



EXTRAITS





EDITORIAL



Chers amis lecteur et membre de l'AOP,

Déjà la fin de l'année !

Nous voilà arrivés aux fêtes de fin d'année, bons repas (attention aux excès !), cadeaux, bons moments en famille, transmissions de vœux chaleureux avec nos amis, etc.

Au nom de l'AOP, je vous souhaite un joyeux Noël et une très bonne année 2024. Qu'elle vous apporte santé, bonheur et sérénité. Prenez soin de vous, comme nous dit une belle présentatrice de la météo !

Voici ce dernier numéro du Pélican de l'année 2023, vous découvrirez qu'il y a un peu d'espoir pour piéger notre émission de CO2, et que les Bretons sont très ingénieux et redoutables !

Vous y verrez aussi que l'hydrolien français ne va pas si bien que cela, vous pourrez lire une belle histoire de convoi et l'historique de la Sainte Barbe.

Également le petit résumé de notre bien agréable voyage en Campanie et d'autres articles relatifs aux souvenirs.

N'oubliez pas de visiter notre site internet et notez que l'Assemblée Générale 2023 de l'AOP se tiendra en Janvier 2024 avec la réélection du Comité d'Administration pour 2 ans.

Merci aux membres du Bureau pour leur aide et dévouement.

Amitiés à tous.

Olivier Jarry



Puisqu'il m'a été fait l'honneur d'être nommé président d'honneur de l'AOP, je vous confirme que je suis attentivement avec Olivier et son bureau la route de l'AOP à travers les âges, depuis sa naissance en 1984 jusqu'à ce jour.

Ainsi, de belles perspectives vous attendent en 2024 sous l'égide de notre président Olivier et de son fidèle bureau ; outre la prochaine AG de janvier, l'AOP fêtera son 40ème anniversaire en décembre 2024.

De belles sorties seront également au programme telle que la visite du Musée de la Marine, ou même peut-être une croisière sur le Danube.

« Vous qui aimez la mer », nous serons heureux de vous rencontrer lors de ces navigations.

En attendant, bon vent et bonne année 2024 !

Jean-Marie DELAPORTE

Président d'honneur de l'AOP

SOMMAIRE

EDITORIAL.....	3
LA NORVEGE EN PASSE DE DEVENIR LA CHAMPIONNE DU STOCKAGE DE CO2.....	5
DES SATELLITES BRETONS TRAQUENT LES PIRATES DES MERS ET LES NAVIRES FANTOMES.....	7
SABELLA EST PLACEE EN REDRESSEMENT JUDICIAIRE.....	10
PREMIER CONVOYAGE SUR TAHITI.....	11
SECOND CONVOYAGE.....	14
SAINTE-BARBE	18
SOUVENIR	20
VOYAGE EN CAMPANIE	21
MOTS-CROISES	22
COLLEGUES D'AVANT	23
LE SITE SE REFAIT UNE FAÇADE	24
JO - CA PEUT SERVIR	26
ADMINISTRATION.....	28



Vaux-le-Vicomte Noël 2019

LA NORVEGE EN PASSE DE DEVENIR LA CHAMPIONNE DU STOCKAGE DE CO2

Pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, des technologies de captage se développent. Le pays scandinave lance le projet Northern Lights, un terminal qui réceptionnera le CO₂ envoyé par les industriels européens.



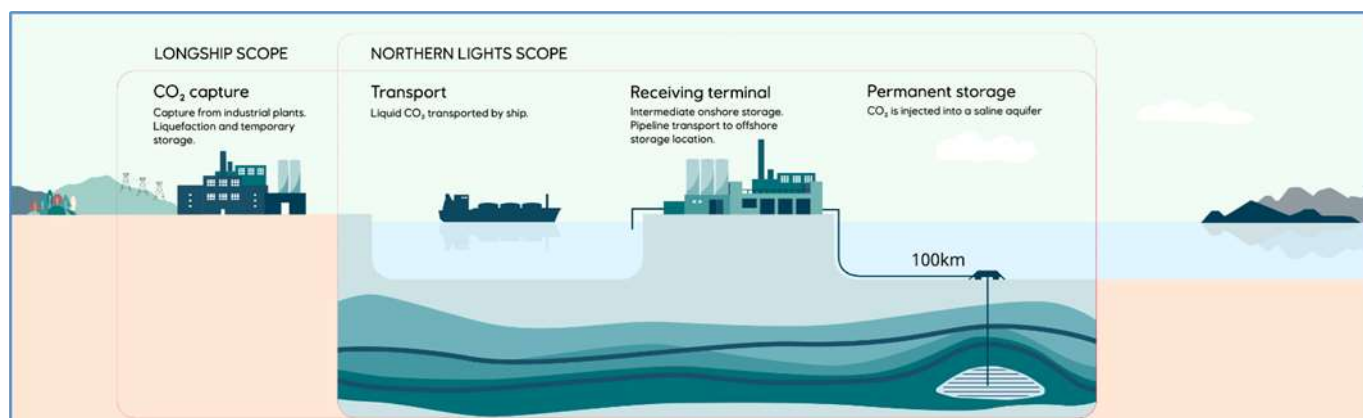
Les futures citernes de stockage temporaire de CO₂ du Northern Lights - Photo Boris Haller RadioFrance

En Norvège, TotalEnergies a lancé avec Equinor et Shell le premier projet de transport et de stockage de dioxyde de carbone, CO₂, à grande échelle. Approuvé par le gouvernement norvégien en 2020 et désigné projet d'intérêt commun (PCI) par l'Union européenne, Northern Lights (aurore boréale en anglais) est actuellement en construction et permettra, à partir de 2024, aux émetteurs industriels de Norvège et d'ailleurs en Europe de réduire leurs émissions de CO₂.

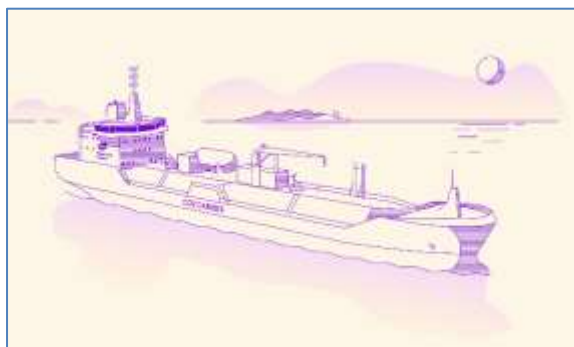
Ce projet est validé en décembre 2020 par le gouvernement norvégien, qui prend en charge la majorité du coût

de démarrage du projet.

Près de l'île de Bergen, au large d'Øygarden, un terminal prévoit d'emprisonner à partir de 2024 environ 1,5 million de tonnes de CO₂ par an pour le compte de l'industrie européenne. La capacité maximum de Northern Lights sera de 5 millions de tonnes de CO₂ enfouies par an. Celui-ci sera transporté par bateau sous forme liquéfiée, puis transitera par des gazoducs pour être envoyé à 2 500 mètres sous la mer du Nord dans des puits en cours de forage.



Les trois compagnies énergétiques qui portent ce projet industriel ont investi près de 760 millions de dollars dans cette infrastructure.



Transporteur de CO₂

En août 2022, un premier accord commercial avait été signé entre Northern Lights et Yara Sluiskil, une usine d'ammoniac et d'engrais située aux Pays-Bas pour le transport et la séquestration du CO₂ émis par cette usine. Ce dernier sera, à partir de 2025, capté, comprimé et liquéfié aux Pays-Bas (800 000 tonnes par an) avant d'être envoyé sur le site d'enfouissement norvégien. L'aciérie d'Arcelor-Mittal située à Dunkerque, s'est également montrée intéressée pour s'associer au projet Northern Lights.

En mars 2023, la revue en ligne Mer et Marine annonce que la construction des transporteurs de CO₂ liquide pour le projet de Northern Lights a démarré dans le chantier naval de Dalian en Chine. En juin, General Electric annonce que la division Gas Power a signé un protocole d'accord avec Northern Lights, devant permettre l'accélération et le développement de

DES SATELLITES BRETONS TRAQUENT LES PIRATES DES MERS ET LES NAVIRES FANTOMES

Ils sont forts ces bretons !

Sur une proposition d'Hervé Kerfant, à partir de propos recueillis par Romuald Bonant auprès de Cannelle Gaucher porte-parole d'Unseenlabs.



Image © Unseenlabs



Lancement réussi. © Unseenlabs

Unseenlabs, leader mondial des données et services de radiofréquences dédiées à la géolocalisation des navires, annonce le lancement réussi de ses deux nouveaux satellites, BRO-10 et BRO-11, dans le cadre de la mission Transporter-9 à bord du lanceur Falcon 9 de SpaceX, depuis la base de Vandenberg en Californie, samedi 11 novembre 2023 à 19h49.

Des satellites grands comme une boîte à chaussures pesant environ dix kilos.

À l'intérieur, un dispositif permet de détecter les ondes électromagnétiques. On les appelle des ondes passives. Ce sont des ondes électromagnétiques émises par tout système électronique. C'est une signature unique, un peu comme une empreinte.

Ce sont des satellites capables de repérer l'invisible sur toutes les mers du globe. Grâce à leur technologie embarquée, il leur est possible de géolocaliser et d'identifier les "dark ships", des bateaux fantômes qui, pour agir dans le plus grand secret, désactivent leur AIS, c'est-à-dire leur système d'identification automatique.

Cette pratique existe depuis quelques années. Elle est généralement associée à des activités illégales telles que la pêche illégale ou la contrebande. Mais plus récemment, elle a été associée à la levée des sanctions, notamment sur le transport de pétrole iranien ou russe.

Cannelle Gaucher, responsable de la communication de Unseenlabs précise :

« Nos clients cherchent à localiser les bateaux de pirates des mers, des bateaux poubelles ou encore des navires qui ont une activité illégale sur les océans du globe.

Sur les océans, dans certaines régions, il y a ce qu'on appelle des bateaux non coopératifs. Il peut s'agir d'équipages de pirates qui tentent de voler les cargaisons des navires de marchandises. Il y a aussi les bateaux qui servent à des activités illégales comme des trafics de drogues, d'armes. Ou encore ceux qui

SABELLA EST PLACÉE EN REDRESSEMENT JUDICIAIRE

Geoffrey Monkman d'après un article paru dans Offshore Energy



La société a été placée sous la protection du tribunal de Quimper dans le cadre d'une procédure de redressement judiciaire qui devrait durer six mois, selon les médias français.

Sabella compte environ 20 employés et travaille actuellement avec les partenaires régionaux et d'autres partenaires pour résoudre la situation et obtenir le financement nécessaire à la poursuite de son fonctionnement, indiquent les rapports.

La faute en revient à l'absence de politiques gouvernementales appropriées et de voies d'accès au marché pour l'industrie de l'énergie marémotrice, ce qui pousse les investisseurs à suspendre le financement des entreprises opérant dans le secteur.

Une mise sous séquestre est un outil nommé par le tribunal conçu pour aider les créanciers à recouvrer des fonds, ce qui peut également aider les entreprises en difficulté à éviter la faillite.

Fondée en 2008, l'entreprise bretonne développe depuis des hydroliennes dont deux ont été testées en milieu offshore : D03 et D10.

La turbine D10, d'une puissance nominale de 1 MW, fait actuellement l'objet d'une troisième campagne d'essais à long terme dans le passage du Fromveur, au large de l'île d'Ouessant, où elle fournit de l'électricité au réseau local avec une capacité limitée.

Quoi qu'il en soit, l'éolienne a réussi à produire en moyenne plus de 25 % de l'électricité consommée sur l'île d'Ouessant en septembre 2023, grâce aux vitesses élevées des marées de vives-eaux et, dans certains cas, plus de 50 % de la puissance totale du mix énergétique de l'île.



Hydrolienne Sabella D03 à Port Navalo en 2017 – Wikipedia

Une hydrolienne est une turbine hydraulique (sous-marine ou à flot) qui utilise l'énergie cinétique des courants marins ou fluviaux, comme une éolienne utilise l'énergie cinétique du vent.

La turbine de l'hydrolienne permet la transformation de l'énergie cinétique de l'eau en mouvement en énergie mécanique qui peut alors être convertie en énergie électrique par un alternateur. Les machines peuvent prendre les formes les plus variées allant du gros générateur de plusieurs mégawatts immergé en profondeur dans des emplacements à très forts courants de marée au micro-générateur flottant équipant des petits courants de rivière.

PREMIER CONVOYAGE SUR TAHITI

Par Gilles MARTIN (CLC*)

En 1980, j'avais 10 ans de Second Capitaine, et après un embarquement très désagréable avec un Commandant dont je tairai le nom, j'apprends, lors du retour à Papeete que plusieurs caboteurs étaient prévus venir d'Europe pour rajeunir la flotte des Goélettes locales.

A mon débarquement, je fais aussitôt acte de candidature à Paris, et, arrivé le lundi chez moi, je reçois le vendredi un appel téléphonique de Paris qui me propose un convoyage, en me spécifiant : on ne sera pas étonné si vous refusez. L'Armement est tout surpris quand je donne mon accord. C'est ainsi que le lundi matin je me retrouve à Dunkerque pour convoier un cargo danois de 3 000 t, le « KELD STAERKE ».



Mais je dois passer le Diplôme de Télégraphiste restreint (très restreint même) puisque l'Inspecteur Radio me fait épeler mon nom Mike Alpha Romeo etc... et me signe mon Papier. Ce qui est essentiel dans notre beau pays, la suite, peu importe...



C'est ainsi que vers midi, je regarde l'appareil BLU*, et, par miracle, il y avait à Dunkerque l'« UTRILLO » dont je venais de débarquer. Le Radio était toujours à bord et je l'appelle pour éclairer ma lanterne et, surtout m'expliquer la BLU, et heureusement car, dès sa venue à bord il s'aperçoit qu'il m'est impossible de contacter Saint-Lys Radio, car je n'ai pas les bons quartz !

L'Utrillo des MM CGM - Jean Pierre Doussineau

Commentaire superflu, je serais désagréable. Et donc la Cie Radio Maritime vient rétablir la situation et me donner quelques notions élémentaires pour manœuvrer mon

poste. Je dois dire que, quelques jours après quand j'ai appelé Saint-Lys et eu la liaison, j'ai respiré, et remercié mon ami Radio...

Commentaire superflu, je serais désagréable. Et donc la Cie Radio Maritime vient rétablir la situation et me donner quelques notions élémentaires pour manœuvrer mon



Pêche miraculeuse, un espadon... de 200 kg qui nous a donné plus de peine que le remorquage du cargo.

Première découverte, mais il y en aura d'autres, en particulier quand mon nouvel armateur (Tahitien pure souche) me dit, sans rire : j'ai acheté du matériel de pêche, pour vous alimenter en poisson frais durant la traversée. Surpris (c'est peu dire) je lui rétorque que je préfère un congélateur... heureusement, il obéit.

Pour la navigation, un compas magnétique, un radar, dont l'antenne est sur tribord, plus bas que la cheminée, d'où un angle mort important sur bâbord. De plus, je n'ai jamais trouvé une alidade, et faisant cap à l'W (Ouest ?), je faisais des variations au couchant du soleil en visant avec cet accessoire de navigation qui a fait ses preuves, donc retour aux sources, on est loin du GPS...

Nous étions 8 à bord : 4 métros, à savoir, moi, un jeune lieutenant avec 6 mois de navigation seulement mais très capable, un graisseur, et un matelot nul... et 4 tahitiens : un chef, le second qui me remplacera à Tahiti et 2 matelots et, vogue la galère... Chargement au Havre pour MURU et PAPEETE

SECOND CONVOYAGE

A la fin de mes congés on me propose un 2ème convoi, mais un peu spécial, le Cdt Pallier me dit bien et me redit, vous n'êtes pas obligé d'accepter, on sait que ce convoi est spécial.

Spécial, c'était peu dire, car c'était un bateau pour l'Équipement en Polynésie, (la barge de Bréhat en plus grande) pour ravitailler les îles éparses (Dieu sait qu'il y en a en Polynésie) une barge copiée sur les engins du débarquement durant la dernière guerre, pas conçues du tout pour traverser les Océans. Elle était en finition aux Chantiers ACSO de Bordeaux et ce sera leur dernière construction.



Barge de Bréhat



Tahiti-Nui-V-ex-Meherio

En fait, c'était un navire de la Société MEHERIO de Papeete, elle-même, une composante de L'Équipement de Polynésie, branche Maritime.

J'étais au courant, par mon beau-frère, sous-directeur de l'Agence CGM à Bordeaux, et il m'avait adressé tous les renseignements. J'ai rassuré Pallier, et dit que j'acceptais, il n'a été énormément surpris quand je lui ai déclaré que malgré tout j'y allais. Et je n'ai pas été déçu, car le bateau était complètement raté, et m'a réservé de belles surprises.

Tout d'abord, donc une barge, non pontée évidemment, et il était prévu par une Commission de personnes savantes à Paris qu'il faudrait prévoir une pompe pour évacuer l'eau qui pourrait rentrer soit par les embruns, paquets de mer ou la pluie.

Enormité, pour ne pas dire ineptie et j'ai proposé de pratiquer des ouvertures au-dessus du pont avec des clapets battants, cela a été accepté et personne n'est venu vérifier.

On fait donc les premiers essais en mer, on descend jusqu'au Verdon, un peu juste pour juger un bateau et son comportement à la mer. Il est quand même noté qu'il vibre beaucoup.

Quelques jours pour finir d'armer le navire., puis départ fin Avril. Avant le Verdon, le chef me dit, il faut retourner c'est une catastrophe en bas...

Les groupes étaient des moteurs Baudouin montés sur silent-bloc, à cause de vibrations mais ils sont refroidis avec des conduites métalliques donc rigides, ils cassent tous et l'eau « pisse » partout, il faut remonter à Bordeaux. Grande discussion avec un responsable du Chantier qui fait pire et installe des tuyaux encore plus rigides, donc ils s'enferment dans l'erreur et persistent.

On quitte donc Bordeaux fin avril et je dis à mon beau-frère, à bientôt : on n'ira pas loin c'est ainsi que le 30 avril, la situation à la machine était intenable « ça pissait de partout » il faut rentrer à Vigo... et ce sera ma 1ère escale inattendue du voyage, ce n'était que le début.

1ère escale,

Mais on y restera plusieurs jours, le temps que tout soit régularisé entre les Chantiers l'Agence, et Tahiti le 1er Mai ayant ralenti les démarches, c'est ainsi que j'ai pu voir Compostelle...

SAINTE-BARBE

On pense à Sainte-Barbe patronne du BTP, des pompiers et tous ceux qui manipulent des explosifs ou jouent avec le feu. Est-ce le cas ?

Hervé Kerfant dénombre : les artificiers, les artilleurs, les brosiers, les vergetiers, les raquetiers, les fo-reurs, les géologues, les géomètres experts (en Belgique), les ingénieurs (en Belgique), les ingénieurs civils des Mines, les mineurs, les pompiers, les sapeurs et bien d'autres.



Commémoration de la Sainte-Barbe à l'Hôtel national des Invalides à Paris. Photo Basilou

Jean-Marc Fontaine confirme qu'elle aussi la patronne des pétroliers et raconte : « Quand j'ai débuté ma carrière chez ELF en 1981, le 4 décembre, jour de la Sainte barbe pouvait être considéré comme Férié. »

Patrick Chopelin se souvient que dans le BTP où travaillaient ses parents expatriés en Algérie, puis lors de son service militaire au 6^{ème} Régiment du Génie à Angers, la Sainte Barbe était l'occasion de grandes festivités. Les choses se perdent constate-t-il.

Le 4 décembre, c'est la Sainte Barbe. Si vous travaillez ou que vous côtoyez des gens travaillant dans le milieu pétrolier, vous en avez entendu parler. Mais quelle est l'histoire de Mlle Sainte Barbe ?



Sainte Barbe Icône orthodoxe

Le récit de la vie de Sainte Barbe est édifiant ! Cette jeune fille d'origine perse, morte en martyre au III^{ème} siècle à Nicomédie (Asie mineure), eut fort à souffrir dans sa vie.

Barbe aurait vécu de la seconde moitié du III^e au début du IV^e siècle en Bithynie ou en Phénicie selon les sources, sous le règne de l'empereur Dioclétien. Son père, Dioscore, aurait été un riche édile païen d'origine phénicienne. Fidèle à sa foi chrétienne, Barbe serait morte martyrisée sous l'empereur Maximien.



Sainte Barbe et sa tour

Selon la tradition, son père décide de la marier à un homme de son choix ; elle refuse et décide de se consacrer au Christ. Outré, son père l'enferme dans une tour à deux fenêtres. Mais un prêtre chrétien, déguisé en médecin, s'introduit dans la tour et la baptise. Au retour d'un voyage de son père, Barbe lui apprend qu'elle a percé une troisième fenêtre dans le mur de la tour pour représenter la Sainte Trinité et qu'elle est chrétienne. Furieux, le père met le feu à la tour. Barbe réussit à s'enfuir mais un berger découvre sa cachette et avertit son père. Ce dernier la traîne devant le gouverneur romain de la province, qui la condamne au supplice. Comme la jeune fille refuse d'abjurer sa foi, le gouverneur ordonne au père de trancher lui-même la tête de sa fille.



Flagellation de Sainte Barbara par Gaspar Requena fin XVI

en sauterelles.

Elle est d'abord torturée : on lui brûle certaines parties du corps et on lui arrache les seins. Mais elle refuse toujours d'abjurer sa foi. Dioscore la décapite mais il est aussitôt châtié par le Ciel : il meurt frappé par la foudre. Quant au berger qui l'a dénoncée, il est changé en pierre et ses moutons

Toujours est-il que cette proximité avec le feu, les explosions et la foudre fait de Sainte Barbe la candidate idéale pour protéger les artificiers, les mineurs et les pompiers.

SOUVENIR

La messe du souvenir a été célébrée le 28 novembre, en l'église Saint-Ferdinand des Ternes, dans la chapelle de la Vierge en présence d'une dizaine de membres de l'AOP, à laquelle s'était joints quelques paroissiens.



Suivie du traditionnel repas amical au restaurant Le Franc-Tireur. Il n'y avait que la rue à traverser.



In memoriam

Robert PELLIER le 22 avril 2023 (ETPM)
Aldo BRACCO le 13 juillet 2023 (TECHNIP)
Joël CLAIR le 6 novembre 2023 (ETPM)
Maurice GAULIER le 21 novembre 2023 (AOP Bureau, ETPM)
Jean-Yves MAROILLEZ le 4 décembre 2023 (ETPM)

VOYAGE EN CAMPANIE

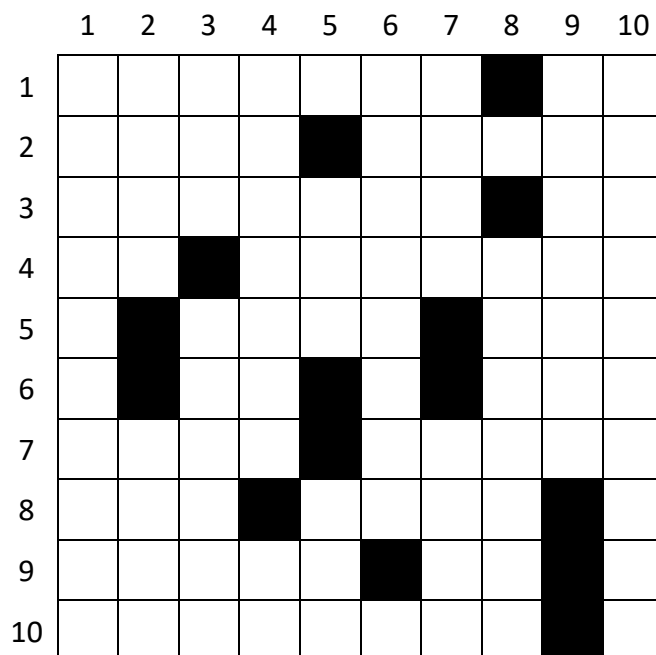
Notre voyage entre amis à Naples et ses environs a été une expérience inoubliable, mêlant histoire, gastronomie et moments de grande convivialité. Du cœur historique de Naples aux ruines antiques de Pompéi, en passant par les délices de la cuisine napolitaine, chaque jour était une nouvelle aventure.



Ce voyage à Naples et ses environs a été bien plus qu'une simple escapade. Il a été le théâtre de découvertes, de rires et de liens renforcés entre amis. Naples, avec son charme chaotique, restera dans nos cœurs comme une destination inoubliable. BUON VIAGGIO à ceux qui suivront nos traces !

MOTS-CROISES

Journal de Bord N°4 Février 1971 – Jacques Milone



Horizontalement

1. C'est une bricole. Chrome.
2. Câble. Remplie, pénétrée.
3. Petite tête. Presque bien.
4. Inconnu souvent évoqué. Fleur.
5. Charmait nos mères. A suivre.
6. Se renouvelle. De valeur zéro.
7. Sa vallée est renommée pour son cidre. Rectifie.
8. Plante aromatique. Groupe de maisons isolées des autres.
9. Jeune mammifère. Finit la nuit.
10. Prénom féminin.

Verticalement

1. Sans obligation.
2. Nom ancien d'une île européenne. De raisins.
3. Soutient la quille. Œillet d'Inde.
4. Imprévu. Lac.
5. Dix anglais. Rivière alpestre.
6. Qui appartient au bord de la mer.
7. Coureur. Dormeur.
8. Vraiment trop petite pour dépoussiérer 502.
9. Son extrémité forme le coude.
10. Font du bruit en aspirant fortement par le nez.

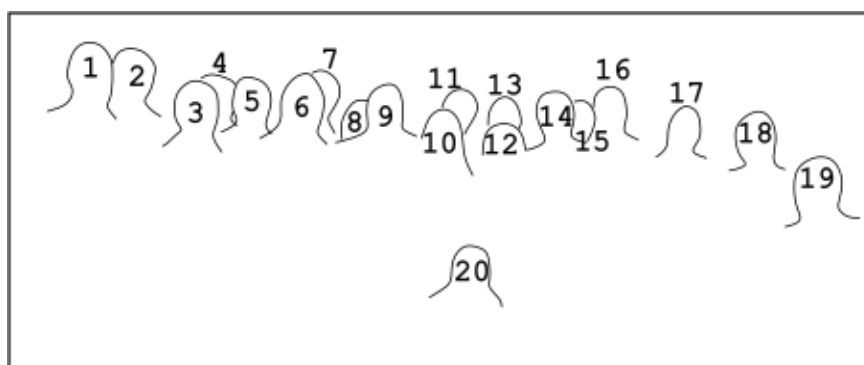


COLLEGUES D'AVANT

Acergy – Le 20 janvier 2007



1. Alain BOUILLANE
2. Michel MUGNIER-POLLET
3. Jean-Paul LABBE
4. Philippe BOULIO
5. Jean-Claude SERDENIF
6. Jean-Pierre GUICHENEY
7. Didier BRAIRE
8. Françoise DUMONT
9. René BRIET
10. Martine HAAR
11. Catherine HARDY
12. Muriel SONIGO
13. Jean-Pierre LENOBLE
14. Jean-Marie DELAPORTE
15. Jean-Yves RISPE
16. Claude MARCADIER
17. Dominique PERINET
18. Patrick DELAPORTE
19. Patrick CHOPELIN
20. Max ROCHEREAU



Recherches patronymiques : Hélène Darcq, Jean-Régis de Vanssay, Sophie Garcia, Yann Marie, Martine et Jean-Luc Laurent, Jean-Noël Bernard, Antoine Borelli

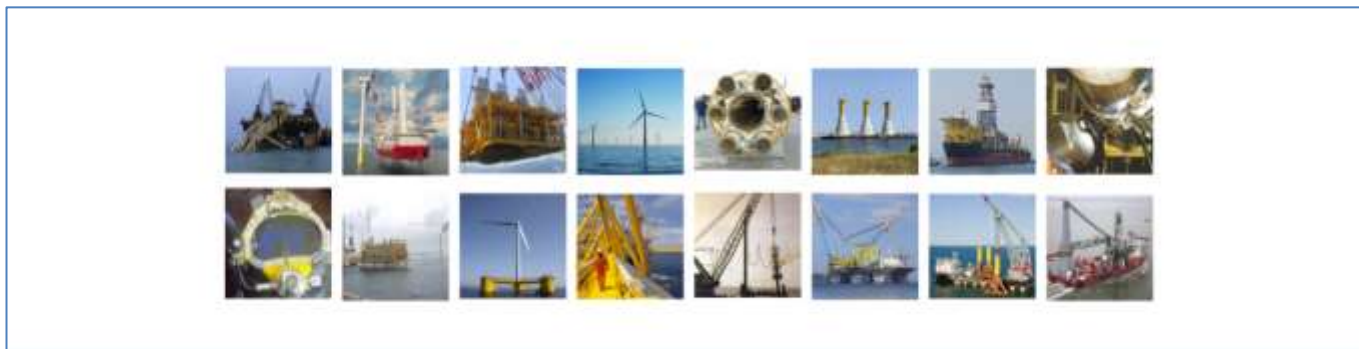
A vos agendas

Janvier 2024	Assemblée générale
Mars 2024	Bibliothèque Nationale
Mai 2024	Musée de la Marine (Trocadéro)
Juin 2024	Repas
Décembre 2024	40 ^{ème} anniversaire de l'AOP

LE SITE SE REFAIT UNE FAÇADE

Page d'accueil

De nouveaux logos, de nouvelles photos professionnelles, un peu plus de renouvelable :



La vie de l'Amicale, à vos agendas réorganisés :

La vie de l'Amicale

Découvrez les dernières actualités de l'Amicale de l'Offshore Pétrolier

[VOIR TOUTES LES ACTUALITES DE L'AMICALE](#)

L'Hôtel de la Marine
Le 21 Mars, comme prévu, nous nous

Messe du souvenir
Le 18 janvier 2023 La messe du souvenir à

Assemblée générale
Le mardi 10 janvier 2023 Notre assemblée

À vos agendas

Découvrez les activités de l'ADP

Toutes les activités

Retrouvailles avant la pause estivale
Réservez votre déjeuner le jeudi 15 juin

Campanie du 28 septembre au 4 octobre
La Campanie est une région du sud-ouest de l'Italie connue pour ses ruines antiques et son littoral spectaculaire. Naples, sa

La page In memoriam est désormais dans l'espace public :

In-Memoriám

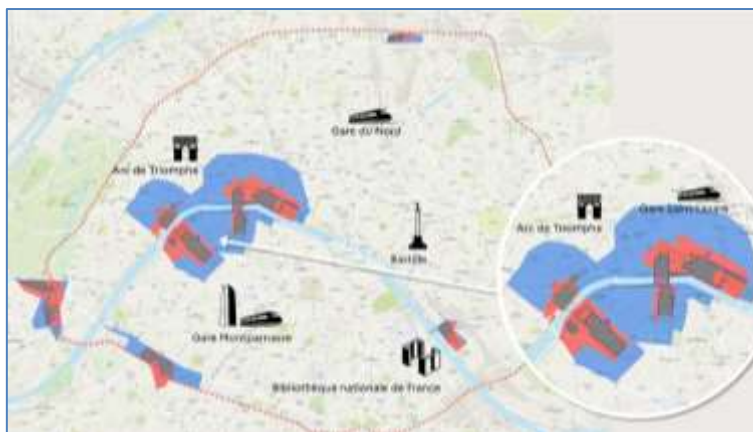
Cet espace est dédié à nos amis disparus, vous y trouverez les hommages de leurs proches.

Espace ouvert

ON FAIT CE QU'ON PEUT, MAIS CA NE VA JAMAIS ASSEZ VITE



JO - CA PEUT SERVIR



Le périmètre rouge

Le périmètre rouge est un périmètre de protection où l'accès motorisé est interdit, sauf autorisations spécifiques. Son accès demeure possible pour les piétons, vélos, trottinettes, sans justificatif.

Lors du passage des courses sur route, les circulations cyclables et piétonnes seront toutefois interdites sur le tracé de chacun des parcours et elles seront aussi perturbées à proximité des parcours. Si les circulations sur les trottoirs resteront possibles pour les piétons, des points de cisaillements seront mis en place pour traverser à pied, à vélo et trottinette (pied à terre), les parcours de compétition. Ces derniers seront ouverts sur des temps définis. Il sera parfois nécessaire de patienter quelques minutes avant de pouvoir traverser, selon l'affluence et selon le déroulement de la course. Des points de passage seront identifiés sur l'ensemble du linéaire pour permettre aux véhicules d'urgence de traverser tout en préservant la sécurité des athlètes et spectateurs. Aucun véhicule ne pourra s'engager sur le parcours, sauf secours d'urgence.

Périmètre bleu

Le périmètre bleu est une zone circulation réglementée qui vise à réduire les flux de passage des véhicules motorisés. L'accès au périmètre sera donc autorisé sous justification d'un motif légitime et après contrôle par les forces de l'ordre. Les piétons, vélos et trottinettes peuvent y accéder sans restriction.

Alain Hersent

Prudence les fêtes approchent !

A savoir

Vodka + glaçons = attaque les reins

Gin + glaçons = attaque le cerveau

Whisky + glaçons = attaque le cœur

Ricard + glaçons = attaque la vue

Il semblerait que ces foutus GLAÇONS soient

VRAIMENT DANGEREUX POUR LA SANTE



Administration

Conseil d'administration et Bureau

Monique Aubert
Hélène Darcq
Monique Hébrard
Patrick Braire
Patrick Chopelin (Trésorier)
Jean-Marie Delaporte (Président honoraire)
Olivier Jarry (Président)
Raoul Labal
Jean-Régis de Vanssay

Comité de rédaction, publications, site

Olivier Jarry responsable des publications
Jean-Régis de Vanssay
Patrick Chopelin mise en page

Veille technologique, veille journalistique

Patrick Chopelin
Olivier Jarry
Hervé Kerfant
Raoul Labal
Geoffrey Monkman
Jean-François Saint-Marcoux
Jean-Régis de Vanssay

Activités

Hélène Darcq (Voyages)
Patrick Braire (Voyages)
Monique Aubert (Visites, conférences)
Monique Hébrard (Visites, conférences)

Relations publiques et sociales

Hélène Darcq (Locations saisonnières)
Patrick Chopelin (ASPIRE)
Jean-Marie Delaporte (relations associations parapétrolières, messe du souvenir)
Jean-François Saint-Marcoux (ASPIRE)

Contacter votre Amicale :

Amicale de l'Offshore Pétrolier
c/o SUBSEA 7
Immeuble "Le Blériot"
1 quai Marcel Dassault, 92156 SURESNES CEDEX
Salle 4345 - téléphone 01 40 97 60 00

aop.amicale@gmail.com

aop-amicale.org

Ont participé directement ou indirectement à la rédaction de ce numéro
--

Olivier Jarry, Jean-Marie Delaporte, Geoffrey Monkman, Hervé Kerfant, Cannelle Gaucher, Gilles Martin, Jean-Marc Fontaine, Alain Hersent, Patrick Braire
--