per]
E	Aquila (ae) [Aql]		Petit Cheval	Eridanus (is) [Eri]	S	Phoenix (icis) [Phx]
S	Ara (ae) [Ara]		Fourneau	Fornax (actis) [For]	E	Pictor (omnis) [Pic]
S	Aries (terris) [Ari]		Gémeaux	Gemini (orum) [Gem]	S	Piscis (ium) [Pis]
E	Auriga (ae) [Aur]		Gruc	Grus (omnis) [Gru]	S	Piscis (us) Australis (i) [Ps A]
N	Bootes (is) [Boo]		Horloge	Horologium (i) [Hor]	S	Piscis (us) Australis (ii) [Ps A]
S	Boötes (ii) [Boo]		Hydre femelle	Hydra (ae) [Hvd]	S	Piscis (us) Australis (iii) [Ps A]
S	Caelum (i) [Cae]		Hydre mâle	Hydra (m) [Hvd]	S	Pyxis (icis) [Pys]
S	Camelopardalis (i) [Cam]		Indien	Indus (i) [Ind]	S	Pyxis (us) [Pys]
N	Canes venatici [C Vn]		Lézard	Lacerta (ae) [Lac]	S	Reticulum (i) [Ret]
E	Canis (is) major (is) [C Ma]		Lion	Leo (omnis) [Leo]	E	Sagittarius (ae) [Sag]
E	Canis (is) minor (is) [C Mi]		Petit Lion	Leo (m) minor (is) [L M]	E	Sagittarius (ii) [Sgr]
S	Capricornus (i) [Cap]		Lievre	Lepus (omnis) [Lep]	E	Scorpius [Scl]
S	Carina (ae) [Car]		Loup	Lynx (icis) [Lyn]	E	Scutum (i) [Scl]
N	Cassiopeia (telae) [Cas]		Lyre	Lyra (ae) [Lyr]	E	Serpens (is) [Ser]
S	Centaurus (i) [Cen]		Table	Mensa (ae) [Men]	E	Serpens (ii) [Sex]
E	Cepheus (er) [Cep]		Microscopie	Microscopium (ii) [Mic]	E	Sextans (is) [Sex]
S	Cetus (i) [Cet]		Licorne	Monoceros (omnis) [Mon]	E	Taurus (i) [Tau]
S	Chamaeleon (omnis) [Cha]		Mouche	Musca (ae) [Mus]	E	Taurus (ii) [Tel]
S	Columba (ae) [Col]		Équerre	Norma (ae) [Nor]	E	Telescopium (i) [Tel]
S	Coma (ae) Berenices [Com]		Octant	Oculus (omnis) [Ocu]	E	Triangulum (i) [Tri]
S	Corona (ae) Australis (ae) [Cr A]		Serpentaire	Ophiuchus (i) [Oph]	S	Triangulum (ii) [Tr A]
S	Corona (ae) Borealis (is) [Cr B]				S	Ursula (ae) [Urs]
E	Corvus (i) [Crv]				S	Ursula (ae) major (is) [U Ma]
E	Crater (eris) [Cra]				S	Ursula (ae) minor (is) [U Mi]
E	Cruce (icis) [Cru]				E	Vela (orum) [Vel]
					S	Virgo (inis) [Vir]
					S	Volans (omnis) [Vol]
					E	Vulpecula (ae) [Vul]

La lettre N ou S ou E indique que le point moyen de la constellation a une déclinaison supérieure à +30° (calotte polaire Nord), ou inférieure à -30° (calotte polaire Sud), ou comprise entre +30° et -30° (bande équatoriale). L'indication placée entre crochets [] concerne l'abréviation officiellement adoptée par l'Union astronomique internationale.



DELIMITATION SCIENTIFIQUE DES CONSTELLATIONS



## BONACCIA

**Bonaccia** a une étymologie discutée : le mot latin malacia qui lui-même vient du grec malakia (mollesse) aurait



eu une première syllabe mutante "mal" devenant "bon...".

**Bonaccia** désigne en fait un état de mer ou de vent calme (calme plat, bonace).

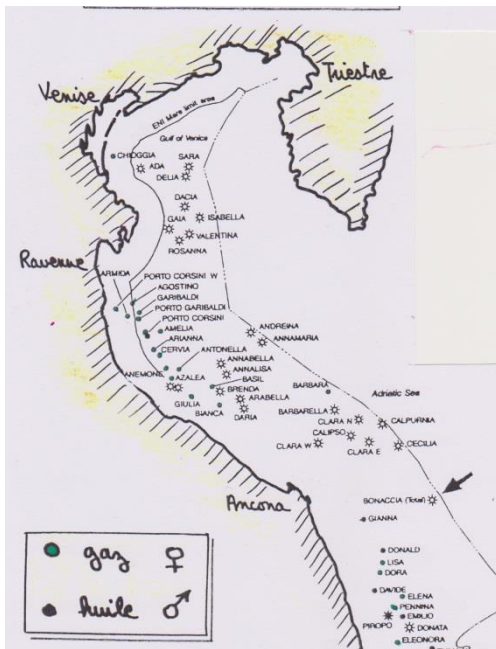
\*\*\*

Il est à noter que les gisements découverts en Adriatique italienne sont désignés par des prénoms usuels.

Originalité inexplicquée : les prénoms masculins (*David* et *Emilio, Donald*) sont pour les champs d'huile et les prénoms féminins (*Annabella, Arabella, Cecilia*) sont pour le gaz.

Un porte-clés sera attribué au lecteur qui donnera une explication logique à cette répartition

N'empêche que ces prénoms familiers sont plus agréables...Relisez l'introduction : remplacez Frigg par Isabella, ABK par Valentina, Hidra par Elena et Bongkot par Katia. Vous verrez, cela prend une autre allure !



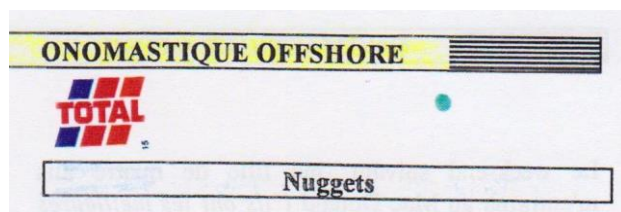
**Bonaccia** /bo'nattja/[étymologie discutée : du latin parlé

\* *bonàcia* (m) avec mutation de la première partie, dérivé de *màlus* « mal », de *màlacia* (m), pris du grec *malakia* « mollesse », de *malakos* 'mou' (?) n.f. (pl. -ce).

1 Etat de mer ou de vent calme (calme plat, bonace)

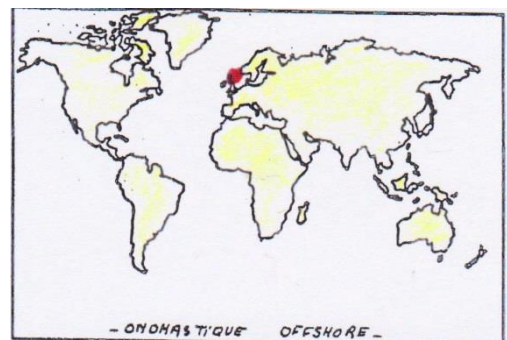
2 fig. Calme, paix | ext. litt. Bonheur, chance : *Roger, tant qu'Agramante eut de la --/ne l'abandonna jamais* (ARIOSTE).

Bonaccière /bonat'tfare/ v.intr. Etre en Bonaccia (Ex: Bureau, Coupaud, Deffontaines...)



## NUGGETS

Nuggets est un projet de développement simultané de quatre petits champs à gaz répartis sur 25 km x 15 km entre Dunbar et Frigg.



Pour mieux comprendre l'origine de cette appellation, laissons la parole à Denis Palluat de Besset Son article est intitulé : "Nuggets ou l'influence du Fast Food dans l'industrie pétrolière".

Lorsqu'en 1991, Total Oil Marine décida de s'intéresser sérieusement au développement des quatre champs connus maintenant sous le nom de Nuggets, la première action concrète fut de baptiser ce projet d'un nom plus attrayant que l'appellation officielle de « UK block 3 océans gas fields » plus flatteur que "pustules éocènes" et moins péjoratif que le diminutif couramment employé de "patates éocènes".

Charles Mattenet, alors en charge du Département Coordination et Planning à la TOM, indiqua

qu'il voulait quelque chose qui soit vraiment représentatif du projet, "Je ne sais pas moi, un truc du genre Eocène Gas Gathering System, EGGs" ajouta-t-il avec un semblant d'hésitation. (La trouvaille était tellement à propos que je le soupçonne d'avoir prémédité son coup !).

Le week-end suivant, ma fille de quatre ans m'entraîna au Mac Donald ("ils ont les meilleures frites et les meilleurs chocolaté sundae du monde"). Elle y mangea, en plus des frites et du chocolaté sundae, des "chicken Mc Nuggets", sorte de boulettes de poulet panées.

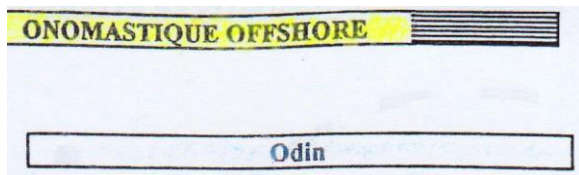


Le lundi suivant, l'imagination, créatrice de ceux qui avaient inventé "NAU" associée au génial "EGGS" mattenetien m'amena à commencer un acronyme par NUGG. Le mot "Nugget" découvert la veille au Mac Do s'imposait. Un dictionnaire anglais français de bon niveau confirma que "Nugget" se traduisait par "pépite", parfaite illustration de la représentation graphique de ces quatre champs sur la carte de la Mer du Nord. Il ne fallut pas longtemps pour finaliser l'acronyme.

**Northern Underwater Gas Gataering Export & Treatment System**

qui est à ce jour la meilleure et la plus concise description de ce projet.

Il est intéressant de noter qu'il y a certainement une excellente adéquation du nom et du projet car "Nuggets" s'imposa naturellement et immédiatement tant à l'intérieur de TOTAL que dans le milieu pétrolier britannique sans qu'aucune promotion de ce nom soit nécessaire.

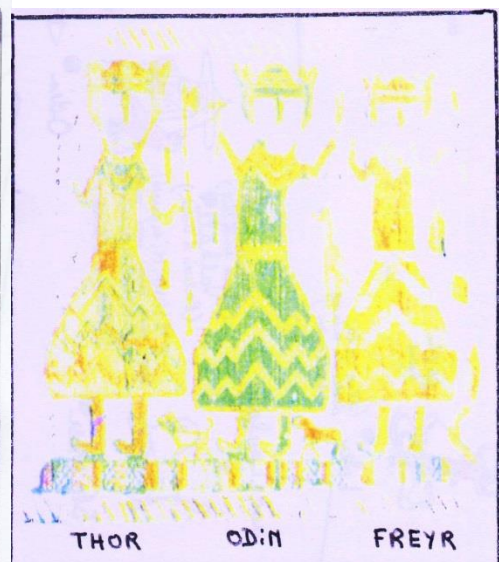
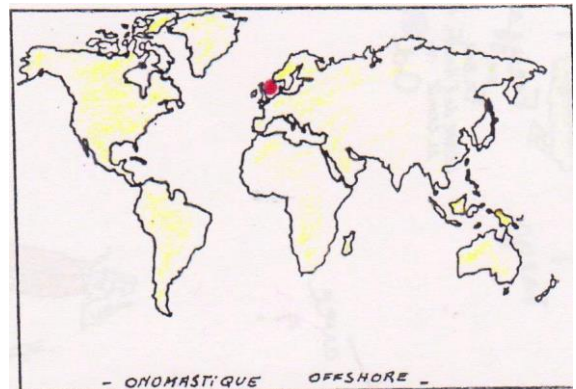


**ODIN**

"Le" personnage central. Fils de Bor et de Besta (une géante).

Odin est le dieu suprême, celui qui domine tous les autres. C'est le dieu du savoir, de la guerre et de la victoire.

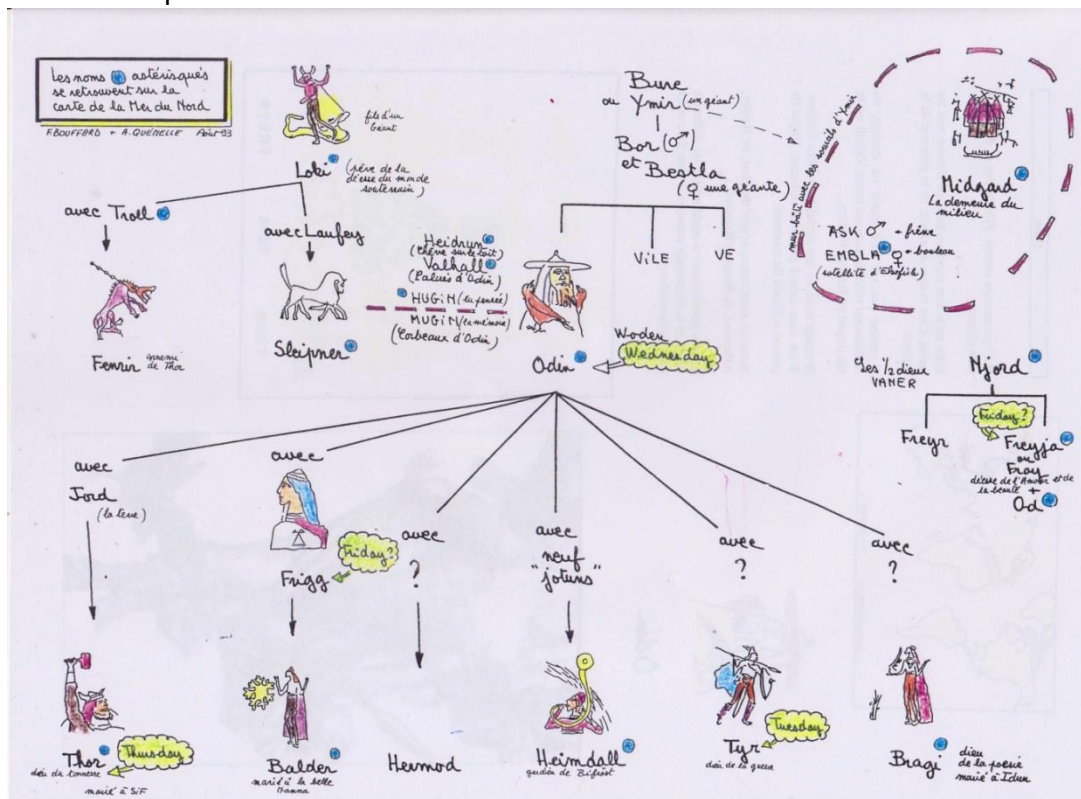
Il combat peu car c'est plutôt un stratège, un tacticien qui réfléchit dans son palais Valhall sur le toit duquel vit la chère Heidrun...



Il voyage aussi sur son cheval à 8 jambes Sleipner. Il est alors escorté par deux corbeaux, Hugin (la pensée) et Munin (la mémoire).

Odin est, entre autres, le père de Thor, de Balder, d'Hermod, de Brage, d'Heimdalll...

L'arbre généalogique ci-après resitue, les différents héros de la mythologie scandinave cités dans notre onomastique offshore.



### 3. SMART-LEG : 20 ANS DEJA ! PAR JEAN-PAUL LABBE

Il y a 20 ans, le système Smart-Leg d'ETPM (Entrepose pour les Travaux Pétroliers Maritimes, devenu maintenant Subsea 7) pour l'installation de ponts intégrés, était utilisé pour la première fois. C'était par GTM-Entrepose (Grands Travaux de Marseille-Entrepose) pour faciliter la construction du Pont de l'Île du Prince Edouard au Canada.

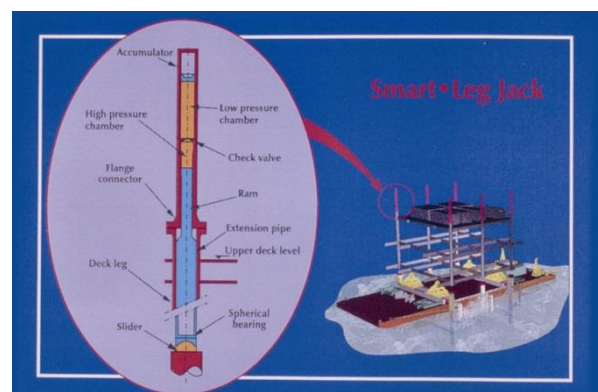
#### 1993 : Invention et premier brevet Smart-Leg

Début 1993, ETPM entreprenait une étude de pose de pont intégré lourd par flottaison, dans le cadre d'un appel d'offre pour le Golfe de Guinée. Ce type d'installation utilisant la descente de la cargo-barge de transport entre les jambes de la structure support (un jacket en général) permet en effet de s'affranchir des grosses barges de levage, ce qui le rend particulièrement économique dès que le poids du pont dépasse les capacités de levage disponibles dans la zone d'installation.

Après quelques mois d'étude naquit le principe du vérin Smart-Leg : un vérin associé à un accumulateur et un clapet, permettant d'arrêter automatiquement le mouvement de pilonnement d'une jambe de pont au moment précis où sa vitesse s'annule au point haut, et donc sans choc.

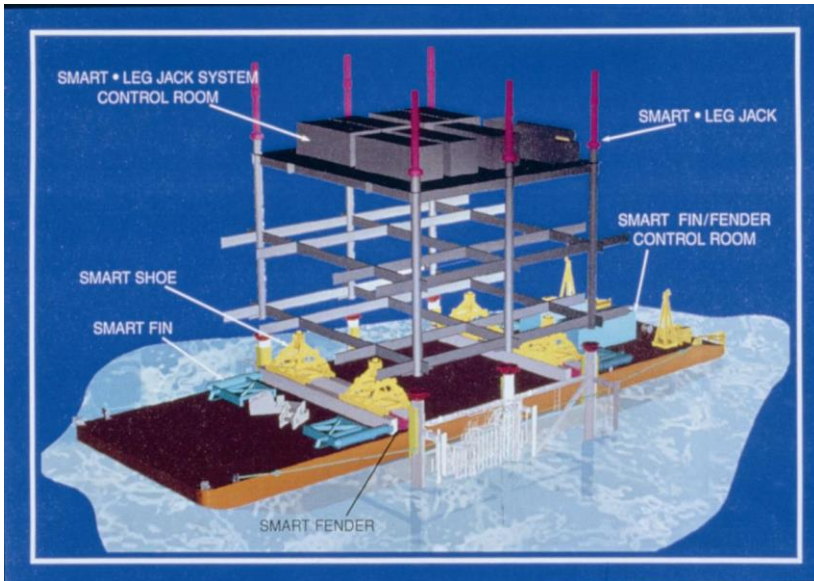
Schéma de principe d'un vérin Smart-Leg

Ce principe, associé à d'autres inventions, dont un système anti-cavement, donna naissance au système de pose de ponts intégrés Smart-Leg dont le





premier brevet fut déposé fin 1993.



Eléments du Système

Les études préliminaires démontraient alors que Smart-Leg permettrait de poser sans choc de gros ponts en mer pesant jusqu'à 20 000 tonnes dans des vagues de 3 mètres de haut, y compris dans les mers difficiles à houle longue comme le Golfe de Guinée.

Ces performances, ainsi que le niveau de sécurité espéré, dépassaient largement, à cette époque, celles des

méthodes concurrentes.

1993 à 1996 : Développement du système

L'intérêt de Smart-Leg n'ayant échappé ni au CEPM ni à la Commission Européenne, le projet de développement a pu obtenir des subventions substantielles. Ainsi, les performances du système ont pu être vérifiées rapidement, notamment par un logiciel dédié, des essais en bassin et des tests sur prototypes.

L'obtention du contrat d'installation du pont de 4000 tonnes de la plateforme EKPE au Nigéria auprès de Mobil Producing Nigeria et Nigerian National Petroleum Corporation, orienta le dimensionnement des éléments à fabriquer.

6 vérins Smart-Leg d'une capacité de 1500 tonnes chacun, pièces maîtresses du système, ont été fabriqués par la société hollandaise Hydrodine.

Tous les équipements étaient prêts fin 1996, puis installés à poste sur le pont EKPE ou sur la barge de transport CBL 103, avant le chargement du pont en Louisiane pour un transport transatlantique.

3 vérins Smart-Leg en position sur le pont



1997 : L'opération EKPE au large du Nigéria

A son arrivée sur le site d'installation fin mai, la barge CBL103 a été ancrée dans l'axe du jacket EKPE déjà en place.

C'était déjà le début de la mauvaise saison. Un premier créneau de beau temps, s'annonçant trop court, n'a pas été retenu pour entrer la barge dans le jacket. Au deuxième par contre, le 3 juin, l'opération fut déclenchée par une houle de face de 1,6 m (H max).

La hauteur de houle limite pour effectuer l'opération EKPE était de 2,8 m (H max) avec des périodes longues jusqu'à 15 secondes (Tp).



Entrée de la barge dans le jacket EKPE

Les conditions limites ci-dessus, obtenues

par calculs préalables et corrections sur le site avant l'opération, auraient entraîné un pilonnement des jambes de pont de 2 m, ce qui était la limite de la course utile des vérins Smart-Leg.

L'entrée de la barge dans le jacket a été faite en douceur grâce à un système d'ancrage et de positionnement très précis. L'arrêt des mouvements horizontaux fut rapide et efficace. L'arrêt des mouvements verticaux a ensuite été réalisé sans choc grâce aux vérins Smart-Leg, le pont s'immobilisant de lui-même en position quasi horizontale comme prévu.

Toutes les opérations qui ont suivi l'immobilisation, du ballastage de la barge à la descente finale du pont en passant par l'effondrement des supports munis d'écrous pyrotechniques, ont été réalisées avec succès.

Le tout a duré 6 heures.

#### 1995 et 1996 : Aide à la construction du Pont de l'Île du Prince Edouard au Canada

C'est pour la construction de ce pont que la société GTM-Entrepose, maison mère d'ETPM, trouva la première application de Smart-Leg.

Ce pont en béton de 13 km de long, comporte 50 fléaux en béton d'environ 200 m de long et 8000 tonnes chacun. Chaque fléau a été mis en place par levage à l'aide d'une grue flottante, la Svanen, sur une pile elle-même en béton.



Pont EKPE immobilisé. Supports effondrés. Système anti-cavement (en bleu) encore actif.

Le dispositif Smart-Leg, simplifié et adapté spécialement à la réalisation de cet ouvrage, a permis l'accostage des fléaux sur leurs piles avec une vitesse de pilonnement nulle, annulant tout choc d'assemblage, et protégeant donc parfaitement les surfaces en contact en béton.

Les 50 levages de fléaux furent exécutés

avec succès.

Le temps record (6 mois) que mit l'équipe de GTM-Entrepose pour développer l'adaptation du système, est d'autant plus remarquable qu'à cette époque ETPM était encore loin d'avoir terminé le développement de Smart-Leg.



Pose d'un fléau de 200 m sur sa pile.

#### 1997 à 2003 : Améliorations

Des études complémentaires ont montrées que Smart-Leg pouvait être adapté à la pose de ponts sur des supports flottants tels que les colonnes (SPAR entre autres), et les supports de type Catamaran.

D'autres études ont apporté des simplifications ou des améliorations au système.

L'installation du pont de la plateforme Yokri en mer abritée au Nigéria, par exemple, s'est faite avec des amortisseurs en élastomère et des vérins à eau développés spécialement pour cette opération.

### Epilogue

Smart-Leg a été un projet passionnant pour toutes les équipes qui se sont succédées lors des stades d'inventions, de développements et d'opérations. Chacune de ces étapes a été une réussite malgré certains aspects novateurs inévitablement complexes.

Smart-Leg a apporté un savoir faire original unanimement reconnu par la profession, ne serait ce qu'au vu des nombreux et prestigieux premiers prix d'innovation qu'il a obtenu.

Les principaux étant l'ONS en 1994 en Norvège, les Travaux Publics de France en 1997, l'ASME Mechanical Engineering à l'OTC 1998 aux USA, le CERF Génie Civil et Construction en 1998 aux USA.

Smart-Leg a aussi été un atout commercial pour ETPM dans les négociations face aux opérateurs des grosses barges grue semi-submersibles.



Pont EKPE une fois posé.

J'ai eu la chance de consacrer 10 ans de ma vie professionnelle à ce projet exceptionnel, depuis le premier coup de crayon jusqu'à l'installation du pont Yokri, et l'honneur de recevoir le Prix Caméré de l'Académie des Sciences en 1996 pour mes inventions et mon activité de chef du projet. Sans oublier mes premiers prix d'innovation d'ETPM et de GTM-Entrepose.

La grande aventure des ponts intégrés continue aujourd'hui avec notamment Allseas et sa nouvelle barge Pioneering Spirit (ex Pieter Shelte) qui devrait être terminée cette année. Elle sera capable, entre autres, d'installer et d'enlever des ponts pesant jusqu'à 48 000 tonnes !! (Voir Flash n° 130)

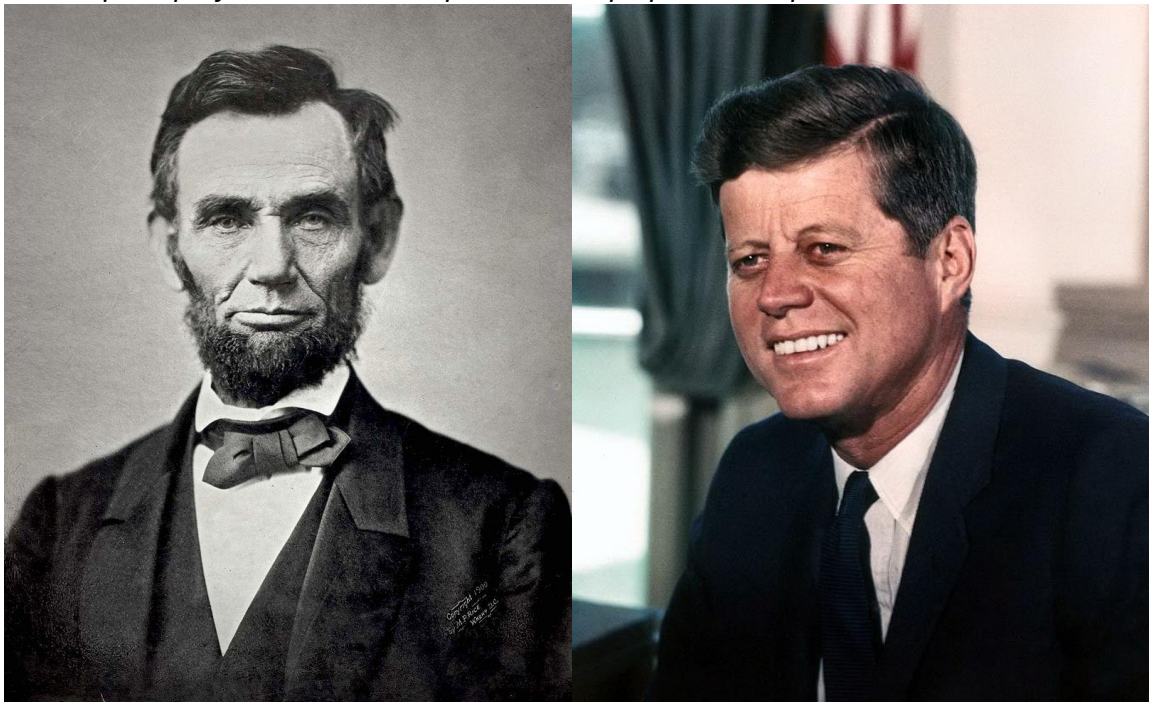
Références : OTC 8612 et 8615, Revue Française de Mécanique n°2000-3.

## 4. MYSTERES DE L'HISTOIRE ET DU BILLET DE 20 DOLLARS US

---

Incroyable, mais vrai !

*Est-ce qu'un professeur d'histoire peut nous expliquer ceci si possible...*

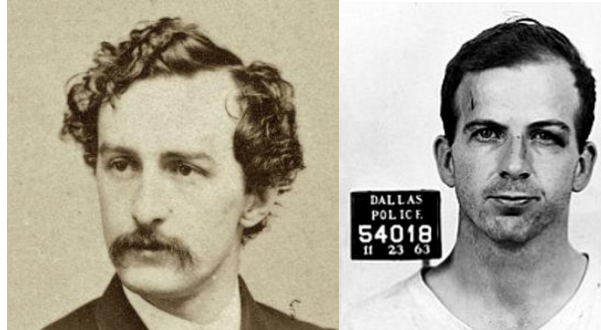


Abraham Lincoln fut élu au Congrès en 1846. John F. Kennedy fut élu au Congrès en 1946. Abraham Lincoln a été élu président en 1860. John F. Kennedy fut élu président en 1960. Les deux présidents étaient particulièrement préoccupés par les droits civils.

Leurs femmes (Les femmes de deux Présidents) ont chacune perdu leurs enfants tout en vivant à la Maison Blanche.

Les deux présidents ont été abattus un vendredi. Les deux présidents ont reçus des balles dans la tête. Maintenant, ça devient bizarre.

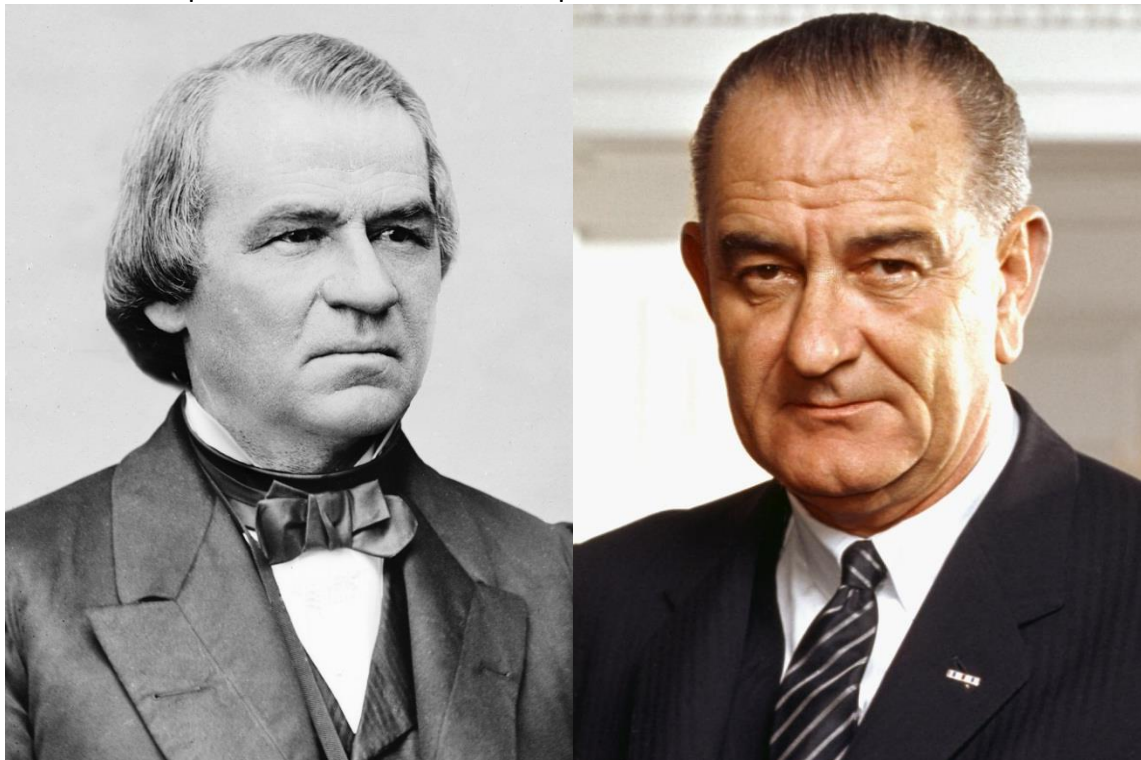
La secrétaire de Lincoln s'appelait Kennedy, La secrétaire de Kennedy s'appelait Lincoln.  
Les deux ont été assassinés par les Sudistes.



*John Wilkes Booth, qui assassina Lincoln, est né en 1839, Lee Harvey Oswald, qui assassina Kennedy, est né en 1939.*

Les deux assassins étaient connus par leurs trois noms et les deux noms sont composés de quinze lettres. Booth et Oswald furent assassinés avant leur procès.

Tous les deux présidents ont été succédés par les Sudistes du nom de Johnson.



Andrew Johnson, qui succéda à Lincoln, est né en 1808, Lyndon Johnson, qui succéda à Kennedy, est né en 1908.

Lincoln a été abattu au théâtre nommé «Ford». Kennedy a été assassiné dans une voiture appelée «Lincoln» construite par «Ford».

Lincoln a été abattu dans un théâtre et son assassin courut se cacher dans un entrepôt. Kennedy a été abattu d'un entrepôt et son assassin courut se cacher dans un théâtre.

Et voici le kicker ...

Une semaine avant que Lincoln soit abattu, il était à Monroe, Maryland

Une semaine avant que Kennedy soit assassiné, il était avec Marilyn Monroe.

*Qui Peut imaginer cela? INCROYABLE !!!*

**Maintenant...**

**Le Billet de 20\$ 2003 contient des images secrètes!** Voilà déjà à quoi ressemble un billet de 20\$:



**Maintenant passons au surréalisme!**

Si vous avez un billet de 20 dollars sur vous, alors faites le pliage qui suit:

**AU FAIT** – La série de ce billet a commencée en **1996**, donc 5 ans avant ce que vous allez découvrir...

**LE PLIAGE**

**1** Pliez un nouveau billet de 20 \$ en deux exactement comme ci-dessous

**2** Pliez le à nouveau, en prenant soin de le plier



**3** Pliez l'autre bout, exactement comme avant

**Maintenant Observation!** : On voit une tour en feu sur le billet de 20\$!



du design du pentagone mais en feu!

Une fois le billet retourné on peut voir un bâtiment qui se rapproche

**Magie du billet de 20 dollars**

$$9 + 11 = 20$$



5 Dollars

10 Dollars

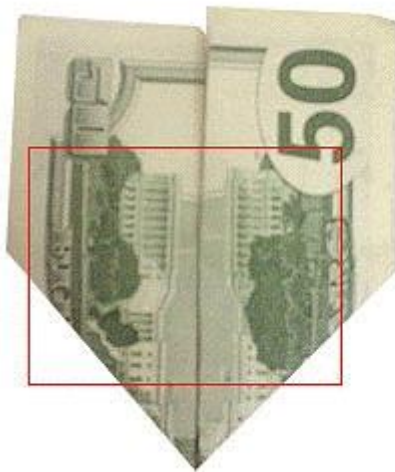
Ousama (*Osama* en anglais) est même sur le billet! **Ce Pliage-là n'est possible que sur le billet de 20 dollars.** Enfin ça c'est plutôt un plus créatif qu'autre chose.

Coincidence? Préparez-vous à réviser votre jugement. **Vous en voulez encore?**



On peut voir la tour avec l'antenne intacte. On peut voir une tour en feu,

50 Dollars 100 Dollars



Les 2 tours en feu en train de s'effondrer sur le billet de 50 dollars. Sur le billet de 100 dollars on aperçoit de la fumée.

***Coincidence? A VOUS DE JUGER.***

***C'est une leçon d'histoire pour la plupart des gens qui n'ont pas l'esprit de la lecture!***

## 5. PASTEUR, LE VIN ET LA SANTE

La consommation d'alcool, et en particulier de vin ou de bière, soulève des passions multiples. Interdit religieux - chez les musulmans -, l'alcool est aussi directement associé à un certain nombre de maladies, en particulier cirrhose et cancer, ou joue le rôle de cofacteur, notamment avec le virus des hépatites. Des débats passionnés en France se font entre ceux qui souhaitent voir sa place se réduire le plus radicalement possible et ceux qui ne l'acceptent pas. Le débat est d'autant plus difficile que les recherches rapportant les conséquences sur la santé de la consommation de vin et d'alcool ont souvent été controversées.

La plus grande étude au monde sur le sujet vient d'être publiée dans *European Journal of Epidemiology*. Ses auteurs ont analysé près d'une centaine de publications pour ne conserver que celles qui permettaient une analyse fine des effets directs du vin, de la bière et des autres alcools. La conclusion générale est que, dans certaines conditions, le vin est associé à une augmentation de l'espérance de vie ! La bière, faiblement consommée, a des effets qui sont à peu près comparables. Les autres alcools n'ont aucun effet protecteur.

### Pour ce qui est des effets bénéfiques du vin :



**Le vin protège des affections cardio-vasculaires**, en particulier de la mortalité cardiaque et de l'infarctus du myocarde. Cette protection est avérée pour une consommation qui ne dépasse pas une bouteille par jour par personne. C'est donc seulement à partir d'une bouteille de vin par jour que le risque cardio-vasculaire rejoint celui des non-buveurs.

**Le vin diminue le risque d'accidents vasculaires cérébraux** de manière significative. Là encore, la consommation d'une bouteille de vin

par jour fait baisser le risque d'accidents vasculaires cérébraux.

**Le vin réduit la mortalité.** Si l'on intègre à la fois ses bénéfices sur le système cardio-vasculaire et cardiaque et ses inconvénients dans le domaine des affections chroniques - cirrhose et cancer -, mais aussi des accidents et des suicides, le vin a un effet extrêmement protecteur contre la surmortalité jusqu'à une consommation de 40 grammes par jour. L'effet maximal se situe entre 14 et 34 grammes par jour. Soit environ deux à trois verres de vin par jour. Cette réduction de la mortalité totale est liée à la diminution des accidents vasculaires cérébraux et des accidents cardiaques. Concernant la bière, beaucoup moins d'études ont été réalisées, mais les données sont à peu près comparables.

Au total, l'excès de consommation d'alcool est lié à un certain nombre d'accidents de la route, de cancers et de maladies chroniques. En contrepartie, le vin exerce un effet protecteur spectaculaire sur les problèmes cardio-vasculaires. De façon générale, une consommation modérée de vin allonge l'espérance de vie d'une manière très significative.

Ce qui est rassurant. Mon maître, le microbiologiste Louis Pasteur, dont les premiers travaux ont porté sur la fermentation des boissons alcoolisées, prétendait que le vin était la plus saine des boissons.

Dans ce pays, qui est l'un des plus grands producteurs de vin et l'un des plus grands exportateurs, peut-être est-il temps d'avoir un jugement plus nuancé sur la consommation de vin. Il suffit de compiler tous les articles publiés dans la littérature scientifique mondiale ces dernières années !

## 6. SURVEILLENZ VOTRE CONSOMMATION

---



Un grand critique gastronomique disait : "Je ne bois pas d'eau parce que les poissons font leurs besoins dedans....."

À mes amis qui savourent un bon verre de vin..... et aux autres qui ne le font pas. Comme le disait Benjamin Franklin: "Dans le vin il y a la sagesse, dans la bière il y a la liberté, et dans l'eau des bactéries". Dans nombre d'essais dûment contrôlés, des experts ont démontré que si nous buvons 1 litre d'eau chaque jour, à la fin de l'année nous aurons absorbé plus d'un kilo d'Escherichia coli, E...que l'on retrouve dans les matières fécales ....) !"

Toutefois, nous ne courons pas ce risque lorsque nous buvons du vin ou de la bière ou tequila, rhum, whisky ou autres boissons alcoolisées, parce que l'alcool doit passer par un procédé d'ébullition, de filtrage et de fermentation. C'est un désinfectant antibactérien.

En conséquence: mieux vaut boire du vin et bafouiller un peu que boire de l'eau et être plein de microbes !

Ne me remerciez pas pour cette importante mise au point: je la diffuse par simple souci de la santé de mes amis !



## 7. GERARD MERCATOR, L'HOMME QUI A INVENTE LE GPS IL Y A 500 ANS

!

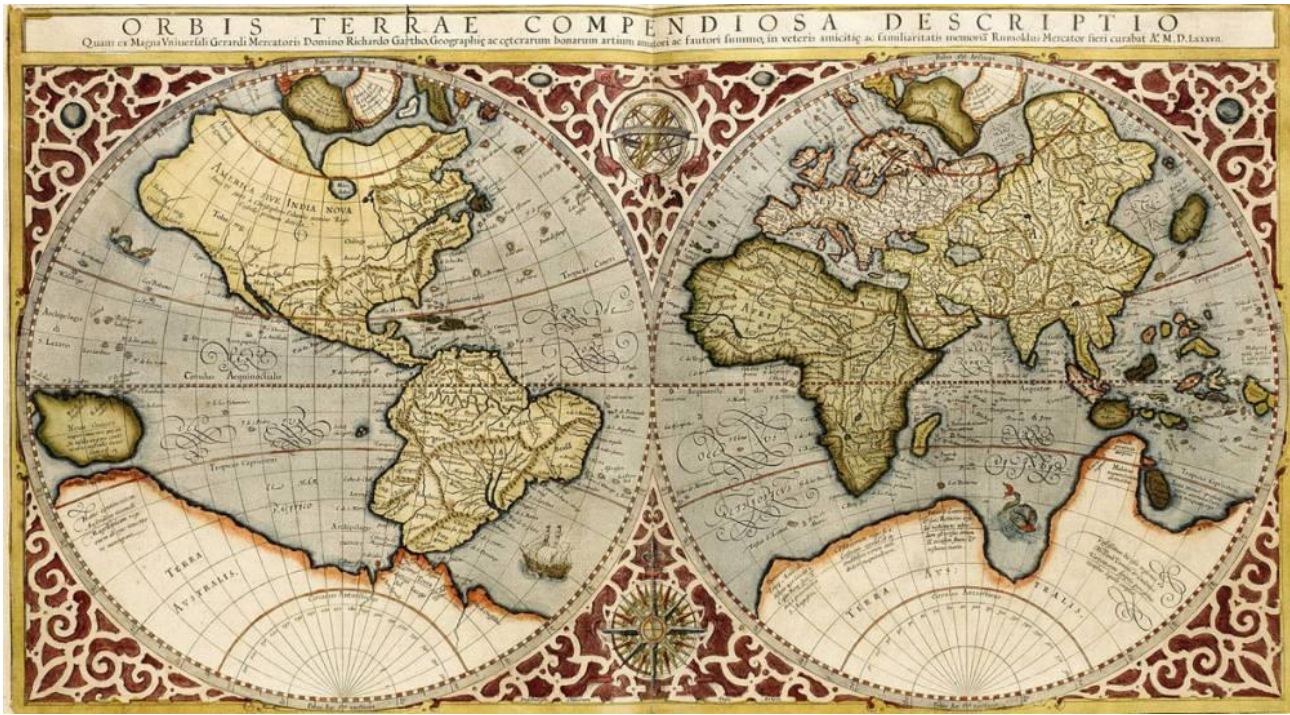
L'héritage de ce Belge né le 5 mars 1512 profite chaque jour aux millions de personnes utilisant une carte pour se repérer avec leur smartphone.

Son nom ne vous est pas familier, et pourtant, Gérard Mercator vous accompagne au quotidien. Que ce soit sur les bancs de l'école, sur les téléphones portables ou en voiture, ses travaux nous facilitent la vie ! Né en Belgique près d'Anvers le 5 mars 1512, Gérard Mercator a déterminé la représentation du monde telle que nous l'utilisons chaque jour pour apprendre la géographie ou nous déplacer à un endroit. La projection du globe terrestre de ce mathématicien, astronome et géographe est employée aussi bien par les cartes interactives présentes sur Internet (Google Maps, Bing Maps, OpenStreetMap...) que par les mappemondes des livres scolaires.

### Le GPS des Marins

Mercator est à l'origine de la première projection du globe terrestre visible sur les cartes marines. En 1569, il publie une mappemonde en 18 feuillets appelée "projection Mercator" qui fournit aux navigateurs une réelle description des contours des terres. Celle-ci repose sur la projection de la surface terrestre sur un cylindre tangent à l'équateur - pour ne pas déformer les angles - où les méridiens sont espacés régulièrement tandis que la distance entre les parallèles augmente avec la latitude. Un procédé qui exagère les dimensions des surfaces au fur et à mesure que l'on s'éloigne de l'équateur mais qui révolutionne littéralement le domaine de la cartographie malgré ses quelques anomalies. On pense par exemple à l'Australie et à la Terre de Feu reliées à l'Antarctique, ainsi qu'aux pôles artificiellement très étendus en longitude et en latitude.





### Victime de l'Inquisition

En 1530, Gérard Mercator entre à l'université de Louvain pour y effectuer des études de philosophie et de cosmographie. Élève du mathématicien et astronome averti Gemma Frisius, il s'initie aux théories développées par Copernic et apprend la gravure ainsi que le travail du cuivre. Des savoir-faire qui lui permettent par la suite de construire des globes terrestres et célestes selon ses propres schémas. Entre convictions intellectuelles proches des enseignements d'Aristote et foi chrétienne, Mercator occupe une grande partie de sa vie à prouver la création du monde et de nombreux récits bibliques. En 1537, il produit une carte de la Terre sainte comprenant plus de 400



noms et indiquant l'itinéraire des Israélites lors de leur traversée du désert après leur sortie d'Égypte. L'exactitude et la minutie de son travail lui valent l'admiration de ses contemporains, à tel point que, l'année suivante, il publie sa première carte du monde où l'on retrouve cette terre lointaine appelée "Amérique".

En cette période d'exploration des océans, de nombreuses nouvelles terres sont découvertes. Les données fournies par les navigateurs sont parfois contradictoires et constituent un véritable casse-tête pour les cartographes, qui passent plus de temps à deviner qu'à certifier. Mercator réussit en 1541, à la demande de Charles Quint - monarque chrétien le plus puissant du XVI<sup>e</sup> siècle -, à réaliser un globe terrestre et un globe céleste plus précis que tous ceux

qui existaient à l'époque.

Mais le XVI<sup>e</sup> siècle est le temps des remises en question, l'Église est en plein doute, et de nombreuses voix s'élèvent contre ces agissements et le dogme de la foi chrétienne. Rallié à la doctrine de Luther, Mercator est arrêté en 1544 pour avoir écrit des lettres considérées comme suspectes. La publication de sa carte de la Terre sainte, acclamée un temps, devient subversive, car elle pourrait encourager le peuple à lire la Bible. Accusé d'hérésie et incarcéré au château de Rupelmonde, il y passe neuf mois et doit sa libération à de puissants protecteurs.

### L'homme qui valait 1 000 francs belges

Grâce à l'imprimerie, l'Europe devient le centre d'information et de diffusion de cartes géographiques au XVI<sup>e</sup> siècle. Mercator publie les premières planches de son œuvre en 1585, avant de la compléter en 1598, année où il baptise son recueil "atlas" ; il sera le premier à donner ce nom à un ouvrage de cartographie. En 1595, son fils achève leur publication, un an après sa mort. En Belgique, le portrait et le nom de Mercator restent aujourd'hui encore familiers. Son visage figurait sur les billets de 1 000 francs belges avant l'entrée en vigueur de l'euro, de nombreuses rues portent son nom dans le pays, une statue le représente à Bruxelles et le voilier qui servit de navire-école à la marine marchande belge s'appelait Mercator.



## 8. HISTOIRES DE CHIENS PAR GILLES MARTIN

Dans la vieille Marine (celle qui a disparu dans les années 80/90) il y avait très souvent des animaux familiers qui faisaient pratiquement partie de l'Équipage en quelque sorte.

C'est ainsi que sur le Gange il y a un chien qui est passé dans le folklore des Messageries Maritimes avec tout ce que cela comporte, principalement un répertoire inépuisable d'anecdotes à son sujet, on ne prête qu'aux riches..... C'est bien connu.

Personnellement, je l'ai « connu » lors d'un embarquement sur ce navire de Juillet 1963 à Mars 1964 et peut certifier ce qui suit.



Le Gange, cargo mixte a été lancé le 28 février 1953 à La Seyne sur mer. Affecté sur la ligne Dunkerque-Australie, puis sur celle de l'Océan Indien. Participe à l'expédition de Suez du 1<sup>er</sup> novembre au 4 décembre 1956. Finit sa carrière comme annexe sur la ligne Nouvelle Calédonie-Australie à partir de décembre 1971. Passe sous le contrôle de l'Union Maritime du Pacifique Sud en juin 1972. Démoli à Taiwan en février 1973.

Déjà, son nom était tout un programme : Bibine, en effet il avait la

particularité de boire, tout sauf de l'eau, sa boisson favorite étant la bière. Ce n'était pas bien malin, mais c'était ainsi. En 1963, il y avait déjà quelques années qu'il était à bord, et les conséquences de cette éducation avaient horrifié le vétérinaire qui avait diagnostiqué une belle cirrhose. La plaisanterie

favorite du bord était d'aller dans le 1<sup>er</sup> bistrot, en escale, et de commander une bière supplémentaire au nombre de personnes qui étaient présentes, et de demander, tasse et soucoupe pour Bibine qui se léchait les babines à la vue de la mise en scène.

C'était un vrai bâtard du type Fox, pur produit de nombreux métissages, mais qui était quand même un ratier de vocation, sa passion était de chasser les rats et animaux de ce genre, et il devenait enragé si on prononçait devant lui le mot RAT, son grand plaisir étant de descendre dans les cales quand l'Equipage les balayait pour voir s'il n'y avait rien à dénicher. Par contre il était d'une propreté méticuleuse, et dès qu'il se sentait sale, il se tenait à la porte des douches Equipage pour y pénétrer avec la 1<sup>ère</sup> personne qui viendrait se doucher...

A l'époque il y avait le rituel bien réglé de « la bière à 4 heures », il fallait que le Cambusier soit bien exact à l'heure rituelle dans sa cambuse, même si on avait changé l'heure la nuit précédente. Bibine était le 1<sup>er</sup> à se présenter en se léchant les babines...

Lors d'une escale à la Réunion il était parti en bringue avec une personne du bord qui, victime du Punch local, terriblement dangereux, est tombé dans un caniveau, incapable de se redresser, et dans un état proche du coma éthylique. Bibine est revenu à bord et par ses abois a, en quelque sorte appelé au secours, le Matelot de Garde à la coupée. Ce dernier a réveillé un collègue et ont suivi Bibine, à la recherche du « naufragé », qu'ils ont trouvé en piteux état .Il est sans doute exagéré que Bibine lui a sauvé la vie, mais, il est certain qu'il aurait pu avoir des ennuis sérieux si Bibine n'avait pas été là.

Je peux assurer que cette histoire est vraie, car j'en ai été le témoin, on m'a assuré qu'une fois Bibine a retardé un appareillage, étant resté en très bonne Compagnie et oublié l'heure du Départ. Cela, je ne peux l'assurer mais c'est très plausible. On m'a donné le nom du Commandant et je pense qu'il en était capable, ce qui est tout en son honneur, il y avait encore, à cette époque, des affaires sérieuses dans la Navigation, avec lesquelles il ne fallait pas plaisanter.

D'ailleurs, il faut ajouter que Bibine était connu dans tous les ports principaux de la ligne : La Réunion, Dunkerque et Le Havre etc... Et dès l'arrivée, partait à terre retrouver ses nombreuses connaissances pour, sans doute, raconter ses campagnes, mais retrouvait toujours son navire à temps, sauf une fois...

De nombreuses versions ont circulé sur la fin de Bibine, ne connaissant pas la vraie, je me garderai bien d'en donner une mais espère qu'il eut une belle fin ... très méritée, la meilleure preuve c'est que l'on continue à parler de ce phénomène... 45 ans plus tard.

L'histoire suivante est plus triste mais sort de l'ordinaire.



"La productivité de ce nouveau mode de transport et de manutention s'est révélée très efficace : un record de l'époque - la manutention de 1 355 conteneurs en 67 h d'escale du FORT FLEUR D'ÉPÉE, soit une moyenne de 20 conteneurs à l'heure." Cela se passait il y a 30 ans !

Elle se passe en Juillet 1988, sur le Fort Fleur d'Épée, et nous faisons route de Pointe à Pitre sur Le Havre. On était le vendredi après midi avant l'arrivée prévue le lundi matin suivant, soit à 60 heures du Havre. Nous avons quitté Pointe à Pitre le vendredi ou samedi soir (je ne sais plus le jour

exact) mais étions en mer depuis une bonne semaine, et le beau temps s'étant maintenu depuis le départ des Antilles, il faisait donc encore une bonne température.

En faisant sa ronde sur le pont, le bosco entend un bruit bizarre venant d'un container vide chargé en 2<sup>ème</sup> plan à la dernière baie du navire, donc le système d'ouverture à environ 4 mètres du pont. L'électricien qui passait par là, lui donne un coup de main et avec une échelle, ils réussissent à ouvrir la porte (ce qui était loin d'être évident), et en sort une touffe de poils hurlante, c'était un chien qui avait survécu 7 jours, en plein cagnard dans un container où il n'y avait absolument rien : ni eau ni débris de quelque sorte. Il a failli d'ailleurs, dans son saut, tomber à l'eau, où il aurait été happé par les hélices.

Il était dans un triste état et « inabordable », seules 2 personnes ont réussi à l'approcher et l'apprivoiser, l'épouse d'un Officier qui faisait le voyage complet et un Second Maître. D'abord de l'eau lui a été fournie, puis petit à petit, de la nourriture, et, cela, jusqu'au Havre. Personne d'autre n'a réussi à l'approcher.

Il n'y avait plus qu'à signaler à la Compagnie ce clandestin sortant de l'ordinaire, ce que je me suis empressé de faire. La SPA est venue le cueillir au Havre et régler tant son problème sanitaire qu'administratif, car il est évident qu'il n'avait aucun papier ou certificat de vaccination.

Ce chien avait trouvé refuge dans ce container sur les quais de Pointe à Pitre (il y rodait quelques chiens faméliques qui trouvaient leur maigre pitance dans les débris de toute sorte), il est difficile de croire que cette pauvre bête ne s'est pas manifestée, d'abord quand les portes du container ont été fermées, ensuite, durant le transfert sur le quai pour aller sous le portique, enfin à la mise en place à bord. Autrement dit ce chien a été enfermé quasi volontairement par des gens qui devaient trouver que c'était une fine plaisanterie... Commentaires superflus.

On peut raisonnablement penser que ce n'était pas la première fois que cela se passait et, si le container avait été chargé en cale, le cadavre aurait été trouvé bien plus tard. De même si le container avait été mis dans l'autre sens, porte vers l'avant, il aurait été impossible d'ouvrir la porte, et en 3<sup>ème</sup> plan, n'en parlons pas...

Paimpol, Janvier 2011

## 9. L'ESCALIER DE LA CHAPELLE LORETTO A SANTA FE (USA)

---

### L'histoire de sa construction

En 1872, Jean-Baptiste Lamy, archevêque du diocèse catholique romain de Santa Fe, a commandé la construction d'une chapelle pour un couvent dont la garde serait confiée aux sœurs de Loretto. La chapelle fut conçue dans un style néogothique par l'architecte français Antoine Mouly, disparu avant la fin de la construction. Ses contreforts, ses flèches et ses vitraux furent importés de France. Son dessin serait inspiré de la Sainte-Chapelle de Paris.

Peu avant la fin des travaux, on se rendit compte qu'un escalier menant au triforium n'avait pas été prévu. Un escalier conventionnel ne pouvait être ajouté à cause de la petite taille de la chapelle. Un escalier en colimaçon fut donc construit. Il s'agit d'une œuvre de charpenterie remarquable mesurant vingt pieds de haut, effectuant deux révolutions complètes pour atteindre le triforium. Réalisé sans clou, l'escalier est fait de chevilles en bois. Aucun support ne semble servir de pilier en dehors de la spirale centrale. Il n'y avait, à l'origine, aucune attache au mur. En 1887, la spirale extérieure fut attachée à un pilier et une rampe fut ajoutée.

### Le mystère de sa construction

Les sœurs ont prié neuf jours de suite pour que saint Joseph leur vienne en aide. Juste le neuvième jour de la neuvaine, un étranger mal habillé serait apparu aux portes de la chapelle. Il a dit aux sœurs qu'il construira l'escalier, mais avait besoin d'une intimité totale et s'enferma dans la chapelle pendant trois mois. Il construisit un escalier avec un bois qui n'existe pas dans la région.

En dépit d'une récompense offerte par les sœurs de Loretto pour la connaître, l'identité de ce charpentier, parti sans être payé, resta inconnue. L'escalier comprend 33 marches, autant que Jésus-

Christ vécut d'années. L'ouvrier était donc pour les soeurs et pour tout autre croyant St Joseph venu en aide à ses petites soeurs.



← Vue de l'escalier en colimaçon de la chapelle.

### Explications du mystère

À la fin des années 1990, Mary Jean Straw Cook, auteur de *Loretto: The Sisters and Their Santa Fe Chapel* (2002, Museum of New Mexico Press) aurait retrouvé l'identité du constructeur de l'escalier. Il s'agirait de François-Jean Rochas, un Français expert dans le travail du bois qui aurait vécu dans la région de Santa Fe. En plus de découvrir des indices qui liaient Rochas à un entrepreneur français œuvrant dans cette région, Cook a découvert une notice nécrologique de 1895 dans le journal *The New Mexican* qui nommait explicitement Rochas comme le constructeur de l'escalier de la chapelle. Selon Cook, Rochas avait 27 ans en 1878 au moment où l'escalier fut construit. Pourtant, les soeurs ont affirmé avoir rencontré un homme âgé.

Une étude de 2007 explique que l'escalier est probablement non sécurisé par sa forme hélicoïdale qui le fait osciller comme un grand ressort. Cependant, même si plusieurs escaliers en colimaçon n'ont recours à aucun pilier central, cet escalier contiendrait un support central caché constitué d'une pièce en bois tourné possédant un petit rayon de courbure. De plus, l'ouvrage prendrait appui sur l'un des piliers qui retient le triforium. Il serait construit en bois d'épicéa.

## 10. Réchauffement ? par Werner Munter...



Difficile de savoir qui il faut croire, mais tous les arguments doivent pouvoir être exprimés

« C'est de l'arrogance de croire qu'en 150 ans d'industrialisation nous avons changé le climat ! », spécialiste reconnu des avalanches, le Suisse Werner Munter planche nuit et jour depuis trois ans sur le réchauffement climatique. Et, pour lui, l'homme n'y est pour rien !

Il y a une semaine, le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) pointait une nouvelle fois d'un doigt accusateur l'homme et le CO2 qu'il produit comme principaux coupables du réchauffement climatique. Pour Werner Munter, spécialiste mondialement reconnu des avalanches, qui se penche compulsivement sur le phénomène depuis trois ans, « ces gens sont des imbéciles qui répètent en boucle des bêtises, le savent et sont payés pour ! » Le Bernois nous a longuement reçus dans son appartement d'Arolla (VS) pour étayer ces accusations entre une tranche de viande séchée et deux verres de Cornalin. Son diagnostic climatosceptique, loin d'être celui d'un hurluberlu, est partagé par d'éminents scientifiques dont deux Prix Nobel. Il nous l'explique.

Vous affirmez que l'homme n'a rien à voir avec le réchauffement. Pourquoi ?

Précisons tout d'abord que je ne conteste pas le réchauffement lui-même. Je l'ai d'ailleurs constaté en tant que guide de montagne en voyant les glaciers reculer. Celui qui nous fait face par exemple a perdu 100 m depuis que j'ai acheté cet appartement en 1989. En 2005, le pilier Bonatti des Drus s'est effondré à cause du réchauffement du permafrost. Ce que je remets en cause, ce sont les causes de ce réchauffement. Elles n'ont rien à voir avec l'homme ou avec le CO2 comme on nous le serine. Je suis arrivé à cette conclusion pour trois raisons.

Quelles sont ces raisons ?

La première, c'est tout simplement l'analyse des données climatiques reconstituées sur des

millions d'années. Rien que dans les 10 000 dernières années, il y a eu cinq pics de températures comparables à celui que nous vivons. Ces optima correspondent à des cycles naturels. Au Moyen Age, il était par exemple possible d'aller en vallée d'Aoste depuis Arolla avec les troupeaux car le glacier n'existait plus. Lors des deux premiers optima, le Sahara était une savane avec des lacs, des arbres et des éléphants. Avant cela, pendant des centaines de milliers d'années, il a fait plus chaud qu'aujourd'hui. Et parfois jusqu'à 7 degrés plus chaud ! Or le GIEC se concentre sur les 150 dernières années. Autant dire qu'il regarde autour de son nombril. Les reconstructions paléoclimatiques montrent aussi que, pendant des centaines de millions d'années, il n'y a pas eu de corrélations entre le CO2 dans l'atmosphère et la température sur terre.

Votre second argument ?

La concentration de CO2 – qui est soit dit en passant un gaz vital et non pas un poison – dans l'atmosphère est négligeable. Il y en a un peu moins de 0,5‰ dans l'atmosphère, et au maximum 5% de cette quantité est imputable à l'homme. Pour un million de molécules d'air, il y a seulement 20 molécules de CO2 produites par l'homme. Et chaque année, notre industrialisation rajoute 4 molécules de CO2 pour chaque million de molécules d'air, mais la moitié est absorbée par les océans et les plantes. Et on veut nous faire croire que cette infime proportion due à l'homme est une catastrophe ? J'ai beaucoup de peine à le croire (rires).

Pourquoi dès lors la thèse officielle fait quasi consensus ? Vos collègues scientifiques ne sont pas tous des imbéciles !

Ces théories visent à nous culpabiliser. Quand des scientifiques comme ceux du GIEC disent qu'ils veulent sauver la planète, je dis qu'ils ne sont pas crédibles. Ils mentent pour préserver des intérêts économiques dont les leurs. Car il y a tout un business derrière la lutte contre le réchauffement. Il y a une volonté de faire peur aux gens par exemple en dramatisant la montée des océans, alors que ceux-ci ne s'élèvent que de 2 à 3 mm par an ! C'est aussi une manipulation intellectuelle de parler de CO2 en tonnes plutôt qu'en proportion. Des tonnes, ça impressionne, mais rappelons que l'atmosphère pèse 5 000 000 000 000 000 tonnes !(cinq Millions de Milliards de tonnes!)

Votre dernier argument est que la thèse officielle contredit les lois de la physique. C'est-à-dire ?

Celle de la thermodynamique en particulier. Pour faire simple : la terre fait 15° en moyenne. L'atmosphère censément polluée de CO2 est grosso modo à -30° à 10 km d'altitude. Qu'elle réchauffe la Terre qui est bien plus chaude qu'elle est une aberration. La thermodynamique nous dit que la chaleur va toujours vers le froid et jamais dans le sens inverse, ce que correspond à notre expérience quotidienne.

Alors au final, comment expliquez-vous ce fichu réchauffement ?

Je n'ai pas de réponse car trop de facteurs entrent en jeu. Par contre, j'ai des hypothèses. Je soupçonne par exemple les variations de l'intensité du rayonnement solaire – qui répondent à des cycles – de jouer un rôle central, tout comme les processus nucléaires complexes et méconnus qui sont à l'œuvre au centre de notre Terre. Quoi qu'il en soit, c'est de l'arrogance de croire qu'en 150 ans d'industrialisation nous avons changé le climat. La nature est bien plus forte que l'homme, nous ne sommes pas les maîtres de la Terre !

En conséquence :

*Et si le réchauffement climatique n'était que le prétexte à la création de nouvelles taxes ?*

*Et si le fait que la Sibérie devienne cultivable n'était pas une catastrophe ?*

*Et si la sagesse consistait à dire qu'on n'en sait rien ....*

*Et si on commençait à raisonner par nous-mêmes au lieu de gober tout ce qu'on veut nous imposer ? (dans "imposer", il y a "impôt" !)*

*Et si ceux-là même qui sont incapables de prévoir la météo à plus de 5 jours et qui prétendent savoir le temps qu'il fera dans 50 ans, nous prenaient pour des cons ?*

## 11. UN SANGLIER REPECHE EN MER !

### L'histoire

« Gare au gorille » aurait pu chanter Georges Brassens dont l'ancienne maison est perchée à 200 mètres de là. Mais sur le port de Lézardrieux, c'est un sanglier que le Beg an Arvor, la vedette des Phares et Balises a débarqué hier en milieu d'après-midi.

« On l'a percuté en pleine mer, à environ 2 km de la côte alors qu'il nageait vers le large. Il se serait noyé. Du coup, on a décidé de le sauver et de le remonter à bord » raconte Toussaint Le Calvez, le patron du bateau.

### L'abattre ou le relâcher ?

16h00 sur le quai des Phares et balises. Le débarquement a mobilisé les forces de plusieurs hommes pour attacher l'animal afin de le glisser sur le canot pneumatique et de le ramener sur la terre ferme. Avec le concours des sapeurs-pompiers de Lézardrieux, ce tour de force a rapidement débouché sur un véritable cas d'école. Un casse-tête !

La loi stipule en effet que les animaux considérés comme nuisibles doivent être abattus et non remis en liberté... la Fédération de chasse l'a d'ailleurs aussitôt fait savoir à l'équipage du bateau. « Ce serait quand même un comble de devoir l'euthanasier après l'avoir sauvé. Autant le relâché en campagne » suggérait par ailleurs le personnel des Phares et Balises.

Baptisé « Christian » « parce qu'il a été retrouvé le jour de la Saint Christian », le sanglier a donc attendu près d'une heure à l'arrière d'une voiture avant d'être fixé sur son sort. Sauvé par les Phares et Balises, allait-il être tué par la réglementation ?

Tour à tour, les différentes administrations ont fait entendre leur voix ...

## Un sanglier repêché en mer au large de Bréhat

Incroyable histoire que celle de ce sanglier qui s'est perdu en mer, au large de l'île de Bréhat avant d'être repêché, hier, par le bateau des Phares et balises de Lézardrieux.

### L'histoire

« Gare au gorille » aurait pu chanter Georges Brassens dont l'ancienne maison est perchée à 200 mètres de là. Mais sur le port de Lézardrieux, c'est bien un sanglier que le *Beg an Arvor*, la vedette des Phares et balises a débarqué hier en milieu d'après-midi.

« On l'a percuté en pleine mer, à environ 2 km de la côte alors qu'il nageait vers le large. Il se serait noyé. Du coup, on a décidé de le sauver et de le remonter à bord », raconte Toussaint Le Calvez, le patron du bateau.

### L'abattre ou le relâcher ?

16 h, sur le quai des Phares et balises. Le débarquement a mobilisé les forces de plusieurs hommes pour attacher l'animal afin de le glisser sur le canot pneumatique et de le ramener sur la terre ferme. Avec le concours des sapeurs-pompiers de Lézardrieux, ce tour de force a rapidement débouché sur un véritable



Le débarquement a mobilisé les forces de plusieurs hommes pour attacher l'animal afin de glisser sur le canot pneumatique.

cas d'école. Un casse-tête !

La loi stipule en effet que les animaux considérés comme nuisibles doivent être abattus et non remis

en liberté... La fédération de chasse l'a d'ailleurs aussitôt fait savoir à l'équipage du bateau. « Ce serait quand même un comble de devoir l'euthanasier après l'avoir sauvé. Autant le relâcher en campagne », suggérait, par ailleurs, le personnel à terre des Phares et balises.

Baptisé « Christian », « parce qu'il a été retrouvé le jour de la saint Christian », le sanglier a donc attendu près d'une heure, à l'arrière d'une voiture avant d'être fixé sur son sort. Sauvé par les Phares et balises, allait-il être tué par la réglementation ?

Tour à tour, les différentes administrations ont fait entendre leurs voix... « Un technicien de la fédération de chasse a décidé qu'il allait être relâché dans un parc du département », expliquait hier soir Frédéric Quimerch, de la société de chasse de Lézardrieux. Finalement, tout baigne pour « Christian », le sanglier nageur et miraculé.

Philippe PÉRON.

Regarder la vidéo sur [ouestfrance.fr](http://ouestfrance.fr)

« Un technicien de la Fédération de chasse a décidé qu'il allait être relâché dans un parc du département », expliquait hier au soir Frédéric Quimerch, de la société de chasse de Lézardrieux. Finalement tout baigne pour « Christian », le sanglier nageur et miraculé.

Philippe PERON, Ouest-France

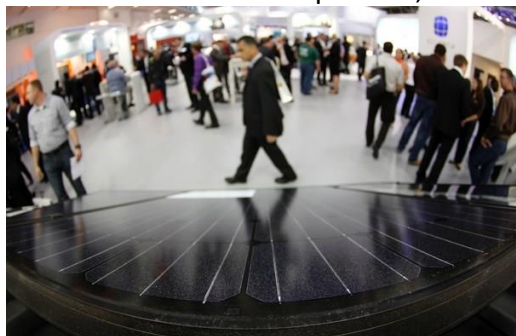
## 12. EN UN SIECLE, LES EUROPEENS ONT GAGNE 11 CENTIMETRES

---

Entre les années 1870 et 1980, la taille moyenne des jeunes hommes adultes européens a augmenté d'environ onze centimètres. Même si la taille moyenne a fluctué au fil des siècles, la croissance constatée depuis la fin du XIXe siècle est vraiment sans précédent», selon Timothy Hatton, auteur de l'étude publiée le lundi 2 septembre 2013.

Économiste à l'Université britannique d'Essex, il a analysé les données portant sur des jeunes hommes d'environ 21 ans de quinze pays d'Europe, nés entre les années 1870 et 1980.

Leur taux de croissance représente un centimètre par décennie en moyenne, à des rythmes divers selon les latitudes mais qui dépassent largement ceux observés en Afrique, en Amérique Latine ou en Asie sur la même période, relève l'étude.



En France

Les Français, après 0,57 cm par décennie entre 1871 et 1911, auraient pris 1,10 cm jusqu'en 1951 puis 1,16 cm par la suite. La taille moyenne des jeunes adultes nés à la fin des années 1970 serait d'environ 1m76 ou 1m77 (contre 1m66 dans les années 1870).

Quid des Européennes ?

L'étude se limite aux données sur la population masculine car les données historiques concernant la taille des femmes sont beaucoup plus parcellaires (absence de service militaire notamment).

## 13. APHORISMES.

---

J'ai postulé pour travailler dans un pressing et ils m'ont dit de repasser demain. Je ne sais pas comment le prendre.

Mieux vaut être une vraie croyante qu'une fausse septique.

Il est impossible de faire 1 000 pompes par jour... sauf si vous êtes un enfant chinois dans une usine Nike.

Une lesbienne qui n'a pas de seins, c'est une homo plate ?

Un milliardaire change de Ferrari tous les jours, et un SDF change de porche tous les soirs.

J'ai l'intention de vivre éternellement. Pour le moment, tout se passe comme prévu.

Je me demande si à moyen terme, le changement climatique finira par avoir des conséquences irréversibles sur les pizzas 4 saisons.

Comme dirait Dracula, j'irais bien boire un cou.

Quand un crocodile voit une femelle, il l'accoste.

Dieu a créé l'homme dix minutes avant la femme pour qu'il ait le temps d'en placer une.

Que celui qui n'a jamais bu me jette la première bière.

Ma femme a fait un truc hier avec sa bouche que tous les hommes adorent : elle l'a fermée.

A celle qui te dit que les hommes sont tous pareils, réponds-lui qu'il ne fallait pas tous les essayer.

Je déteste qu'on essaie de me faire passer pour un con, j'y arrive très bien tout seul.

Jeanne d'Arc s'est éteinte le 30 mai 1431, environ deux heures après sa mort.

Il y a 40 ans, la SNCF présentait le TGV. Grande invention qui permettait aux voyageurs d'arriver plus vite en retard.

Kadhafi est parti sans dire au revoir, ce n'est pas Tripoli de sa part. C'est écrit dans la presse si tu libyen.

DSK sera désormais vigile au FMI : il va monter Lagarde.

Ma femme me traite comme un Dieu : elle oublie totalement mon existence sauf quand elle a



besoin de moi.

C'est en se plantant qu'on devient cultivé ...

Le mec qui a convaincu les aveugles de porter des lunettes de soleil est quand même un excellent commercial.

A l'école, ils nous apprennent le passé simple, ils feraient mieux de nous apprendre le futur compliqué.

#### 14. VOILA UN MARCHEUR QUI A DE LA SUITE DANS LES IDEES...

Un gars bizarre qui marche comme un fou dans la neige. Plus bas tableau d'ensemble. Vous serez étonné !



Il est fort possible de ne jamais avoir entendu parler en ce moment de Simon Beck, mais à compter d'aujourd'hui vous ne serez certainement plus en mesure de l'oublier, ni lui ni son art ... hibernant... ?. Simon est un artiste et ses créations sont connues en particulier pour leur extrême délicatesse détaillée .... en neige, après qu'il eût marché pendant des heures dans la neige fraîchement tombée. Il marche des km juste pour créer ces images uniques. Qui plus est ...c'est fou ce que Simon

peut passer des heures dans la neige pour créer un modèle, mais la neige souvent fraîche ou des rafales de blizzard recouvrent son travail et il doit tout recommencer le lendemain. L'artiste, cependant, n'a jamais abandonné son travail.

Simon marche sur la neige fraîche avec des chaussures spécialement conçues pour donner ces formes d'art incroyables.

Il peut marcher plusieurs km seulement pour créer un seul design.

En marchant très soigneusement.

Et donc les résultats méritent chaque effort. De fait ils sont fascinants

Ceci est très intéressant car tout ce qu'il a créé en un jour peut disparaître le lendemain.

Ce modèle d'une extrême délicatesse a été créé en Savoie (France) à côté du Mont Blanc.



Simon a trouvé ces espaces entre chalets et montagne dans la station des Arcs pour créer ses

chefs oeuvres.

Il crée des modèles mathématiques de grande dimension, car ils se présentent de manière différente selon qu'ils sont regardés à partir d'un angle différent.



A des moments différents de la journée, ses créations auront l'air différentes.

Cela paraît incroyable qu'il puisse passer des heures et des jours pour créer de telles choses Avec le risque que son travail puisse être anéanti en peu de temps après une tempête de neige. Si vous appréciez le travail de cet artiste unique alors diffusez ce mail afin que plus de gens apprennent le talent, la patience et sa persévérance, sans oublier son art.

## 15. Souvenirs de PALMYRE par Christiane PERRIN

En 1966 lors d'un voyage en Syrie, j'étais retournée à Palmyre, seule pour contempler à l'aube, dans la lumière pure cette ville détachée, comme posée sur le désert sans repère autre que quelques tours funéraires étonnantes.

Elles abritaient dans des niches superposées des familles entières quelquefois sous la bienveillante attention d'un couple allongé sur un lit de repos et vous invitant à partager leur repas de commémoration.



Plus loin la palmeraie, seule tache verte témoignait la présence de l'eau et expliquait cette oasis dans un univers couleur sable. Et sur une éminence les ruines d'une citadelle mauresque.

Ville de colonnades dont certaines supportaient à mi-hauteur les statues offertes par de riches habitants reconnaissants. Des portiques marquent le passage de caravanes nombreuses convergent vers le temple ou le théâtre, lourdement chargées de marchandises venues de tous les points du monde qu'il fallait échanger ou négocier.





Étranges portiques comme posés là sur le sable sans chaussée que l'on pourrait attendre car les pierres trop dures auraient pu blesser les pieds des dromadaires.

Je m'assieds près de la porte d'entrée de cette ville. Un superbe point de vue pour peindre une aquarelle. Dans le voisinage un jeune chevrier et son petit troupeau. Ils sont tous intrigués par ce spectacle inattendu.

Après une courte escapade, je retourne pour retrouver mon œuvre... qui a disparue avalée par une chèvre. Je finis par la voire la voleuse qui se délecte, pensez-vous! Un beau papier grammé.

Et voilà la PALMYRE de mes rêves détruits.

Au revoir ZENOBIE.

Pour compléter ce récit, Les autres « belles » aquarelles de Christiane sur Palmyre sont montrées ci-dessous :



## 16. LE CHIEN ET LES CHACALS

A la manière de Jean de la Fontaine ! ce texte anonyme est d'actualité.

Du coquin que l'on choie, il faut craindre les tours  
Et ne point espérer de caresse en retour  
Pour l'avoir ignoré, maints nigauds en pâtirent.  
C'est ce dont je désire, lecteur, t'entretenir.

Après dix ans et plus d'homériques batailles,  
de méchants pugilats, d'incessantes chamailles,  
Un chien était bien aise d'avoir signé la paix  
avec son voisin, chacal fort éclopé  
Qui n'avait plus qu'un œil, chassieux de surcroît,  
Et dont l'odeur, partout, de loin le précédait.

Voulant sceller l'événement  
et le célébrer dignement,  
Le chien se donna grande peine  
Pour se montrer doux et amène.

Il pria le galeux chez lui,  
le fit entrer, referma l'huis,  
L'assit dans un moelleux velours  
Et lui tint ce pieux discours :

« Or donc, Seigneur Chacal, vous êtes ici chez vous !  
Profitez, dégustez, sachez combien je voue  
D'amour à la concorde nouvelle entre nous !  
Hélas, que j'ai de torts envers vous et les vôtres,  
Et comme je voudrais que le passé fût autre !  
Reprenez de ce rôl, goûtez à tous les mets,  
Ne laissez un iota de ce que vous aimez ! »

L'interpellé eut très à cœur  
D'obéir à tant de candeur.  
La gueule entière à son affaire,  
Il fit de chaque plat désert  
Cependant que son hôte affable  
Se bornait à garnir la table.

Puis, tout d'humilité et la mine contrite,  
En parfait comédien, en fieffée chattemite,  
Il dit : « Mais, j'y songe, mon cher,  
Nous voici faisant bonne chère  
Quand je sais là, dehors, ma pauvre famille :  
Mes épouses, mes fils, mes neveux et mes filles,  
Mes oncles et mes tantes que ronge la disette,  
Toute ma parentèle tant nue que maigrelette.  
Allons-nous les laisser jeûner jusqu'au matin ? »

"Certes non ! » répliqua, prodigue, le matin,  
Qui se leva, ouvrit, et devant qui passèrent  
Quarante et un chacals parmi les moins sincères.  
Sans tarder cliquetèrent les prestes mandibules  
Des grands et des menus, même des minuscules.  
Ils avaient tant de crocs, de rage et d'appétit,  
Ils mangèrent si bien que petit à petit  
Les vivres s'étrécirent comme peau de chagrin  
Jusqu'à ce qu'à la fin il n'en restât plus rien.

Ce que voyant, l'ingrat bondit :  
« Ah ça, compère, je vous prédis  
Que si point ne nous nourrissez  
Et tous affamés nous laissés

tandis que vous allez repu,  
La trêve entre nous est rompue !»

Ayant alors, quoi qu'il eût dit,  
Retrouvé forces et furie,  
Il se jeta sur son mécène,  
Et en une attaque soudaine  
il lui récura la toison,  
Aidé de toute sa maison.  
Puis, le voyant à demi-mort,  
De chez lui il le bouta hors.

Et l'infortuné crie encore  
«La peste soit de mon cœur d'or ! »

Retenez la leçon, peuples trop accueillants :  
À la gent famélique, point ne devez promettre.  
Ces êtres arriérés, assassins et pillards  
marchent en rangs serrés sous le vert étendard.  
Vous en invitez un, l'emplissez d'ortolans,  
Et c'est jusqu'à vos clefs qu'il vous faut lui remettre.

## 17. LE SUDOKU

PELICAN n° 76

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

PELICAN n° 75

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

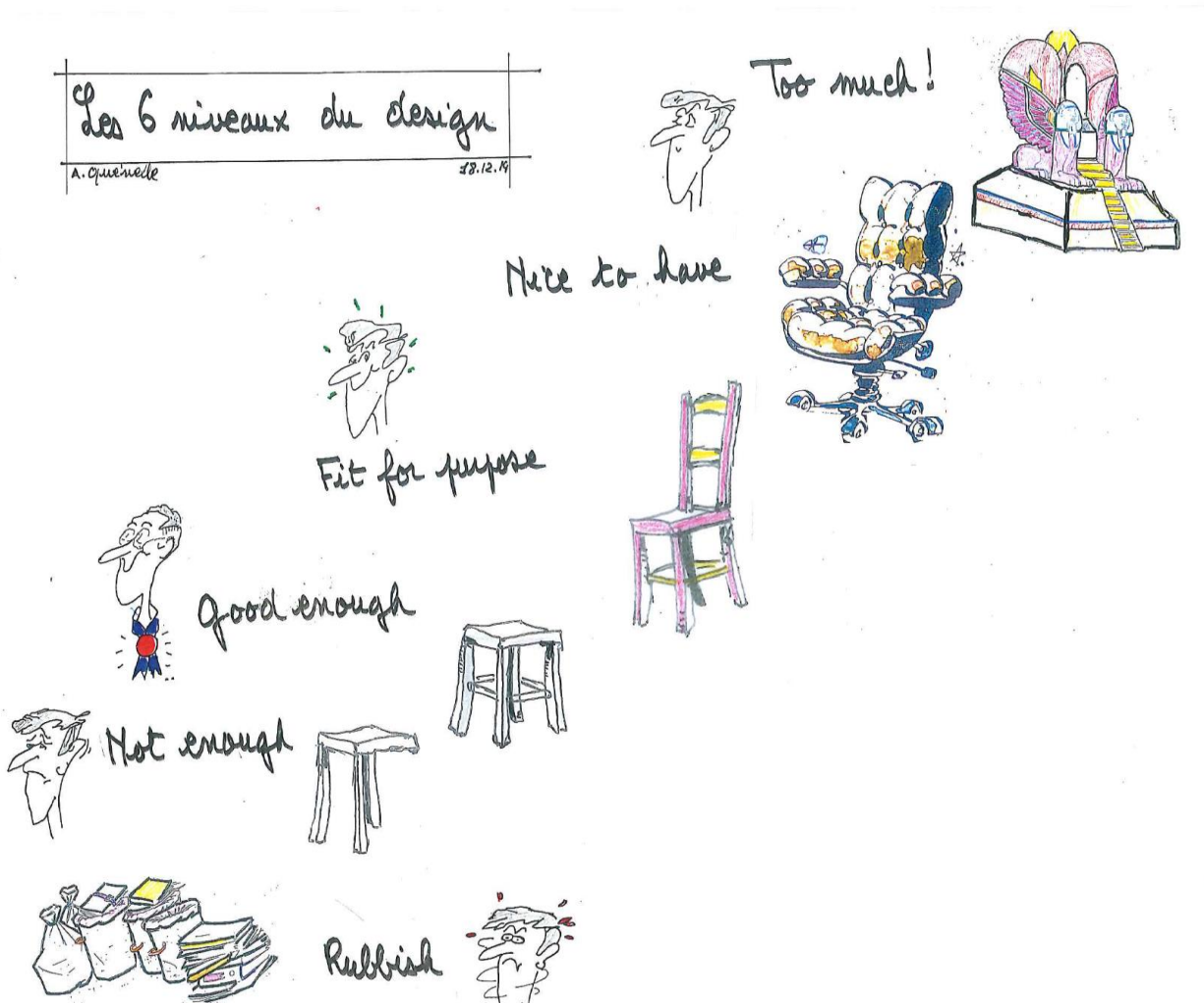
## 18. The birds



## 19. Onshore : Transport Exceptionnel

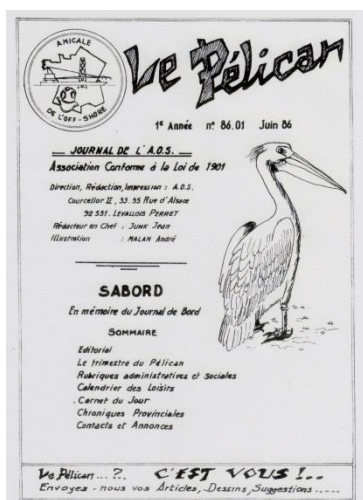


## 20. ENGINEERING PAR A. QUENELLE



## 21. 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 rédigerez 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.

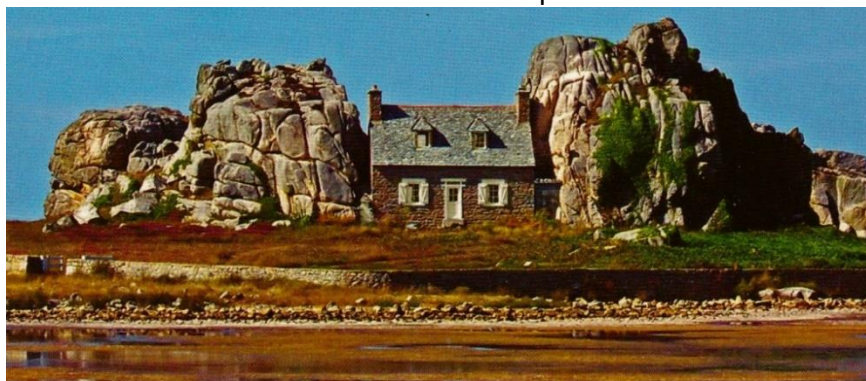
**Pour nous adresser vos articles vous avez deux méthodes :**

- 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](mailto: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 Pétrolier<sup>1</sup> 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 comité de rédaction du PELICAN vous remercie par avance.




**Le « PELICAN » l'a vu en Bretagne !**

<sup>1</sup> 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

## 22. ENGAGEZ-VOUS, L'AOP A BESOIN DE VOUS !

La place va bientôt être libre, encore un Pélican n° 77 automne 2016, et le Pélican n'aura plus de rédacteur, de collecteur, de préparateur, etc ... etc

**RECHERCHE REDACTEUR**



Vous êtes tous concernés et il devient critique maintenant de recruter un **Rédacteur** pour remplacer fin 2016 notre ami Hervé Kerfant. Hervé ne souhaite pas se représenter aux élections de l'Assemblée Générale 2016. Nous comptons sur vos candidatures.

**P.A.O.P.** a besoin de vous, le **FLASH** et le **PELICAN** sont 2 vecteurs de communication qui doivent rester opérationnels de même que le nouveau Site Web.

Pour assurer la survie de l'Amicale, le Bureau recherche la (les) relève(s). Afin de permettre une prise en charge, en douceur, une aide garantie à la composition sera amicalement donné au nouveau **Rédacteur du FLASH** et/ou du **PELICAN**.

**MERCI A TOUS.**


herve.kerfant@sfr.fr



...

Car, après ? Ce sera comme le R&D du papier toilette :



 <p>Rubbish</p>	 <p>Not enough</p>	 <p>Good enough</p>	
 <p>Fit for purpose</p>	 <p>Nice to have</p>	 <p>Too much</p>	 <p>R&amp;D (experimental)</p>

1 | 

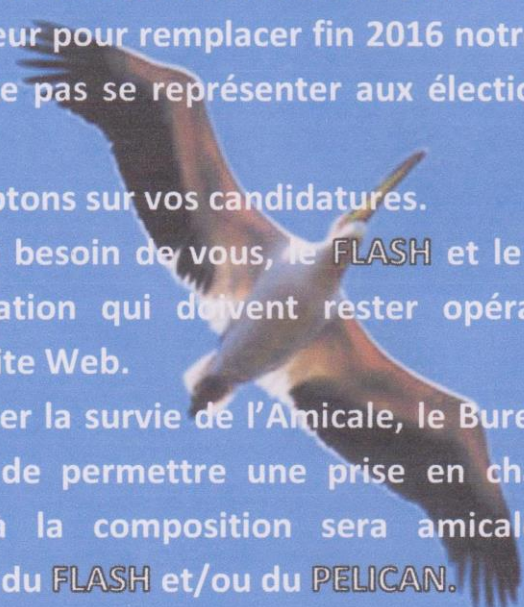




**A.O.P.**

**AMICALE DE L'OFFSHORE PÉTROLIER**

**RECHERCHE RÉDACTEUR**



Vous êtes tous concernés et il devient critique maintenant de recruter un Rédacteur pour remplacer fin 2016 notre ami Hervé KERFANT. Hervé ne souhaite pas se représenter aux élections de l'Assemblée Générale 2016.

Nous comptons sur vos candidatures.

L' A.O.P. a besoin de vous, le FLASH et le PELICAN sont 2 vecteurs de communication qui doivent rester opérationnels de même que le nouveau Site Web.

Pour assurer la survie de l'Amicale, le Bureau recherche la (les) relève(s). Afin de permettre une prise en charge, en douceur, une aide garantie à la composition sera amicalement donné au nouveau Rédacteur du FLASH et/ou du PELICAN.

**MERCI A TOUS.**

© André Boussard

**Le « PELICAN » est édité par**  
**Amicale de l'Offshore Pétrolier [ AOP ]**

**c/o ACERGY SA**  
**immeuble « Le Blériot »**  
**1 quai Marcel Dassault**  
**92156 SURESNES CEDEX**

*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**

**Révisés le 9 Février 2006**