

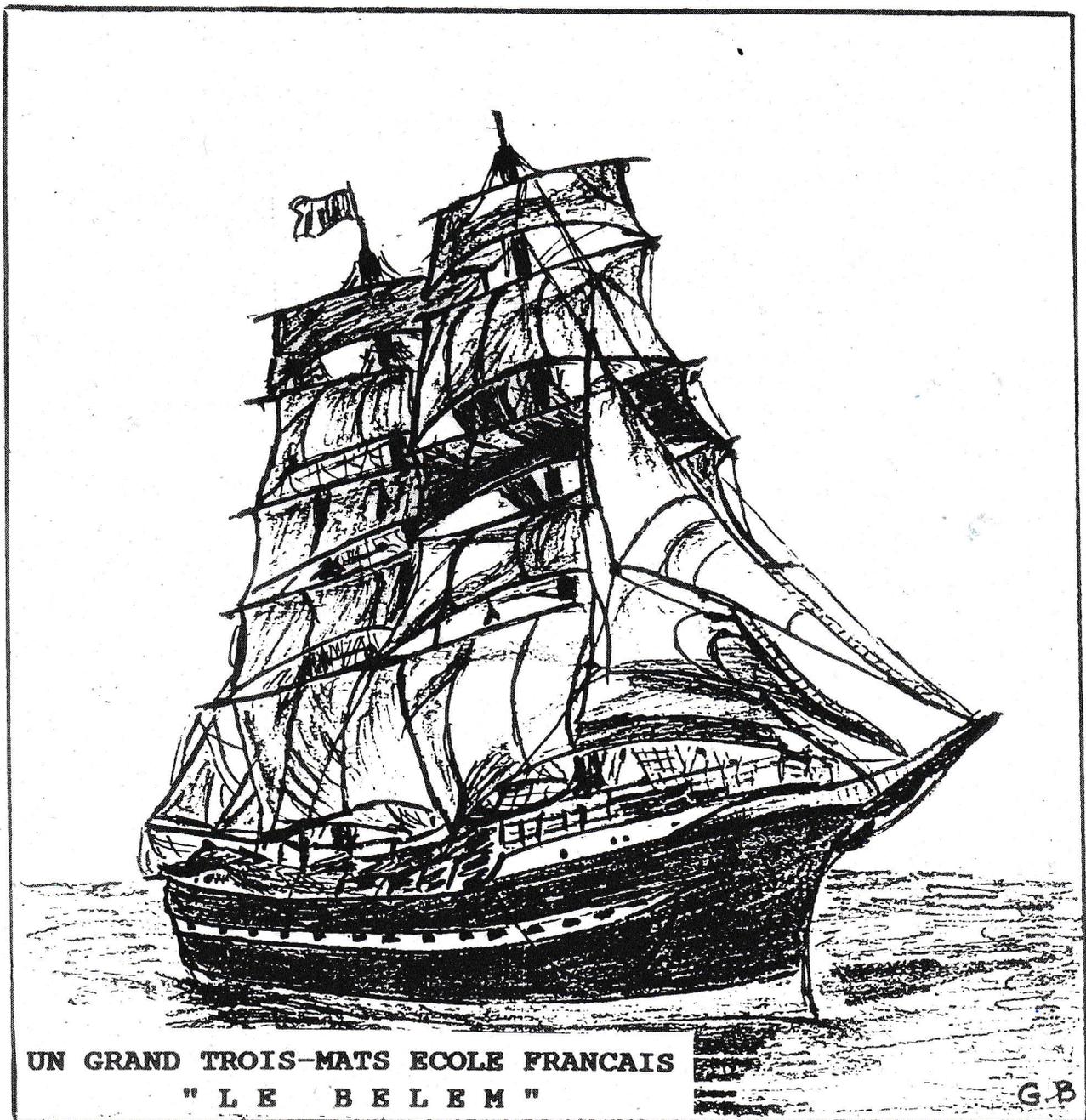


LE PELICAN

Bulletin de liaison de l'Amicale de l'Off-Shore

POUR DES RAISONS INDEPENDANTES DE NOTRE VOLONTE, LE NUMERO SPECIAL SUR "LA FRANCE DANS L'OFF SHORE PETROLIER" AU MUSEE DE LA MARINE N'A PAS, A NOTRE GRAND REGRET, PU ETRE EDITE. CE NUMERO VOUS EST PRESENTE GRACE A LA BONNE VOLONTE DE CERTAINS MEMBRES DU BUREAU ET DE REDACTEURS BENEVOLES. VEUILLEZ EXCUSER SA PRESENTATION. A L' A V E N I R NOUS NOUS EFFORCERONS DE PUBLIER DEUX NUMEROS PAR AN.

N° 18



UN GRAND TROIS-MATS ECOLE FRANCAIS
" L E B E L E M "

G.B

" LE BELEM "

UN GRAND TROIS - MATS ECOLE FRANCAIS.

Notre amie Claudine Baudart, lors de ses recherches sur la carrière de son grand-père Théophile LEMERLE, Capitaine au long cours, a pu obtenir de la Fondation BELEM l'histoire de la première campagne du BELEM. Le Commandant, pour ce premier départ, était le Capitaine LEMERLE - dont le degré de parenté avec Théophile LEMERLE n'est pas encore établi. Ce magnifique trois-mâts, dernier survivant de la grande flotte des Voiliers Carrés Français, Cap-Horniers et Antillais, a été construit à Nantes, comme navire marchand, en 1896.

Voici l'histoire de sa première campagne :

"La première campagne du Belem débuta le 31 juillet 1896. Le navire quitta Saint-Nazaire sur lest à destination de Montevideo où il arriva le 20 septembre suivant, après cinquante jours de mer.

Le commandant pour ce premier départ était le Capitaine LEMERLE, surnommé le Merle noir, un "vieux" capitaine ayant fait presque toute sa navigation chez M.F.Crouan. Il allait avoir cinquante ans et c'était son dernier voyage. Il devait mettre sac à terre en rentrant. Le second était M. Rio qui fut par la suite sous-secrétaire d'Etat à la Marine Marchande et sénateur de Quiberon jusqu'à 1939.

Le Belem quitta Montevideo le 15 octobre 1896 à destination de Belem. Il avait chargé 121 mulets dans sa cale. Ce voyage jusqu'au Para devait être marqué par la malchance. Dès le lendemain, un terrible coup de vent venant de la pampa (un pampero) déboucha de l'estuaire de la Plata et transforma la mer en furie. Le Belem fuyant vent arrière, voilure réduite au maximum, essayait sa première tempête. Le temps ne devait se remettre au calme que sur le matin du 17 octobre. La cargaison avait naturellement souffert. Terriblement secouées dans les coups de roulis, six bêtes avaient rompu leur licol et leurs sangles. Elles étaient tombées et avaient été piétinées. Il fallut les jeter à la mer.

Le Belem n'était pas encore au bout de ses peines. Arrivé au Para vers le 15 novembre, trente jours après son départ de Montevideo, il attendait que les formalités de douane et de contrôle vétérinaire soient terminées pour mettre à quai sa cargaison.

Hélas, dans la nuit du 16 novembre, le feu se déclara dans les fonds et se propagea avec une telle rapidité que tous les moyens employés pour le combattre furent sans effet et qu'il fut impossible de sauver une seule des pauvres mules attachées et enfermées sous le pont. Les secours, paraît-il, tardèrent à venir et, lorsque le feu fut éteint, on en profita pour piller le navire de fond en comble. Capitaine et équipage eurent du mal à défendre leur bien.

Après des réparations provisoires, le Belem prit du lest pour revenir à Nantes, pour sa remise en état définitive. Après une traversée mouvementée de violents vents d'ouest variables obligèrent à manoeuvrer souvent la voilure."

(extrait du livre "LE BELEM OU LE DESTIN D'UN NAVIRE" du Dr. GOSSE - Editions : TERRE ET MER DE GRENOBLE)

STAGES : Pour assurer la pérennité de ce trois-mâts exceptionnel, La Caisse d'Epargne crée la Fondation Belem en 1979. Grâce à elle, le Belem, redevenu navire-école, offre, dès 1986, des stages ouverts à tous en bonne condition physique dès l'âge de 16 ans, il n'y a pas de limite d'âge supérieur. Stages d'une durée de 3 à 10 jours organisés en Manche, en Atlantique et en Méditerranée, principalement au départ de ports français.

Si vous êtes intéressés prendre contact avec CLAUDINE BAUDART.
Tel. (16)43.46.73.06 ou 60.46.76.25.

VISITE DES BARGES DLB 1601 et LB 200

A ROTTERDAM LE 19 DECEMBRE 1992

C'est au cours de l'Assemblée Générale de l'Amicale de l'Offshore tenue le 4 décembre 1992 à PARIS que notre Président Jean-Marie PIAZZA nous a informé de cette aimable invitation d'ETPM : «une vingtaine de membres de notre association auront la possibilité de s'associer à la visite prévue pour le 19 décembre 1992 de deux barges du groupement McDermott-ETPM actuellement stationnées à ROTTERDAM».

J'ai spontanément présenté ma candidature assurément retenue puisque quelques jours plus tard je recevais le programme de cette journée qui débutait à 6H30, rendez-vous à ORLY Sud Porte R. Il y avait du monde malgré l'heure matinale. Afin de n'être point en retard, certains s'étaient levés fort tôt, dès 3H00 à VIERZON, mais nous étions tous très heureux, nous les Anciens de pouvoir réaliser ce rêve devenant réalité. Pas de doute, nous profitons tous d'un rajeunissement certain au milieu de tous ces actifs d'ETPM pour qui initialement cette visite avait été organisée : juste une petite génération de décalage !

Le temps de nous retrouver, de faire connaissance avant d'embarquer et nous voilà au dessus des nuages à destination de Rotterdam que nous atteignons en moins d'une heure après un petit déjeuner à bord de l'avion EAS filiale d'AIR FRANCE. A l'arrivée nous trouvons place rapidement dans l'un des trois cars mis à disposition pour nous conduire au yard situé à l'Ouest de la ville.

Le groupement McDermott-ETPM, retenu pour deux contrats importants en Mer du Nord à réaliser en 1993, nous accueille dans les bureaux situés en extrémité de la darse où se trouvent à quai la DLB 1601 puis la DB 200 reconnaissable à son impressionnant stinger relevé. Sur place, ces deux unités sont préparées pour le programme des travaux qu'elles auront à réaliser dès l'arrivée des beaux jours.

Après quelques mots d'accueil, suivis des consignes de sécurité indispensables à connaître avant d'accéder à bord, nous sommes repartis en groupes d'une dizaine de visiteurs. La moitié des groupes effectuera la visite de la 1601 le matin puis la barge 200 McDermott l'après-midi.

Le sort voulut que le groupe auquel j'étais rattaché soit dirigé vers la DB 200, ce qui nous valut une très rapide immersion en langue anglaise pour tenter de suivre au plus près les explications détaillées données par notre guide. Après un bon moment, tout allait déjà mieux, mais voilà, il souhaitait à son tour que nous lui posions des questions. Alors ?

Nous devons d'abord constater que l'on se sent tout petit au pied de cette masse, jugez-en : 180 mètres de long - 59 mètres de large - 33 mètres de haut. Le pont principal est tout en haut, 25 mètres au dessus du niveau de l'eau. A vide, le poids de 15.500 tonnes atteint 20.000 tonnes en ordre de marche.

Pour les quelques 400 occupants qui débarquent sur l'héliport tout est prévu : logement, restaurant, hôpital et lieu d'attente. Trois unités de dessalement d'eau de mer, capables de fournir 60 m³ / jour d'eau douce alimentant une réserve de 1300 m³ d'eau potable.

Mais il s'agit avant tout d'une USINE MOBILE équipée pour la pose de conduites sous-marines dans la version semi-submersible. Par ballastage, elle peut descendre de 12 mètres ce qui réduit ou évite l'incidence redoutable de la houle pendant les opérations.

Huit groupes alternateurs couplés à des moteurs diesel fournissent l'énergie électrique 1700 KW. Le stockage de fuel est de 2400 m³. Le déplacement de la barge est assuré par 14 treuils électriques de 22 tonnes équipés chacun de 3660 m ou 2745 m de câbles de 3" reliés aux ancrs installées "en araignée" par des remorqueurs indépendants. C'est par une opération de déhalage sur ces câbles que la barge progresse par sauts successifs de 24 mètres (longueur de deux tubes assemblés en double joints).

La ligne de pose située dans l'axe de la barge permet la construction à bord d'une conduite jusqu'à 1,727 m de diamètre (68") avec soudage manuel ou automatique y compris une installation double jointing (soudage avec tubes en rotation) contrôles radiographiques des soudures réparation du revêtement au droit des joints etc...

Trois tensionneurs LPT 150 assurent une tension constante dans la ligne soudée. Chacun d'entre eux peut assurer une traction de 204 T avec une vitesse de passage de 30 m/minute.

La rampe articulée tubulaire (stinger) qui assiste la conduite en cours de pose à une longueur de 100 mètres.

Quatre grues MANITOWOC 240 (84 tonnes à 11 mètres) se déplaçant sur rails assurent le chargement des tubes et les manutentions à bord. Un portique de manutention des convoyeurs, rouleurs, etc... complètent les installations de manutention et de transfert.

La visite de la salle de contrôle, des installations de sécurité nous ont permis d'imaginer l'intense activité qui règne à bord lorsque l'état de la mer permet encore la poursuite du travail de pose : impressionnant.

Mais le parcours dans le dédale des couloirs, coursives, escaliers et échelles nous avait mis en appétit et c'est sans complexe que nous nous sommes retrouvés au restaurant pour échanger nos impressions au cours du repas. Le dépaysement est total : inutile de chercher à se repérer : aucune ouverture sur l'extérieur, impossible d'avoir le mal de mer puisque la barge ne roule ni ne tangue, alors ?

En réalité, dehors il pleuvait ; nous l'avons ignoré jusqu'au moment où nous avons rejoint le quai croisant au passage tous ceux qui avaient fait l'autre visite. C'était notre tour d'embarquer sur la barge ETPM DLB 1601 unité navale principale autopropulsée dont les caractéristiques sont les suivantes : longueur : 188 mètres, largeur : 35,60 mètres, hauteur du pont principal : 15 mètres, hauteur du pont château : 20,50 mètres, tirant d'eau : 9,60 mètres, déplacement : 55.540 tonnes, puissance : 2 fois 4000 HP, capacité d'hébergement : 402 lits, mais limité à 368 personnes pour des raisons de sécurité.

Nous effectuons une visite détaillée de la barge conçue pour répondre aux impératifs de levage et de pose de conduites sous-marines.

La grue Clyde de 1800 tonnes métriques de capacité située à l'arrière permet les levages importants : plateformes, jackets, ensembles préfabriqués, etc... Deux grues Manitowoc de 70 tonnes sont utilisées pour les manutentions annexes, en particulier le chargement des tubes pendant les opérations.

La manutention des ancrs d'un poids unitaire de 10 tonnes est assurée par quatre grues BRISSONNEAU. Un portique de 60 tonnes permet d'approvisionner le complexe de préparation de la conduite à installer.

Pendant les travaux de pose de conduite sous-marine, la barge est maintenue en position par 12 treuils reliés aux ancrs par des câbles de 3" déployés en araignée.

La barge se déplace sur le site en se déhalant au moyen des treuils jusqu'au moment où il devient nécessaire de déplacer à nouveau les ancrs (travail confié à des remorqueurs spécialisés).

Les tubes de 12 mètres sont rabotés en éléments doubles sur banc de soudage automatique en rotation. Après contrôle radiographique positif, l'élément est transféré sur la ligne principale située dans l'axe du navire par convoyeurs. Le banc de pose comprend quatre stations de soudage en position par procédé automatique SATURNE ou semi-automatique, une station de contrôle radiographique (rayons X) utilisée également pour les réparations éventuelles et d'une station de revêtement du joint réalisé.

Trois tensionneurs LPT 150 assurent le maintien de la conduite en cours de pose. Un système électronique et hydraulique assure la régulation de l'ensemble.

A l'arrière de la barge, peuvent être installés les rampes flottantes articulées pour assister la pose de la conduite jusqu'au fond de la mer, soit :

- un stinger de 52 m utilisé pour les eaux peu profondes,
- un stinger de 83 m (poids 700 t) utilisé pour les conduites de 36" (900 m/m) jusqu'à 130 m de profondeur.

Grâce à ses moyens autonomes de propulsion, la barge peut assurer l'ensouillage des conduites à une profondeur de 1m50 grâce à une charrue STP 3500 aux caractéristiques impressionnantes : 21 m x 10 m x 56 m, poids 170 tonnes.

Des mesures très strictes de sécurité sont imposées à toute personne travaillant sur la barge ou la visitant. Elles font partie des préoccupations majeures de l'activité ETPM "Safety First". Elles s'accompagnent de mesures draconiennes qui ont permis de conserver aux parties réservées à l'hébergement et la détente, une distinction très particulière que tous les visiteurs ont remarquée. Nous comprenons que l'on puisse être fier de faire partie des effectifs de ce fleuron de la flotte ETPM.

Un cocktail réunissait ensuite les participants de cette journée fort agréable et instructive avec tous ceux qui nous ont guidé au cours de notre visite.

Journée mémorable pour le personnel ETPM en activité convié à se rendre compte sur place. Jules César lui-même en avait l'expérience VENI, VIDI, VINCI écrit-il pour exprimer cette nécessité de venir et voir avant de vaincre. C'était du temps de la guerre des Gaules.

Pour nous, anciens, qui pensons que la retraite n'est pas un livre qu'on ferme mais une page que l'on tourne, nous avons été très sensibles à cette invitation qui reste dans l'esprit de notre groupe où les aînés font toujours partie de la famille.

Du fond du coeur, nous remercions tous ceux grâce à qui cette visite a été possible.

L'Amicale de l'Offshore (AOS) a largement contribué en 1992 à la connaissance du travail réalisé par les hommes de l'offshore en organisant au Musée de la Marine à Paris l'exposition "LA FRANCE DANS L'OFFSHORE PETROLIER".

Elle accueille actifs et anciens, clients et fournisseurs, bref tous ceux qu'unissent des liens d'amitié, fruit d'un travail réalisé ensemble : 300 membres, 50% en activité, 50% aînés.

Je connais d'ailleurs de nombreux membres, de nombreuses... aussi, puisque notre univers est ouvert à tous sans distinction de grade ou de sexe, qui seront heureux dans l'avenir de pouvoir un jour faire aussi cette découverte si une telle opportunité se présentait à nouveau.

Au nom de tous nos amis qui participaient à cette première, nous tenons à vous remercier et tous nos voeux accompagnent les futurs contrats du groupement McDermott-ETPM.

G. ESCAFIT

UN CHANTIER COMME TANT D'AUTRES

Printemps 1972. Nous avons obtenu notre première affaire au Nigéria, la grande Shell est notre client. Il s'agit de poser un faisceau de conduites de petit diamètre, entre une plateforme pétrolière plantée en plein milieu de l'estuaire Forcados - l'un des nombreux bras du delta du

Niger - et la rive distante d'environ deux kilomètres. La barge DLB 201 (qui s'appellera plus tard DLB 401), doit exécuter ce chantier ; Yves, l'un des plus chevronnés de nos chefs de barge commande à bord, après Dieu bien évidemment.

Le chantier devait être terminé à la fin du mois de mars. Il a malheureusement été retardé et s'est déroulé tout au long du mois d'avril, alors que la saison des pluies est largement entamée et que les eaux gonflées du Niger transforment une opération banale en une mission à hauts risques. Je suis en poste à Port Gentil, responsable de nos opérations en Afrique. Un matin de début mai, Yves m'appelle personnellement au terminal radio, ce qui est inhabituel :

"Nous sommes dans un joli merdier. Nous avons déposé hier soir le dernier tuyau. Le contrôle plongée semble montrer que certaines conduites se chevauchent. Le client n'accepte pas les travaux."

Je propose ma venue à bord, "pour réfléchir ensemble". Après quelques grognements plus désapprobateurs qu'enthousiastes, je crois comprendre que ma venue est tout de même souhaitée ; Yves n'aime pas partager le commandement à son bord, il est vraiment dans les ennuis...

Arrivée en fin d'après midi, le même jour, à l'aéroport de Lagos, sinistre à cette époque. Le chauffeur Ibo, Paul Ezé m'attend avec son break 403 Peugeot. Dans la nuit, nous allons traverser le plateau du Bénin de Lagos à Warri à une allure inconsidérée compte tenu de l'état de la route. A Warri, au petit matin, après une négociation très africaine, sur les quais du port fluvial, je parviens à louer pour 60 dollars, un "speed boat" qui est supposé m'amener à l'entrée de l'estuaire Forcados. Les modestes villages du Delta, comme posés sur l'eau, défilent derrière l'écran serré de la pluie qui va nous accompagner drue et froide pendant les trois heures d'un voyage plutôt inconfortable. En fin de matinée, la DLB 201 se profile au loin, perdue, noyée au milieu de l'estuaire.

Je suis accueilli à bord par l'Yves des mauvais jours : il est d'une humeur massacrate, il est inquiet et fatigué aussi. Je réalise sans peine l'inconfort de la situation. Nous sommes en plein jusant : le courant de la marée descendante, se conjugue avec le flot puissant du fleuve. La barge, orientée en plein travers du courant, reçoit sur sa muraille babord la pleine poussée des eaux. Les câbles d'ancrage amont sont tendus comme des cordes à piano et vibrent de façon impressionnante. Il faut être inconscient

ou fou pour s'être placé dans une telle situation : c'est malheureusement la seule voie pour traiter le problème posé.

Avant d'affronter les représentants du client, méfiants et teigneux comme savent l'être si parfaitement certains hollandais, nous décidons de faire le point. Toutes les dispositions de sécurité ont déjà été prises ; je commence donc à égréner les mille et une questions d'usage. Yves n'apprécie pas et je perçois, minute après minute, la régulière montée de son taux d'adrénaline. J'imagine sans peine son monologue intérieur "*Ce petit con semble vouloir donner des leçons. Les critiques ne vont pas tarder...*"

En fait, le petit con a un minimum de métier et les critiques ne viennent pas ; elles seraient indécentes dans la situation présente.

On passe aux choses sérieuses. Que va t-on faire, comment le faire ? Des réponses s'enchaînent et la sérénité revient. Pendant le reste de la journée, la barge manoeuvre, durement, dangereusement.

Vient l'heure incertaine du crépuscule, avec la nuit et toutes ses complications en promesse. Certaines opérations prévues sont finalement abandonnées : trop risquées sans visibilité. Le reste du programme est réaménagé, minutieusement préparé avec l'équipe.

Vient l'heure du repas du soir. Moment privilégié. Les consignes ayant été dûment passées, on s'isole dans le confort de la salle de restaurant, on savoure le réconfort du repas. Egoïstement, on veut oublier, le temps d'une heure, ce qui se passe derrière les hublots du carré : détente nécessaire, élémentaire décompression qui permet de tenir la distance.

Arrive minuit et le changement de poste. L'équipe de relève qui sort à peine de son sommeil va plonger dans la nuit. C'est l'heure vulnérable pour la barge et les opérations en cours. Yves se multiplie, s'assure que chacun est à sa place et connaît bien les règles du jeu. Son intervention s'accompagne des injonctions viriles et jurons accélérateurs que requiert la situation. Ce déchaînement verbal n'émeut d'ailleurs personne, il rassure.

A trois heures du matin, je suggère à Yves de prendre un peu de repos. "*Je reste avec l'équipe, j'irai dormir après vous.*" Il bougonne mais s'en va tout de même vers sa cabine. Ma présence auprès de l'équipe n'est certainement pas, pour lui, un puissant élément de tranquillisation, mais il faut bien dormir... un peu... de temps en temps. Au petit matin, il est de retour, les cheveux en bataille, les sourcils broussailleux, toute la méfiance du monde tapie au fond de ses yeux ensommeillés ; visiblement, ce que nous avons fait ne lui convient pas du tout. "*Ils n'ont fait que des conneries !*" Le "Ils" impersonnel s'adresse directement à moi. Suit un flot de commentaires musclés, personnalisés cette fois, destinés à l'échelon suivant. Je sais que ce qui a été fait n'est pas si mauvais et je laisse passer l'avalanche sans commentaire. Je suis en fait extrêmement heureux : ce diable d'homme, après deux courtes heures de sommeil, nous revient avec un tonus d'enfer. Pauvre équipe du matin, elle va très durement finir son poste... et le chantier va avancer. Je suis aussi extrêmement heureux en pensant au lit qui m'attend à l'infirmerie à l'entrée de la coursive babord : bonheur de

s'abîmer dans un sommeil animal, quand on est vraiment très fatigué.

Pendant trois jours, la barge va manoeuvrer inlassablement, le plus souvent en travers du courant, pour remettre en ordre le faisceau de conduites. Longues heures de doute où rien ne réussit, instants providentiels où comme par enchantement, se dénoue en quelques minutes une situation sur laquelle on a très longuement buté. Magie de ce métier !

Le quatrième jour, au petit matin, nos aimables contrôleurs estiment le résultat de nos travaux satisfaisant et acceptent le chantier. Je vais me coucher.

Lorsque je refais surface, en fin de matinée, je note qu'Yves a modifié le mouillage de la barge : elle "évite gentiment au courant". Le flot est toujours aussi fort mais, pris dans le sens du poil, il glisse le long des flancs de la barge, sans agressivité, presque amical.

L'équipe du matin remet un peu d'ordre sur le champ de bataille qu'est devenu le pont. Yves a enfilé des shorts propres, un peu longs, à l'anglaise ; les mains dans les poches, de sa démarche chaloupée, il déambule ici et là, amical, souriant. Le grand fauve ne rugit plus, il ronronne avec une évidente délectation, il règne paternellement sur son univers pacifié.

Il a terminé "son chantier" il va ramener "sa barge" à Port Gentil, il est heureux, il est magnifique.

Une quinzaine d'années plus tard, Yves nous a quittés, victime désignée d'une mort annoncée. Quelques jours avant le terme, il a fait le voyage de sa résidence méridionale à Paris pour saluer ses anciens compagnons. Nous avons passé une longue soirée dans un petit bistro proche de nos bureaux. Pour ses problèmes de santé, tous le monde "savait" mais l'avenir à court terme n'était pas au programme ce soir là. Nous étions réunis pour célébrer le passé. Nous n'avons rien oublié : le chantier de Forcados, le camp sud sur lequel il avait régné dans le détroit de Magellan, le tirage du terminal d'Abidjan, le café du Port et Paulette à Pointe Noire et bien d'autres travaux et bien d'autres endroits.

Passé minuit, nous nous sommes séparés, il nous a salués simplement, sans commentaire particulier. Extrême pudeur !

Il nous a vraiment quittés une semaine plus tard ; enfin, pas tout à fait, puisque son souvenir est toujours présent dans nos mémoires.

Salut à toi vieux compagnon, caractère de cochon, coeur de lion, seigneur de notre profession.

A. Lamarque.

RAPPORT DE MISSION A CHYPRE

OBJET : Identifier une certaine Madame APHRODITE, soupçonnée de relations équivoques avec les milieux maritimes, recueillir tous renseignements sur son entourage et ses activités.

MISSION : Les vrais-faux passeports ont été établis aux noms de M. BARBIER, P. et A. BESNARD, J. BINEAU, N. CHOMONT, C. et C. COMPAIN, J. DELEPINE, G. et G. FELLONI, J.-M. de GRAEVE, R. et T. HERRY, L. et D. PIGEON. La mission sur place a été effectuée du 29.04 au 10.05.93.

INVESTIGATIONS : Ont été menées dans diverses directions :

Milieux politiques : Palais présidentiel de Nicosie, château des Lusignan à Kolossi.

Milieux intellectuels : Fondation Piérides à Larnaca, Musée archéologique et musée des icônes à Nicosie, maison de Dionysos et tombeau des rois à Paphos, théâtre romain à Curium.

Autorités religieuses : Eglise Saint-Lazare à Larnaca, monastères de Trooditissa, Kykko, Omodhos, Saint Néophyte, cathédrale et archevêché à Nicosie, mosquée de Hala Sultan.

Milieux écologiques : Bains d'Aphrodite, baie de corail.

Milieux économiques : Broderies de Lefkara, coopérative vinicole de Limassol (après quoi les souvenirs s'estompent).

RÉSULTATS : Mme Aphrodite serait la fille d'un dénommé Ouranos, dont les testicules auraient été coupés et jetés au vent par son fils Cronos. Du sperme tombé à la mer serait née Aphrodite Anadyomède, ce qui veut dire "née de l'écume des flots". Ces on-dits populaires confirment le lien étroit entre la personne recherchée et la richesse (pétrolière ?) venant de la mer.

Aphrodite a, dans sa jeunesse, gagné un concours de beauté sponsorisé par une Madame Discorde, marchande de pommes. Elle aurait été modèle chez un photographe italien nommé Botticelli, qui expose au musée des Offices à Florence.

Arrivée à Chypre en sous-marin, Aphrodite a accosté à la nage au lieu-dit Petra Tou Romiou et s'est rincée à l'eau douce dans une source appelée depuis les bains d'Aphrodite.

Mariée à un certain Héphaïstos, elle a eu cependant une vie dissolue. On cite parmi ses amants : Arès, Dionisos, Poseïdon, Hermès, qui lui ont donné une dizaine d'enfants.

Elle eut une activité de souteneur et poussa à la prostitution les filles mineures d'un dénommé Cinyras, citoyen chypriote. Il semble qu'elle se soit aujourd'hui, avec le concours de sa nombreuse famille, reconvertie dans le trafic des drogues dites aphrodisiaques.



AMICALE DE L'OFF SHORE

Née de la volonté commune des professionnels de l'OFFSHORE de s'organiser en Association. Le Journal Officiel du 13 juillet 1984 officialise la création d'une "AMICALE DE L'OFF SHORE" (Loi du 1er juillet 1901).

FAITES de la RECLAME

POURQUOI CETTE AMICALE ?

Pour que tous ceux qui consacrent ou ont consacré le meilleur d'eux-mêmes aux vivifiants métiers de l'Off shore puissent se retrouver dans une structure assurant :

- ▶ Le contact de ceux qui ont noué des liens d'estime et d'amitié dans des conditions parfois difficiles.
- ▶ L'écoute permanente et la réflexion sur les problèmes concernant les personnes et les sociétés de l'Off shore.
- ▶ L'aide et l'assistance que l'AMICALE peut solidairement dispenser.
- ▶ Le support d'une association légale dont le poids peut infléchir les décisions ou dispositions concernant notre profession.
- ▶ La participation à des activités culturelles.

SON ASSISTANCE DANS LES DOMAINES

- Juridiques
- Professionnels
- Sociaux

SES ACTIVITES ANNUELLES

- 3 Réunions Plénières suivies d'un repas et d'une visite guidée de musées ou de monuments
- 1 voyage de Printemps à l'étranger
- 1 voyage d'Automne en province
- 1 soirée dansante au printemps
- 1 Assemblée Générale suivie du cocktail de fin d'année
- 2 revues "LE PELICAN"
- des "FLASH INFORMATION"

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS

A adresser à : AMICALE DE L'OFF SHORE
C/o ETPM
57 avenue Jules Quentin
92002 NANTERRE Cédex

NOM et PRENOM :

ADRESSE :

..... TEL / / / / / / / / / /

ACTIVITE :

L' EBLOUISSANTE INTELLIGENCE.

Notre orgueil, notre vanité, notre fatuité, notre outrecuidance et notre suffisance ordinaires nous incitent à penser que nous sommes plus intelligents que nos ancêtres lointains.

Erreur - Laissez vous conter comment un certain ERASTOSTHENE, bibliothécaire à Alexandrie d'Egypte vers 200 avant Jésus Christ, calcula le périmètre de la terre en faisant la sieste, un certain 21 juin à midi.

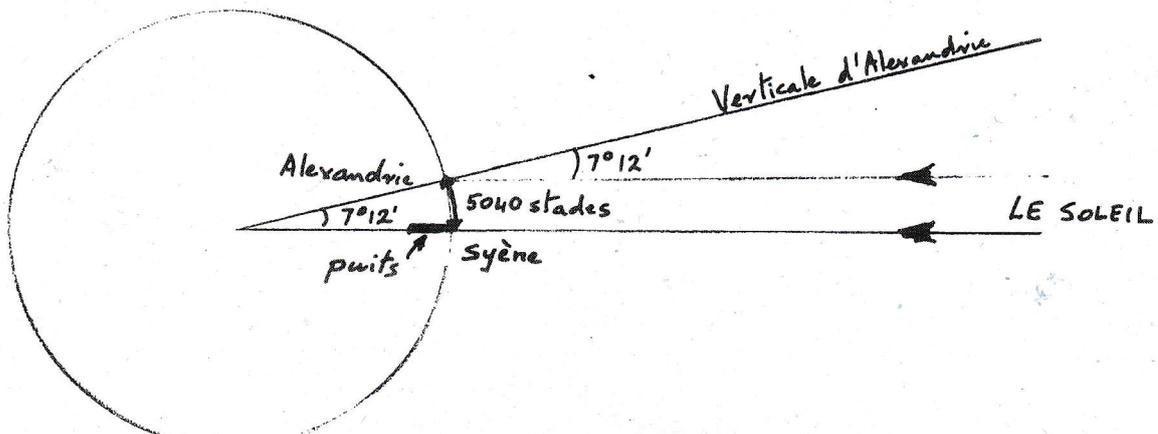
A cette heure là, ce jour là, qui est le solstice d'été, il observa que la direction du soleil fait avec la verticale un angle douze à treize fois plus petit que l'angle du zénith avec l'horizon (nous dirions aujourd'hui que l'angle du soleil avec le zénith était de $90/12,5 = 7$ degrés 12 minutes).

Eratosthène savait aussi qu'à Syène, en haute Egypte, aujourd'hui proche d'Assouan, le soleil illumine le fond des puits le 21 juin.

Il savait enfin que Syène est à peu près au sud d'Alexandrie, à une distance à dos de chameau de 5040 stades environ.

Etes vous capable de calculer à partir de là le périmètre de la terre ?

Hum ! Ne soyons pas méchants, voici la solution :



Si le soleil éclaire le fond des puits le 21 juin, c'est qu'il est au zénith (et donc, soit dit en passant, que Syène est sur le tropique du Cancer). Si le soleil, le même jour, à midi, fait avec la verticale un angle 50 fois plus petit qu'un cercle complet, c'est donc que la distance de Syène à Alexandrie est le cinquantième du périmètre de la terre.

Comme un stade mesure 300 coudées et que la coudée (égyptienne) mesure 52,2 cm, le périmètre de la terre est donc =

$$50 \times 5040 \times 300 \times 0,522 = 39463200 \text{ m}$$

Soit à peu près 40000 km - Bravo Monsieur ERATOSTHENE !!

CPC

LES MOTS CROISES.

Contrairement à ce que l'on peut supposer,
 " Les Mots Croisés " sont un jeu relativement récent.
 Le premier " PUZZLE " de ce type fut inventé par un journaliste anglais,
 ARTHUR WYNNE qui travaillait pour le *New York World Sunday Magazine*.

A Noël 1913, cherchant quelque chose de plus stimulant que les ANAGRAMS et autres jeux de mots, il composa le puzzle ci-contre, en forme de losange et avec 32 "indices" assez simples qu'il nomma "WORD CROSS". Le mot croisé eut un succès fou, et Wynne composa un " CROSSWORD " hebdomadaire, comme cela fut rebaptisé plus tard.

R
 FUN
 SALES
 RECEIPT
 MERE FARM
 DOVE RAIL
 MORE DRAM
 HARD TIED
 LION SAND
 EVENING
 EVADE
 ARE
 D

Ci-dessous, vous trouvez un puzzle ayant le même format que le prototype mondial - mais **EN FRANCAIS**.
 L'AOS vous offre deux prix à cet égard :

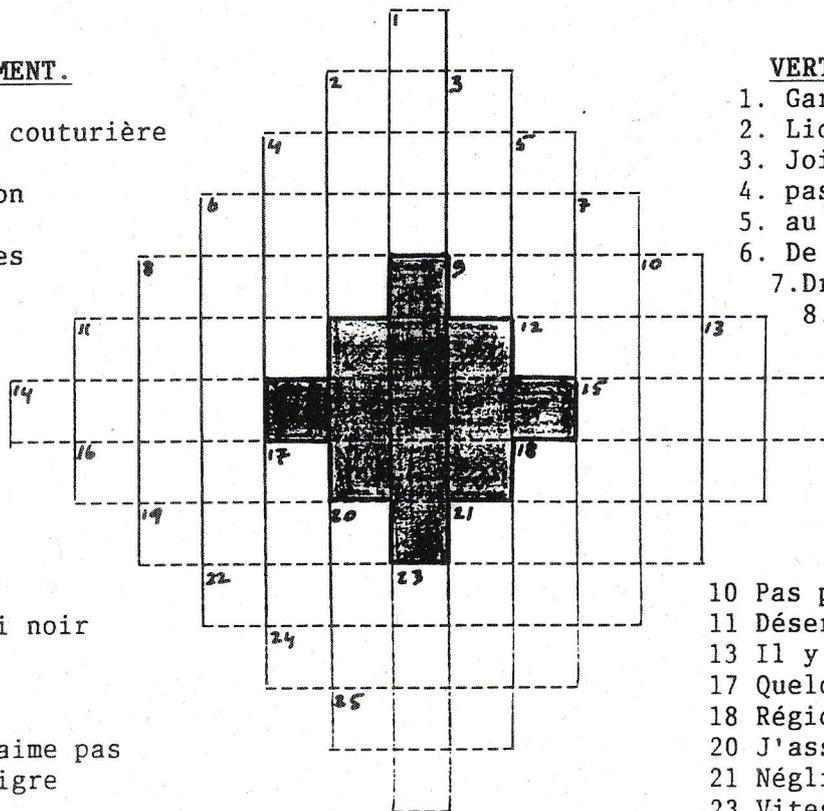
1. Pour les cinq premières solutions correctes reçues au Bureau avant le 1 mai 1993, un exemplaire gratuit de la Brochure de l'Exposition " Offshore ".
2. Pour un autre puzzle, en français, composé selon cette grille et adjugé le meilleur, une bouteille de Champagne plus une videocassette.

HORIZONTALEMENT.

2. Chance
4. Utile à la couturière
6. Fermées
8. Appréciation
9. Vis
11. Entre toutes
12. Lieu
14. Dieu

VERTICALEMENT

1. Gardien
2. Liquide
3. Jointe
4. pas humain
5. au tennis
6. De la famille
7. Droit à une prise
8. Ne pas laisser ouvert.



- 15 Seigneur
- 16 Ni blanc ni noir
- 18 Soucis
- 19 Héros
- 21 Fossé
- 22 Elle ne m'aime pas
- 24 Comme un tigre
- 25 Légume

- 10 Pas pour rien
- 11 Désert
- 13 Il y en a eu 5.
- 17 Quelquefois bon
- 18 Région,
- 20 J'assemble.
- 21 Négligé.
- 23 Vitesse

A VOS PLUMES **CRUCIVERBISTES** !

@ FJ 1993.

Un voyage en POLOGNE et à PRAGUE, République Tchèque

Du 5 au 20 mars 1993

Pourquoi vers les Pays de l'Est ? Parce que notre dernier fils Eric, le benjamin, bientôt 27 ans, fait son service national depuis un an et pour 16 mois à l'Ambassade de France à Varsovie comme attaché de presse. Travail passionnant et intéressant. Il reçoit aussi les délégations françaises et ses contacts sont nombreux.

Eric nous a gentiment organisé notre voyage, la Pologne lui était devenue familière et très attachante.

Visite de Varsovie la baroque, ville sans caractère détruite entièrement à la dernière guerre mondiale. Neige et froid bien-sûr mais peuple chaleureux et digne. La vieille ville reconstruite suivant le style ancien est belle et pittoresque.

Ce premier week-end, Eric nous a emmenés visiter le Château Waterloo où le Roi Jean III Sacristin (XVIIe s.) y établit sa résidence. Henri III de Valois y fut roi de Pologne pendant 8 mois, les rois étant élus non héréditairement mais par élections. De là, promenade dans le parc y attenant, sous la neige, jusqu'au Belvédère, palais présidentiel de Lech Walesa. A ne pas oublier le Palais de la Culture (234 m de haut - 38 étages) ressenti par les Polonais comme symbole de l'oppression soviétique.

Varsovie compense son peu d'intérêt architectural par une vie culturelle, artistique, musicale intenses. Nous y avons vu et entendu du "Zorba le Grec", 2 opéras polonais (les places entre 12 et 35 F).

Puis visite de Gdansk ravissante petite ville (reconstruite également) ; elle fait songer à Amsterdam et Sopot, station balnéaire sur la Baltique, nous étions livrés à nous-mêmes, "notre guide" travaillant à l'ambassade d'où difficultés pour se faire comprendre, les polonais ne parlant que très rarement l'anglais et pas du tout le français.

Eric profite de notre 2e week-end pour nous emmener à Cracovie la gothique, ancienne capitale, résidence des rois de Pologne, non détruite à la dernière guerre et d'une grande richesse architecturale. Concert Mozart à Cracovie de toute beauté. Notre fils nous y a rejoints. Cracovie est séduisante.

Pas le temps d'aller à Chestochowa, la Vierge Noire très vénérée des Polonais, ni à Auchwitz non loin de là.

De là, départ pour Prague via Katowice par le Silesie-Express. 3 jours ne nous ont pas suffi pour visiter cette ville somptueuse aux "100 tours dorées". La vieille ville est magnifique. Prières à l'Enfant Jésus de Prague (1625) très vénéré, le Pont Charles sur la Vltava, etc...

Retour à Varsovie et départ en avion (2 heures) pour Roissy.

Il est des voyages dont on ne revient pas indemnes. Nous retenons l'hospitalité chaleureuse des Polonais.

La Pologne, nous dit Eric, "remonte" la pente. Son taux d'inflation n'est plus que de 32 % (exemple : 200 % en Ukraine).

Les deux symboles de la Pologne contemporaine sont incontestablement Lech Walesa, symbole de la résistance de tout un peuple, et le Pape Jean-Paul II.

Yves et Colette DELON

(Choisissez plutôt avril ou mai pour aller là-bas. Le temps sera plus clément et les nombreux parcs en fleurs)

LES RETRAITES SEDUITS?

Deux chercheurs du CNRS se sont lancés dans une étude sur la «turbulence résidentielle» des retraités (publiée dans POPULATION revue de l'Ined) qui concerne les habitants des grandes villes et principalement de PARIS.

Dans les années 70, plus du quart des franciliens en fin d'activité quittaient définitivement la CAPITALE pour s'installer en Province et retrouver souvent leurs racines...

Bien que 55,8% des retraités préfèrent par choix vivre autour de la capitale, actuellement près d'un retraité sur cinq choisit de longs séjours en Province sans abandonner son logement à Paris. Les raisons sont diverses : attachement au confort du logement, à la vie du quartier, à une palette de relations plus vaste, envie de saisir les opportunités offertes par la capitale en matière de loisirs et de culture, possibilités de voyage, etc... mais aussi peur de l'isolement loin équipements médicaux et commerciaux, etc...

Entre le traditionnel retour au pays et un attachement accru à la capitale, la «double résidence» séduit de plus en plus : campagne l'été, ville l'hiver, la distance moyenne étant 340 kms pour les parisiens, 50 à 100 kms dans le cas des populations urbaines de province.

Ces sexagénaires recherchent une autonomie. Installés si possible non loin de leurs enfants, ils sont capables une partie de l'année de gérer une nouvelle «intimité à distance» avec eux. Les auteurs concluent sur cette possibilité offerte aux retraités par le développement des transports rapides (autoroute, TGV, avion) de vivre une «relation plus libre» avec les lieux de leur enfance, de leurs vacances et de leur vie professionnelle.

Article intéressant pour ceux qui préparent leur retraite, actuellement la moitié des adhérents de AOS, mais vous qui avez été séduits par cette formule, qu'en pensez-vous ?

Les colonnes du PELICAN vous sont ouvertes... Pour ou contre. Nous pourrions exprimer notre opinion dans une chronique FORUM des futurs numéros du PELICAN... A vos plumes, c'est bien le moment de nous replumer, n'est-ce pas ?!

Gérard ESCAFIT

Compte-rendu de la Soirée Dansante du 2 avril 1993

Pour la 4ème année consécutive, le repas dansant de l'Amicale s'est déroulé à l'Auberge des Tilleuls, située à Louveciennes, dans la banlieue ouest de Paris.

Le 2 avril 1993, vers 20 heures, les 36 personnes inscrites se retrouvèrent devant un buffet bien garni pour prendre l'apéritif et engager les premières conversations.

Dans une belle salle, de proportions agréables, quatre tables rondes de neuf convives avaient été joliment dressées.

Le repas -très savoureux et bien équilibré- fut servi avec beaucoup de célérité et, dès 23 H 30, les danseurs purent prendre possession de la piste.

A noter une heureuse innovation : l'organisation d'une tombola dont les lots, pour certains gentiment offerts par nos amis de la Tuilerie du Puy, Monika et Jean-Pierre Regaud, et pour d'autres des gadgets humoristiques, ajoutèrent beaucoup de gaieté à l'ambiance déjà chaleureuse.

Cette belle soirée se termina, comme à l'accoutumée, vers 2 heures du matin.

A noter qu'une soixantaine de personnes ne pouvant se rendre au dîner dansant s'en étaient excusées très aimablement.

Ginette FELLONI

CHATEAU LA TUILERIE DU PUY

Rouges 90

• CHATEAU LA TUILERIE DU PUY
Jean-Pierre Regaud, 33580 Le
Puy. Tél. : 56 61 61 92.



Un très beau rouge lé-
gèrement brillant, un
nez de cerise noire, une
matière concentrée, des tanins
solides. A carafier, et à boire à 16-
17 °, sur des viandes rouges, à
moins que, comme nous, vous ne
préfériez le garder quatre ou dix
ans - il ne fera que s'affiner. 24 F.



GRANDS VINS DE BORDEAUX

ÉLEVÉS

ET MIS EN BOUTEILLES AU CHATEAU

PAR

Monika et Jean-Pierre REGAUD

Propriétaires-Viticulteurs

LE PUY

33580 MONSÉGUR

Tél. 56.61.61.92

Fax 56.61.86.90



LE BISTROT Ô QUAI

Restaurant

Cuisine traditionnelle

13, rue Dauphine 75006 Paris

Tél. : 43 25 17 27

Fermé samedi soir et dimanche

BRUNO BAUDART PHOTOGRAPHE

TEL. 45.43.14.19

Mariages, soirées,
événements, spectacles...