



LE PELICAN

Revue de l'Amicale de l'Offshore Pétrolier

N° 86 ETE 2019

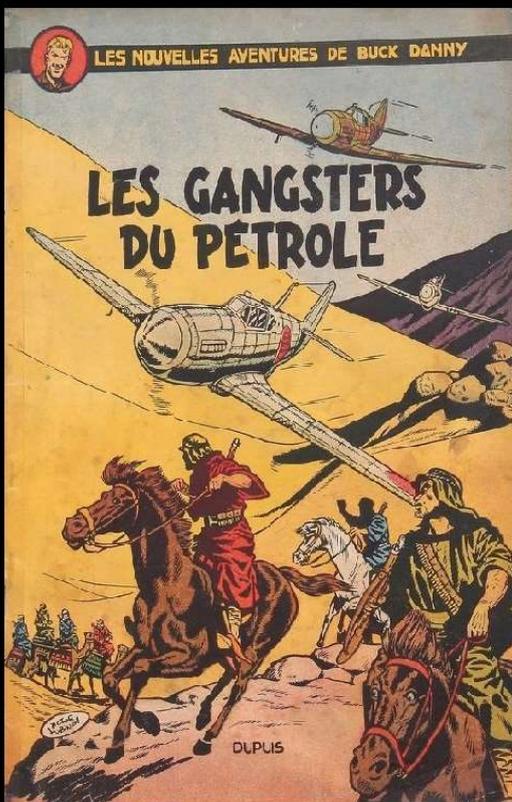


LE 15 JUIN 2019 À L'ARMADA DE ROUEN
Page 5



LE VOYAGE A MARSEILLE 3ième partie

Les Compagnons
du SAGA
page 10



Le Pétrole dans la Bande dessinée
(5ième partie) Page 15

**ET TOUTES VOS
RUBRIQUES
HABITUELLES**



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



LE PELICAN¹

N° 86 Eté 2019

Revue de
L'Amicale de l'Offshore Pétrolier²



Sommaire

1. EDITORIAL	2
2. LE 15 JUIN 2019 A L'ARMADA DE ROUEN	5
3 REBOND EN VUE POUR L'OFFSHORE ET SES FOURNISSEURS ?	8
4 LE VOYAGE A.O.P. A MARSEILLE – 10 & 11 / 10 / 2018 (3IEME PARTIE)	10
5. LE PETROLE DANS LA BANDE DESSINEE (5IEME PARTIE).....	15
7. LES BIRDS	20
8. LE DESSIN DE GILBERT MAUREL.....	21
9. LE CHAT ??	22
10. CALENDRIER DES EVENEMENTS : 2019.....	23
11. SUDOKU.....	24
12. A QUAND VOS ARTICLES	25

5 Juillet 2019

¹ Retrouver le Pélican en couleur sur votre site : www.a-o-p.org

² Amicale de l'Offshore Pétrolier c/o SUBSEA 7, 1 quai Marcel Dassault 92156 SURESNES CEDEX

1. EDITORIAL



Chers Amis,

L'AOP, son conseil d'administration, son bureau vous souhaitent un agréable été, période privilégiée pour la mise en oeuvre des projets inassouvis, de voyages, de déplacements, de découvertes, d'aventures, d'accueil, de repos, de lectures, de "stand by", de temps partagé en famille et entre amis,

Ce Pélican vous apporte un souffle d'air marin avec "les fameuses voiles de la liberté ", vous apporte aussi quelques notes d'optimisme avec ce rebond encore attendu mais inéluctable de l'offshore pétrolier, également pour notre culture, cette jolie bande dessinée qui rappelle à nombre d'entre nous nos missions sur les cinq continents, et enfin le dernier épisode de notre voyage à Marseille en Octobre dernier, l'accueil éminent des Compagnons du SAGA et la visite détaillée de ce fameux sous-marin SAGA.

L'été achevé, la reprise effectuée, vous aurez aussi à planifier votre participation, début Décembre, à l'Assemblée Générale de l'AOP jumelée avec son 35 ème anniversaire. Venez nombreux, occasion rêvée de nous retrouver entre adhérents de la Région Parisienne et de Province pour lesquels l'AOP participe généreusement à l'hébergement et aux frais de route, comme vous le verrez en détail sur la fiche de pré-inscription qui vous est adressée en même temps que ce Pélican.

Le temps festif de ce 35ème anniversaire et de l'AG est à ne pas manquer.

Bien amicalement

Jean-Marie DELAPORTE
Président de l'AOP

2. LE 15 JUIN 2019 A L'ARMADA DE ROUEN



L'ochlophobie est la peur de la foule, au sens physique, d'une peur de mourir écrasé par elle. Il faut la différencier de l'agoraphobie, la peur des espaces publics, même si leurs symptômes sont similaires: angoisse, malaises, panique.

Il ne fallait donc pas souffrir d'ochlophobie pour visiter l'Armada de Rouen le 15 Juin. Pour ce dernier jour épargné par la pluie, près de 500000 personnes arpentaient les quais de Rouen. Aux heures les plus fréquentées, il fallait avoir de la patience pour franchir les entrées (sécurisées et contrôlées), poussant certains aventureux à ouvrir des entrées clandestines, vite refermées par les bénévoles et forces de l'ordre.

Ces files d'attente se sont ensuite retrouvées sur les quais, pour visiter les bateaux ou bien aux stands de restauration aux heures de repas, nuisant grandement à la fluidité des déplacements. Mieux valait avoir de bonnes chaussures sur l'Armada 2019 !



En 2019, l'Armada, l'un des plus grands rassemblements maritimes au monde, célébrait ses 30 ans avec un programme à la hauteur de l'événement. Plusieurs millions de visiteurs se sont massés sur les quais du 6 au 16 juin.



Impossible dans ces conditions de compter visiter plus de 3 ou quatre navires dans la journée surtout que la journée du 15 était celle des retardataires. Nous avons donc privilégié la ballade sur la Seine au milieu des bateaux. Nous avons la chance d'avoir un ciel gris mais pas de pluie. Dès le début de la ballade, le soleil fait son apparition et nous accompagnera jusqu'à la fin de la journée.

C'est à bord de la "Jolie France", vedette basée à Honfleur, que nous prenons place pour cette petite croisière d'une heure.

Nous naviguons entre une cinquantaine de géants des mers, parmi lesquels des bateaux militaires, mais il nous faut faire une sélection.

Nous croisons la route de légendes comme Le Belem, le dernier trois-mâts barque français en état de navigation.

Le Belem porte le nom d'un port du Brésil. Il est classé au titre des monuments historiques en 1984.

Construit à Nantes, utilisé notamment dans les Antilles, puis tour à tour anglais, italien puis à nouveau français, cet ancien voilier de charge fut plusieurs fois transformé, motorisé et rebaptisé pour divers usages.

La fondation Belem, en hérite en 1980. Autrefois destiné au transport de marchandise, c'est aujourd'hui un bateau école. Il sert à la formation des jeunes, notamment à la Marine Nationale pour l'entraînement de ses mousses, et peut embarquer jusqu'à 48 stagiaires. Il offre des stages d'initiation et de découverte aux passionnés.

Sa devise « Favet Neptunus eunti » signifie : Neptune favorise ceux qui partent.

Il a participé à l'Armada en 1994, 1999, 2003, 2013



Puis c'est au tour de l'Hermione:

Le 21 mars 1780, le jeune major général de La Fayette embarque à bord de l'Hermione. Il part combattre aux côtés des insurgés américains qui luttent pour leur indépendance. Il débarque à Boston après 38 jours de traversée et rejoint le général Washington pour lui annoncer l'arrivée imminente des renforts français.

Dix-huit mois plus tard, les insurgents américains, auxquels s'est joint La Fayette remportent dans la baie de la Chesapeake sur mer, puis à Yorktown sur terre des victoires décisives avec l'appui des troupes françaises conduites par Rochambeau et de Grasse.

Depuis juillet 1997, l'Association **Hermione-La Fayette** s'est lancée dans une formidable aventure, la reconstruction de la frégate Hermione, navire, qui, en 1780, permit à La Fayette de rejoindre les insurgés américains en lutte pour leur indépendance.

Reconstruire l'Hermione, c'est reconstituer un élément de notre patrimoine maritime. C'est engager un grand chantier au service de l'économie et de la culture de toute une région.



Un défi technique dans le respect de l'authenticité : l'ambition de l'Association Hermione-La Fayette est de reconstruire le plus fidèlement possible à la frégate d'origine, tout en tenant compte des contraintes réglementaires actuelles, notamment en matière de navigabilité, un navire de plus de 65 m de long portant trois mâts et 2 200 m² de voile. Un navire dont la coque est entièrement réalisée en chêne. Le 18 avril 2015, elle célèbre son départ pour les États-Unis qu'elle atteint à Bodie Island (Caroline du Nord) le 31 mai.

Après de multiples escales américaines, la première à Yorktown le 5 juin, elle revient en France métropolitaine le 10 août 2015 à Brest. Le 29 août 2015, elle

retrouve son port d'attache à Rochefort où de grandes fêtes de reconstitution d'époque sont organisées.

En 2018, un nouveau grand voyage est réalisé, intitulé « Libres ensemble de l'Atlantique à la Méditerranée ». La frégate quitte Rochefort le 31 janvier 2018 pour y revenir le 17 juin 2018 après 11 escales.

Les membres d'équipage proviennent d'une pluralité de corps de métiers ayant été formés pour apprendre à être marin comme au XVIII^e siècle.

Au total, l'Hermione a fait escale dans 8 villes de France, du 4 mai au 19 juin.

Autre vedette, le Cisne Branco, navire école de de la marine brésilienne, et le vaisseau ambassadeur d'une nation, construit à l'occasion des célébrations du 500^e anniversaire de la découverte du Brésil.

Construit aux Pays-Bas, il a été remis à la marine nationale brésilienne le 9 mars 2000 lors des festivités de commémorations du 500^e anniversaire de la découverte du Brésil à Lisbonne, 500 ans jour pour jour après le départ de Lisbonne du navigateur Pedro Álvares Cabral, voyage au cours duquel il atteindra les côtes du Brésil.

Ses missions sont de représenter le Brésil lors des événements nautiques nationaux et internationaux, ouvrir le monde maritime à la société civile, préserver les traditions

navales et occasionnellement d'entraîner le personnel de la marine nationale brésilienne. Il forme de futurs marins en embarquant jusqu'à 58 cadets lors de ses voyages au long cours.



N'oublions pas le Krusenstern, **le 2e plus grand voilier au monde !**



Ce grand voilier de fabrication allemande, fut construit en 1926, pour le transport de matériaux de construction vers le Chili. Il s'appelait alors « Padua » (du nom de la ville de Padoue en Italie). Donné en 1946 à l'ex-URSS au titre des dommages de guerre, ce quatre-mâts barque y reçut le nom de Krusenstern (Kruzenshtern en anglais), en l'hommage du baron de Krusenstern, amiral de la flotte impériale russe au début du XIXe siècle.

Ses premières missions, après plusieurs années de réparations, modernisation et de modernisation, furent au service d'études hydrographiques et océanographiques pour l'académie des sciences, avant d'être transféré au service des pêches pour la formation des jeunes.

Aujourd'hui, c'est un navire école basé à Kalingrad. C'est le deuxième voilier le plus grand au monde.

Il a été utilisé dans trois films allemands ainsi que dans de nombreux films russes et soviétiques et il servit même de cadre au film français de 1936 "Les Mutinés de l'Elseneur", de Pierre Chenal.

Enfin, notre dernière vedette, le Tenacious, se distingue parmi tous les navires présents.

Ce trois-mâts anglais a été construit spécialement pour les personnes handicapées (aveugles, malvoyants et personnes en fauteuil roulant).

Construit au Merlin Quay de Southampton en Angleterre et lancé en 2000, le Tenacious est l'un des plus grands voiliers en bois naviguant.



Les plaques des portes sont inscrites en braille, les cabines ont été spécialement aménagées, le pont dispose d'arrimage des fauteuils roulants permettant de participer aux manœuvres.

Avec le Lord Nelson, c'est un des seuls navires au monde conçus pour permettre aux handicapés de naviguer en équipage avec des personnes valides.

Cette ballade sur la Seine a fait le succès de cette journée. Elle nous a permis de voir l'ensemble des navires présents hors de la bousculade des quais. Nous n'avons qu'un seul regret, n'avoir pu visiter ces superbes bateaux mais ce sera peut-être pour la prochaine édition.



D'après le cabinet McKinsey, d'ici à 2035, les sociétés d'exploration et de production devront produire 43 millions de barils supplémentaires de pétrole brut par jour pour répondre à la demande. Les ressources extra-côtières représenteraient environ 30% de ce surplus.

Des besoins qui entraîneront une augmentation des commandes de plates-formes de forage offshore. Le marché enregistrerait une croissance annuelle moyenne de 6% entre 2019 et 2027, puis de 2% jusqu'en 2035. L'Afrique, le Brésil et le golfe du Mexique figurent parmi les zones privilégiées. Pour l'heure, la demande de plates-formes flottantes diminuerait légèrement dans le courant de l'année 2019 en raison de l'instabilité des prix du pétrole.

37 pompes ont été arrêtées en 2018, le niveau le plus élevé des cinq dernières années. *"L'offre excédentaire semble sur le point de se résorber"*, observent les consultants de McKinsey.

Pendant ce temps, VALLOUREC connaît la plus forte hausse du QSBF 120 à la mi-séance du jeudi 20 juin 2019 (+4,11% à 2,38 euros). Quelles sont les caractéristiques de cette valeur :

Les points forts de la valeur

- Co-leader mondial, avec Tenaris, du marché des tubes en acier sans soudure (12 % de parts de marché) et leader mondial des solutions tubulaires premium ;
- Chiffre d'affaires de 3,92 Mds€, équilibré entre l'Asie-Moyen-Orient (27,7 %), l'Amérique du nord (24 %), l'Amérique du sud (15,9 %) puis l'Europe (15 %) ;
- Positionnement fort dans le secteur pétrole/gaz/pétrochimie à qui est destinée 72 % de l'activité, devant l'industrie (21%), et l'énergie électrique (7 %) ;
- Montée en puissance de trois sites industriels majeurs : Youngstone aux Etats-Unis d'où un avantage compétitif pour le groupe favorisé par la hausse des droits

de douane sur l'acier, VSB au Brésil, et un autre en Chine, 50 % de la production provenant donc de ces pays à faibles coûts salariaux ;

- Nouveau modèle économique en 3 piliers : réduction à 25 % des capacités de production en Europe, renforcement de la présence dans les 2 Amériques, au Moyen-Orient et en Asie du sud-est, plan de transformation vers une meilleure compétitivité ;
- Savoir-faire remarquable, reconnu par ses clients, notamment dans l'offshore profond et les puits corrosifs ;
- Malgré le renforcement des fonds propres en 2016, faible notation de la dette.

Les points faibles de la valeur

- Investissements encore limités chez les producteurs de pétrole et gaz ;
- Recul persistant de l'activité énergie électrique -nucléaire et applications conventionnelles
- Hausse du prix des matières premières, notamment la ferraille et l'acier, et impact négatif de la cherté de l'euro et de la faiblesse du real brésilien ;
- Marché européen encore en difficulté ;
- Exercice 2018 encore déficitaire malgré une très forte remontée du bénéfice d'exploitation.

Le Groupe poursuit un plan de réorganisation industrielle, visant le retour à un bénéfice opérationnel de 750 M€ en 2020 : centralisation du laminage en Allemagne et des finitions en France, fusion des filiales brésiliennes, réallocation des actifs avec 50 % des capacités de production en zones à bas salaire, notamment en Chine avec un renforcement des capacités de production Premium, plan d'économies relevé à 650 M€, diminution des besoins en fonds de roulement ;

Il s'oriente vers une cession des actifs dédiés aux centrales au charbon, notamment en Allemagne et Chine ;

Pour 2019, il a pour objectif une forte croissance du résultat brut d'exploitation, soutenu par la division pétrole/gaz, une poursuite de l'amélioration du besoin en fonds de roulement et d'investissements industriels de l'ordre de 180 M€.

C'est une valeur en théorie opérable mais la présence dans son capital de la BPI et de NSSMC (Nippon Steel Sumitomo Metal Corporation) à hauteur de 15 % chacun permet de rester optimiste.



C'est donc chez les Compagnons du SAGA que se poursuit notre dernière journée à Marseille. C'est au **149 plage de l'Estaque** à Marseille que se situe l'entrepôt qui héberge le sous-marin, là-même où l'épopée du SAGA s'est déroulée.

Aujourd'hui il est remisé dans un hangar où il est entretenu et mis en valeur par quelques passionnés qui ont participé à sa construction et à sa mise en œuvre. Il faut se rappeler que le 3 juin 1988, il y a 31 ans, il a effectué sa plongée d'essai à 1,1 de sa profondeur d'intervention soit -667 mètres.

Bien qu'opérationnel, le délai et les crédits nécessaires à sa mise au point l'handicapent par rapport au nouveau matériels et techniques mis au point dans le même temps. Voué à la destruction ou à la rouille, les Compagnons du SAGA ont permis à cette superbe réalisation de connaître une seconde vie. Nous ne pouvions pas passer à Marseille sans leur rendre une visite amicale et passionnante.



Michel BOURHIS et ses compagnons nous accueillent et après avoir longé la coque impressionnante de ce « Yellow Submarine », nous assistons dans une salle de réunion à une présentation de l'histoire de la plongée des origines à nos jours. Celle-ci se termine bien évidemment par la présentation de l'historique et des techniques utilisées pour la construction du SAGA. (Voir Pélican N°85).

Les talents de conteur de Michel agissent sur tout le groupe qui découvre avec intérêt cette passionnante aventure.



Puis le groupe repart dans le hangar principal où nous faisons le tour du SAGA que Michel et ses amis nous détaillent, insistant sur les caractéristiques visibles de l'extérieur. Quelques panneaux enlevés nous permettent de voir l'enchevêtrement de câbles et de tubes nécessaires au fonctionnement du navire.



Mais il ne s'agissait là que d'une mise en jambes. Par petits groupes de 5 ou 6 personnes, nous nous lançons dans l'exploration de l'intérieur du sous-marin sous le regard perçant de CHAGA, la mascotte des Compagnons, chargé d'éliminer les rongeurs friands de câbles et d'autres matériaux du sous-marin, mais qui ne dédaigne pas les signes d'affection des humains de passage.



C'est par la partie supérieure du SAGA que nous commençons notre périple. Le kiosque à peine franchi, un nouveau groupe attend avec impatience de pouvoir grimper.



Le guide de notre groupe est Richard SERGE qui connaît son SAGA sur le bout des doigts et nous fait revivre par ses anecdotes parfois croustillantes la vie quotidienne des équipages ?



Comme vous pouvez en juger, les espaces sont assez réduits et les passages étroits et raides mais avec quelques conseils judicieux, tout se passe bien et chacun est aussi heureux que s'il visitait le Nautilus du Capitaine Némo.

Malgré l'exigüité des lieux, vous pouvez constater que les plongeurs bénéficiaient déjà à l'époque de tout le progrès disponible dans leurs foyers (toilettes, cuisine avec four à micro-ondes ...

Ces équipements, en particulier les toilettes, faisaient l'objet de modalités d'utilisation très encadrées dues à la différence de pression entre intérieur et extérieur. Certains ont vécu des mésaventures désagréables pour n'avoir pas respecté les procédures d'utilisation.



Au fur et à mesure de la visite, chacun peut s'apercevoir du niveau technique des installations du SAGA, tant pour l'époque qu'actuellement. Tous les équipements sont encore fonctionnels même si la technique a bien évolué depuis.





Puis Jean_Marie remercie les Compagnons du SAGA pour leur accueil et la visite passionnante que nous avons vécue et la journée se termine par un apéritif et un excellent couscous que nous partageons avec nos hôtes.



Ce n'est que fort tard que nous regagnons le bus et notre hôtel. Mais c'est déjà l'heure des au-revoir car certains repartent chez eux tôt le lendemain matin.

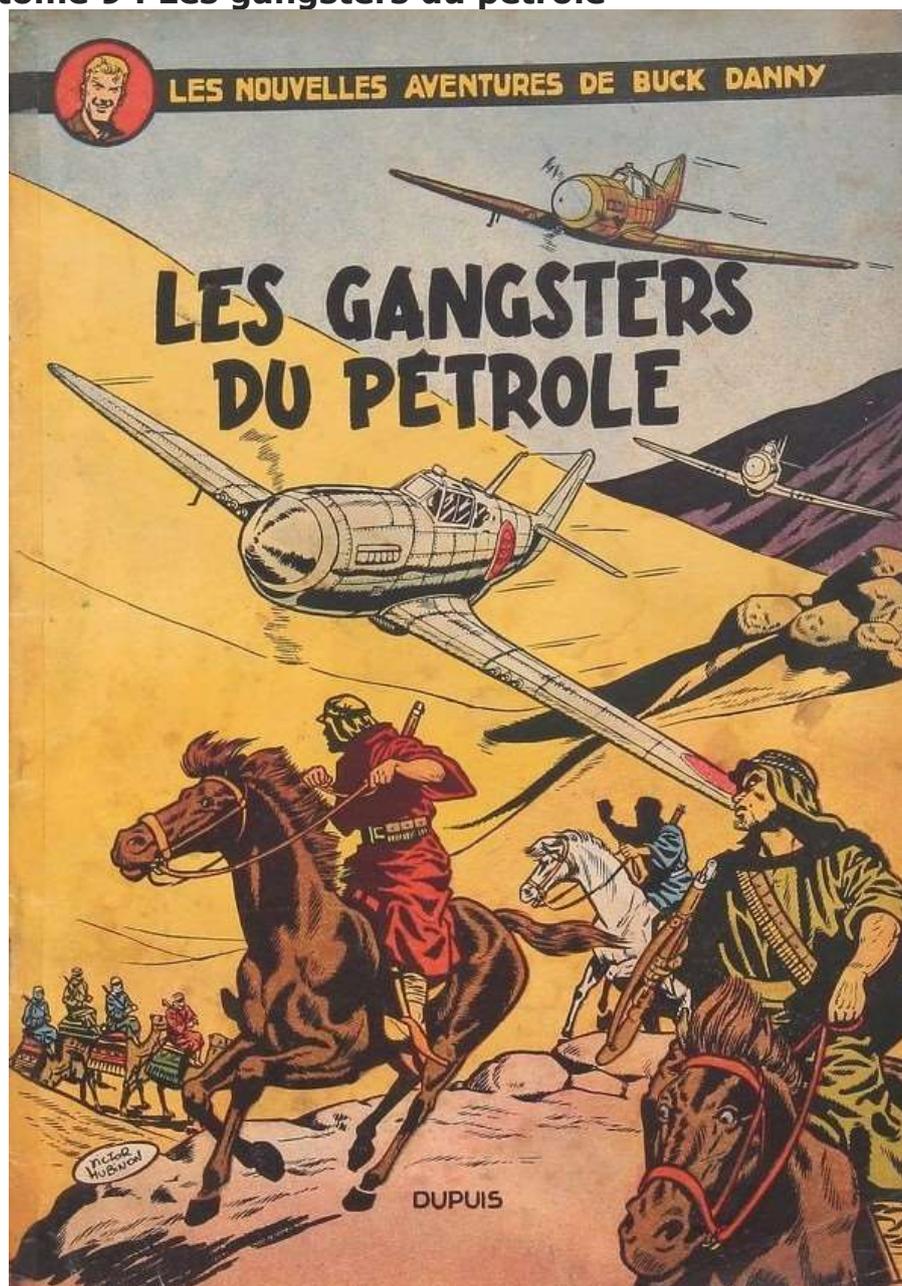
C'est des images plein les yeux que tous vont se coucher pour cette dernière nuit à Marseille.

Ces deux jours bien remplis ont été un beau succès et nul doute que tous en garderont un excellent souvenir. J'en profite pour remercier Hélène et Patrick qui ont grandement contribué à ce succès.

9. LE PETROLE DANS LA BANDE DESSINEE (5IEME PARTIE)

Par Jean-Régis de VANSSAY

Buck Danny, tome 9 : Les gangsters du pétrole



A partir des années vingt, le pétrole devient progressivement l'énergie principale de la planète. La Seconde Guerre Mondiale puis les développements exponentiels du transport et de l'industrie chimique ne font qu'accélérer les choses.

Le Moyen-Orient, dont les sous-sols recèlent les principaux gisements d'or noir de la planète, devient la zone stratégique la plus convoitée du monde. L'accession à l'indépendance de certains pays arabes, la constitution de l'Etat d'Israël en 1948 et les intrigues fomentées par les grandes compagnies pétrolières internationales et les potentats locaux ne tardent pas à faire de la région une véritable pétaudière.

Dernier volet du tryptique au Moyen-Orient (Les trafiquants de la mer Rouge, Les pirates du désert, les gangsters du pétrole), cette aventure du pilote américain Buck Danny nous plonge dans les années 50. La guerre du Pacifique est terminée et l'armée de l'air américaine se sépare de nombreux pilotes. Pour ceux-ci, le retour à la vie civile s'avère compliqué. Personne ne veut les employer. Trois mois après sa mission au sein

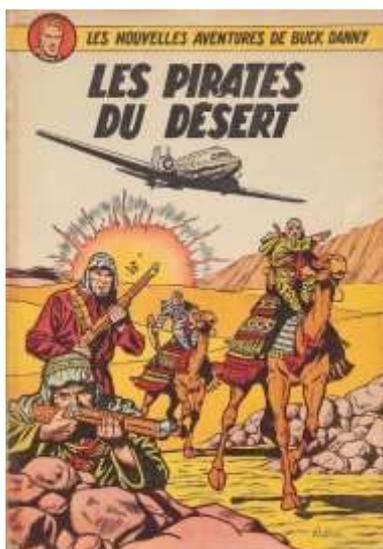
des Tigres Volants, Buck Danny se retrouve au chômage. A la sortie d'un entretien, Danny croise Tumbler, défait et mal rasé, puis Sonny Tuckson. Si Sonny a bien trouvé un boulot, c'est comme serveur dans un resto italien. Mais comme il casse, cela lui coûte plus cher que cela ne lui rapporte.



En désespoir de cause, nos 3 amis acceptent de faire les pilotes pour le compte d'une compagnie aérienne privée basée au Moyen-Orient. A charge pour le trio de rejoindre par ses propres moyens Port-Saïd, en Egypte, près du canal de Suez, du côté de la Mer Rouge. Désargentés, les déboires ne font que commencer et c'est avec la police de l'air qu'ils ont maille à partir en tant que passagers clandestins. Arrivés toutefois à bon port et après avoir fait échouer une tentative de kidnapping, ils sont pris en charge par leur nouvel employeur qui, sous couvert des transports de fret et de pèlerins, s'adonne à une toute autre activité que le trio va chercher à découvrir.

Buck et ses compagnons découvrent le monde interloppé des trafiquants internationaux d'armes et de drogue. A la tête de ce gang, se trouve le peu ragoutant Bronstein, associé à l'Emir Hussein, deux êtres cupides prêts au pire pour renverser le Cheik El Maahdi, possesseur d'un vaste territoire gorgé de pétrole.

En chemin, Buck et ses amis croisent la route de Muriel Hawthorne, alias XB-16, agent des services secrets britanniques.



Dans "Les Pirates du desert", alors que Tumbler et Buck Danny restent enfermés dans les geôles de la base privée de Makar, Sonny et son gardien Jake exécutent des missions de nuit en parachutant des ballots de drogue (du haschish, un dangereux stupéfiant! (je cite)...

Alors qu'une menace d'exécution plane sur les deux pilotes détenus, l'agent infiltré XB-16 parvient, quant à lui, à sortir de son isolement et à s'enfuir en délivrant au passage Tumbler et Buck. Tous trois, ils réussissent à rejoindre la demeure du potentat local, l'Emir Hussein, qui s'avère être le chef du réseau des trafiquants mais aussi l'organisateur de la révolte des tribus des montagnes. Pourquoi?... il se sent floué de ne pas avoir été désigné pour régner sur les territoires Oulais et désire prendre la place qu'il considère

comme sienne.

La situation est plus que désespérée pour les trois fuyards et il va leur falloir beaucoup de chance pour se tirer des griffes de leurs tortionnaires.



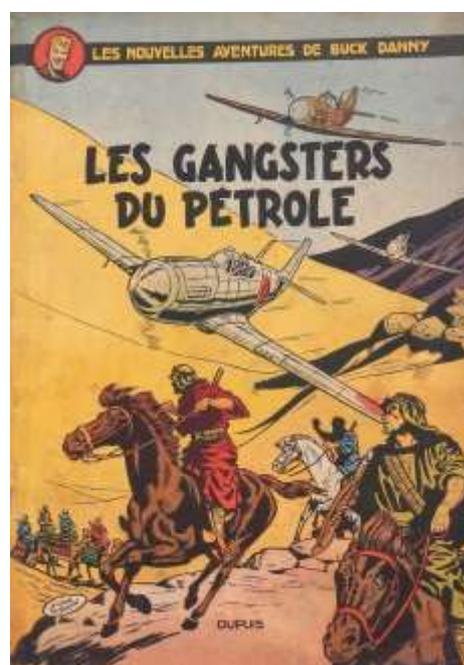
Hussein s'est déjà allié à une grosse compagnie pétrolière pour exploiter le sous-sol qui regorge de pétrole, ce que le cheik régna ne veut pas faire. Et tant qu'à faire, profitant de la compagnie aérienne de Bronstein, il a tissé un réseau international de trafic de drogue. Alors qu'à nouveau escortés vers Makar pour être remis entre les mains de Bronstein, nos amis parviennent à fausser compagnie à leur « escorte », réussissent à entrer incognito dans la base et à lancer un appel radio de détresse, appel capté par la police du désert à Béréida.

Une colonne de secours va se mettre en route. Pendant ce temps nos trois amis sont récupérés par Sonny revenu de ses largages. Mais l'appareil est touché par des tirs de fusils et s'écrase bientôt dans le désert. Une chasse à l'homme est lancée par les hommes de Bronstein.

Nos amis survivront-ils au crash ?... seront-ils retrouvés ?... et par qui ?... Bronstein , le cheik et ses hommes pourront-ils continuer impunément leurs « affaires » ?...

Difficile de résumer cet album car il se passe de nouvelles choses quasi à chaque page. Second tome de ce qui sera un très bon triptyque, cet opus met en place de nouveaux personnages, de nouveaux éléments d'un scénario -déjà- en béton. Charlier ouvre de nouvelles portes, travaille les développements de l'histoire qu'il distille avec saveur ; amenant le lecteur à attendre avidement le tome 3 pour la suite et fin de cette épopée des sables. Une fois de plus Charlier joue très habilement des nombreux poncifs de la grande aventure: les héros purs et durs, la belle espionne anglaise, le « cheik -qui-veut-être-cheik-à-la-place-du-cheik », les lois du désert, la tempête de sable, emprisonnements et évasions, la police du désert, etc. Tout ça donne un narratif vraiment plaisant, attrayant, bien mis en scène surtout par le talent graphique de Hubinon. Son trait réaliste, son art de la mise en scène -surtout dans une mise en page standardisée- font que l'on se prend au « jeu » et que l'on a hâte de savoir ce que l'on va trouver derrière une page que l'on vient de tourner. Album pivot d'une histoire en trois tomes, ce « pirates » est vraiment intéressant dans sa construction textuelle, son intensité dramatique dégagée et son graphisme « haut la main ». Un sacré duo d'auteurs!...

Dans la troisième partie de ce récit, celle qui donne son nom à l'article, Le gang de Bronstein cautionné par l'Emir Hussein est en déroute. Buck Danny, Tumbler et Sonny Tuckson savourent un moment de répit. Mais alors qu'ils croyaient l'action des odieux trafiquants éteinte, les autorités britanniques et donc, du coup, notre fine équipe avec sont obligées de constater que l'on en veut à la vie des pilotes américains. En fait, la contrebande servait à financer une rébellion destinée à prendre le pouvoir à El Maahdi, pouvoir aujourd'hui favorable aux intérêts occidentaux. Nos amis se retrouvent dans une petite ville aux confins du désert du Djebel. Ils attendent leur rapatriement aux USA. La bande à Bronstein s'est évanouie (voir les 2 tomes précédents) et le calme semble revenu dans la région.





Le calme?... Notre trio échappent de peu à un mitraillage, à un empoisonnement à leur hôtel et –qui plus est- leur retour aux States est problématique.

Craignant pour leur sécurité, les trois jeunes gens décident de requérir l'aide du Cheik Chekri-El-Maahdi, l'adversaire de l'Emir Hussein, dont ils avaient sauvé la fille MYRIAM. et, après un voyage des plus tumultueux, lui proposent de mettre à sa disposition leur savoir-faire militaire.

Fort de cet appui précieux inespéré, il ne fait aucun doute que l'assaut des partisans de l'Emir Hussein est voué à l'échec. Hélas, un vent de trahison souffle sur le palais du Prince des Oulais et les évènements qui se préparent vont ébranler les murs de son potentat.

A dos de chameau ils s'enfoncent dans le désert. Mais Bronstein et ses sbires sont encore là et une escouade de tueurs prend nos amis en chasse.



Sauvés par un stratagème, mais leurs montures perdues, ils sont heureusement recueillis par des caravaniers. Ils arrivent bientôt à la résidence du cheik. Mais ce dernier vient d'échapper à un attentat ourdi par un de ses parents qui a partie liée avec Bronstein.

Suite à une gaffe de Sonny, la population s'en prend à eux mais ils sont heureusement sauvés par l'arrivée de Myriam. Pendant ce temps Bronstein, l'émir Hussein et ses hommes préparent leur vengeance. Comment ?... en mettant au point le bombardement de la ville résidentielle d'El-Mhaadi, laquelle est entourée de pétrole affleurant. Nos amis parviendront-ils à déjouer ce qui s'annonce comme un véritable massacre ?... et comment ?...

Troisième tome et fin d'un bien bon triptyque imaginé par Charlier. J'ai apprécié cette longue histoire « exotique » qui met en scène des valeurs sûres de la très bonne BD d'aventure : les héros « purs et durs », les « mauvais » vraiment mauvais, le « cheik qui veut être cheik à la place du cheik »... tout ça dans des décors sahariens qui fleurent bons les vieux films relatifs à la Légion Etrangère.

Du soleil, du vent, des tempêtes, des bagarres, des combats en l'air et au sol...pas le temps de souffler. Charlier insuffle ici l'air d'une grande geste héroïque vraiment emballante.

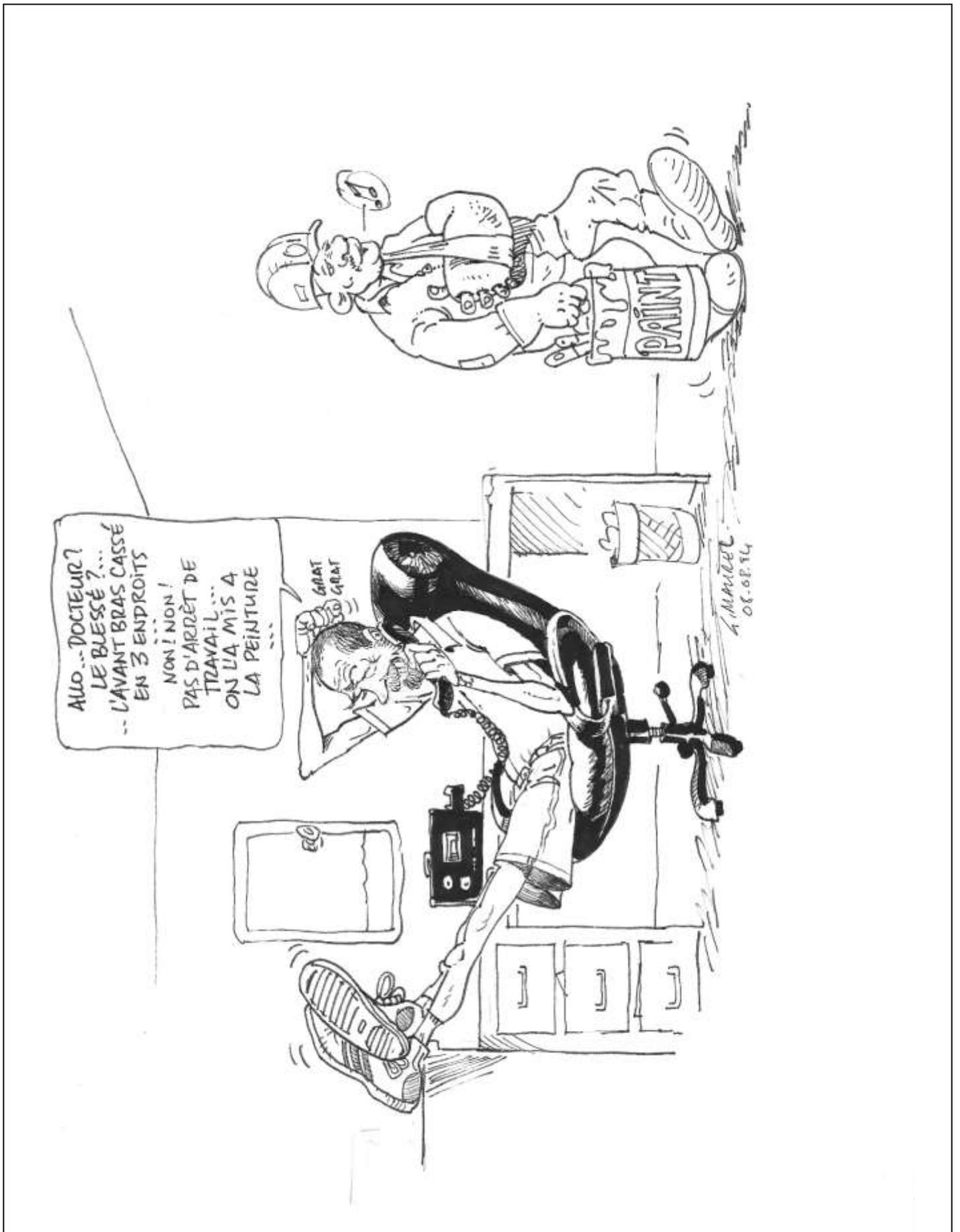
Le dessin ?... Hubinon parvient à se dépêtrer d'une mise en page formatée (standards de l'époque obligeant) pour transmettre une véritable énergie graphique dans nombre de ses cases. Une fois de plus son trait net, précis, réaliste, bien lisible attire le regard dans certaines mises en scènes vraiment cinématographiques.

Fin d'un excellent triptyque vraiment explosif. J'aime beaucoup.



10. LES BIRDS





12. LE CHAT ??

Avec l'aimable autorisation de Philippe GELUCK



10. CALENDRIER DES EVENEMENTS : 2019



Mois	Date	Evènements
Juin 2019	26	Le PELICAN N° 86
Juillet/Août 19		Pause estivale
Septembre 2019	Date à préciser 15 au 22	Flash N°150 Voyage annuel de l'AOP: Circuit Découverte Les Pouilles
Octobre 2019	Date à préciser	Le PELICAN N° 87
Novembre 2019	Date à préciser	Assemblée générale 2019: Déjeuner suivi de l'AG.
Décembre 2019	Date à préciser	Flash N°151

11. SUDOKU

PELICAN n° 85

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

PELICAN n° 86

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

12. 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 30 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 :

Jean-Régis de VANSSAY :

blavous@club-internet.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 Pétrolier³ c/o SUBSEA 7
à l'attention du rédacteur du Pélican
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.

³ 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