

# **Le PELICAN**

Bulletin de liaison de l'Amicale de l'Offshore Pétrolier

**No. 26 Printemps 1998**



**Un Pélican peut en cacher un autre !**

## SOMMAIRE

**Page de garde : Couple de pélicans au Loro Parque à Ténérife, photo de CCP .**

|   |                            |         |
|---|----------------------------|---------|
| <b>Histoires de Narcisse</b>                                      | par Lucien Pigeon          | Page 2  |
| <b>Petit Histoire de l'AOS</b>                                    | par Thérèse Desbois        | Page 3  |
| <b>Voyage au Vietnam<br/>à bicyclette</b>                         | par Jean-Claude Lemanceau  | Page 5  |
| <b>Le pétrole concurrencé<br/>par la crotte de poule</b>          | par "Ingénieurs de la vie" | Page 6  |
| <b>Rubrique des Inventions</b>                                    | par Christian Compain      | Page 7  |
| <b>Greenpeace fait verdier de<br/>rage les pétroliers Anglais</b> | par Dev. George: Houston   | Page 8  |
| <b>La Guéguerre du Radar</b>                                      | par Lucien Bekourian       | Page 9  |
| <b>Le Bon Motif</b>   | Anon .                     | Page 12 |
| <b>Dirigeables</b>  | par Steve Johnson          | Page 13 |
| <b>Les plus belles fesses du monde</b>                            | par Christian Compain      | Page 16 |
| <b>Evasions de Poulu-Condore</b>                                  | par Maurice Demariaux      | Page 17 |
| <b>Prière de méditation</b>                                       | par William Blake          | Page 21 |
| <b>Rubrique culinaire</b>   | par Christian Compain      | Page 22 |
| <b>Nouvelles de l'Industrie</b>                                   | par Jean Germain           | Page 26 |

### Dates à retenir en 1998

**9 - 12 juin : Réunion des anciens d'Entrepose.**

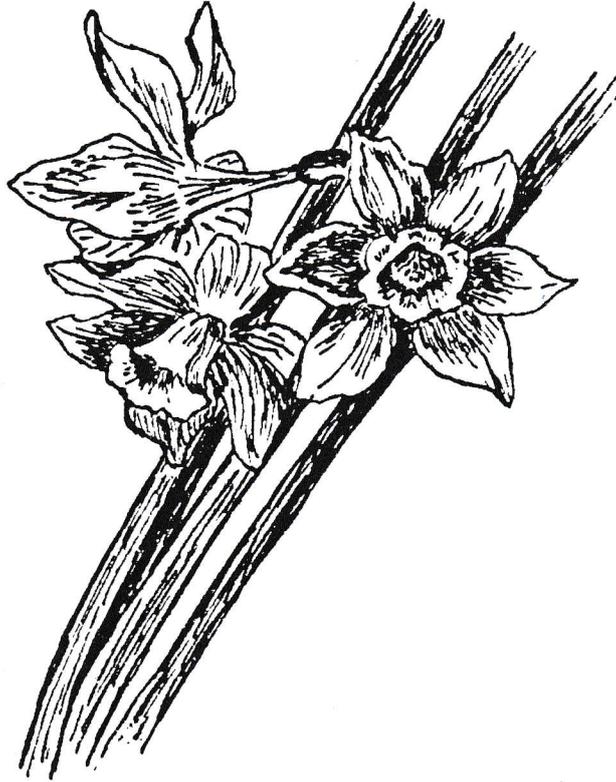
**26 septembre - 3 octobre : Voyage en pays basque.**

**Vendredi 27 novembre : Assemblée Générale, Cocktail & Diner.**

## Histoires de Narcisse

*Narcisse* : Plante bulbeuse de la famille des amaryllidacées.

Le narcissé des bois est appelé *jonquille* car ses longues feuilles rappellent celles des joncs.



LE NARCISSE

*NARCISSUS*

Dans la langage des fleurs, le narcissé signifie: Complaisance, haute considération de soi-même, incapacité d'aimer. Un bouquet de narcissés est un reproche contre l'égoïsme et l'indifférence. D'ailleurs, dans la peinture flamande, le narcissé rappelle aux chrétiens le combat à mener contre la vanité humaine.

La mythologie grecque nous conte la légende de *Narcisse* qui donna son nom à la fleur. Le jeune et beau berger, fils du fleuve *Céphise* et de la nymphe *Liriope*, s'éprit de sa propre image. Il ignora ainsi l'amour que lui portait la nymphe *Echo* et en fut puni. Se penchant pour se contempler dans une fontaine, il y tomba et se noya. Il fut changé en cette fleur qui penche sa corolle au-dessus des étangs et des cours d'eau.

*Echo*, condamnée par *Junon* \* à répéter les derniers mots qu'elle entendait, fut changée en rocher. Leur sort symbolise l'enfermement morbide de l'homme dans son égoïsme.

En médecine végétale, les bulbes étaient employés comme émétiques et purgatifs, les fleurs, antispasmodiques, contre la coqueluche et l'épilepsie. Toutefois, le narcissé était considéré comme une plante dangereuse.

\* Curieuse conjonction ( confirmée par le petit Larousse 1950 ) entre mythologie grecque et classique. *Junon* qui préside aux mariages et à l'amour honnête est assimilée à l'*Héra* grecque.

**Lucien PIGEON.**

## Petit Historique de l' A.O.S.

**1984 - Création de l'Amicale.**

**1985 - Le Depliant : Pourquoi l'Amicale - Etude de notre sigle**

**1986 - Sortie du 1er. Pélican ( J.Junk ).**

**1989 - Le Flash**

Demarrée à 3, puis 6, avec J.Marie de Graeve, Roland Gaillard, Guy Glaziou, Pierre Besnard, Jean Junk et puis J.P.Barray, C.Berrendo, P.Branchu, Louis Giraud, R.Herquin, R.Lazare, R.Querat, A.Thiberville (qui eut en charge les C.R. de nos réunions du début) et puis, et puis..

**1985** - Notre première Bienfaitrice, qui n'a jamais failli, Paulette Poullennec - Merci Madame!

- Ch. De Chassy et nombre de ses Amis, je pense à G.Petizon, J.Mairot.....

**1986/88** - Des anciens retraités : G.Desmars, R.Rosso (après sa mort, son épouse continue).

- Des actifs nous rejoignent : F.Amespil, M.Barbier, M.Beatrice, Ch.Clavreul, O.Jarry, A.Lamarque, A.Larre, O.Tannery, H.Vincent..... et plus....

- Des bargistes viennent grossir nos rangs : J.P.Castel, N.Curt-Cavenz, B.Davy, R.Heranval, et bien d'autres.....

- Des soudeurs se manifestent : H.Debuisson (généreux donateur), M. Gournay.....

- Des marins nous rejoignent : B.Corre, J.Pierre Delaruelle (disparu trop tôt).

M.Durand, R.Hacquebart, E.Kernaleguen, J-L. Le Gall, J-P. Le Provost  
A.Queruel, J. Quillivic etc. etc.

- Des amis d'Entrepose arrivent nombreux: "l'Equipe" de G.Escafit avec A.Codomier, J.Devot, L.Generosi, G.Laval, M.Muller, J.Rigaud.....

- Des anciens expatriés : R.Bruezière, A.Even, P.Gouzet (qui avait déjà eu cette idée = un "bulletin de liaison" avec les amis professionnels), C.Gauron, P.Gourlaouen, G.Hillion, G.Jamet, A.Motton, V.Podgaietsky, A.Thiery .....

- D'autres retraités ETPM : M.Bineau (qui nous a quittés très vite, Jacqueline son épouse poursuit en nous donnant son concours depuis) C.P.Compain, Y.Delon, R.Herry, S.Johnson, et puis et puis.....

- Un nouveau Bienfaiteur : R.Petton, toujours fidèle.

- Des collaborateurs des Sociétés soeurs: Dumez, Entrepose, GTM, avec J.Guyot....des Sociétés pétrolières: Elf, Esso, Total, Shell.... R.Pol, J.M.Piazza et certains de ses amis : H.Chevillard, G.Dechet, et des amis d'amis .... Pardon de ne pas pouvoir tous vous citer. La liste s'allonge à notre plus grande joie .....

**1989** - Edition du **FLASH** : lien de communication.

Déjà 242 adhérents : Pari réussi !

- Malheureusement sur ces listes des 5 premières années beaucoup ont disparu :

- Accidents ou décès par maladie: 26. Nous conservons fidèlement leur souvenir tout spécialement en faisant célébrer un Service Religieux début Janvier chaque année.

- 11 ont changé d'horizon.

- Certains ont trouvé d'autres centres d'intérêt = 27.

- D'autres se sont évaporés en Province ou à l'étranger = 52

- 9 enfin, et nous le regrettons vivement, ont démissionné en raison de leur état de santé, mais nous avons toujours de leurs nouvelles et leur adressons nos souhaits pour beaucoup de moments de douceur dans leurs épreuves.

La roue tourne.....La liste des adhérents s'est renouvelée depuis :

La situation un peu branquignole des débuts s'est organisée. Grâce à l'aide précieuse d'Henri Labbé = liste téléphonique, étiquettes actualisées régulièrement. Un bureau plus étoffé - des soirées et des voyages mieux préparés. etc.....

Mais nous n'oublions pas les pionniers....Eh oui comme le relatait André Lamarque dans le compte rendu de la réunion du 16 Janvier = nous avons beaucoup circulé dans les locaux d'ETPM. !.....

- La première année de "placard à balais" à "placard à archives" nous avons changé de domicile 3 fois.
- La deuxième année nous avons déménagé 7 fois.
- La troisième année on ne déballait même plus les cartrons !....

Mais un jour vint où le bureau du C.E. nous fut attribué en partage le mardi : Byzance!.....

Madame Langlade nous a accueilli longtemps et depuis quelques années les déménagements sont aimablement préparés par Mme.Redon - Merci Mesdames !

Nous avons cheminé cahin caha avec des secrétaires bénévoles. Merci à Frédérique, à Sophie et à bien d'autres qui n'ont fait que passer et nous ont apporté une aide précieuse, nous ont supportés au delà de leurs quarante heures réglementaires et ainsi permis de survivre.

Les réunions hebdomadaires étaient souvent doublées et même triplées selon les objectifs recherchés. Tout cela avec quelquefois des difficultés, quelques éclats de voix, nous n'étions pas toujours du même avis, mais surtout beaucoup de fou rire; les bons mots de Jean, les répliques de Jean Marie, les histoires fumantes et les contrepétories originales de Lucien Pigeon, qui toujours en activité, nous rejoignait pour déjeuner. Personne jamais n'était de mauvaise humeur ! Nous avons écrit des milliers d'adresses (avec l'aide de nos amis Rigaud, Escafit et Viquelin) nous avons préparé des réunions à thème, nous avons envisagé beaucoup de choses .....mais il y a encore mille idées à mettre en œuvre !

"La plaquette" qui devait sortir en 1984 est encore aujourd'hui réduite à une malheureuse feuille recto-verso (mais elle a le mérite d'exister, dixit Président de Graeve). Maintenant Messieurs et Mesdames, à vos écritoirs pour l'etoffer.

Cette période fut bien sympathique, mais la petite Amicale est devenue une Association : quelques nouveaux adhérents, puisqu'elle compte près de 300 membres et que J.M.Piazza mène tambour battant.

Après 13 ans au bureau de l'Amicale, ayant assuré le Secrétariat Général et la Coordination, avec comme bulletin de liaison le "Flash" j'ai pensé devoir démissionner.

L'A.O.S. a grandi ....l'A.O.P continue.

- Place aux jeunes, il faut se renouveler et aller de l'avant.

Mais démission ne veut pas dire disparition.... Je reste à l'écoute de Tous ! Bien forcée...car un "cadeau empoisonné" (dixit André Lamarque) m'a été offert, afin que l'on puisse me joindre plus facilement... un comble ! quand on se retire !

Sur une idée d'un de nos amis (qui veut garder l'anonymat) je communiquerai aux personnes concernées, les informations relatives à des événements ou des situations n'intéressant que certains d'entre nous le "**Trait d'Union**" restera de ce fait de diffusion limitée.

Je n'aime pas faire de discours, j'ai reçu ce portable en cadeau, j'en ai remercié l'Assemblée, mais je souhaitais par ce mot - peut être empreint d'une certaine nostalgie, pourquoi le nier !..

-dire mille remerciements aux dirigeants d'ETPM qui se sont succédés "Bienfaiteur" depuis l'origine qui nous ont soutenus et hébergés.

-dire à tous les Anciens "Merci" d'avoir cru en l'AOS et à Jean Marie de Graeve de l'avoir créé  
-dire à tous les Nouveaux "Continuez l'AOP", vous connaissez maintenant notre histoire.

En espérant que le "**Trait d'Union**" vous apportera le Complément de Contacts que vous avez souhaité avec les Anciens.

Je vous renouvelle, avec ma très bonne Amitié, mes remerciements pour votre fidélité et pour la multitude de vœux que vous m'avez adressés - J'en suis très touchée ...

## Voyage au Vietnam à bicyclette.

C'est la troisième fois que je sillonne les routes de l'Extrême Orient en vélo et je crois que je ne m'en lasserai pas pour plusieurs raisons. Parce que c'est l'Extrême-Orient et que le vélo est un moyen formidable de déplacement à la dimension humaine qui permet d'avoir une approche à la nature et des gens extraordinaire et qui de plus est un exercice très salubre.

C'est donc avec un groupe de 22 cyclos et d'une non pédalante, mon épouse Monique, à qui je voulais faire découvrir cet autre monde qu'est l'Asie, que nous avons débarqué à Hanoï dans la fraîcheur toute relative de la saison sèche.

Se baigner dans la mer de Chine à la baie d'Along au milieu de cette armée de rochers impressionnante et des bateaux à coque en bambou est un plaisir que l'on savoure, tant le subconscient de notre enfance en a été imprégné.

Le spectacle des rizières qui passent du vert tendre au Nord au doré au Sud avec ses scènes de labourage dans la boue, de repiquage, arrosage et "pompage" de l'eau à la main, de la moisson à la faucille, du battage des gerbes sur des tamis et avec cette multitude de paysans qui s'affairent, recouverts du chapeau traditionnel tonkinois et vêtus de couleurs vives, est un spectacle des temps anciens qui ravit le touriste occidental.

Nous avons traversé le 17° parallèle et gravi les cols de la route coloniale N° 19 sur les traces de mon beau-frère qui a fait campagne au centre Annam. La description de ses combats meurtriers, féroces, à la baïonnette, nous a donné beaucoup plus d'émotion que n'importe quel guide car les quarante cinq ans qui se sont écoulés ont pratiquement effacé toutes les traces de cette guerre que les Viets ont gagnée grâce, en partie, aux vélos sur lesquels ils transportaient jusqu'à 200 kg de riz sur des centaines de km.

Mais surtout il y avait les marchés, les commerçants de toutes sortes, les enfants pleins de vie et souriants, les buffles, les cochons, les canards, les bateaux, les jonques, les sampans, les carrelets, les filets de pêche, les plages avec les cocotiers et les levers de soleil rougeoyants.

Et les villes dont certains quartiers ou édifices ont gardé un caractère colonial désuet: Hanoï, Haïphong, Hué, Dalat et Saïgon. Et à Nha-Trang, au musée océanographique, nous avons pu nous pencher sur les grimoires des savants Français du début du siècle, voir des limules, espèce préhistorique encore vivante, et plus près de nous découvrir sur une carte les permis offshore de Cochinchine attribués à Total.....

Et puis cette chose extraordinaire au beau milieu des téléviseurs et des montres à quartz du marché de Cholon: deux bouteilles reliées par le goulot, suspendues à une potence, remplies à moitié d'eau, égrenant le temps au rythme des glouglous pour mesurer la durée du stationnement. Un principe (le clepsydre) vieux de 3 500 ans !! Incroyable en cette fin de 20° siècle.

Et puis beaucoup d'autres choses mais surtout il avait sur le tarmac de Saïgon, au pied de l'avion en partance pour l'Europe, le regard de ces parents adoptifs sur ces bébés promis à un avenir meilleur qui montre que la solidarité internationale est en route.

Il n'est pas possible de tout dire, de faire revivre les émotions que nous avons vécues à longueur de journée. Le Vietnam ne s'exporte pas. Il faut le VIVRE et faire ou refaire le voyage.

Alors je dis "A BIENTOT VIETNAM."

**Jean-Claude Lemanceau.**

## Le pétrole concurrencé par la crotte de poule.

Il existe en Angleterre une centrale électrique d'un genre nouveau, la première au monde de son espèce, que allie la production d'énergie et la protection de l'environnement. Située à EYE, dans le SUFFOLK, elle produit environ 14 mégawatts d'électricité, couvrant les besoins de 14 000 foyers, en utilisant comme combustible de la crotte de poule. L'usine, qui a démarré en juillet 1992, consomme 150 000 tonnes par an d'un mélange de sciure de bois, de paille et de déjections de volailles, qui constitue un excellent combustible.

La matière première est collectée par une trentaine de camions auprès de cinq grosses unités d'élevage de poulets liées par contrat, et, pour le reste, selon les conditions du marché.

La collecte se fait dans un rayon de 50 km, et le produit est payé en fonction de sa teneur en eau et en cendres.

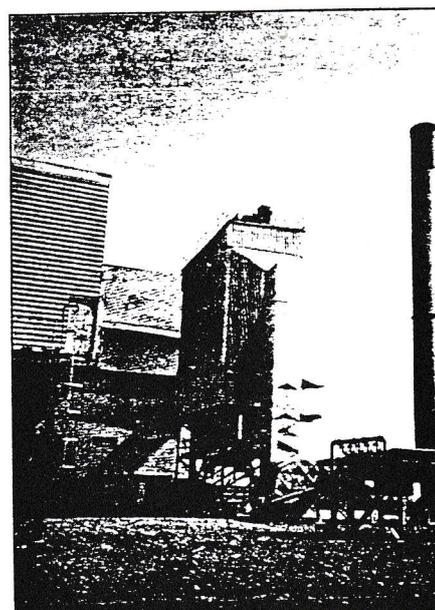
Les camions déchargent leur contenu dans des fosses situées dans un grand hall maintenu en légère dépression pour éviter la dispersion des odeurs. Le produit est ensuite repris par grue et envoyé au four où il est calciné à plus de 800° C, ce qui assure la destruction des substances odoriférantes et des matières organiques. Il y a ensuite une chaudière, une turbine à vapeur, un alternateur, enfin tout ce qu'il faut pour fabriquer de l'électricité comme dans la première centrale atomique venue.

Après la combustion, il reste environ 10% de cendres très riches en phosphates qui sont vendues comme engrais à ce titre.

Au point de vue énergétique, environ 35% de l'énergie contenue dans la matière première sert à évaporer l'humidité et 65% sert à la production d'électricité.

Le projet a été financé partiellement par le gouvernement Britannique qui a édicté le "*non fossil fuel obligation*" (NFFO) faisant partie de la loi de privatisation de l'électricité de 1989, pour favoriser les sources d'énergie renouvelables. L'Union Européenne, c'est à dire vous même en tant que contribuable, avez également subventionné le projet, et vous ne le saviez pas encore.

La société FIBROPOWER, promoteur du projet, envisage de construire plusieurs installations du même type au Royaume Uni et à l'étranger.



Centrale thermique de la société "Fibropower" à Eye (Suffolk).  
Système d'extraction de la vapeur dégagée par la combustion de la fiente de poulets.

D'après la revue "Ingénieurs de la vie"

## Rubrique des Inventions.

Vous connaissez le distributeur de billets fixe, encastré dans le mur d'une banque ou d'un bâtiment public. Cet appareil archaïque n'accepte de délivrer des billets que si un nombre considérable de conditions sont respectées.

- IL FAUT qu'il ait un distributeur à proximité, ce qui, n'est le cas ni à la mer, ni à la montagne, ni à la campagne.
- IL FAUT qu'il soit en état de marche, c'est à dire qu'il ne soit pas écrit "*hors service*" dans la fenêtre prévue à cet effet.
- IL FAUT qu'il contienne des billets, ce qu'on n'a aucun moyen de vérifier.
- IL FAUT ne pas le solliciter entre le vendredi 16 heures et le lundi 10 heures, période au cours de laquelle il est toujours vide.
- IL FAUT qu'il n'y ait ni panne de courant ni de téléphone.
- IL FAUT que vous ayez une carte de crédit sur vous.
- IL FAUT que l'appareil accepte ce modèle de carte, ce qui est rarement le cas à l'étranger.
- IL FAUT que vous vous souveniez de votre code confidentiel.
- IL FAUT même que votre compte soit approvisionné.
- IL FAUT que vous n'ayez pas besoin d'une somme supérieure à ce que l'appareil décide de vous délivrer à partir de critères mystérieux et changeants.
- IL FAUT, enfin, que vous introduisiez votre carte dans un sens précis, faute de quoi la machine l'avalera sans rémission à la troisième tentative.

Ajoutons que ces appareils vindicatifs refusent absolument de marcher à coups de pied, qu'ils ne peuvent pas être démontés et réparés par des bricoleurs, et que, lorsqu'ils ont exceptionnellement accepté de vous servir, ils sont censés vous remettre un ticket; il y a alors deux cas: ou bien le ticket est illisible car le ruban d'impression est usé, ou bien il n'y a pas de papier; le pointage mensuel de votre relevé de banque vous mène alors à un état dépressif et suicidaire.

Tous ces inconvénients sont supprimés depuis l'invention magique d'un membre de l' **A.O.P.**

## Le Distributeur de Billets Portatif.

Simple, léger, moderne et élégant, l'appareil se compose d'un étui de cuir à ouverture manuelle qui trouve facilement place dans la poche ou dans le sac à main, en sorte que vous l'avez toujours avec vous.

Avantage supplémentaire dont sont dépourvus le distributeurs de banque, vous pouvez y placer, dans des poches annexes prévues à cet effet, vos papiers d'identité, votre permis de conduire, et même la photo de votre petite famille.

Votre comptabilité personnelle se trouvera simplifiée, car, à tout moment, les billets qui se trouvent dans le distributeur portatif représentent la valeur de ceux que vous y avez mis moins la valeur de ceux que vous en avez retiré.

L'Amicale de l'Offshore Pétrolier est en mesure de vous procurer le distributeur de billets portatif dans des conditions particulièrement avantageuses.

**Adressez votre commande, accompagnée d'un chèque, directement à l'Amicale.**

**Livraison gratuite jusqu'à épuisement des stocks.**

**Tarif page suivante.**

### Distributeur de Billets Portatif - TARIF.

|  |           |
|--|-----------|
| MODELE de BASE, pur box, havane ou noir (préciser à la commande)<br>10 cm X 15 cm.....   | 500 F.    |
| MODELE à SOUFFLETS, pour maquignons et gros capitalistes.....  | 800 F.    |
| MODELE RENFORCE, avec chaîne antiviol en acier trempé (livré avec 2 clés)<br>poids 3 kg.....   | 1 200 F.  |
| MODELE REFORCE et TROPICALISE, pour explorateur, y compris conditionneur<br>d'air, forme sac à dos, livré avec sangles, poids 15 kg..... | 6 740 F.  |
| MODELE pour PLONGEURS SOUS MARINS et ACTIVITES OFFSHORE<br>avec réserve de flottabilité, garanti étanche jusqu'à 150 M.....              | 17 510 F. |

*Le distributeur de billets portatif est un cadeau toujours apprécié.*

*Soyez élégant : offrez le modèle garni :*

SUPPLEMENT pour GARNITURE : permettant l'utilisation immédiate :

- Garni de 10 billets de 100 F.....1 100 F.
- Garni de 10 billets de 500 F.....5 500 F.

**C Compain 1998.**

\* \* \* \* \*

### Greenpeace fait verdier de rage les pétroliers Anglais.

Greenpeace a la prétention d'arrêter toute exploration pétrolière; le prétexte invoqué pour justifier cette ânerie est que les réserves prouvées sont quatre fois supérieures à ce qui pourrait être brûlé sans nuire à notre atmosphère.

L'été dernier, les militants de Greenpeace ont commencé leur campagne anti-exploration en envahissant les bureaux de B.P. et de CONOCO à Londres. Puis ils ont occupé pendant 45 jours le récif de Rockall, 150 miles à l'Ouest des Hébrides.

Plus significatives et plus dangereuses, tant pour les personnels d'exploration que pour les protestataires, ont été les tentatives de désorganisation de plusieurs importantes opérations de sismique offshore. Ainsi par exemple ils sont montés à bord de navires de sismique et se sont amarrés aux équipements de bord; ou bien ils ont sauté dans l'eau glacée de l'Atlantique Nord et y ont nagé, contraignant les navires à éviter, ce qui a conduit à invalider les lignes sismiques en cours; ou encore ils ont grimpé sur les canons à air pour empêcher les tirs, ou ont croisé les lignes sismiques avec leurs Zodiacs. Leur propre navire était également utilisé fréquemment pour bloquer le tracé d'une ligne.

Où tout cela mène-t-il ? Est-ce qu'on arrêtera l'exploration pétrolière dans le monde si on apprend qu'il y a du pétrole à l'Ouest des îles britanniques ? Est-ce que cela arrêtera l'utilisation du pétrole comme combustible et comme source d'énergie électrique ? Bien évidemment non.

Aussi souhaitables que soient les sources d'énergie non polluantes, il n'y a pas d'autre solution que le pétrole pour la grande majorité des peuples du monde. D'où la regrettable nécessité de chercher du pétrole, même à l'Ouest de la Grande Bretagne.

## La Guéguerre du Radar.

Nous sommes au début des années 50, notre flotte pétrolière a retrouvé ses contours d'avant 1939 avec des apports divers. A côté de quelques rescapés de la guerre plus ou moins reconstruits, de navires neufs mais de conception ancienne, se sont ajoutés 18 navires américains " T2 ". Les tailles de ces navires s'échelonnent entre 12 et 22 000 tonnes.

C'est à ce moment qu'après quelques années de mer je rejoins comme lieutenant la flotte de la Standard Française des Pétroles.

Nos moyens de navigation sont alors ceux d'avant le conflit. Nous disposons des bons vieux compas magnétiques et d'un gonio auxquels les américains ont ajouté un merveilleux compas gyroscopique, le Sperry Mark XIV: bien moins sophistiqué que l'allemand Anschutz mais robuste et fiable. Mais de radar.....nenni .

Ce merveilleux outil, qui n'est pas un appareil de navigation, mais un outil de détection des obstacles fixes ou flottants est très rare sur les passerelles du commerce. Il a été, semble-t-il réservé aux navires qui circulent hors convoi et à ceux qui transportent des troupes.

Très rare entre 1945 et 1950, il va rapidement s'imposer compte tenu de ses qualités, des services qu'il rend sur des mers encore empoisonnées par les débris guerriers, et des efforts faits pour l'adapter aux passerelles du commerce.

Les navires neufs en sont systématiquement équipés. Beaucoup de navires anciens sont, eux, "retrofités" si on peut user de ce terme horrible dans sa version francisée.

La technologie est toujours celle du départ. Elle est basée sur l'emploi de lampes radio, ce qui en fait un appareil lourd, encombrant, divisé en plusieurs meubles, véritables radiateurs. Bientôt, les transistors vont faire le ménage et, en très peu de temps ils vont réduire considérablement les encombrements tout en augmentant les fiabilités.

Le décor ainsi planté, on peut faire une revue de notre flotte frappée de l'ovale Esso et arborant notre pavillon.

Il y a tout d'abord nos trois T2, puis 4 navires âgés auxquels il faut ajouter un huilier et deux caboteurs. En laissant de côté ces 3 derniers examinons les 7 long courriers.

Les T2 sont une des réussites de la construction navale de guerre des américains. Il allient une propulsion turbo-électrique d'une souplesse remarquable et d'une fiabilité exceptionnelle à de nombreuses qualités dans les divers domaines de l'exploitation dont de nombreux éléments de confort jusque là très limités sur la plupart des navires de commerce.

Nos 4 rescapés de la guerre sont eux très, très fatigués. Il y a d'abord 2 sister-ships construits en 1932/33 pour le Groupe à Monfalcone/Trieste équipés de 2 diesels Fiat.

*L'Esso Languedoc* a fait la guerre du côté allié et est équipé d'un radar.

*L'Esso Provence* lui est Français depuis sa mise en service comme "*Marguerite Finally*". Confisqué par les Allemands en 1943 sur l'étang de Berre, il a d'abord été torpillé par un sous-marin britannique avant d'être coulé dans l'avant-port de Marseille en août 1944. Renfloué et remis en état à Toulon il ne possède qu'un mauvais gyrocompas et pas de radar.

*L'Esso Picardie* est la version germanique de ces deux navires. Confisqué par les alliés il a fait toute la guerre mais la technologie allemande de base a mieux supporté ces efforts que les mécaniques transalpines : il possède un radar.

Enfin, nous terminerons avec *L'Esso Gascogne*, un peu plus petit que les autres qui a fait aussi la guerre et qui n'a ni radar ni gyrocompas. Il est si fatigué qu'en revenant chargé du Venezuela, par un temps moyen, son pont s'est cassé dans le sens de la longueur sur une bonne vingtaine de mètres.

Tel est l'état de cette flotte gérée par le Département Marine. De construction récente avec des navires âgés et fatigués elle ne dispose que de très peu de personnel ancien et expérimenté. Ce sont des apports extérieurs, âgés ou jeunes qui vont constituer dans un premier temps les équipages auxquels vont venir s'ajouter ceux qui fournissent petit à petit l'enseignement. De très hétérogène, le milieu va lentement se transformer dans les années 50/60 non sans quelques aventures mais sans incidents.

C'est dans ce contexte que va se dérouler, entre 1948 et 1955, cette petite guerre que j'ai appelé "*la Guéguerre du Radar*". La position de principe du Département est monolithique. A son avis, les Officiers de la Marine Marchande n'ont pas une formation qui leur permet d'utiliser le radar intelligemment. Il est donc dangereux de leur confier un tel appareil: en conséquence il n'y aura pas de radar sur les passerelles. Elle ne va pas jusqu'à oser débarquer les deux qui sont déjà en place mais, c'est décidé, on n'en mettra pas d'autres !

Commence alors un conflit larvé entre d'une part les Officiers qui voient les autres flottes de plus en plus équipées et d'autre part la Direction qui affiche sa résolution de principe et en impose le dogme sans ménagement.

Dans le cadre de cette guéguerre, mon Pacha d'alors avait décidé de réduire sa vitesse en cas de faible visibilité voire à stopper selon les Règlements. D'où des retards et souvent des ..... engueulades.

Un autre Commandant de T2 faisait lui, le raisonnement opposé. Supposant que tous les autres avaient un radar et qu'il était visible sur leurs écrans, il avait décidé de ne jamais ralentir puisque les autres pouvaient s'écarter de sa route.

Aucun de nos deux "Anciens" ne poussa jamais son raisonnement jusqu'au bout mais je me sentais tout de même plus "confortable" avec le mien.

Le second épisode débute par une décision générale du Groupe de favoriser les suggestions du personnel et de les primer. Se constituent donc, des Comités de suggestions dans les diverses Directions pour recevoir et analyser les propositions, les approuver ou les refuser avec justifications et primes éventuelles.

Au Raffinage, l'usine de La Mailleraye sur la Seine disposait d'un tel comité. Pour permettre au personnel en quarts d'accéder et de repartir de la raffinerie, la société disposait d'une vedette permettant de faire traverser la Seine à ses personnels habitant sur l'autre rive.

Par temps bouché (assez fréquent) ce service était interrompu. La bordée de quart continuait en heures supplémentaires et la relève attendait. C'était un fréquent sujet de discussions au Comité d'Etablissement qui n'avait aucun pouvoir sur le météo. Le Patron de la vedette eut alors une idée de génie. Il rédigea une suggestion préconisant l'installation d'un radar sur son noble vaisseau afin de pouvoir respecter les horaires quel que soit le temps !

L'examen de passage (sans jeu de mot) fut brillant. Il reçut en plus une confortable prime. Transmise au siège, la Suggestion fut primée à nouveau par le Comité Central.

Insidieusement, comme la Marine était représentée à ce Comité, le Président lui demanda quelle était la situation de la flotte hauturière et si cette suggestion pouvait y être mise à profit. Son interlocuteur masqua son embarras par un repli diplomatique arguant de son ignorance. Mais notre Président insista, réclamant un point complet du problème par le Département Marine. Mais .... les navires vieillissaient et, même chez Esso on voyait arriver des constructions neuves sur lesquelles on ne pouvait pas ne pas mettre de radar sous peine de ridicule ....et en 1955, une réponse vague parvenait à ce Président pugnace. La Marine reconnaissait que ses navires étaient sous-équipés et que la tendance s'était amplifiée et généralisée.

Elle reconnaissait que désormais la philosophie d'usage de l'appareil était mieux maîtrisée par les Officiers. Elle ne voyait donc pas d'inconvénient à équiper les passerelles.

C'est en 1955 que débute le troisième épisode par la décision d'équiper les navires d'un radar. Il aura fallu deux années de discussions entre le Comité central et la Marine pour que la suggestion voit ses modalités appliquées à la flotte.

Je venais de quitter alors mon vieil *Esso Provence* de plus en plus poussif pour embarquer comme second sur *l'Esso Paris* tout neuf sorti de St.-Nazaire. C'était la réplique de la série des

*Esso Zurich* de 26 500 tonnes du groupe.

C'est avec joie que je trouvais sur la passerelle un superbe radar *Raytheon Pathfinder* fonctionnant dans la bande des 10 cm. Très rapidement je passais sur le navire-major, *L'Esso France* de 37 000 tonnes qui sortait aussi du chantier et qui était aussi bien équipé.

Mais les bonnes choses ont rapidement leurs limites et je fus nommé Commandant assez rapidement. Il fallait recommencer au bas de l'échelle sur les plus petits et les plus vieux navires. Heureusement on avait ferrailé les "*antiquités*" et seul le *Gascogne* avait été reconverti pour approvisionner l'Afrique du Nord en produits.

Je me retrouvais donc sur l'un des trois T2: ceux-ci avaient encore 2 ou 3 années à vivre en attendant la série des 40 000 tonnes en commande. Je fus désigné pour commander *L'Esso Bretagne* que j'allais conduire jusqu'à son désarmement.

Quelle ne fut ma surprise lorsque je constatais que la passerelle venait tout juste de recevoir le même radar que celui que je venais de quitter sur les deux navires neufs. Appliquant enfin la suggestion du patron de la vedette de La Mailleraye nous étions équipés du meilleur outil existant. Nous étions passés du niveau 0 au niveau 100 grâce à des agents totalement extérieurs à notre milieu. Pour ce qui me concerne j'allais pouvoir bénéficier en toute tranquillité d'esprit de ce que l'un de mes pachas de l'époque avait appelé comme les deux plus importants progrès depuis la guerre pour un commandant de navire de commerce: le lit à 2 places et le radar !

La raffinerie Esso de Bordeaux n'était pas encore construite et le Parentis était remonté d'Ambès au Havre au rythme d'une cargaison par semaine, navettage assuré par *l'Esso Bretagne*. Entre les brumes et les gros temps nous nous sommes payés quelques longues séances de radar soit dans le chenal du Havre soit en Manche ou à l'entrée de la Gironde et en rivière. Prendre du retard signifiait souvent devoir ralentir la production et notre radar nous a bien aidé à maintenir un rythme soutenu. Son ronronnement régulier était à la base du calme que l'on pouvait garder face aux situations les plus tendues. En plus de pouvoir saisir l'environnement invisible il nous apportait une tranquillité qui modifiait l'atmosphère de la passerelle. Sa présence, son ronronnement rassuraient parce que nous savions pouvoir compter sur lui lorsque les conditions se dégraderaient.

Il me faut dire encore Merci à ce patron de vedette inconnu qui par sa suggestion m'a permis ces longues heures de veille dans le calme et la sérénité.

\* \* \* \* \*

**Lucien Bekourian.**

## LE BON MOTIF.

Même les nombres ont parfois des comportements bizarres. Ainsi par exemple :  
142857, 142857142857142857142857142857142857142857142857 142857.....etc.etc.

N'ayez pas peur, ce nombre est tout simplement égal à  $1\ 000\ 000 / 7$  (si si, vous pouvez vérifier avec votre calculette). Mais vous comprenez tout de suite que c'est un nombre périodique, qui reproduit indéfiniment le motif 142857 142857 142857 etc.

Attardons nous sur le motif, et additionnons les chiffres séparés par deux autre chiffres :

$$\begin{array}{cccccc} 1 & 4 & 2 & 8 & 5 & 7 \\ \hline +8 & +5 & +7 & +1 & +4 & +2 \\ \hline 9 & 9 & 9 & 9 & 9 & 9 \end{array}$$

Vous avez dit bizarre ?

Eh bien maintenant multiplions le motif par 1 ou 2 ou 3 etc. :

$$\begin{array}{r} 142857 \times 1 = 142857 \\ \times 2 = 285714 \\ \times 3 = 428571 \\ \times 4 = 571428 \\ \times 5 = 714285 \\ \times 6 = 857142 \\ \times 7 = 999999 \\ \times 8 = 1142856 \\ \times 9 = 1285713 \\ \times 10 = 1428570 \\ \times 11 = 1571427 \\ \times 12 = 1714284 \\ \times 13 = 1857141 \\ \times 14 = 1999998 \\ \times 15 = 2142855 \\ \times 16 = 2285712 \\ \times 17 = 2428569 \\ \times 18 = 2571426 \\ \times 19 = 2714283 \\ \times 20 = 2857140 \\ \times 21 = 2999997 \end{array}$$

Vous observez qu'on retrouve sans cesse ce sacré motif 142857, sauf lorsqu'on multiplie par 7 (ou ses multiples); au delà de 7, le premier et le dernier chiffre du produit ont pour somme le chiffre suivant du motif; par exemple, dans la multiplication par 18,  $2+6=8$  qui vient après 57142 dans le motif.

Il y a même d'autres bizarreries. Divisez le motif par 2 ou 4, ou 5, multipliez le par 41 ou 153 ou 566, ou ce que vous voudrez, vous retrouverez le sous-motif 142 ou le sous-motif 857, imperturbablement fidèles au poste. **Si vous pouvez expliquer pourquoi, c'est que vous êtes très très doué en arithmétique.**

## DIRIGEABLES

Nous sommes quelques uns à croire à l'avenir du **dirigeable** au XXI ème siècle, d'une part pour des tâches telles que la surveillance aérienne etc., de l'autre pour effectuer des transports pondéreux, et aussi pour permettre une nouvelle forme de tourisme haut de gamme.

Il semble bien que les dirigeables soient à l'aube d'une renaissance. Au cours des deux dernières années leur nombre a pratiquement doublé dans le monde.

La société *American Blimp Corporation* (Blimp = dirigeable sans structure rigide), qui célèbre cette année son dixième anniversaire, est en pointe pour l'étude et la fabrication de ces vaisseaux volants. Il y a aujourd'hui plus de dirigeables A.B.C. en service que d'appareils de toutes autres provenances.

Le prototype *Zeppelin* pour 12 passagers *LNZ 07 NT*, étudié et construit à Frederickshafen en Allemagne par une société dirigée par l'un des descendants du comte Zeppelin, et à laquelle nous avons rendu visite en avril 1997, a effectué son vol inaugural le 18 septembre 1997. La société *Zeppelin* a dépensé 23 millions de dollars pour étudier son projet; elle offre son bébé à 7 millions de dollars l'unité, et a déjà enregistré cinq commandes fermes.

Examinons d'abord quelques projets type *cargaison*. -- Un article sur les platesformes de surveillance et les dirigeables de tourisme sera présenté dans une édition ultérieure.

Voici quelques chiffres: Un Boeing 747 Cargo utilise **60 kg** de carburant par tonne et par heure de vol. **70 % pour se sustenter et 30 % pour se mouvoir.**

**Un dirigeable de même capacité en utiliserait 20 kg !**

---

### # 1. " The Shell International Gas Airship. "

( Avec nos remerciements à l'éditeur d' *AIRSHIP* journal de l'Association des Dirigeables )

Bien que cela soit peu connu, l'utilisation d'un gros vaisseau aérien a été envisagée lors de la crise pétrolière en 1971. Croyez le ou pas, la Shell International avait alors commandé à la société *Aerospace Developments Ltd* l'étude complète d'un dirigeable géant pour transporter du méthane du Moyen Orient en Angleterre !

L'idée avait germé en raison du coût élevé des usines de liquéfaction et des navires méthaniers, mais aussi en raison des risques d'instabilité politique.

Il fut donc proposé une flotte de 12 dirigeables transportant le méthane sous forme gazeuse. La coque rigide aurait une longueur de 550 m et un diamètre de 91 m pour un volume total de 2 750 000 m<sup>3</sup>, dont 90% seraient occupés par le méthane ( l'équivalent de 4 700 m<sup>3</sup> de Gaz Naturel Liquide ) et le reste par un réservoir permanent d'hélium, permettant le retour à vide.

L'enveloppe devait être une monocoque métallique, divers systèmes de propulsion furent envisagés, par exemple des turbopropulseurs Rolls Royce actionnant de grandes hélices; 8 d'entre eux devaient donner une vitesse de croisière de 190 km/h.

Indépendamment des dimensions, la principale innovation des " *gas carriers* " était la conception monocoque, une sorte de coquille d'œuf gigantesque, qui avait été préférée à la solution classique des poches de gaz à l'intérieur d'une carcasse rigide.

Le projet envisageait un sandwich de deux minces feuilles métalliques séparées par une mousse légère en matière plastique, renforcées par des anneaux intérieurs et des poutres transversales. Conscients d'explorer une technique innovante, les inventeurs, sous l'autorité d'un certain M. Roger Munk, avançaient prudemment dans l'étude du sandwich métalloplastique. Les effets de la grêle, le choc des oiseaux et de la foudre furent étudiés, de même que le vieillissement par corrosion.

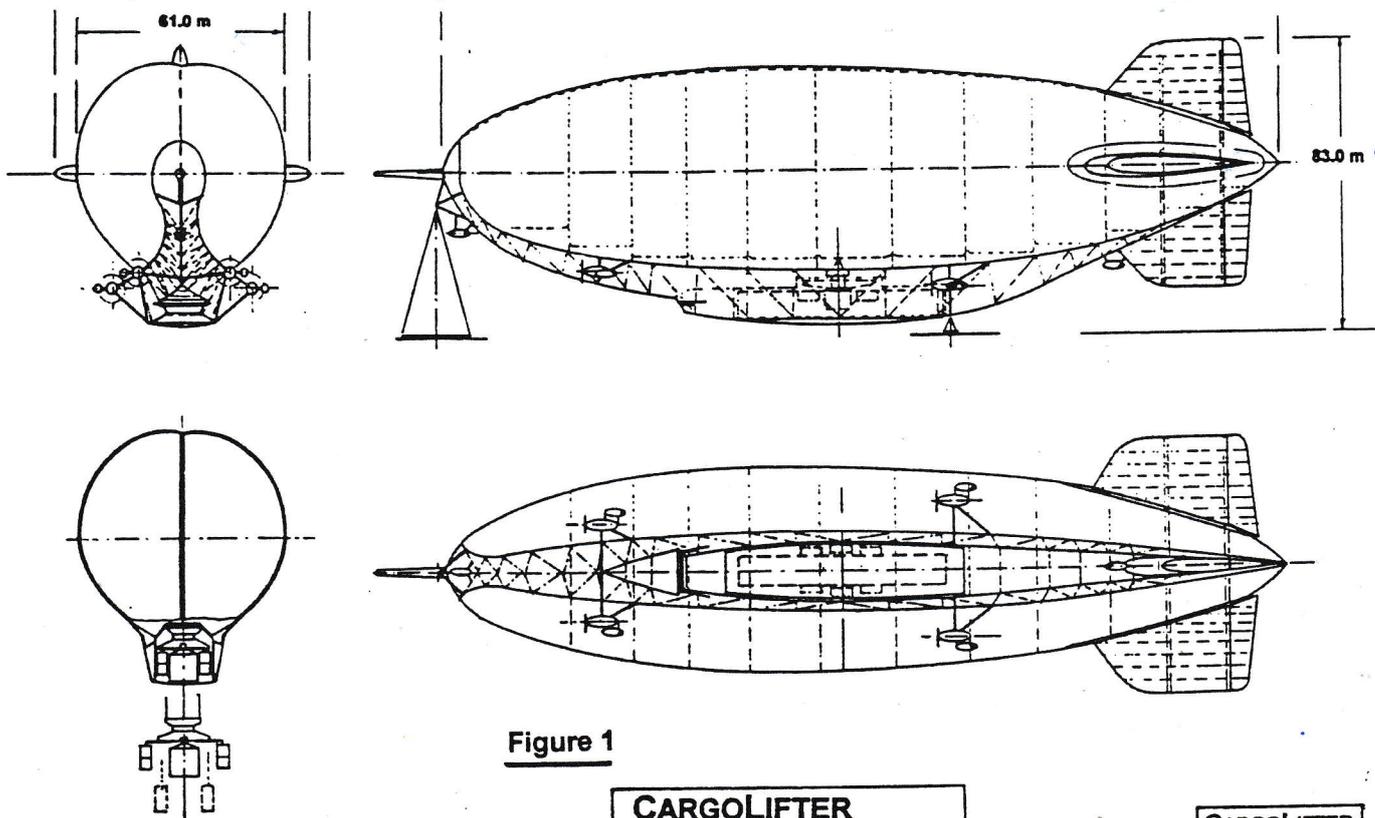
Hélas le projet avorta, à cause de la réticence des pays producteurs à investir, avant que soit menée à son terme l'étude détaillée de l'ensemble. Un exposé sur ce projet fut présenté à " l' Institution of Marine Engineers " à Londres en octobre lors de l'allocution présidentielle sous le titre " *A Marine Engineering Success* ".

**## 2                      The Cargo Lifter Project**

Le projet " *Cargo Lifter* ", lancé en 1994, consistait à élaborer un grand vaisseau aérien pour transporter une charge de forme et de taille quelconques ou à peu près, pouvant atteindre 160 tonnes, sur une distance pouvant atteindre 10 000 km, en volant à 2 000 m d'altitude à une vitesse de 80 à 100 km/h. Il était prévu de substituer du lest à la charge utile durant le vol stationnaire au dessus du site de manutention qui ne nécessiterait qu'une préparation sommaire.

Les premières études montrèrent qu'il serait probablement trop ambitieux de vouloir transporter une si lourde charge en pendant sous la quille, et que la plupart des clients s'accommoderaient d'une charge utile moindre logée à l'intérieur. Aujourd'hui donc, le projet envisage le transport d'un colis mesurant moins de 60 X 8 X 8 m et pesant 130 tonnes au maximum.

L'esquisse montre l'aspect du vaisseau tel qu'actuellement envisagé. La longueur de la coque est de 242 m et la capacité en hélium de 450 000 m<sup>3</sup>.



**Figure 1**

**CARGOLIFTER  
GENERAL ASSEMBLY  
WITH INTERNAL LOAD BAY**

**CARGOLIFTER  
E Mowforth  
September 1997**

L'enveloppe extérieure, close et pressurisée, est divisée en 20 cellules dont chacune contient une poche de gaz, libre de prendre sa taille optimum lors des variations de température et de pression. La conception générale est du type semi-rigide classique, avec une structure de quille sur toute la longueur, portant les moteurs, la charge, les équipements de manutention et les auxiliaires.

La propulsion sera assurée par quatre diesels marins d'une puissance totale de 5 700 kW, actionnant des hélices de 6,5 m de diamètre. On a choisi le diesel parce que son échappement peut déboucher dans des condenseurs à eau. L'eau récupérée est gardée à bord pour compenser le poids du combustible brûlé.

Les ballasts, constitués de réservoirs de 15 tonnes contenant le combustible ou l'eau de condensation, sont situés dans le nez et dans la queue de façon à pouvoir équilibrer la défaillance d'une poche de gaz.

Les poussées latérales ou verticales de contrôle d'attitude de l'appareil durant les chargements et déchargements sont fournies par six turboréacteurs avec déflecteurs de jet.

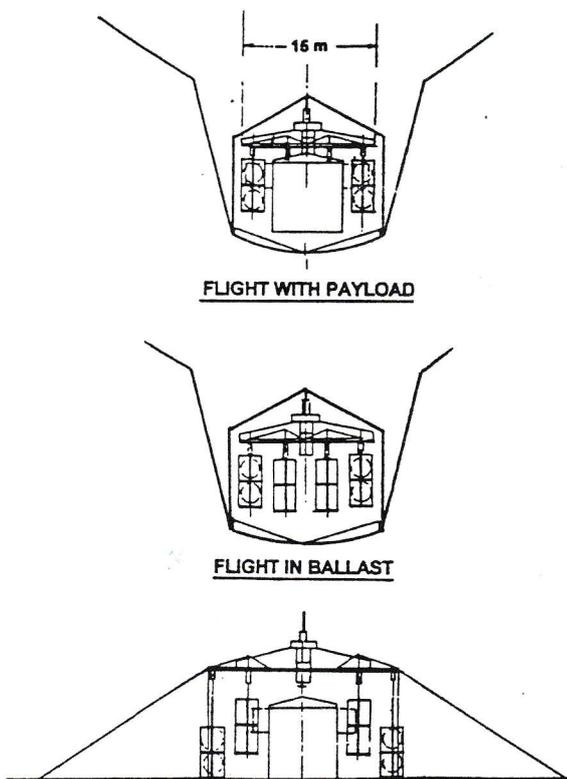


Figure 3

LOAD EXCHANGE

**LOAD COMBINATIONS**

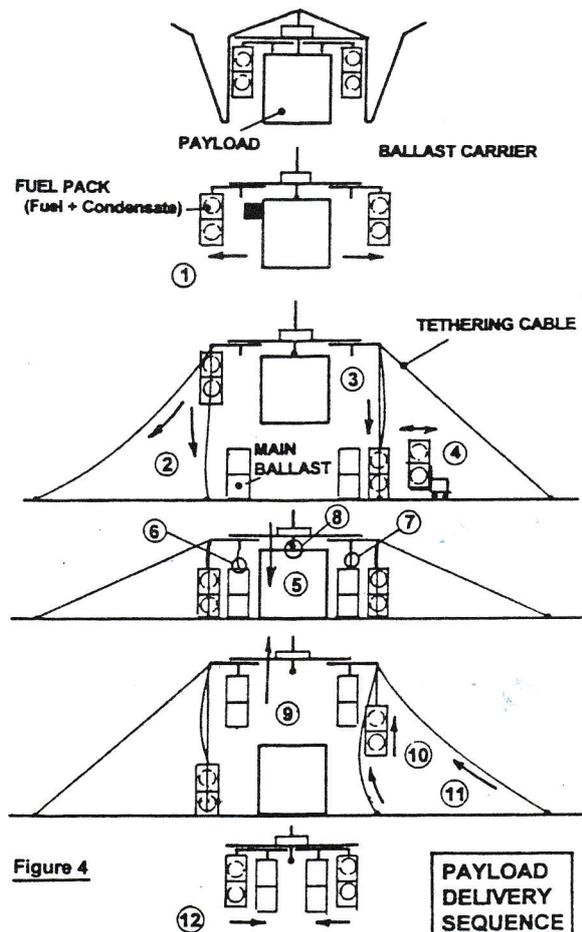


Figure 4

**PAYLOAD DELIVERY SEQUENCE**

Il n'est pas envisagé d'effectuer des manutentions par tous les temps. Après l'arrivée au dessus du site d'échange, la phase la plus délicate est la descente de la charge (ou du lest) jusqu'au sol, ce qui suppose un contrôle étroit, et il reste beaucoup à faire dans ce domaine.

La société prévoit de construire un prototype cette année, et le premier "Cargolifter" opérationnel doit s'envoler en l'an 2 000. Un consortium groupant Siemens, Thyssen et plus de vingt sociétés de transport a déjà financé 400 millions de francs pour lancer le projet.

**Comme vous pouvez voir, ce n'est pas de la rigolade !**

## Les plus belles fesses du Monde sont classées au Patrimoine de l'Humanité.

Jadis venant parfois s'échouer sur les rivages de l'Océan Indien des noix de coco doubles et gigantesques qui ressemblaient étrangement à d'énormes paires de fesses.

Les seigneurs de l'Inde, de la Perse et de l'Arabie attribuaient à ces fruits mystérieux de puissantes vertus aphrodisiaques; ils ne les cédaient qu'à prix d'or. On disait que c'était le produit d'un arbre sous-marin poussant en des lieux inaccessibles, offshore en somme.

Une autre légende voulait que, par des nuits de pleine lune, les cocotiers mâles se déracinassent, vinssent entraîner les cocotiers femelles dans les lagons, s'y livrassent à des bacchanales effrénées et des accouplements frénétiques, et qu'ensemble ils engendrassent les noix magiques.

Mais voilà qu'en 1742 Mahé de la Bourdonnais, gouverneur de l'île de France \*, envoya une équipe de colons dans une île inhabitée où furent découverts des cocotiers géants. L'île ne fut baptisée qu'en 1768 par Marion Dufresne, capitaine de vaisseau, en l'honneur du ministre de la marine de l'époque, César-Gabriel de Choiseul, duc de Praslin \*\*. On ne fait pas mieux dans le domaine de la flagornerie. Toujours est-il que les noix de l'île de Praslin furent dès lors appelées " COCO-FESSES " en créole, que les colons s'empressèrent d'en vendre un peu partout, que les cours s'effondrèrent et que les prétendues propriétés aphrodisiaques disparurent.

Le navigateur Henri de Monfreid décrit ainsi l'objet :

*" Cette noix est de la grosseur d'un potiron; elle est double et ses hémisphères rappellent à s'y méprendre une paire de fesses, entre lesquelles la nature s'est plu à reproduire certains détails particulièrement suggestifs. "*

Ajoutons que, si les arbres femelles donnent les noix, les arbres mâles portent une longue inflorescence brune tachetée de fleurs jaune orangé, qui a tout à fait la forme d'un phallus.

Le coco-fesse est la graine du palmier *LODOÏCEA MALDIVA*, et c'est la plus grosse graine du monde. L'arbre ne pousse de façon spontanée que dans une petite vallée de l'île de Praslin dénommée la vallée de mai. Menacée d'extinction, l'espèce y est totalement protégée et la forêt de la vallée de mai est classée depuis 1972 par l'UNESCO patrimoine mondial de l'humanité. C'est la plus petite réserve naturelle du monde : 19,5 hectares.

Si, par hasard votre jardin bénéficie d'une température à peu près constante, entre 25 et 30°, qu'il y tombe 4m d'eau par an, et si vous pouvez vous procurer quelques coco-fesses, plantez-les à mi-hauteur dans une terre légère, en un endroit aéré et ombragé. La première feuille apparaîtra un an après la germination et atteindra très rapidement 10 mètres de hauteur. Le tronc n'apparaîtra que 15 ans plus tard, et le palmier sera adulte vers 40 ans. Il vivra deux ou trois siècles, et culminera vers 30 mètres si c'est un mâle, 25 mètres s'il est femelle. C'est le plus grand palmier du monde. Veillez bien à faire voisiner mâles et femelles, sinon les femelles s'ennuient et ne donnent pas de coco-fesses !

\* Aujourd'hui île Maurice.

\*\* Ce n'est pas l'inventeur des pralines, qui sont le fruit de l'imagination du cuisinier de son bisaïeul le maréchal de Plessis Praslin.

\*\*\* 56° longitude Est, 4° latitude Sud.

## ÉVASIONS DE POULO-CONDORE

L'archipel de Poulo-Condore (ou Poulo-Condor), Côn Dao ou Côn Sơn pour les Vietnamiens, est situé dans la zone sud de l'offshore du Vietnam, à cheval sur les blocs 25 et 26, soit à une distance de 97 milles du Cap St-Jacques (Vung Tàu) et à 45 milles du point le plus proche sur le continent.

La géographie explique que Poulo-Condore soit devenu un bagne. L'histoire l'a rendu célèbre.

L'Empereur Gia Long y installa un pénitencier dès 1810. Et, lorsque le lieutenant de vaisseau Lespès prit possession de l'archipel le 28 novembre 1861, au nom de la France, il y trouva 119 forçats et une garnison de 80 hommes armés de lances dont une partie continuèrent à assumer leurs fonctions dans le cadre de l'administration pénitentiaire mise en place par l'Amiral Bonard

L'occupation dura près d'un siècle jusqu'au 1er septembre 1955 qui vit le départ des dernières troupes françaises, un détachement du 22ème RIC.

Après les colonisateurs, les Vietnamiens maintinrent le pénitencier en activité pendant de nombreuses années sous diverses appellations, les effectifs des détenus passant de 500 en 1955 à 10 000 à l'apogée du bagne en 1973. En avril 1975 on comptait encore près de 7500 prisonniers et, à côté d'eux, environ 2 000 civils et militaires pour les surveiller et assurer la défense de l'archipel.

Toutes les périodes de l'histoire de Poulo-Condore ont été marquées par des événements tragiques : épidémies, typhons, crimes, suicides, soulèvements, évasions.

Jean-Claude DEMARIAUX, dans son ouvrage Les Secrets des Îles Poulo-Condore précise :

"La liberté : bien le plus précieux de l'homme, vaut tous les sacrifices. Tant que le bagne existera, des audacieux prendront la mer sur des radeaux fragiles au péril de leur vie. Et l'histoire des îles Poulo-Condore est intimement liée aux récits d'évasions réussies ou manquées, et aux complots ourdis pour gagner le continent..."

Pendant l'ère française, si les tentatives d'évasion étaient nombreuses, le pourcentage de réussite était faible. Le Général Jacques BRULÉ, qui, en 1947 et 1948 était capitaine de la Légion étrangère détaché en tant que Directeur des Îles et du Pénitencier, écrit dans son livre Poulo-Condore :

"Les évadés qui réussissent à gagner le continent sont rares. Il faut pour y parvenir une chance exceptionnelle : la côte est loin et la moindre saute de vent les déporte au large. Ceux qui manquent la pointe de Cà Mau (extrémité sud du Vietnam) sont irrémédiablement perdus. Mais tous ces dangers auxquels s'ajoutent les requins ne peuvent empêcher des rêves de liberté..."



## POULO-CONDORE, ENFER OU PARADIS ?

Dans son ouvrage déjà cité, Jean-Claude DEMARIAUX a souligné les aspects contrastés qu'il a découverts lors de ses quatre voyages. À côté des images lugubres hantant son esprit, il a "**rapporté des souvenirs lumineux : plages scintillantes, îles d'émeraude, sites enchanteurs**".

Pour sa part Jacques BRULÉ s'est affirmé convaincu que le Purgatoire de Poulo-Condore, qualifié par certains d'Enfer, serait un jour un vrai Paradis. Et il ajoutait :

**"Poulo-Condore, avec ses plages magnifiques et ses ressources touristiques variées conviendrait certainement mieux à une station balnéaire qu'à un établissement pénitentiaire...Rien ne dit qu'un jour des bateaux de plaisance ne viendront pas s'ancrer au mouillage de la Pierre Blanche (Da Trang) dans la rade brillamment éclairée par les feux du Casino<sup>1</sup> et des villas"**

Un demi-siècle plus tard ces vues paraissent en voie de se réaliser. Le baigne est enfin fermé. Il fait partie des vestiges historiques que visitent les touristes chaque année plus nombreux.

Aujourd'hui l'on ne s'évade plus de mais vers Poulo-Condore où les agences de voyage offrent déjà de multiples possibilités. Un golf de 36 trous est annoncé.

L'archipel est en plein développement et son avenir d'autant plus prometteur que du pétrole et du gaz ont été découverts à proximité.

Et lorsque demain, pour mieux admirer le panorama, le touriste montera au sommet de la Grande Montagne, il découvrira que de nouvelles îles se seront ajoutées à celles constituant l'archipel : les chapelets de plateformes à partir desquelles seront exploités les gisements d'hydrocarbures du bassin de Côn Son.

Car l'offshore contribuera puissamment à exaucer le vœu exprimé par PHAN CHÂU TRINH<sup>2</sup> dans l'un de ses célèbres poèmes :

*"De ces eaux profondes, de ces montagnes bleues,  
Ne viendra-t-il pas une réponse miraculeuse?"*

Maurice DEMARIAUX<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup>L'idée avait en effet été lancée avant la seconde guerre mondiale de créer un grand casino qui aurait fait concurrence à Macao. Il est intéressant de noter que ce vieux serpent de mer vient de renaître, mais l'ancien Premier Ministre vietnamien a refusé l'ouverture d'un tel établissement.

<sup>2</sup>Lettré et militant ayant séjourné 2 ans au baigne de 1908 à 1910.

<sup>3</sup>L'auteur de cet article sera reconnaissant à toute personne disposant d'informations sur la période postérieure à 1975 de bien vouloir les lui faire parvenir.

## Annexe

### L'ODYSSÉE DES LOUTRES DE MER<sup>1</sup>

Dans le courant de l'été 1953, une corvée de prisonniers fut envoyée dans l'île de Bả Cảnh pour y couper du bois. Ils en profitèrent pour construire une embarcation. Le soir, le surveillant et les soldats s'enfermaient dans le phare, laissant seulement avec les prisonniers quatre Cambodgiens du Service des recherches. Ces derniers se rallièrent rapidement au projet d'évasion. Mais le Chef du Service des recherches en eut vent et il dépêcha sur l'île quatre hommes supplémentaires avec trois chiens. On ne leur laissa pas le temps de fouiller les caches possibles. Dès leur arrivée, les prisonniers organisèrent pour eux des spectacles, des banquets, des jeux d'argent. Une jeune Chinoise, sympathisante des bagnards et dont le père était un civil travaillant dans l'île, fit fumer de l'opium aux nouveaux venus.

Une quarantaine de bagnards et leurs quatre complices cambodgiens eurent ainsi la possibilité, à la fin de l'automne 1953, de quitter Bả Cảnh sur l'embarcation qu'ils avaient réussi à tenir cachée. Au bout de dix kilomètres, la barque prit l'eau. Il fallut se diriger sur Hòn Cau avec l'intention d'y procéder aux réparations. Mais le bateau se brisa sur un rocher.

Les évadés se nourrirent avec ce qu'ils trouvèrent sur l'île : noix de coco, bananes, tortues, crapauds, grenouilles et autres batraciens. Ils abattirent des arbres pour se procurer des bourgeons. Ils pénétrèrent dans la mer pour y capturer des gobies, avalés d'un trait. Les avions et navires de guerre, qui les recherchaient plus loin, ne les repérèrent pas.

Deux semaines plus tard ils repartirent sur un radeau. Ce dernier fut aperçu et récupéré le jour même par un bateau français non loin de Bả Cảnh. Tous les évadés furent renvoyés au bagne à l'exception de trois d'entre eux qui avaient préféré rester à Hòn Cau. Ces derniers, la nuit suivante, s'allongèrent chacun à plat ventre sur un gros bambou sec leur servant de flotteur et ramèrent avec leurs mains jusqu'à Bả Cảnh. Ils échappèrent ainsi aux recherches qui furent entreprises dès le lendemain sur Hòn Cau. Ils reprirent contact avec les personnes qui les avait aidés précédemment, en particulier avec la jeune Chinoise. Mais le radeau qu'ils construisirent fut découvert ainsi que tous les paquets qu'ils avaient préparés pour s'embarquer. Aussi les trois "loutres de mer", comme on les appela par la suite, décidèrent-elles de regagner la Grande Condore à la nage. Les évadés s'y cachèrent dans une grotte située sur le Grand Sommet. Ils rencontrèrent une équipe de casseurs de cailloux qui les ravitaillèrent et les aidèrent à

---

<sup>1</sup> D'après Nhà Tù Côn Đảo 1945-1954, pp.150-152.

préparer une nouvelle tentative. Ils furent rejoints par un quatrième candidat au départ avec lequel ils fabriquèrent une barque.

Ils prirent la mer la veille de Noël 1953 à la pointe de LÒ VÔi, alors que les Français étaient en train de réveillonner.

Après avoir contourné la pointe de Cá Mập, ils firent voile vers le Continent mais ne réussirent pas à mettre pied sur le sol natal. C'est au Siam qu'ils abordèrent. Capturés par les Thaïlandais, ils furent remis au gouvernement de BẢO Đại qui les renvoya à la case départ, au bagne.

Les loutres de mer ne furent libérées que fin 1954 en application des accords de Genève.

---

**Prière de méditation offerte à la Messe du 16 Janvier 1998.**

" Je suis debout au bord de la plage". Un voilier passe dans la brise du matin.  
Et part vers l'océan  
Il est la beauté, il est la vie  
Je le regarde jusqu'à ce qu'il disparaisse à l'horizon.  
Quelqu'un à mon côté dit "Il est parti".  
Parti vers où ? Parti de mon regard, c'est tout !  
Son mât est toujours aussi haut  
Sa coque a toujours la force à porter sa charge humaine  
Sa disparition totale de ma vue est en moi, pas en lui  
Et juste au moment où quelqu'un près de moi dit "Il est parti", il y en a  
d'autres qui, le voyant poindre à l'horizon et venir vers eux, s'exclament avec  
joue "Le voilà"

**C'est ça, la mort !**

William Blake. 1757-1827

\* \* \* \* \*

## Rubrique culinaire

Le Pélican s'est ému de ce qu'aucun de ses lecteurs ne semble pratiquer l'anthropopagie.

Il y voit deux raisons:

- 1) Aucun livre de cuisine ne donne de recette pour préparer et cuisiner la viande humaine. Nous allons y remédier.
- 2) Un rapprochement inexplicable s'est établi dans l'opinion publique française entre l'homicide et le cannibalisme. Les deux choses n'ont pourtant rien à voir:
  - L'homicide, avec ses variantes le meurtre et l'assassinat, est réprimé de la façon la plus sévère par le code pénal; une lecture, même rapide, des articles 295 à 304 et 319 à 324 vous dissuadera à coup sûr de commettre un homicide. A titre d'exemple, citons l'article 323, le plus noble et le plus court de tout le code :

*"Le parricide n'est jamais excusable."*

Répétez tous les jours cet article à vos enfants, cela ne peut pas faire de mal.

- Le cannibalisme (ou l'anthropopagie si vous préférez) n'est mentionné nulle part dans le code pénal. Il est donc licite.

### ACHAT des VIANDES.

Pour éviter toute suspicion ou amalgame déplacé de la part de vos voisins et amis, nous ne saurions trop vous recommander d'acheter vos viandes chez un professionnel et de conserver les factures. Un bon professionnel peut vous garantir la qualité et la fraîcheur, mais n'insistez pas sur la traçabilité.

### PRIX des VIANDES.

Le défaut de la viande humaine est d'être assez chère. Selon le Capitaine COOK (Voyages dans l'Hémisphère Austral), le prix d'un homme à manger, en Polynésie, est de 10 cochons. En transposant de nos jours, et tous calculs faits, on voit que c'est plus cher que le bœuf au kilo, mais moins cher que le homard ou les escargots.

### QUALITE des VIANDES.

Le même COOK, qui a beaucoup enquêté sur le sujet, se fit répondre par un vieillard des Iles SANDWICH que la viande d'homme "est un manger savoureux". VOLTAIRE obtint à peu près la même réponse d'une indigène du MISSISSIPPI venue à Fontainebleau (Dictionnaire Philosophique, 1725).

Un spécialiste, le Docteur LACARIALLE (cité par Maurice RHEIMS) préfère pour les viandes cuisinées les blondes un peu fortes, de 35 à 45 ans; pour les rôtis, il conseille les garçons de 15 à 18 ans, qui donnent des pièces très fines et fondant sous la dent. Il déclare le libanais succulent, tandis que les nord-africains sont immangeables, même en daube. En Afrique noire, il est de notoriété publique que le blanc qui prend de la quinine contre le paludisme a une viande horriblement amère. Cet inconvénient disparaît avec les antipaludéens de synthèse.

L'opinion du marquis de SADE était que "la chair des femmes, comme celle de toutes les femelles d'animaux, doit être fort inférieure à celle du mâle". Cet avis est très contestable, car il semble bien que cet affreux misogyne n'avait pas l'expérience requise pour traiter le sujet.

## ANTHROPOPHAGIE et RELIGION.

La matière est si vaste que nous nous limiterons à la religion chrétienne. Remarquons dès l'abord que l'eucharistie représente pour les fidèles, et de façon sublimée, la consommation du corps et du sang du Christ. Qu'est cela, sinon un cannibalisme symbolique ?

Moins connues sont les pratiques anthropophagiques recommandées par l'ancien testament. Ainsi MOÏSE, au chapitre XXVIII du DEUTERONOME, recommande froidement aux parents de manger leurs enfants en période difficile:

*"Et tu mangeras, durant le siège et dans l'extrémité où ton ennemi te réduira, le fruit de tes entrailles, la chair de tes fils et de tes filles, que l'Eternel ton Dieu t'aura donnés. L'homme le plus tendre et le plus délicat d'entre vous..... regardera d'un œil sans pitié son frère, et sa femme bien-aimée, et le reste de ses enfants qu'il aura épargnés, et ne donnera à aucun d'eux la chair de ses enfants, qu'il mangera, parcequ'il ne lui restera plus rien au milieu de l'angoisse..... La plus tendre et la plus délicate d'entre nous ..... regardera d'un œil sans pitié son mari bien-aimé et sa fille, et l'arrière-faix de son petit enfant, qui sortira d'entre ses jambes, et les enfants qu'elle enfantera; car en la disette de toute chose, elle les mangera en secret ....."*

De leur côté, les LAMENTATIONS de JEREMIE racontent benoîtement que :

*"..... de tendres femmes ont, de leurs mains, fait cuire leurs enfants, et ils leur ont servi de nourriture ....."*

et aussi : *" Regarde, ô Eternel! Et considère qui tu as ainsi traité ! Fallait-il que les femmes dévorassent leur fruit, les petits enfants, objets de leurs caresses ?*

## Le MYTHE de l'OGRE.

Depuis le fond des âges, du fond de l'Afrique au fond des Amériques, toutes les civilisations ont inventé des histoires d'ogres pour faire peur aux petits enfants désobéissants.

Cette notion est tellement universelle qu'on ne sait même pas si le mot ogre vient du sanscrit "UGRA" (cruel), du latin "ORCUS" (divinité infernale), ou des barbares "OÏGOURS" (les Huns, aujourd'hui moins anthropophages et plus connus sous le nom de hongrois).

Toujours est-il que l'ogre est toujours un géant et que l'ogresse a toujours les yeux injectés de sang.

Parfois l'ogre perd la partie: ULYSSE, las de voir le cyclope POLYPHEME croquer chaque soir deux de ses matelots, creva son œil unique d'un coup de lance. Dès lors, Polyphème dut changer de régime et se trouva empêché de faire de l'œil à GALATEE, l'amour de sa vie.

La mythologie grecque et romaine présente évidemment un ogre; c'est SATURNE, qui a dévoré tous ses enfants, sauf un. Ce dernier a d'ailleurs bien réussi dans la vie, il se nommait ZEUS.

## RECETTES

### CUISINE JAPONAISE

On se souvient du jeune SAGAWA, ce japonais qui faisait cuire jour après jour dans sa chambre du cinquième arrondissement, en 1973, des morceaux de sa petite amie hollandaise. La demoiselle étant plantureuse et le japonais maigrichon, l'affaire dura et s'ébruita. On le condamna à un peu de prison pour assassinat avec circonstances atténuantes (?), puis Monsieur Pasqua le mit dans un charter pour Tokyo où il coule désormais des jours paisibles en exerçant la spécialité rare de traducteur de hollandais en japonais.

### CUISINE FRANCAISE

Au douzième siècle déjà la cuisine française utilisait des recettes recherchées. C'est ainsi qu'un barbier et un pâtissier établis à Paris, rue des Marmousets, offraient à leur clientèle des pâtés en croûte. Un chien reconnu dans l'un de ces pâtés l'odeur de son maître disparu. La justice pendit les commerçants pour tromperie sur la marchandise et le bon peuple fit une chanson à la gloire du chien.

### CUISINE RUSSE

Alexandre MASCHLICH et un de ses copains ont, le 27 juillet 1994, à la prison de BARNAUL en Sibérie, fait cuire et mangé le cœur, le foie, un poumon, une fesse et quelques autres morceaux d'un codétenu nommé Alexeï DJOUBA. La tribunal l'a condamné à mort pour avoir étranglé le pauvre Djouba, mais personne ne lui a fait grief de son cannibalisme. Il a d'ailleurs récidivé peu après et fait cuire dans sa gamelle le foie d'un autre détenu; l'exercice a été interrompu par un gardien; on en déduit immédiatement :

- 1) que le foie d'homme est meilleur que l'ordinaire de la prison de Barnaul.
- 2) qu'il est interdit aux condamnés à mort russes de faire du feu dans leur cellule.

### LES PROVISIONS DE ROUTE

Voici une recette MAU-MAU du Kénya, selon les déclarations du général NDERITU en 1950. Cité par R.C.RUARK dans le CARNAVAL DES DIEUX:

*"Couper la tête, prendre le cerveau, qui est séché au soleil, réduit en poudre et mis en bouteille. Le cœur est coupé et séché. Le sang est recueilli et séché au soleil, réduit en poudre et également mis en bouteilles. Des tranches sont coupées dans les fesses, séchées au soleil et pliées pour être facilement transportées."*

On aura remarqué que cette préparation ne peut être réussie que dans les pays ensoleillés.

Ce genre de recette est à recommander en cas de naufrage. D'ailleurs, sur le radeau de la Méduse, en 1816, les officiers distribuèrent de la chair fraîche à 49 survivants et firent sécher au soleil ce qui en restait. Au fur et à mesure des décès, le même processus fut répété; ces heureuses dispositions permirent à 15 naufragés d'être finalement sauvés.

### LE MIXED GRILL

Cette préparation, que l'on pourrait croire d'invention récente, a été décrite par HERODOTE au cinquième siècle avant Jésus Christ.

*" Quand un ISSEDON (peuple SCYTHE) a perdu son père, tous ses parents lui apportent du bétail et l'égorgent. L'ayant coupé en morceaux, ils coupent de même le cadavre du*

*père, mêlant toutes ces choses ensemble, ils en font un festin. Quant à la tête, ils en ôtent le poil et les cheveux, et, après l'avoir parfaitement nettoyée, ils la dorment et s'en servent comme d'un vase précieux dans les sacrifices solennels qu'ils offrent tous les ans. "*

#### LA VIANDE FUMÉE

Les fuégiens font cuire les vieilles femmes, suspendues vivantes par les pieds au dessus d'un feu de bois vert. La Société d'Anthropologie de Paris a noté cette curieuse recette de cuisine de terroir lors de sa séance du 5 janvier 1888. L'ambassade du Chili, consultée par téléphone, nous a assurés que cette pratique tombait actuellement en désuétude.

#### LES SURGELES

Le 13 octobre 1972, un avion s'écrasa assez doucement dans la cordillère des Andes en volant du Brésil au Chili, avec 45 personnes à bord, dont l'équipe de football de RECIFE. Dix huit victimes décédées à l'atterrissage furent mises au frais dans la neige environnante et consommées progressivement en attendant les secours. Les vingt sept survivants échappèrent ainsi à la mort par inanition. Il y a lieu de noter que le carburéacteur utilisé au début comme combustible pour la cuisson communiquait à la viande un goût de pétrole; on s'avisa ensuite de faire brûler la mousse des sièges qui n'offrait pas le même inconvénient. Jamais personne ne reprocha aux survivants d'avoir fait rôtir leurs camarades infortunés.

#### HAUTE GASTRONOMIE

Et voici une recette thibétaine pour un repas de cérémonie (cité par Georges BARDAWILL dans "AIMEZ VOUS LES FEMMES ? ):

*" Raser et désosser entièrement une fille bien faite, de la première vertèbre à la dernière phalange. L'art de découper consiste à garder le corps intact. Les incisions sont donc faites à l'intérieur des cuisses, sous la plante des pieds, sous les bras, aux plis de l'aîne et des aisselles; il est reconstitué sous sa forme première par une sorte de farce aux herbes odoriférantes mêlées à la noix de cajou, avec du girofle et de la farine de caroube. Ce mélange a l'étrange propriété de durcir dans le corps, puis de ramollir à un certain seuil de cuisson, rendant ainsi la chair solide et moelleuse. La cuisson est donc délicate. Il faut, entre autres, ménager certains petits conduits qui élimineront l'eau excédentaire et répartiront l'humidité nécessaire. Le corps est ensuite plongé, trente six heures durant, dans un bain de lait de yak et de sirop de cajou, additionné de sels marins et d'aromates, tels que la menthe poivrée, l'huile du pétavier sauvage, la crème extraite du fruit d'un arbre appelé le guyam (une sorte de néflier exotique), le girofle et le genièvre. Retiré de là, il est enfin recouvert, habillé pour mieux dire, de feuilles de cultex et remis à cuire dans un récipient réservé à cet usage depuis de longues années. "*

#### UN ZESTE DE POESIE POUR TERMINER

Le chirurgien de marine et musicologue CHEVE, dont le domestique fut mangé par un roitelet des îles Marquises, en fit un long poème dont nous ne citerons que la partie culinaire

*" Et pour s'incorporer sa jeunesse et sa force,  
Pour rajeunir un sang par la lymphe épaissi,  
Le roi l'avait mangé sur un grand plat d'écorce,  
Pimenté bien à point, de patates farci . "*

\*

\*

\*

\*

\*

\*

\*

# NOUVELLES DE L'INDUSTRIE

## Informations récentes

par Jean Germain

Les informations qui suivent sont extraites des revues PETROLE ET TECHNIQUES, GEP, OFFSHORE, PETROLE INFORMATIONS, ENERGIES (Total).....

### BONNE SANTE ACTUELLE DES ACTIVITES D'EXPLORATION PRODUCTION

PUTS FORES DANS LE MONDE EN 1997 :

Activité en progression : 46 700 puits, record absolu ! (Pour mémoire 39 600 en 94 et 36 160 en 95)

TAUX D'UTILISATION DES PLATES-FORMES DE FORAGE EN MER :

99 % en 1997, contre 74 % en 1994.

PLATES-FORMES EN CONSTRUCTION OU EN PROJETS DANS LE MONDE :

|      | En construction | en projet |
|------|-----------------|-----------|
| 1996 | 181             | 415       |
| 1997 | 167             | 429       |

INVESTISSEMENT EN EXPLORATION PRODUCTION EN GIGA \$ (milliards de \$) :

1997 : 98 G.\$

1995 : 79 G.\$

1994 : 71 G.\$ (année la plus basse)

EXPLORATION PRODUCTION :

Les MAJORS augmentent leurs budgets pour 1998. Zones de prédilection : Mer du Nord, Mexique, Amérique latine, Afrique, Caspienne, et de plus en plus en eaux profondes

DECOUVERTES RECENTES & IMPORTANTES EN OFFSHORE PROFOND :

(notamment dans le golfe de Guinée), ex :

Bonga : 1 000 m, Moho : 800 m, Girassol 1 400 m, Dalia : 1 300 m

PRODUCTION MONDIALE 1997 :

Production mondiale de brut opérée en 1997 : 3,23 milliards de tonnes ( 2,6 % de plus qu'en 1996).

Les réserves sont stables à 139 milliards de tonnes.

LES GRANDES TENDANCES :

Selon la Direction internationale de l'énergie, la demande mondiale de pétrole devrait augmenter de 30 % d'ici 2010, et tripler (?) d'ici 2100.

## Vie des sociétés

ACCORD DE COOPERATION TOTAL - GAZ DE FRANCE :

Après l'accord déjà signé avec ELF, cet accord a pour principal objectif de favoriser l'accès de G.D.F. à la production de gaz naturel.

## BAISSE DE LA PRODUCTION D'HYDROCARBURES EN FRANCE :

Production 1997 : 1,77 million de tonnes, soit moins 16 % par rapport à 1996.

### ESSO-REP :

- Seconde découverte à Lège (Gironde) à 2 400 m de profondeur.

### CONTRAT ETPM en ANGOLA :

Réalisation d'un jacket d'environ 9 000 tonnes.

### ELF :

Succès confirmé d'ELF dans l'offshore profond en Angola (Dalia 2 - voir ci-dessus)

### TECHNIP :

Constitue une filiale commune dans l'ingénierie avec KREBS SPECHIM

### ETPM/MC.DERMOTT :

Mettent fin à leur association et prononcent la dissolution de leur Joint-Venture. GTM/ETPM/MSCL vont renforcer leur position sur le marché porteur des grandes profondeurs.

### TAUX DE RECUPERATION DES PUITES :

Taux moyen actuel mondial de récupération : 35 %. L'augmentation de 1 point correspondrait à deux années de production au rythme actuel.

En mer du Nord où les techniques de récupération sont les plus développées, le taux actuel atteint 43 %.

*Nota : nous examinerons dans un prochain PELICAN les techniques nouvelles de récupération.*

### PERSPECTIVES DU MARCHE GNL (Gaz naturel liquéfié)

Croissance moyenne annuelle ultra rapide dans le monde de 7,5 % depuis 1980.

Actuellement cette industrie compte :

- 11 sites de liquéfaction répartis dans 9 pays,
- 97 méthaniers,
- 33 usines de regazéification, (dont 23 en Asie).

## Date à retenir

**Expo internationale du pétrole du 6 au 8 Octobre 1998**

Palais des Congrès, Porte Maillot à PARIS

Renseignements Tél. 01 46 65 18 34

## Le rayon vert

### POLLUTION URBAINE - QUALITE DE L'AIR :

Emission comparative de CO<sub>2</sub> dans le monde en Tonne par habitant.

|                  |     |
|------------------|-----|
| Amérique du Nord | 16  |
| Europe           | 7,5 |
| Chine            | 2   |
| Moyenne mondiale | 4   |

### REDUCTION DES EMISSIONS DE SOUFRE DU GAZOLE

La qualité n'est pas gratuite : le coût de l'hydrocraquage pour atteindre 50 ppm, vers 2025, serait multiplié par 20 environ.

# PETITE HISTOIRE DU PETROLE

(Première partie)

Par Jean Germain

*Avertissement : cette petite histoire destinée aux non-spécialistes n'a pour ambition que de rappeler l'histoire presque contemporaine d'une énergie nouvelle qui a largement contribué à révolutionner notre vie quotidienne, de l'automobile à l'avion en passant par les plus élémentaires ustensiles en plastique. Le pétrole aujourd'hui est partout et les conflits d'intérêts entre grandes nations peuvent de nos jours dégénérer en conflits sévères.*

0  
0 0 0  
0

Personne ne peut aujourd'hui évaluer avec précision l'âge du pétrole. Les spécialistes estiment sa formation entre 500 (époque des animaux à coquilles) et 10 millions d'années suivant les champs.

La genèse résumée, liée aux évolutions et transformations de la terre, comporte quatre phases :

- Les débris d'algues et de faune marine se déposent dans le fond de la mer en se mélangeant au sable ou à la vase.
- De nouveaux sédiments viennent recouvrir les anciens.
- La matière organique emprisonnée fermente et se transforme en gaz et en huile.
- Pendant des milliers de siècles, sous l'influence des températures et des pressions régnant à l'intérieur de la couche terrestre, ces sédiments deviennent des roches appelées « roches-mères » poreuses enfermant le pétrole et le gaz.

Si la formation du pétrole n'a pas d'âge précis, son histoire, en revanche, peut être divisée en quatre parties principales.

## 1 - LA PREHISTOIRE

Depuis les origines de l'humanité, le pétrole, les bitumes et le gaz sont apparus dans certaines régions aujourd'hui réputées pour leur richesse. On ne peut parler d'exploitation, mais de récupération d'indices naturels et de suintements de bitume plus ou moins visqueux.

A certaines époques que l'on a qualifiées de *Théologiques* et *Pharmaceutiques*, les émanations de gaz qui s'enflamment au dessus du sol ont donné naissance au culte des adorateurs du feu.

Dans la Bible et la Genèse, on trouve le récit du sacrifice d'Isaac et celui du Buisson ardent.

Dès le troisième millénaire av. J.C. les mages sumériens en Mésopotamie utilisent les émanations de gaz pour prédire l'avenir.

Mithra, grande divinité des Perse et juge des morts, sortant tout enflammé d'un rocher devint l'apôtre d'une croyance pleine de mystère.

Le Perse Zoroastre (ou Zarathoustra) au VIIIe et VIIe siècle av. J.C. crée une religion monothéiste basée sur le feu artificiel.

De nombreux textes anciens dont la Bible, décrivent divers emplois des suintements de bitume utilisé pour l'étanchéité. C'est dans un berceau de jonc tressé « enduit de bitume et de poix » (Exode II) que Moïse est déposé sur le Nil au XIIIe s. avant notre ère.

L'utilisation des bitumes apparaît également dans la construction associée à la brique. L'exemple le plus célèbre est la Tour de Babel (Genèse XI).

Les archéologues retrouvent également des traces de bitume à Jéricho et dans les techniques d'étanchéité des bassins et des terrasses.

Plus tard, les Phéniciens deviendront les maîtres de la haute mer, grâce à un secret bien gardé : l'application à chaud de bitume sur les coques des navires

Une autre utilisation, médicale celle-là sans doute moins connue, à Babylone, on enduisait de bitume le corps des enfants pour éloigner les esprits malfaisants. Il servait également à soigner les blessures et certaines maladies de peau.

## II - L'HISTOIRE ANCIENNE

Du milieu du XVe s. au milieu du XIXe s., les événements marquants furent relativement rares dans le domaine du pétrole. Cependant, quelques petites découvertes non négligeables, surtout basées sur des indices, permettaient de progresser, sans toutefois atteindre un développement spectaculaire.

En 1556, Agricola cite plusieurs gisements et décrit les méthodes de distillation, il mentionne qu'à partir des bitumes on peut lubrifier les axes de roues, imperméabiliser les embarcations, éclairer les villes et les maisons.

Au XVIIIe s. Cavalier de la Salle décrit des fontaines de bitume et des sources de gaz naturel en Pennsylvanie (USA).

En 1723, réalisation à Bakou de la première distillerie rudimentaire pour le traitement d'une cinquantaine de puits creusés à la main.

En 1627, en Alsace, les comtes Hanau-Lichtenberg octroient la première concession pétrolière d'Europe à Pechelbronn, sans résultat tangible.

En 1734, un étudiant en médecine, Jean Théophile Hoeffel obtient par distillation quelques produits légers. C'est le point de départ du début de l'exploitation. On creuse au seau et à la brouette à Pechelbronn.

En 1770, les galeries atteignent une centaine de mètres. Le premier forage sera implanté en 1813, et miracle ! en s'approfondissant, les forages vont mettre au jour une huile plus légère et qui coule toute seule.

### AU DEBUT DU XIXe s. NAISSANCE DE L'AGE INDUSTRIEL DU PETROLE

Dorénavant, on ne va plus se contenter de « cueillir en surface ».

A l'étranger, on peut noter que dès 1815, la ville polonaise de Drohobycz éclaire ses rues au pétrole.

En 1821, un premier puits est creusé en Pennsylvanie près de Oil Creek, il débite un peu de gaz.

Ce n'est cependant qu'en 1859 que E. L. Drake, ex conducteur de trains au chômage, sans expérience, et avec un budget limité, découvre à 70 pieds, une venue d'huile de bonne qualité, avec un débit de 10 à 25 barils/jour.

Cet événement va constituer une révolution aux USA, aventuriers et spéculateurs véreux vont se ruer sur la région.

La production de l'état va passer de 300 tonnes en 1859 à 25 000 tonnes l'année suivante.

La première raffinerie est construite à Boston en 1863.

En 1870, la Pennsylvanie produit 91 % de la production mondiale.

-o-o-o-

*La préhistoire ayant duré quelques siècles, c'est donc à dater de 1859 (soit moins de 150 ans), que va vraiment démarrer l'exploitation et l'utilisation de plus en plus intensive du pétrole qui fera l'objet des chapitres III et IV à paraître dans le prochain PELICAN.*

J. Germain

Le *Pélican* est édité par  
L'Amicale de l'Offshore Pétrolier  
c/o ETPM, 32 Av. Pablo Picasso  
TSA 76001  
92754 Nanterre Cedex.

Association loi de 1901  
déclarée sous le No.6148 le 15/06/84

Modification des statuts le 11/04/96  
déclarée le 15/04/96  
J.O. du 8/05/96  
sous le No. 2042.