





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.



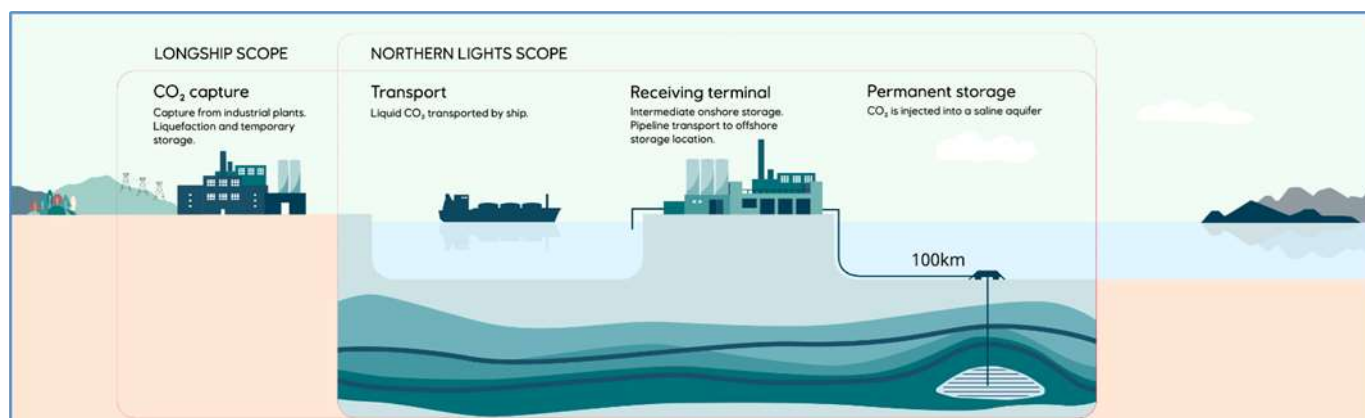
Les futures citernes de stockage temporaire de CO2 du Northern Lights - Photo Boris Haller RadioFrance

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.

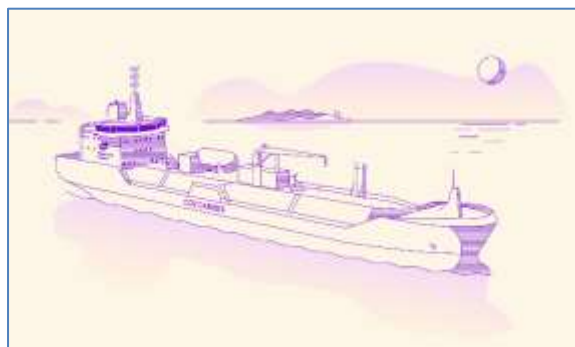
Ce projet est validé en décembre 2020 par le gouvernement norvégien, qui prend en charge la majorité du coût

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

solutions de capture et de stockage du carbone appliqués aux centrales électriques alimentées par des turbines à gaz GE.



Northern Lights Site

Le stockage de CO₂ consiste à piéger le dioxyde de carbone directement dans les cheminées des usines pour le transformer à l'état liquide, avant de le stocker et de l'enfouir sous terre. Si cette technologie se développe depuis une vingtaine d'années, il y a encore beaucoup de recherches à mener et le GIEC préconise d'aller plus loin. Dans son dernier rapport, le groupe d'experts sur le climat l'assure : le captage et le stockage de CO₂ est l'une des solutions qui peuvent être mises en œuvre pour réduire les émissions de gaz à effet de serre.

La Norvège veut devenir une solution de stockage pour les industries européennes. Son objectif, à terme, est de conserver près de sept millions de tonnes de CO₂ par an dans

ce réservoir naturel – une quantité infime au regard des volumes émis par l'industrie. « Au nord de l'Europe, si on fait une carte des émissions réelles, il y a plus de 300 usines et industries qui émettent au total plus de 350 millions de tonnes par an.

L'ampleur du travail est énorme. Il faut beaucoup, beaucoup d'autres projets comme le nôtre. » Cristel LAMBTONE, directrice technique du projet (interview à Boris Haller Franceinfo)

Risque de GREENWASHING ?

Ce projet est porté par des entreprises qui sont elles-mêmes à l'origine d'émissions de CO₂. Total, Shell, Equinor... Des poids lourds de l'industrie pétrolière et gazière y participent. Certains opposants dénoncent des méthodes de greenwashing qui détournent l'attention des vraies priorités : réduire les émissions. "Le captage et le stockage du CO₂, ce n'est pas LA solution mais c'est une des solutions, qui est extrêmement intéressante pour réduire les émissions quand on n'a pas d'autres alternatives, assure Florence DELPRAT-JANNAUD, experte à l'Institut de recherche sur les énergies (IFPEN). Si on regarde les scénarios de l'Agence internationale de l'énergie, on voit que, en 2035, il faudrait transporter et stocker 80 fois plus de CO₂ pour avoir une chance d'atteindre les objectifs de l'accord de Paris en 2050."

Quels sont les plus grands pollueurs mondiaux ?

Selon le classement 2023 des pays les plus pollueurs de la planète, la Chine demeure au top du classement des pays les plus pollueurs avec une part inquiétante de 32.9 % des émissions mondiales, malgré une légère baisse de ses émissions de CO₂ liées aux énergies fossiles prévues en 2022.

En deuxième position des pays les plus pollueurs en 2023, les États-Unis émettent environ 12 % des émissions mondiales de CO₂.

Vient ensuite l'Inde avec 7%.

On observe que l'Allemagne est, avec beaucoup d'avance, le pays européen qui émet le plus de CO₂ à cause de sa forte dépendance au charbon. Ainsi, ¼ des émissions de CO₂ de l'Union Européenne proviennent de l'Allemagne. La France (0,8%) échappe au classement grâce au nucléaire, énergie majoritaire dans le pays et non émettrice de carbone.

La séquestration géologique fait l'objet d'un nombre croissant de projets internationaux, soutenus par des compagnies pétrolières et certains États, avec déjà quelques applications expérimentales.

Proposition de Geoffrey Monkman et Hervé Kerfant.

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.



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

dégazent en mer, qui pêchent illégalement ou qui tentent de contourner des sanctions internationales. Ce sont eux que nos clients nous demandent de repérer."

Du coup, même si le capitaine du navire a désactivé sa balise d'identification automatique, les satellites peuvent reconnaître tel ou tel navire présent à tel moment sur une zone du globe par son profil électromagnétique.

Par exemple, un assureur, qui veut garantir la sécurité de la cargaison d'un navire de commerce peut faire appel à Unseenlabs pour savoir s'il ne va pas rencontrer des braqueurs sur sa route.

Les clients de l'entreprise bretonne peuvent être civils ou militaires et sont implantés partout dans le monde. Ils peuvent être armateurs, banquiers, mais aussi issus de services de renseignements militaires. Mais impossible d'en savoir davantage.

"Ils nous font la demande de surveiller une zone précise sur une période donnée et nous pouvons leur dire quel navire est présent même si le capitaine du bateau fait tout pour être invisible." affirme Cannelle Gaucher.

Avec le lancement de ses deux nouveaux satellites, Unseenlabs améliore son efficacité dans la détection de ces navires non coopératifs. La constellation actuelle, c'est-à-dire la nuée de satellites mis en orbite permet de repasser sur la même zone toutes les six heures.

"D'ici 2025, et avec 25 satellites en l'air, nous serons capables de voir un même secteur toutes les trente minutes au lieu de six heures actuellement" prévient Cannelle Gaucher.

Un outil qui va permettre de répondre à l'envolée des activités des navires sur toutes les mers du globe. Aujourd'hui, 90 % des marchandises voyagent par la mer. S'ajoutent des restrictions de pêche et des obligations environnementales qu'il faut faire respecter ou l'accroissement du banditisme des mers contre lequel beaucoup de pays veulent lutter dans leurs eaux.

Jour après jour, l'entreprise bretonne se constitue une banque de données unique au monde. Des dizaines de milliers de signatures électromagnétiques. Parmi elles, celles de bandits des mers, de "bateaux poubelles", de pêcheurs illégaux ou de trafiquants en tous genres.



Basée à Cesson-Sévigné en Ille-et-Vilaine, l'entreprise bretonne Unseenlabs a été créée en 2015 par Jonathan et Clément Galic, deux frères originaires de Rennes. Tous les deux sont aussi d'anciens ingénieurs dans le

domaine du spatial.

"Il y a huit ans, ils se sont rendu compte qu'il manquait énormément de visibilité sur la présence des navires en mer. Alors le savoir-faire notamment de Jonathan, expert en renseignement d'origine électromagnétique, a été déclencheur." précise Cannelle Gaucher.

La délinquance maritime

La pêche illégale

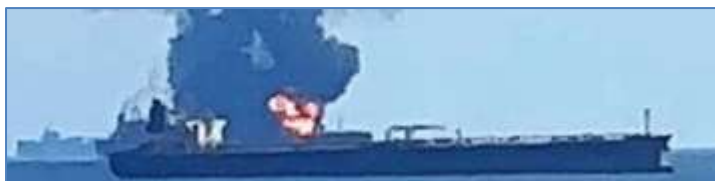


Le chalutier Arosa Quince à quai à Tromsø après avoir été arraisonné par la marine norvégienne pour pêche illégale en 2006 - Wikipédia

La pêche illégale a lieu lorsque des navires ou des pêcheurs opèrent en violation des lois d'une pêcherie. Cela peut s'appliquer aux pêcheries qui relèvent de la juridiction d'un état côtier ou aux pêcheries de haute mer réglementées par des organisations régionales de gestion des pêches (ORGP). Selon le Département des pêches et de l'aquaculture de l'Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO), la pêche illégale cause des pertes estimées à 23 milliards de dollars US par an, dont envi-

ron 30 % pour la seule Indonésie.

Les navires poubelle



Le MT Pablo prend feu au large de Singapour - attente autorisation

Depuis l'embargo occidental en 2022, des navires fantômes transportent clandestinement le pétrole russe. Ils sont plus vieux, moins sûrs et ne sont couverts par aucune assurance malgré les risques d'accident. Comme le « Pablo », qui a pris feu au large de la Malaisie en mai.

Le Monde



Go fast photo de la Drug Enforcement Administration

Le trafic de drogue

Le terme go fast, un anglicisme, vient d'une technique appliquée par des embarcations très puissantes et rapides appelées go-fast boats aux États-Unis, souvent équipées de plusieurs moteurs, pour acheminer vite et discrètement la cocaïne d'Amérique du Sud vers les États-Unis (mer des Caraïbes).

La technique s'est aujourd'hui développée en Méditerranée pour acheminer vers l'Europe la résine de cannabis en provenance du Maroc, mais aussi des cigarettes de contrebande, voire du trafic d'êtres humains.



Contrôle d'un boutre indien par la marine américaine – Photo US Navy

La piraterie moderne

La piraterie moderne est l'ensemble des activités maritimes illégales en regard des lois internationales.

Ces activités, fondées sur la violence et la contrainte, comprennent l'enlèvement de personnes avec demande de rançon, le vol, le meurtre et le sabotage.

Version moderne de la célèbre piraterie du XVIII^e siècle, la piraterie moderne touche particulièrement la corne de l'Afrique, obligeant les flottes militaires à s'allier dans des missions de surveillance.

Sur le plan juridique, les lois nationales et internationales évoluent depuis les années 2000 afin d'enrayer cette forme de banditisme nuisible aux échanges commerciaux internationaux.



Déballastage - Photo US Coast Guards

Le dégazage pétrolier

Le terme dégazage désigne, dans le monde maritime, une opération qui consiste à ventiler les citernes d'un pétrolier. Il est souvent utilisé à tort pour désigner un déballastage et tout déversement en mer d'eaux souillées d'hydrocarbures souvent issues du nettoyage des cuves.

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...



L'Utrillo des MM CGM - Jean Pierre Doussineau

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 !

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

On arrive à Ouessant le 31 Octobre 1980 vers 16 h et je dis au lieutenant, « je passe le FROMVEUR, ce sera la 1ère et dernière fois que je le ferai comme commandant », et on embouque le passage. Ledit lieutenant m'avait bien alerté et dit, « attention on n'a pas les cartes de courant », et « never mind » on y va !!!!

Catastrophe : Blackout* au beau milieu, petit instant de panique, plusieurs conciliabules en tahitien entre le chef et le second, puis tout revient en ordre assez rapidement mais une petite frayeur malgré tout.

Il y a aura un second blackout* plus tard dans l'Atlantique, vite réparé et ce n'est que 4 mois plus tard que j'ai eu l'explication au voyage suivant. Cette fois il y avait un chef de PETROMER et il m'a expliqué.

A Tahiti, ils font des traversées relativement courtes sur un groupe. Ils stoppent les groupes en arrivant au port, et ne savent pas coupler et découpler des groupes, comme on le fait, nous, en mer. Donc, le chef danois avait dû expliquer, à son remplaçant tahitien, qu'il fallait changer le groupe de temps en temps, et il a obéi, tant pis si c'était au milieu du FROMVEUR.

Deuxième découverte et non des moindres.

On était donc en novembre, et faisons route dans le Golfe de Gascogne, avec un ciel voilé ne permettant pas une observation astronomique. On était au large du Cap Saint-Vincent faisant route sur Madère, et vers 8 h, un trou dans le ciel me permet, de prendre quelques étoiles, mais je venais de l'UTRILLO avec des ailerons à 25 m au-dessus de la mer, ici, je n'étais qu'à 4,5 m et je reçois un paquet de mer avec mon sextant à la main, vieux réflexe de marin, je ne le lâche pas...

Cela me sert de leçon, et dans la matinée je fais une inspection rapide et m'aperçois qu'il n'y avait qu'un seul sextant... Imaginons la suite si je l'avais lâché, ce petit détail avait échappé aux inspecteurs alors que, au long cours deux sextants sont obligatoires et justifiés ! Je n'avais pas de GPS



Je rappelle quand même que le cargo avait été francisé, inspecté, avant ma venue par deux Inspecteurs des Affaires Maritimes : un CLC* et un OM1* et que tout était conforme. Je n'ai jamais fait une confiance énorme aux papiers et certificats, ce n'était pas fait pour me faire changer d'avis.

J'ai alors tout inspecté moi-même, et vérifié les fusées de détresse, rations Verkade etc. Les dates de péremption étaient toutes largement dépassées de 3 à 4 ans. J'avais l'intention d'escaler aux Antilles et je ne pouvais que confirmer cette escale et, ainsi, mettre à jour tout le matériel de sécurité.

La suite, rien à signaler, j'arrive fin décembre à Papeete, et passe les fêtes de Noël en famille.



A suivre...

*Jargon et acronymes

Blackout	Stop du moteur, si le groupe électrogène stoppe...
BLU	Bande Latérale Unique
Cdt	Commandant
CLC	Capitaine au Long Cours
OM 1	Officier Mécanicien de 1ère Classe, il y a 3 classes
Sd	Second (Capitaine, Mécanicien)

L'alphabet phonétique international

... l'Inspecteur Radio me fait épeler mon nom Mike Alpha Romeo etc...

ALPHA BRAVO CHARLIE
DELTA ECHO FOXTROT GOLF
HOTEL INDIA JULIETT KILO LIMA
MIKE NOVEMBER OSCAR PAPA
QUEBEC ROMEO SIERRA TANGO
UNIFORM VICTOR WHISKEY
X-RAY YANKEE ZULU

L'alphabet phonétique international (API) est un alphabet utilisé pour la transcription phonétique des sons du langage parlé. Contrairement aux nombreuses autres méthodes de transcription qui se limitent à des familles de langues, l'API est conçu pour couvrir l'ensemble des langues du monde. Développé par des phonéticiens français et britanniques sous les auspices de l'Association phonétique internationale, il a été publié pour la première fois en 1888.

Le certificat restreint de radiotéléphoniste (CRR) est, dans le monde une habilitation que doit posséder tout utilisateur pour manœuvrer les stations radiotéléphoniques dans les contextes de navigation maritime, fluviatile ou aéronautique.

Le titulaire d'un certificat restreint de radiotéléphoniste (en fonction de l'option) peut manœuvrer les stations de bord d'aéronef ou les stations de bord des navires dont l'installation radioélectrique est optionnelle.



Saint-Lys radio est une ancienne station de radio maritime en ondes décamétriques, installée sur la commune de Saint-Lys dans le département de la Haute-Garonne, en France. Lancée en 1948, elle cesse d'émettre le vendredi 16 janvier 1998 à 20 h.

Les PTT puis France Télécom étaient l'exploitant de Saint-Lys radio qui permettait les liaisons radios avec les navires en mer et avec les aéronefs. La station assurait des bulletins météorologiques. Elle permettait les radio-télécommunications de catastrophe pour les organisations intervenant sur une catastrophe internationale.

ternationale.

Elle permettait la demande d'aide médicale par radios ondes décamétriques au SAMU de Toulouse. La station Saint-Lys radio est à ce jour fermée.



En électronique, un quartz est un composant électronique qui possède comme propriété utile d'osciller à une fréquence stable lorsqu'il est stimulé électriquement. Les propriétés piézoélectriques remarquables du minéral de quartz permettent d'obtenir des fréquences d'oscillation très précises, qui en font un élément important en radio communication, en électronique numérique ainsi qu'en électronique analogique.

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...



Les réparations nécessaires ayant été effectuées, à savoir installer les durites, souples et classiques, qui auraient, évidemment, dû être installées avant tout ce cinéma ridicule.

Quelques jours après notre départ de Vigo, dans le Nord de Madère à une trentaine de milles, une avarie de barre...

Il y avait 2 moteurs, et 2 safrans et dans le Servomoteur il y avait un beau parallélogramme qui actionnait les gouvernails dans les règles. Lié aux vibrations, une des barres du parallélogramme de section d'environ 7 à 8 cm avait cassé. Sans doute dû tout cela à un phénomène de résonance comme je l'avais appris, en physique, il y a bien longtemps.

C'est alors qu'avec le Chef nous avons bricolé le fameux palan qui était dans ce local pour bloquer un des safrans et gouverné avec un seul, je dois être un des seuls à avoir dû utiliser cet accessoire... Nous avons, alors, rallié Madère en avant lente à 3 nd environ. L'agent CGM qui n'avait plus vu de nos navires depuis des années était ravi, par contre on a commencé à se poser des questions.

2^{ème} escale,

Non prévue sans carte, je commence à m'y faire.

On reste une semaine à Madère, le temps que tous se mettent d'accord, je n'ai pas noté les dates mais me rappelle bien avoir appris l'élection de Mitterrand et, à mon énorme surprise de voir plusieurs tahitiens pleurer à chaudes larmes, tellement ils étaient déçus....

Devant ma menace de tout laisser en plan, la décision est prise en « haut lieu » de gagner les Canaries,

3^{ème} escale

Sans cartes, mais je connaissais Las Palmas.

Une nouvelle escale d'une semaine. Il est décidé de rogner les safrans des 2 gouvernails, cela devait être la panacée... Hélas dès notre départ de Las Palmas on s'aperçoit que la réparation était inefficace, et je préviens Tahiti que le retour se ferait attendre car la prudence élémentaire était de continuer en Avant demi, soit à environ 6,7 nds, donc il fallait s'armer de patience et s'habituer aux vibrations, qui bien que diminuées sont, à la longue désagréables.

Place à une navigation moins mouvementée puis quelques jours de détente à Fort de France, départ le 17 juin on ne peut oublier car le 18 Juin (date bien connue des Français), nous recevons un appel de détresse d'un cargo de 3000 t.

On croyait rallier « tranquille » Panama, ce fut le couronnement de notre voyage...



Kanaloa en remorque dans les passes de Carthagène

Vers 1 h du matin on s'approche de ce navire qui dérivait depuis 48 h dans un endroit très fréquenté, et il paraît que nous étions les seuls à avoir entendu son May Day sur le canal 16 de la VHF, depuis je me pose des questions sur la SOLIDARITE FAMEUSE et (hélas surfaite) des gens de mer.

Arrivés près de lui, je me suis dit, on va essayer, à notre énorme surprise on a réussi et à 2, 3 nds, on a remorqué le KANALOA sur Carthagène, énième port que je devais joindre, sans carte, et sans jamais y avoir été, mais avec, en prime, un cargo de 3 000 t derrière moi.

Pour arranger tout c'était la fête Nationale en Colombie, et je n'arrivais pas à réveiller quelqu'un à la Station de Carthagène, c'est un cargo Belge, après m'avoir entendu sur la VHF, l'Off Radio qui parlait Français fait le relais, et j'ai donc pu obtenir un pilote, mais ce fut laborieux.

4^{ème} escale,

On a mouillé sur rade à 16h30 ainsi que le KANALOA. Mis à l'eau de notre annexe, j'ai rédigé un contrat « No Cure No pay », en 2 exemplaires, en Anglais. Fait signer le Cdt du KANALOA, puis retourné à bord.

Nous nous préparions à passer une bonne nuit, car la journée avait été dure, mais grosse déception

Le Pilote me demande : avez-vous préparé des papiers d'escale, évidemment non, alors me dit-il, il faut rester sur rade et il vaut mieux que vous repartiez sinon, des pirates cette nuit vont vous piller !!!

On avait besoin de calme, et c'est ainsi que ce sera la plus courte escale durant mes 35 ans de navigation : 40 minutes.

J'ai donc assuré mon quart jusqu'à 19h, puis réussi à prévenir tout le monde par Fort de France Radio, étant devenu familier de la BLU mais avec uniquement des Stations Françaises et ainsi mettre en route la procédure du « No Cure No Pay ».

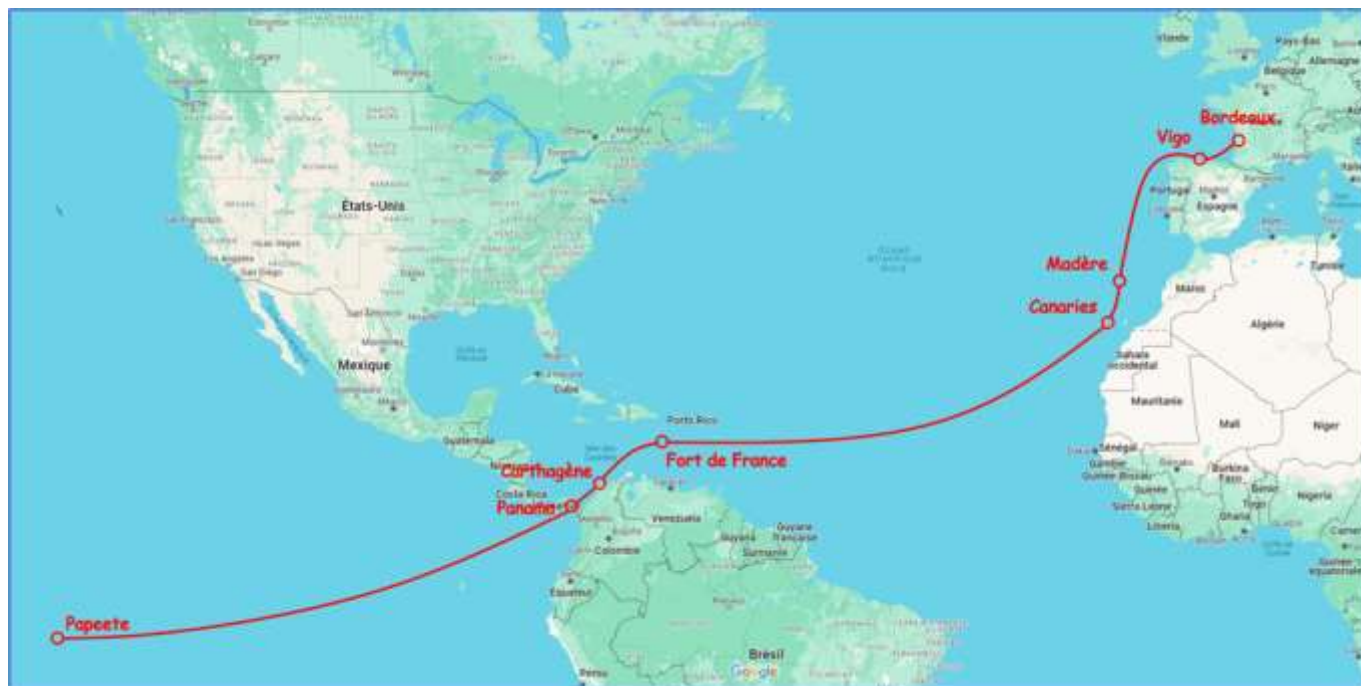
La Société MEHERIO, a voulu s'occuper elle-même du règlement du contrat, avec un avocat Colombien, francophile et francophone paraît-il, mais tout s'est égaré dans les méandres d'une procédure hasardeuse et s'est terminée par un fiasco.

Le représentant de MEHERIO, l'année suivante de passage à Paris m'a convoqué et nous sommes allés à la CGM Paris où un responsable du contentieux voulait bien prendre l'affaire en main, m'a même félicité pour mon contrat quand je lui ai expliqué le contexte, mais Tahiti a signé et persisté dans l'erreur et je n'ai rien eu, et à ma connaissance personne n'a touché le moindre centime.

5^{ème} et dernière escale

Nous sommes donc arrivés, enfin, à Papeete le 15 juillet, une déception de plus, car on manquait la grande et pittoresque course de pirogues du 14 juillet. C'était de peu et rageant, il faut dire que les 3 jours perdus à Cristobal avant de transiter par le canal n'ont rien arrangé.

Nous avons été reçus comme des rois par tout le monde ce qui était réjouissant et, été introduit auprès d'un armateur Local bien connu Mr Cowan qui voulait ouvrir une ligne avec un gros cargo de 10 000 t, venant de D'Orbigny, et cherchait un Cdt CGM.



Un beau voyage en vérité

Une belle ligne entre San Francisco et la Nouvelle Zélande, via Tahiti et Nouméa, L'affaire semblait bien arrangée, et je pensais avoir des chances d'obtenir ce poste, mais cela ne s'est pas réalisé, je pense que je savais mieux naviguer en mer que dans les coursives de la CGM à la Tour WINTHERTUR

Mais ce fut quand même un embarquement sortant de l'ordinaire, que je ne regrette pas, et ces 2 voyages m'ont permis d'amasser de belles histoires à raconter.

Gilles Martin

PS. Le MEHERIO était petit, certes, mais les 11 marins étaient correctement logés 5 en cabine individuelle les 6 autres, par 2, mais avec des sanitaires très corrects, 2 petits carrés agréables et surtout, la climatisation, de plus un GPS, que j'ai fait découvrir aux Tahitiens...

no cure, no pay

Expression anglaise qui signifie : pas de remède, pas de paiement.

Selon cette clause insérée dans le contrat type de sauvetage maritime des Lloyd's, seuls les efforts couronnés de succès donnent aux contractants le droit à rémunération.

Le domaine maritime français



La zone économique exclusive (ZEE) de la France est, conformément au droit de la mer, l'espace maritime sur lequel la France exerce des droits souverains en matière d'exploration et d'usage des ressources.

La ZEE de la France est la deuxième plus importante du monde avec 10 186 624 km², derrière celle des États-Unis (11 351 000 km²) et devant celle de l'Australie (9 025 053 km²).

Elle s'étend à partir de la ligne de base de l'État (la ligne de base est la limite géographique, pour un État côtier, qui sépare son domaine émergé du domaine maritime) jusqu'à 200 milles marins (370,42 km) de ses côtes au maximum, au-delà, il s'agit des eaux internationales

Si on met Bora Bora (Ile au NW de cet archipel) à Ouessant, les Iles Gambier au SE de l'archipel de Polynésie seront au fond de la mer Noire... Ce qui fait que la France possède une énorme partie du Pacifique Sud ce qui ne semble pas perturber les Responsables Français... qui ignorent la mer. Gilles Martin

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 est 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

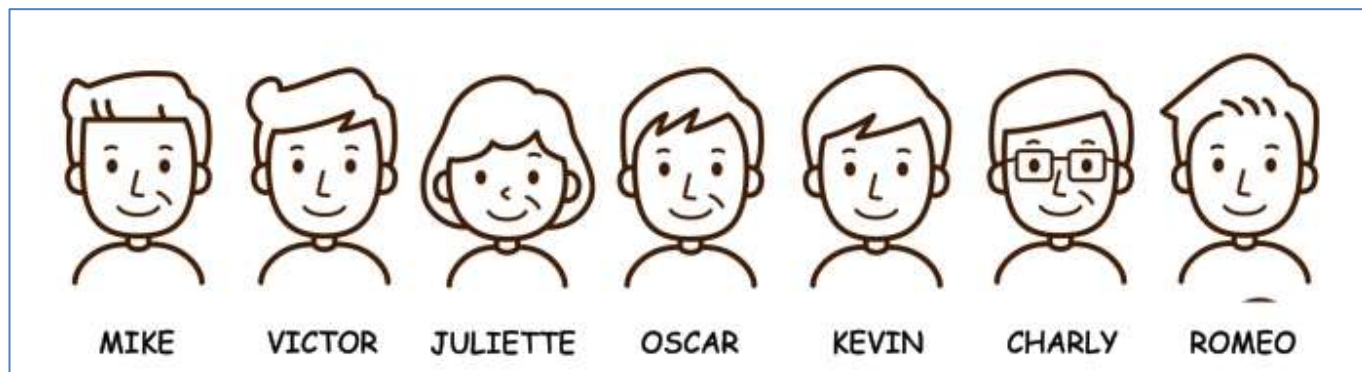
Toujours est-il que cette proximité avec le feu, les explosions et la foudre fait de Sainte Barbe la candidate idéale pour protéger les artificiers, les mineurs et les pompiers.

Quand les chrétiens viennent demander le corps de la jeune martyre, ne voulant ni utiliser son prénom païen ni se dévoiler en utilisant son prénom de baptême chrétien, ils ne peuvent en parler que comme « la jeune femme barbare », d'où le nom de Barbara qui lui est donné.

Merci à Gabrielle Gougeon pour son article du 4 décembre 2019 – Vivre en Angola, aux contributeurs et à Wikipedia

Cherchez l'intru

On peut penser à Juliette, c'est la seule femme, Charly c'est le seul à porter des lunettes, mais il y a une autre réponse. Laquelle ?



Qui suis-je ?

Je mesure 564 m de long et 122 m de haut.

Ma partie métallique pèse 3 249 tonnes

Je nécessite 38 tonnes de peinture rouge

Je m'appuie sur 20 370 m³ de maçonnerie

Je suis supporté par 5 piles et une arche de 165 m

Qui suis-je ?

La Vache qui rit



Elle tient son nom de la « Wachkyrie » !

Cette image fut créée en 1914 par Benjamin Rabier, comme emblème de son régiment, il s'agissait évidemment de se moquer des allemands, en détournant la Walkyrie de Wagner.

Voici sa première apparition imprimée en couverture d'une parution éditée en 1919.

En 1921, Léon Bel, un fromager féru de communication, affineur de Comté, proposa à Rabier de reprendre le nom et le visuel pour sa nouvelle pâte à tartiner.

C'est ainsi que la Vache qui rit devint une figure célèbre dans la culture populaire.

Sources : Les Libraires associés (Juin 2021) et Wikipédia.

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

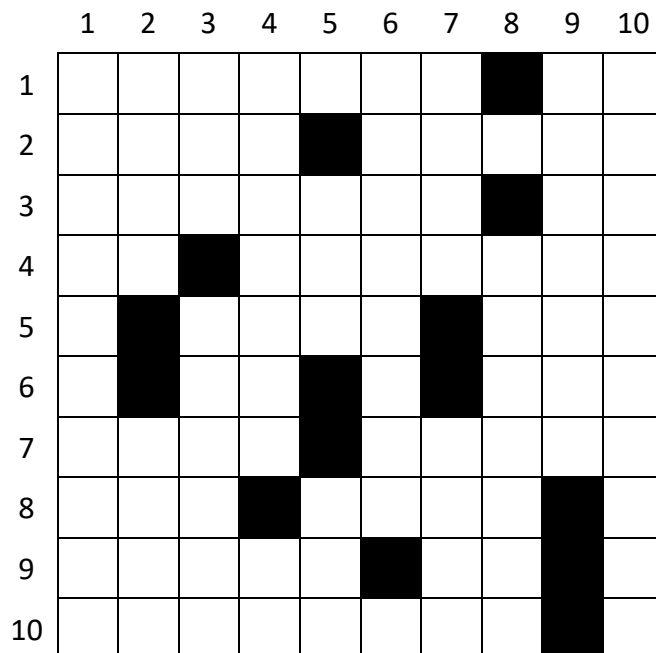
Robert PELLIER le 22 avril 2023 (ETPM)
Aldo BRACCO le 13 juillet 2023 (TECHNIP)
Joël CLAIR le 6 novembre 2023 (ETPM)
Maurice GAULIER le 21 novembre 2023 (AOP Bureau, ETPM)
Jean-Yves MAROILLEZ le 4 décembre 2023 (ETPM)

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.

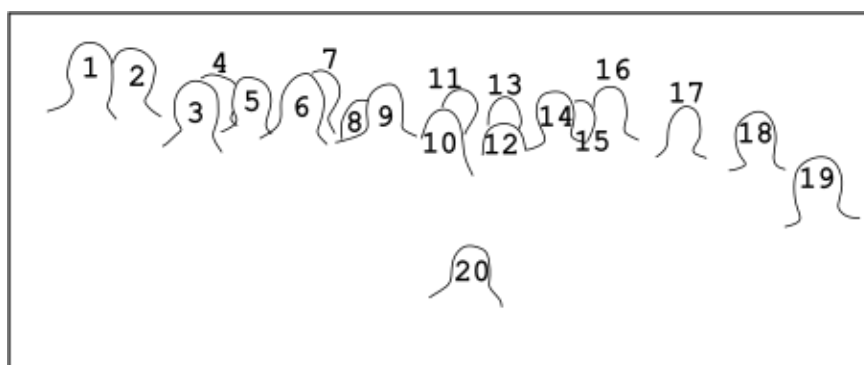


COLLEGUES D'AVANT

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

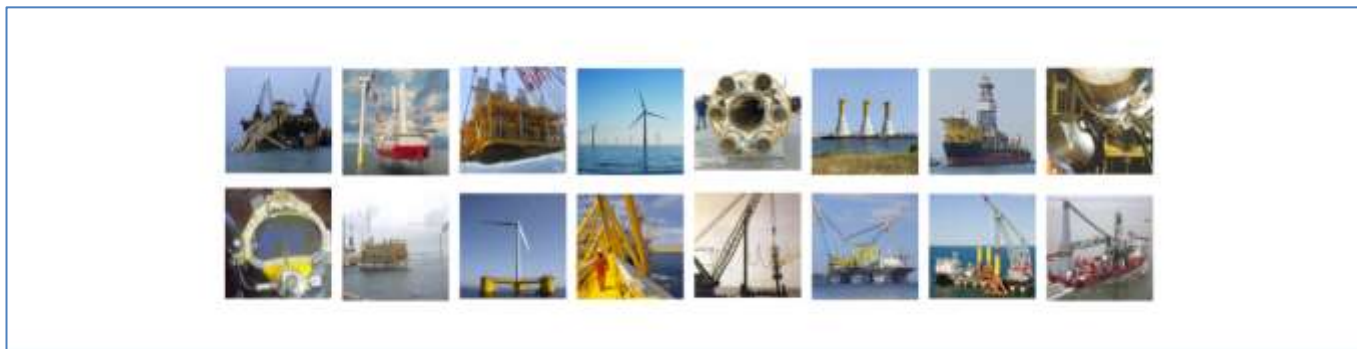
A vos agendas

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](#)

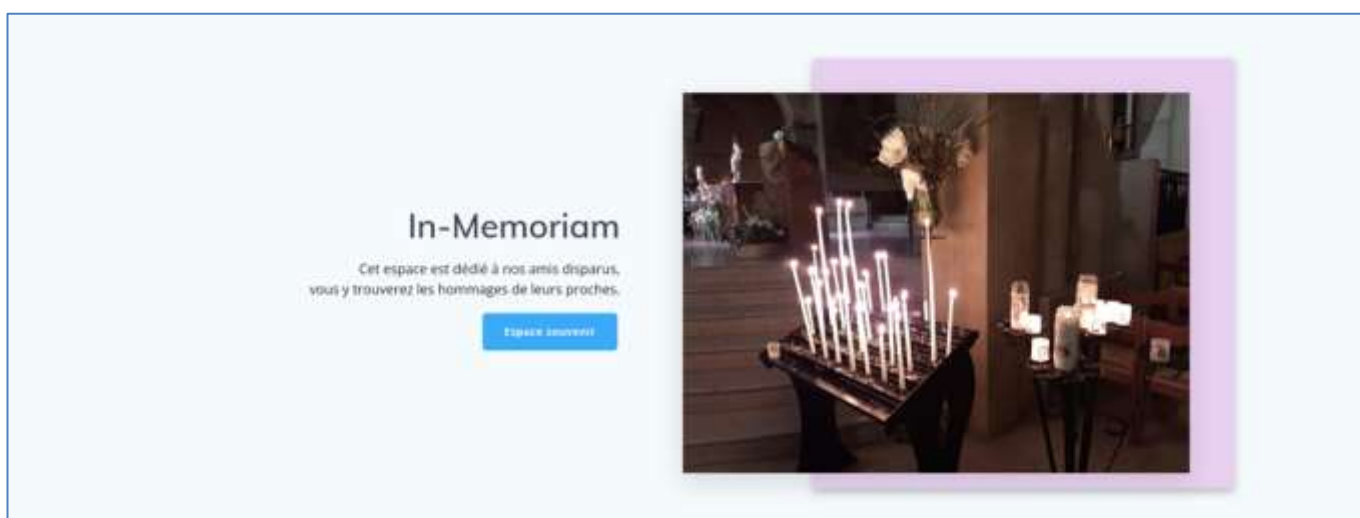
L'Hôtel de la Marine
Le 21 Mars, comme prévu, nous nous

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

Assemblée générale
Le mardi 10 janvier 2023 Notre assemblée



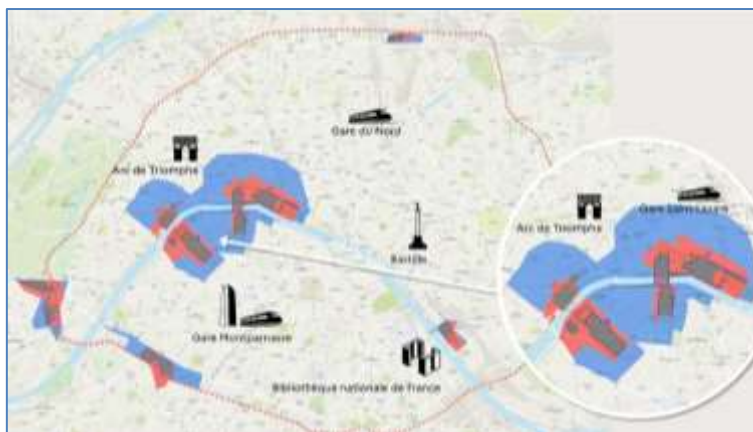
La page In memoriam est désormais dans l'espace public :



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

Mots croisés de Jacques Milone

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	V	E	T	I	L	L	E	■	C	R
2	O	R	I	N	■	I	M	B	U	E
3	L	I	N	O	T	T	E	■	B	N
4	O	N	■	P	E	T	U	N	I	A
5	N	■	T	I	N	O	■	E	T	C
6	T	■	A	N	■	R	■	N	U	L
7	A	U	G	E	■	A	L	E	S	E
8	I	V	E	■	I	L	O	T	■	U
9	R	A	T	O	N	■	I	T	■	R
10	E	L	E	O	N	O	R	E	■	S

Qui suis-je ?

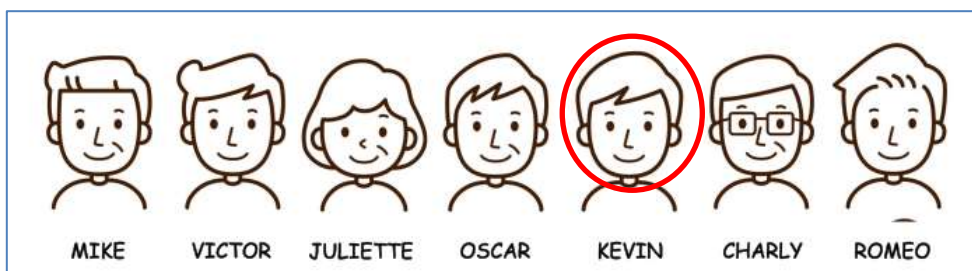


Le viaduc de Garabit.

Cherchez l'intru

Kevin pouvait s'appeler Zulu ou Yankee, mais pas Kilo. Le choix était mince. Et puis j'ai vu la fille, et puis j'ai lu les prénoms et "bon sang, mais c'est bien sûr !" comme aurait dit (ou pas) l'inspecteur Bourel. L'intru est Kevin qui ne porte pas un prénom de la liste de l'API.

Réponse documentée de Bidouille.





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, Michel Beaulieu
