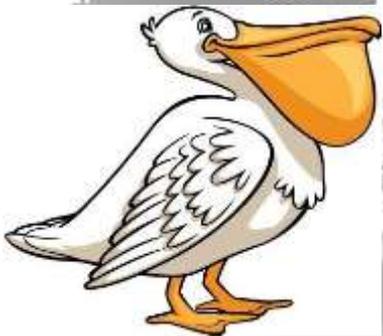




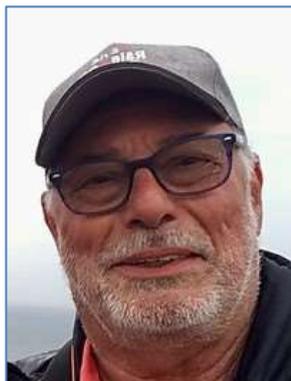
Revue de l'Amicale de l'Offshore Pétrolier

N°96 Eté 2024





EDITORIAL



Chers amis lecteur et membre de l'AOP,

Déjà l'été.

Si le BON DIEU voulait bien mettre la pression sur ses plombiers afin de colmater les fuites incessantes de notre ciel, ce serait parfait et il pourrait en effet y avoir un été digne de ce nom !

Néanmoins, si lors d'une journée maussade, vous n'avez rien de prévu, je vous conseille de vous assoir dans votre fauteuil et de parcourir notre PELICAN de l'été 2024.

Cela vous permettra de connaître le lycée de Tanger (Maroc), dont certaines personnalités ont acquises un nombre de choses qui ont servi la société, ou pas ?

Les secrets des ponts métalliques en cantilever.

Quand un pont traverse le fleuve sous le nez d'un porte container !

Les joies du bateau « POP-POP »...

Bricolage pour jours pluvieux de cet été.

La vie d'une bouée baladeuse...

La visite du musée national de la marine fraîchement ouvert à Paris.

Le résumé de l'escapade dans le midi, organisée par un membre de l'AOP.

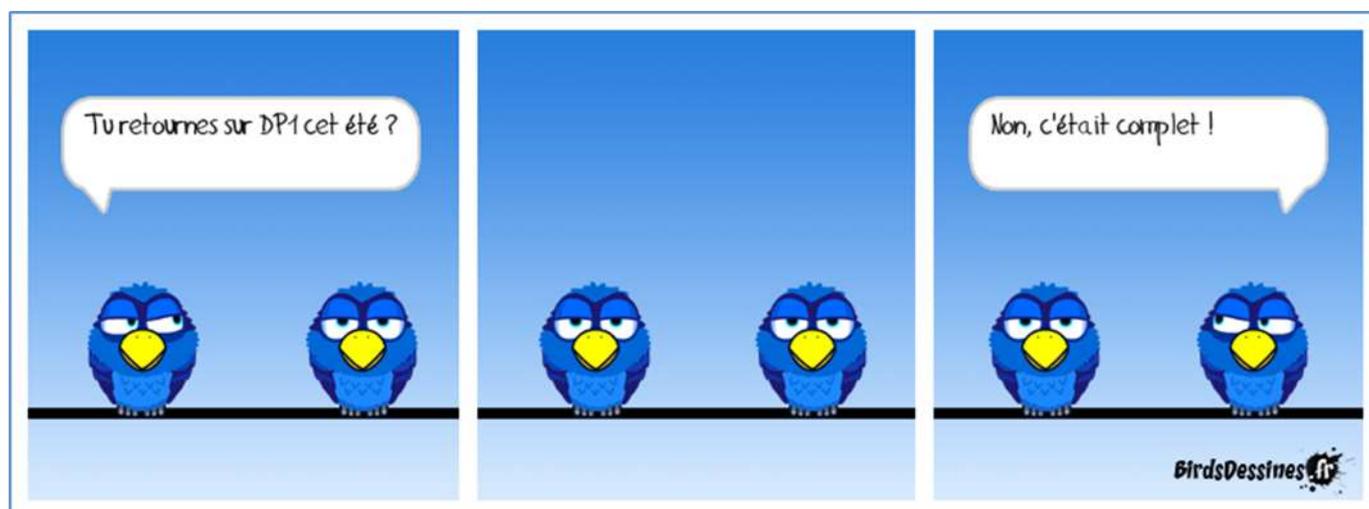
Les « collègues d'avant », une belle histoire de l'équipe « Mer du Nord » des années 90.

De l'humour et des jeux

Je vous souhaite bonne lecture et surtout un bel été à vous tous.

Olivier Jarry

C'est la pause estivale



SOMMAIRE

EDITORIAL.....	3
LE LYCEE DES SABLES	5
PONTS A TREILLIS.....	8
QUAND LA MARINE RENCONTRE LE BTP.....	11
CHAMPIONNAT DU MONDE DE POP-POP	12
FABRIQUER SON POP-POP.....	14
LA BOUEE DE FLORIDE	15
MUSEE NATIONAL DE LA MARINE	18
ESCAPEDE DANS NOTRE MIDI	20
LES MOTS-CROISES DE L'ETE	22
L'AMICALE	24



L'AOP vous propose désormais une formule d'abonnement annuel en support papier à

28 €

Cet abonnement n'est pas fractionnable, mais il est rétroactif.

Ce service est réservé aux adhérents.

Témoignages

*Je souscris à un abonnement de soutien à l'AOP en plein accord avec votre proposition.
Ginette F.*

*Félicitations ! Cette formule était pour moi très attendue.
Jean-Paul G.*

*Il est plus facile de lire un document papier que numérique arrivé à un certain âge.
Olivier J.*

*Je ne lis pas ce genre de document sur l'ordinateur et l'imprimer bouffe trop d'encre.
François G.*

*Adhérent de plusieurs associations j'exploite indifféremment les bulletins électroniques ou papier.
Michel P.*

LE LYCEE DES SABLES

Par Michel Beaulieu.



Les souvenirs d'enfance et d'adolescence nous accompagnent "en fond d'écran" tout au long de notre vie. Et bon nombre de ces souvenirs ont pour cadre l'école ou le "bahut" où nous avons vécu notre scolarité. Dans mon cas, c'est le "Lycée Regnault", le Lycée Français de Tanger, ville où je suis né (en Juin 1944, il y a 80 ans !!!) et où je fus écolier puis lycéen, jusqu'au BAC.

Pour l'Histoire, avec un grand H, ce lycée fut le premier Lycée Français du Maroc, avant le fameux Lycée Lyautey de Casablanca. Et pour la petite histoire de ma famille, on y trouve, depuis sa création, mon arrière-grand-père, ma grand-mère, et mes deux parents (père et mère), à des postes divers, et ce, de 1913 (et même avant !) jusqu'en 1968 !

Petit résumé Historique : La Mer Méditerranée, berceau de la civilisation Occidentale, n'a qu'un seul point de passage naturel vers l'Océan Atlantique et le reste du monde. Seul le détroit de Gibraltar permet le passage d'une escadre, et il est contrôlé par les Anglais depuis "Le Rocher", dans la baie d'Algésiras, pris aux Espagnols en 1713 (traité d'Utrecht). En face, au Maroc, l'Espagne s'est implantée à Ceuta, mais c'est un petit port de pêcheurs. Toutes les grandes puissances lorgnent sur la large baie de Tanger, assez grande, pour abriter une escadre sur la rive Sud du Déroit. Depuis 1800 les Légations et Ambassades s'installent à Tanger et se regroupent en 1845 dans une Institution "Dar Niaba" (La Maison du Ministère) pour gérer un développement embryonnaire, comme, en 1865, le phare du Cap Spartel qui évite les naufrages à l'entrée de la Méditerranée. Ce phare International, constamment amélioré, est bien connu des marins.

Le 31 Mars 1905, l'Empereur d'Allemagne, Guillaume II, arrive sur son yacht impérial, le "Hamburg" dans la baie de Tanger pour rendre visite au Sultan du Maroc, Moulay Abdelaziz, à propos de Tanger.

À la suite de cette visite, la France, l'Espagne et la Grande-Bretagne, provoquent en 1906, la "Conférence Internationale d'Algésiras" (du 16 Janvier au 07 Avril), sans l'Allemagne ni l'Autriche, et qui n'avait d'Internationale que le nom, car, comme le dira le représentant de la Suède, "Tout se décidait entre Espagnols, Français et Anglais, avec les Marocains, et nous autres (Suède, Belgique, USA, Italie, Danemark, Portugal etc.) n'étions là que pour donner notre avis sur les desserts et les vins !".

De cette Conférence, il sortira que l'Espagne gèrera le Nord du Maroc (~ 20 000 km²), la France, le Sud (~ 420 000 km²) et que le statut de la Zone de Tanger sera d'être "Zone Internationale", à définir dans le détail ultérieurement ... ce qui fut fait en 1923, mis en pratique en 1926, et abandonné en 1956 !!!

Petite histoire familiale : En 1908, le Gouvernement du Président Fallières décide de marquer la présence Française à Tanger et d'y créer le premier Lycée Français du Maroc. À cette fin, on enverra un jeune proviseur, Valère Farochon, né en 1868 à Vienne (Isère), Radical-Socialiste et Franc-Maçon, qui débarque à Tanger fin 1908 avec son épouse Anna et leurs trois filles, Antoinette, Paulette, et Marthe, pour ouvrir un embryon de Lycée dans une grande villa, la "villa Benasuli" (pron. Espagnole : Bénassouli) hors de la Médina. J'ai bien connu Valère, qui deviendra mon arrière-Grand-père, et qui est mort quand j'avais 6 ans.

De 1909 à 1913, Valère s'active pour trouver un terrain et finaliser les plans du Lycée : un bâtiment administratif et deux ailes de six classes sur 2 niveaux chacune soit 24 salles de classe au total.

En 1913, pour l'ouverture, seule l'aile Nord sera terminée, avec l'internat au bout à gauche.

Comme on peut le voir (photo Valère Farochon), ce Lycée méritait bien son surnom de "Lycée des sables". Le Lycée Lyautey de Casablanca n'ouvrira qu'en 1914.

Antoinette, la fille aînée de Valère, a 18 ans, en 1913, quand elle épouse William Bruzaud, un jeune Anglais de Tanger, né à Gibraltar, dont les parents gèrent un des quatre plus vieux hôtels de Tanger, "L'Hôtel Villa-de-France", aujourd'hui racheté par un gros groupe d'investisseurs, qui en a fait un hôtel de luxe. Les parents Bruzaud (lui, Joseph, et elle Ann-Margaret, née Rochfort, sans "E ») sont des "parpaillots", c'est-à-dire des Protestants Français ayant fui en Angleterre à la Révocation de Lady de Nantes, pardon, de l'Édit de Nantes, et sont parfaitement bilingues. Et même trilingue, comme tout Tangérois, parlant l'Espagnol, et même plus que ça, avec l'Arabe Rifain, le Yedish (des juifs d'Europe Centrale), et la Haquetia (des juifs Andalous). Ann-Margaret servira le petit-déjeuner dans sa chambre à un client, peintre connu, Henri Matisse, qui peint la fameuse "Vue de la fenêtre", depuis sa chambre, en 1912, pendant que Valère fait construire le "Lycée des sables".

Antoinette aura une fille unique, Maud Bruzaud, une Franco-Anglaise donc, en 1914, et Maud sera ma mère. Antoinette sera ultérieurement Institutrice au Lycée Français, devenu "Lycée Regnault" (du nom du Ministre Plénipotentiaire Français au Maroc). Mais en 1941, un lycée Français ne peut avoir une Institutrice avec un passeport Britannique, et Antoinette est renvoyée du Lycée. Elle crée alors son École primaire privée, dans la villa de Tanger où vivent sa fille et son gendre. Car Maud a rencontré un jeune Auvergnat qui est Prof à Tanger, Georges Beaulieu, et, avec Maud Beaulieu née Bruzaud, ce seront mes parents.

C'est ainsi que j'ai fait toute ma scolarité, jusqu'au BAC, dans un "bahut" où mes parents ont fait toute leur carrière d'Enseignants, où ma grand-mère fut Instit', et dont mon arrière-grand-père fut le fondateur et le premier Proviseur.



Entrée principale du Lycée Regnault à Tanger

Histoire

L'idée de bâtir un collège français (en effet, celui-ci était en premier lieu un « collège français à Tanger ») provint certainement d'Eugène Regnault. Les travaux durèrent 4 ans (de 1909 à 1913) pour aboutir à un bâtiment situé dans un entourage encore désert à l'époque. En 2013, à l'occasion des 100 ans du lycée, qui font de lui le plus vieux lycée français du Maroc, une rénovation a été effectuée. Pendant les vacances d'été de 2017, le bâtiment scientifique a été entièrement rénové.

Le Lycée de Tanger a produit des serviteurs de nombreux états, des hommes politiques, des sportifs, des littéraires et même un ingénieur de travaux offshore.



Tableau d'honneur du Lycée Regnault à Tanger



Tahar Benjelloun

Écrivain et poète marocain, lauréat du Prix Goncourt et Président du jury Goncourt

Michel Beaulieu

Field Engineer chez ETPM et autres Sociétés de bonne réputation

Jean-Luc Mélenchon

Homme politique français

Monique Mélenchon

Frangine à Jean-Luc

Youssef Amrani

Homme politique marocain, ancien Ministre délégué aux affaires étrangères

Carlos Lévy

Membre de l'Académie des Inscriptions et des Belles Lettres

Abdelmalek Cherkaoui

*Haut fonctionnaire et Ambassadeur du Maroc en Belgique, Brésil, et près l'UE
Ecrivain en langue française et poète en langue portugaise (Brésil).*

Rachid Ben Moktar

Homme politique marocain, ancien Ministre de l'éducation nationale

Abbas El Fassi

Homme politique marocain, ancien Premier Ministre

Claude Esteban

Poète français, professeur d'espagnol

Moncef Marzouki

Homme politique tunisien, ancien Président de la République de Tunisie

Elias Melul

Footballeur français

Salaheddine Mezouar

Homme politique marocain, ancien Ministre des Finances et Président du RNI

PONTS A TREILLIS

Synthèse de différents articles par Patrick Chopelin.

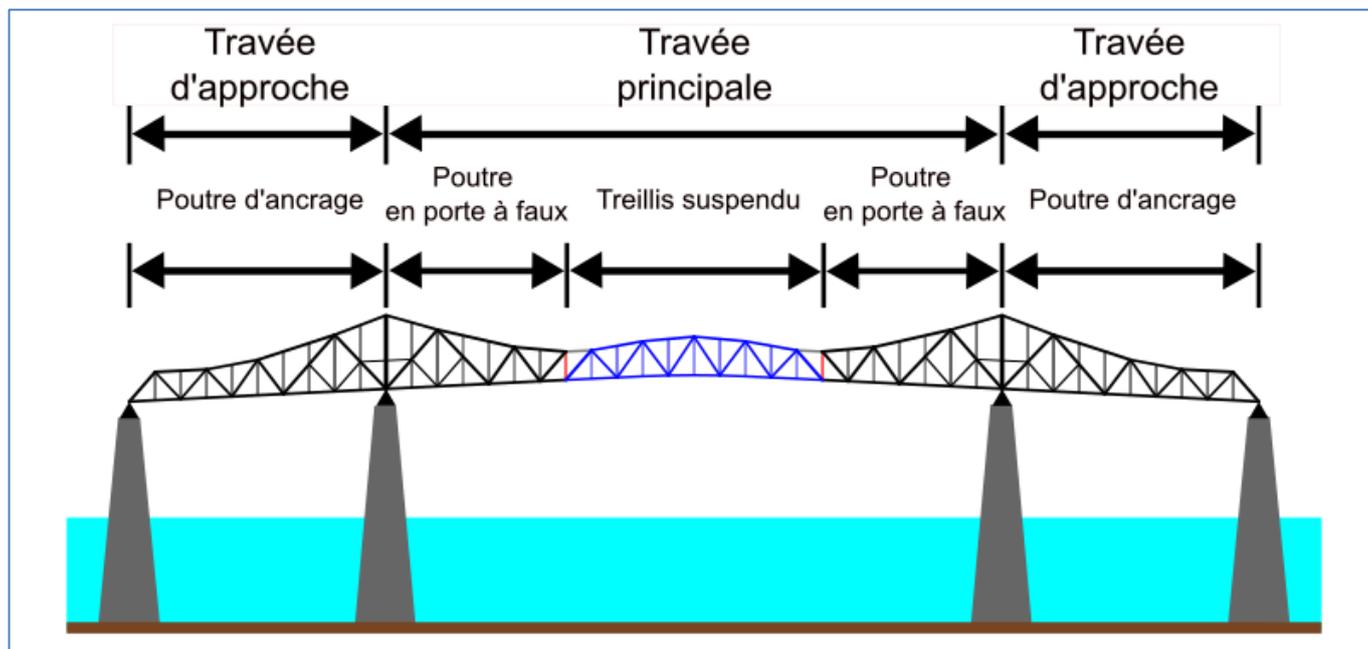
Principe

Un pont cantilever (de l'anglais pour « porte-à-faux ») est une structure en treillis, composées de barres métalliques triangulées, qui repose sur des piliers ancrés au fond de l'eau de part et d'autre d'un obstacle à franchir, brèche, fleuve. Des poutres en porte-à-faux sont lancées à partir de ces piliers.

Au début du XXe siècle, les poutres en treillis étaient dénommées poutres américaines, car c'est aux États-Unis que la technique est apparue, bien que le premier pont treillis ait été construit par George Stephenson en Grande Bretagne en 1823 sur la rivière Gaunless.

Le pont en porte-à-faux en treillis d'acier a été une percée technique majeure. Il peut s'étendre sur des distances de plus de 500 m. Il permet de franchir de grandes distances avec un moindre nombre de piliers intermédiaires, ce qui est particulièrement utile pour le passage des navires de grande taille en navigation fluviale.

Le tablier est constitué de poutres construites en porte-à-faux (ou, autrement dit, "en console" ou bien "par encorbellements successifs"), c'est-à-dire par des structures qui se projettent horizontalement dans l'espace, soutenues à une seule extrémité. Ce qui permet de construire l'ouvrage sans appuis au sol



Ce type de pont à la silhouette caractéristique est très répandu aux Etats-Unis.



Situé au nord-est de la ville américaine de Chester, le pont Commodore Barry est le quatrième plus long pont de type cantilever au monde quant à sa portée libre. Sa longueur est supérieure à 4 kilomètres. Il est uniquement destiné au trafic routier et permet de relier Chester (Pennsylvanie) à Bridgeport (New Jersey), près de Philadelphie en enjambant le fleuve Delaware. Il a été baptisé en l'honneur de John Barry (1745-1803). Il fut ouvert à la circulation le 1er février 1974.



Le Crescent City Connection, en abrégé CCC, (anciennement le Greater New Orleans Bridge, à savoir le Grand pont de La Nouvelle-Orléans), est un ensemble de deux ponts cantilever jumeaux permettant à la U.S. Route 90 de franchir le fleuve Mississippi à La Nouvelle-Orléans, en Louisiane. Ils constituent le cinquième plus grand ponts cantilever du monde.



Le Gramercy bridge, dénommé officiellement Veterans Memorial Bridge, est un pont cantilever permettant à la Louisiana Highway 3213 de franchir le fleuve Mississippi. Il relie, dans la ville de Gramercy, en Louisiane, la Paroisse de Saint-Jacques avec la paroisse de Saint-Jean-Baptiste.

C'est le dernier pont construit sur le Mississippi en Louisiane. Un autre pont, en construction, le John James Audubon bridge, devrait être mis en service en 2011.

Le plus long, le pont de Québec



Le pont de Québec détient le record du plus long pont cantilever au monde. La construction de la structure, au début de siècle, représente encore aujourd'hui un exploit.

Le pont de Québec est un pont mixte ferroviaire et routier qui traverse le fleuve Saint-Laurent dans l'ouest de la ville de Québec (rive nord) jusqu'à Lévis (quartier Saint-Nicolas) sur la rive sud. Encore considéré comme une œuvre majeure d'ingénierie.

Il fut précédé par deux échecs majeurs.

Premier effondrement (1907)



Le 29 août 1907 à 17 h 37, après quatre années de construction, la partie sud du pont s'effondre dans le fleuve Saint-Laurent. Vingt mille tonnes d'acier s'écrasent dans le fleuve. Une centaine de travailleurs sont emportés, dont 76 sont tués.

Le pont de Québec devait être une merveille d'ingénierie. Une fois fini, il serait la plus grande structure de ce genre et le plus long pont du monde, surclassant le célèbre pont du Firth of Forth, en Écosse.

C'est l'ingénieur américain Theodore Cooper qui a été choisi pour le concevoir. Pour diminuer le coût de la construction des piliers de chaque côté du fleuve, Cooper allonge la travée de 490 m à 550 m.

Dès l'été 1907, les conséquences de la conception de Cooper et du manque de direction sur le site se font sentir sur la structure elle-même avant la ruine définitive de l'ouvrage.

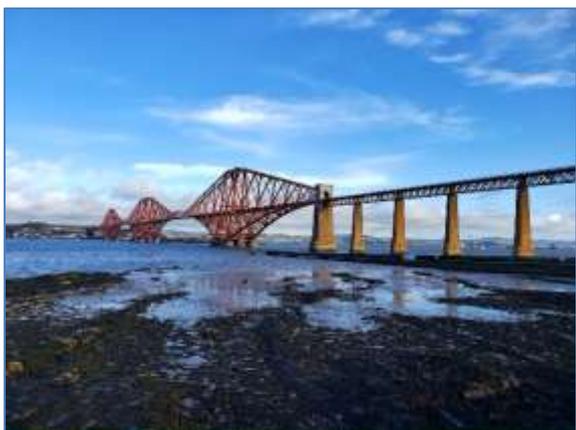
Deuxième effondrement (1916)



Après une commission royale d'enquête sur le désastre de 1907, la construction d'un deuxième pont suivant la même conception commence. Le contrat est accordé à la St. Lawrence Bridge Company avec Ralph Modjeski comme ingénieur en chef, qui corrige toutes les erreurs de calcul des forces.

Le malheur frappe à nouveau le 11 septembre 1916, alors que la partie centrale préfabriquée était en train d'être élevée par des crics hydrauliques pour être attachée aux deux sections rebâties. L'effondrement tue treize personnes.

L'ancêtre, le pont du Forth

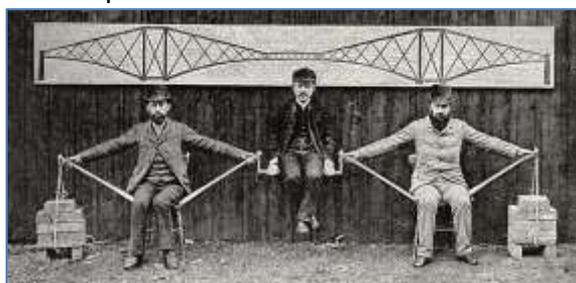


Le pont du Forth est un pont du Royaume-Uni situé à quatorze kilomètres à l'ouest de la ville écossaise d'Édimbourg. Il est le deuxième plus long pont ferroviaire de type cantilever au monde quant à sa portée libre (le premier étant le pont de Québec) et le premier de grande taille jamais construit.

Sa longueur est supérieure à 2,5 kilomètres. Il relie le council area d'Édimbourg à celui de Fife en enjambant le fleuve Forth.

En 1999, le pont est inscrit sur la liste indicative du patrimoine mondial de l'UNESCO, et le 5 juillet 2015, il gagne le

titre de patrimoine mondial.



Le principe des contrepoids et de l'équilibre d'un pont cantilever est ici expliqué par une mise en scène.

Ce pont, qui a été bombardé par la Luftwaffe pendant la Seconde Guerre mondiale sans jamais être atteint malgré les trucages des photos de propagande, constitue donc le symbole d'une Écosse toujours debout au milieu des difficultés.

QUAND LA MARINE RENCONTRE LE BTP



Le pont Francis-Scott-Key est un pont en treillis traversant l'estuaire du fleuve Patapsco dans l'État du Maryland aux États-Unis. Il reliait la ville de Baltimore à la localité de Dundalk.

Dans la nuit du 25 au 26 mars 2024 à 1 h 28, heure locale, le pont est percuté par le navire porte-conteneurs Le Dali, de 300 mètres de long et 48 mètres de large. Le navire affrété par le danois Maersk bat pavillon singapourien. En partance de Baltimore, il a pour destination Colombo au Sri Lanka.



Alors que le Dali vient de quitter le port de Baltimore sous les ordres d'un pilote de port, le navire subit une avarie électrique entraînant la perte de la propulsion et de la manœuvrabilité. Désarmé, le navire heurte une des piles en béton du pont Francis-Scott-Key, ce qui provoque l'effondrement de la structure métallique en quelques secondes.

La pile percutée par le navire est l'appui en rive droite du tablier suspendu qui, privé de ce support, s'affaisse et se brise en plusieurs endroits. La section du tablier en rive gauche s'effondre à son tour. Des parties de la structure métallique restent visibles au-dessus du niveau de l'eau et l'une d'elles repose sur la proue du navire.

Hier soir quand j'ai découvert la dernière catastrophe maritime de Baltimore, je me suis posé plusieurs questions...

D'abord ce drame baptisé collision entre un navire et un pont, et j'ai bien vérifié dans mon dictionnaire, et vérifié : collision :

Heurt entre 2 (ou plusieurs objets en mouvement), et ai donc appris qu'un pont pouvait se déplacer....

Ensuite comme d'habitude, se sont succédé plusieurs experts en tout genre, mais pas un marin.

Capitaine au long cours en retraite après 35 années à la mer, je me permets de donner mon avis, qui est celui de toutes les personnes qui connaissent un peu la Marine : Ces monstres de la mer sont une ineptie et seront des causes de catastrophes, c'est inéluctable.

On va sans doute trouver un coupable, comme à l'habitude, le lampiste de service aura du mal à assumer son rôle, bon courage à lui.

Dans l'histoire mondiale de la mer, le Titanic a servi d'exemple et on a cloisonné les navires, limité les chargements (marques de Franc Bord), prévu des embarcations de sauvetage en nombre suffisant etc. etc. Il vaudrait certainement se rappeler ces événements, et cesser de continuer à s'émerveiller devant ces énormités qui n'ont rien du NAVIRE et tout du danger permanent.

Gilles Martin CLC

CHAMPIONNAT DU MONDE DE POP-POP

Depuis 1996, un rassemblement de bateaux à moteurs pop-pop, surnommé « Championnat du monde de Loguivy-de-la-Mer de bateaux à moteur pop-pop » se déroule chaque année à Loguivy-de-la-Mer en Bretagne. La date est fixée, c'est toujours le samedi le plus proche du 1er avril. Donc cette année, c'est ce samedi 30 mars 2024 que se tient le fameux Championnat du monde de Loguivy-de-la-Mer des bateaux à moteur pop-pop, à Ploubazlanec, près de Paimpol (Côtes-d'Armor).

Un rendez-vous très prisé des amateurs, beaucoup viennent de toute la région, voire de l'étranger, mais après tout c'est normal pour un championnat du monde. Le petit port de pêche breton prend des allures de centre du monde, la foule est toujours au rendez-vous pour applaudir les champions. L'ambiance est au top chez les supporters.

Le café Chez Gaud est le principal et le seul partenaire officiel, les gouttières qui servent de « piste » pour la compétition, sont installées devant le commerce, sur la placette de la Poste. À côté, le bac d'entraînement, tout est prêt.



Enfin, les gagnants sont désignés au hasard

Le staff des organisateurs est toujours le même depuis la création de l'évènement, mais plus personne ne sait en quelle année c'était. Très professionnels, ils enregistrent les vitesses atteintes par les petits bolides de la mer, mais là, à chaque fois se pose le problème de la perte de ces résultats et finalement les gagnants sont déclarés au hasard.

Et comme il n'y a rien à gagner, même pas une coupe, personne n'est déçu. Parce que le Championnat du monde de Loguivy-de-la-Mer des bateaux à moteur pop-pop, est le rendez-vous le plus déjanté de l'année à Loguivy !

La seule chose importante c'est que tout le monde s'amuse !

La seule chose importante c'est que tout le monde s'amuse, du plus petit au plus grand. Ce jour-là les familles viennent nombreuses, avec pour excuse officielle que c'est pour les enfants, ça leur fait du bien, mais en réalité, parents et grands-parents ne boudent pas leur plaisir. Ce sont même les meilleurs

supporters du rendez-vous, placé sous le signe de la joie. Et pour clore cette journée festive, rien ne vaut un concert. Cette année ce sera le groupe Les gars de la cale.

Mais au fait, c'est quoi un bateau à moteur pop-pop ?

Un bateau pop-pop est un petit bateau jouet propulsé par un moteur à vapeur rudimentaire, chauffé typiquement par une bougie. Ce jouet a été inventé dans les années 1890 par l'ingénieur français Désiré



Bateau pop-pop maison

Thomas Piot et il a été ultérieurement perfectionné », indique les dictionnaires. Généralement fait maison, avec des boîtes de conserves, à qui on donne une forme de bateau, c'est un morceau d'allume barbecue qui sert de combustible pour chauffer l'eau et faire avancer le bateau. Et c'est là qu'on entend ce petit bruit : pop-pop que fait la chaudière.

En savoir un peu plus

Très à la mode en Europe et aux États-Unis au début du XXe siècle, ce jouet peu coûteux et facile à construire est encore commun dans les années 2000 dans certains pays (Asie, Amérique du Sud).

La coque du bateau est généralement construite avec une mince feuille de métal (fer-blanc, cuivre), pour éviter toute matière inflammable à proximité de la flamme du foyer. Certains bateaux comportent un gouvernail mobile permettant de faire tourner le bateau.

Le moteur pop-pop est rudimentaire et ne comporte aucune pièce mécanique mobile :



Bateau pop-pop jouet

une source de chaleur : typiquement une petite bougie plate, mais parfois un brûleur d'huile ou d'alcool. Sur certains modèles, un support amovible avec un manche (cuillère) permet d'allumer plus facilement la bougie ou de régler l'intensité de chauffe.

une petite chaudière remplie d'eau au départ, et typiquement deux tubes fins partant de cette chaudière, avec l'autre extrémité sous le niveau de l'eau et orientée vers l'arrière. Un seul tube suffirait pour le fonctionnement ; cependant, le remplissage initial de la chaudière serait difficile.

Une cabine de bateau (éventuellement amovible) permet souvent de dissimuler le foyer et la chaudière ainsi que de protéger la flamme du vent.

À la suite de cette invention, plusieurs fabricants de jouets aux États-Unis et en Europe commercialisent des bateaux pop-pop d'après le moteur Piot jusqu'en 1924.



Bateau pop-pop en fer-blanc et laiton avec une « cuillère » facilitant l'allumage et le placement de la bougie.

Gilles Martin

Dans son film Ponyo sur la falaise, le réalisateur Hayao Miyazaki met en scène un jouet fascinant. C'est un bateau Pop-Pop, à la manière d'un trait d'union entre deux mondes, le terrestre et le maritime ; et entre deux personnages issus de ces mondes, Sosukê un garçon de 5 ans et Ponyo une petite fille poisson. Et la fascination devient plus grande encore lorsque pour les besoins du récit, le bateau se trouve agrandi par la magie de Ponyo et embarque les deux personnages à son bord.

FABRIQUER SON POP-POP

Ce bateau est rapide à réaliser (moins de 10 min), mais bon il ne résistera pas très longtemps.



Se procurer :

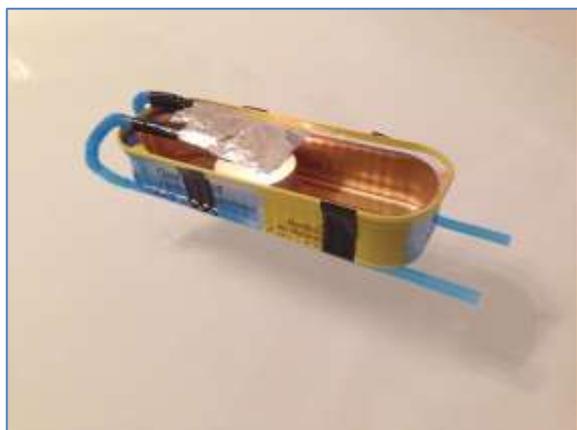
- 2 pailles à boire - celles de chez Casa ont un grand flexible c'est pratique
- une boîte de conserve - de type maquereau marinés
- du papier aluminium - standard
- de l'adhésif aluminium - magasins de bricolage
- du scotch d'électricien
- une bougie chauffe-plat

Commencez par réaliser un "sachet" en aluminium en pliant la feuille d'alu et en la scotchant avec le scotch aluminisé, en laissant un côté ouvert. Le sachet doit faire plus ou moins la largeur d'une bougie chauffe-plat, et un peu plus long pour que les pailles ne soient pas au-dessus de la flamme.



Engagez le bout des pailles dans le sachet (à peine un centimètre, il ne faut pas qu'elles se trouvent juste au-dessus de la bougie), et fermez bien hermétiquement.

C'est la partie délicate, pour éviter les fuites : je recommande un premier scotch alu, puis de bien serrer avec du scotch d'électricien (qui a l'avantage d'être élastique), de tester en remplissant d'eau et en soufflant. S'il y a encore une fuite, ajoutez du scotch alu par-dessus en évitant si possible les plis (c'est là que se produisent les fuites).



Vous scotchez les parties longues des pailles sous la boîte de conserve. Elles doivent se trouver entièrement dans l'eau. Pour ce faire, j'ai ajouté quelques pièces de monnaie pour enfoncer un peu le bateau.

Vous repliez la chaudière au-dessus de la bougie. Vous pouvez mettre un cure-dent en biais du bateau pour le maintenir à la bonne hauteur.

Pour lancer la machine, vous remplissez d'eau la chaudière et les deux pailles en veillant à ce qu'il ne reste pas de bulles (en le retournant, donc), et vous gardez le doigt

sur le bout des tuyères jusqu'à ce qu'il soit bien dans l'eau.

Vous allumez la bougie, vous attendez l'ébullition de l'eau (cela peut prendre 1 minute...) et hop c'est parti.

Résoudre

3 x ABC = CCC

Chaque lettre représente un chiffre de 0 à 9.

LA BOUEE DE FLORIDE

Aucun breton n'ignore que, grâce au Gulf Stream, nous bénéficions d'un climat tempéré et agréable. Il vient de se produire une "aventure" démontrant encore une fois cette évidence.



Photo Roman Di Tommaso

Le 22 Mai 2024, une bouée est venue s'échouer dans les rochers de Ploumanac'h, une Bouée et elle venait du Parc Naturel de « DRY TORTUGAS » de Floride...Elle avait donc parcouru une distance de presque 5 000 Kms. Ce qui est une belle performance.



Photo Jacques Guyomarch

bateaux électriques.

La Presse locale (Ouest France, Le Trégor etc..) en a généreusement parlé, surtout que le 26 mai 2024 les gérants du port miniature du Linkin, à Perros-Guirec, ont réussi l'exploit d'abord de la tirer des rochers où elle avait élu domicile, puis de l'installer dans leur port, en y accrochant un pavillon Breton, surmonté par le Pavillon USA.

Un ami Perrosien a pris une photo de cette bouée, qui décore ce bijou de port miniature, et l'amusant de l'affaire est qu'elle a été prise le 06 Juin 2024, pendant de l'amitié Franco-Américaine, fêtée de façon solennelle, ces jours derniers en Normandie.

Pour ceux qui ne connaissent pas cette particularité de Perros-Guirec, il faut taper Port miniature du Linkin à Perros-Guirec, ils découvriront ce manège amusant, original et non bruyant qui fait la joie des enfants et de leurs parents

Vos bout' choux découvrent la navigation et deviennent capitaines ! Le temps d'une promenade sur le plan d'eau du Linkin, à bord de petits



Ces bateaux sont propulsés par un moteur électrique leur assurant silence et respect de l'environnement. Leurs réactions sont comparables à celles de tout navire de plaisance.

Le parc national des Dry Tortugas



Le parc national des Dry Tortugas abrite les îles de Dry Tortugas (de), dans l'archipel des Keys (Floride) ainsi que le fort Jefferson, qui en est la pièce maîtresse. Le parc couvre une superficie de 262 km², dont la majeure partie est sous-marine. Il se trouve à 108 km à l'ouest de Key West, dans le Golfe du Mexique.

Par U.S. National Park Service — U.S. National Park Service [1]; English Wikipedia, original upload 2 March 2005 by Brian0918, Domaine public,

Les îles Dry Tortugas sont un ensemble de 11 îlots de sable affleurant à peine au-dessus du niveau de la mer et protégés par des récifs coralliens réputés pour leur richesse et l'abondance de leur faune marine, mais également pour leurs naufrages et leurs légendes de trésors engloutis.

Gilles MARTIN CLC - Le 7 juin 2024

The Miami Herald

BREAKING NEWS

« Une bouée perdue dans un parc national en Floride se retrouve à 4 000 milles* de là »

De Mark Price, le 7 juin 2024

La communauté de Perros-Guirec en Bretagne, en France, a trouvé une bouée du parc national Dry Tortugas sur sa côte rocheuse, indique le service des parcs nationaux.

Les bouées sont conçues pour être visibles, mais l'une d'entre elles a glissé entre les doigts du National Park Service au large de la côte sud-ouest de la Floride et a refait surface de l'autre côté de l'océan Atlantique.

Elle était au parc national de Dry Tortugas et tout d'un coup, elle était en France. Le parc national se trouve à environ 70 milles* à l'ouest de Key West, dans le golfe du Mexique.

Il y a quelques semaines, la communauté de Perros-Guirec en Bretagne, en France, a trouvé une bouée jaune échouée sur sa côte rocheuse", a écrit le parc national Dry Tortugas le 4 juin.

Coïncidence, la découverte a été rapportée par un Américain résidant à Perros-Guirec, selon le journal français Le Trégor. Cyrus Di Tommaso a attribué à son fils, Roman, la découverte de la bouée, a indiqué le média.



La famille a trouvé un numéro de téléphone du parc national Dry Tortugas gravé sur la bouée et l'a utilisé pour contacter les responsables du parc. Une discussion a eu lieu sur ce qu'il fallait faire de « La petite bouée qui pouvait » et les responsables du parc affirment que les Français ont décidé de la conserver.

"Les habitants de Perros-Guirec l'ont adopté et l'ont installé dans le Port Miniature Perros-Guirec, une attraction touristique avec des bateaux électriques pour les enfants et les familles", ont indiqué les responsables du parc. « La

bouée arbores désormais fièrement les drapeaux américain et breton, représentant ses origines et son nouveau domicile. ...

Selon les experts le voyage de la bouée a été effectué via le Gulf Stream, un courant chaud qui coule du sud de la Floride jusqu'au Canada, puis traverse l'Atlantique Nord jusqu'en Europe.

Le Gulf Stream atteint en moyenne environ 4 mph*. C'est la deuxième fois cette année qu'un marqueur s'éloigne du sud de la Floride vers l'Europe. En avril, la National Oceanic and Atmospheric Administration a signalé qu'un marqueur de navigation du sanctuaire marin national des Florida Keys avait été récupéré à 4 300* milles de là, en Écosse. La bouée jaune faisait partie d'un programme de « pêche au homard » dans la zone de préservation du sanctuaire d'Elbow, ont indiqué des responsables.

- (*) 4 000 milles nautiques = 7 400 km
- 4 300 milles nautiques = 7 960 km
- 70 miles terrestres = 113 km
- 4 miles per hour (mph) = 6,4 km/h

The Miami Herald est un quotidien publié aux États-Unis par The McClatchy Company. Son siège est situé au centre-ville de Miami en Floride. Sa clientèle est principalement située dans les comtés de Miami-Dade, de Broward et de Monroe.

Il est également distribué dans le sud de la Floride, aux Caraïbes, en Amérique latine et ailleurs aux États-Unis. Il est maintenant connu en France grâce à l'AOP.

Le Gulf Stream



Le Gulf Stream est un courant océanique chaud, de surface, prenant sa source entre la Floride et les Bahamas, le long de la côte est des États-Unis et qui se disperse dans l'océan Atlantique quelque part au large de la Nouvelle-Écosse et de Terre-Neuve tout en se prolongeant par d'autres courants marins. Il constitue une portion du gyre de l'Atlantique Nord et désigne souvent dans le langage courant et celui des médias la dérive nord atlantique qui baigne les eaux de l'Europe de l'Ouest et du Nord.

Rébus express

V V V V V (Surement pas de pollop !)

MUSEE NATIONAL DE LA MARINE

Le jeudi 16 mai nous nous regroupons pour une visite du musée national de la Marine.

A midi 13 personnes se retrouvaient pour déjeuner au restaurant du musée, rejointes à 14h par 6 autres participants pour la visite guidée.

Notre guide commence par nous donner quelques explications sur la création du musée par Louis XV, suite à un don d'une exceptionnelle collections de modèles de navires en 1748, au Palais du Louvre. Devenu trop petit il est transféré au Palais de Chaillot, place du Trocadéro en 1943. Il devient nécessaire de faire des travaux, ceux-ci ont duré 6 ans. Le musée rouvre en 2023. Tout ce que contenait le musée a été sorti pour être restauré.

Du projet culturel à l'architecture, de la muséographie au parcours de visite, tout a été entièrement repensé.

La visite du musée s'articule de manière thématique autour de plusieurs galeries.

Nous commençons par « construire et instruire »

Des modèles (reproductions exactes, ce qui n'est pas toujours le cas pour des maquettes) de bateaux sur lesquels tout fonctionne nous sont présentés. Ils servent à instruire les futurs officiers de marine et ingénieurs navals. Plusieurs modèles sont représentés, de différentes tailles, jusqu'à plus de 5 mètres de long.

Les premiers bateaux sont en bois et avance à la voile. Il y a jusqu'à 2000 hommes à bord.

Au 18^e siècle sur un bateau le capitaine est un noble qui ne sait pas naviguer, c'est l'officier de marine qui dirige, un chirurgien et un curé sont toujours présents sur un bateau. La vie à bord est rude rythmée par la sonnerie de la cloche et le retournement du sablier.



La gestion des vivres et de l'eau potable qu'il faut embarquer pour 6 mois. L'alimentation peu diversifiée et le manque d'hygiène provoquent des maladies.

En 1681 une ordonnance royale impose la présence d'un chirurgien à bord.

Impressionné par les cuirassés russes pendant la guerre de Crimée (1854-1856), Napoléon III soutient la construction de « La Gloire », bâtiment révolutionnaire qui combine la propulsion à vapeur et le doublage de la coque en bois par une cuirasse en fer.



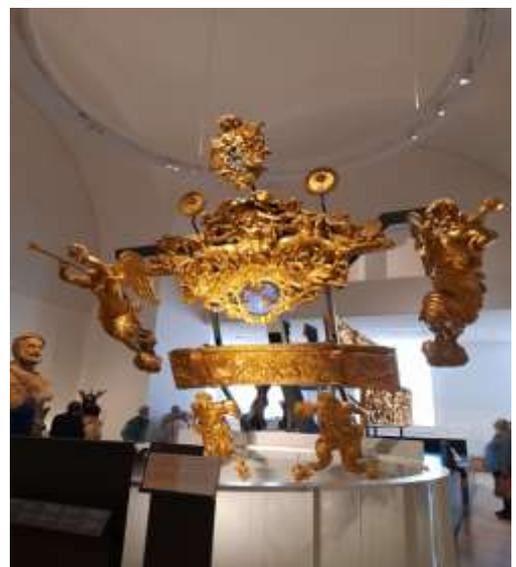
Nous avançons vers la salle des tableaux. « Peintre officiel de la marine », (c'est un titre qui existe encore actuellement), Joseph Vernet se voit commander, par Louis XV, 15 peintures dont 13 sont exposées au musée.

Ce sont des chefs-d'œuvre, de très grandes tailles, dans lesquels les scènes maritimes et portuaires subliment l'activité foisonnante de l'époque, la seconde moitié 18^e siècle et sont d'une grande richesse documentaire.

Cet ensemble patrimonial est un outil politique au service du pouvoir royal de même que la sculpture navale.

La décoration des navires recouvre des usages à la fois esthétiques, techniques, et politiques.

La décoration des navires recouvre des usages à la fois esthétiques, techniques, et politiques.



Nous découvrons de prestigieuses figures de proue et l'une des pièces maîtresse : le décor sculpté de la Réale, galère du Roi-Soleil, dorée à la feuille.

Se repérer en mer, de l'antiquité et jusqu'au 20ème siècle les marins utilisaient des cartes et des boussoles et des lentilles de phare. Dans cet espace nous suivons l'évolution des instruments de navigation à différents endroits du globe depuis les premières cartes marines jusqu'au satellite Galiléo.

Afin de connaître sa position en mer, le marin cherche à déterminer sa latitude et sa longitude qu'il peut ensuite reporter sur une carte. Si la latitude peut être déterminée simplement par la mesure de la hauteur du soleil, le calcul de la longitude fut longtemps très approximatif. Il faut attendre le 18^e siècle et le développement de chronomètres de marine fiables pour que cette quête d'exactitude prenne fin : l'heure qu'il est nous dit où nous sommes. L'écart entre l'heure locale observée à midi et celle indiquée par le chronomètre, réglé sur l'heure du port de départ permet de déterminer la position du navire sur un méridien par rapport à celui de référence, aujourd'hui celui de Greenwich.

Notre guide nous signale que les arabes étaient très forts pour la navigation.



Tempêtes et naufrages, nous entrons dans une immense vague, un espace aborde les questions de solidarité liées au danger de la mer. Les valeurs maritimes, de sauvetage, de naufrages, et d'archéologie sous-marine. Nous voyons le canot de survie imaginé par Alain Bombard.

Il y a des tableaux et des objets retrouvés sur des épaves.

La mort en mer a toujours été redoutée. Inattendue et souvent violente, elle condamne à mourir loin des siens la plupart du temps privé des derniers sacrements et de sépulture. Les différentes organisations de sauvetage françaises se fédèrent en une seule la SNSM (société nationale de sauvetage en mer) gé-

rée par des bénévoles.

En passant par le Havre, dernière partie de notre visite.



Paquebot France mis à l'eau le 11 mai 1960

Paquebot, nom donné aux navires dont la première fonction était de transporter des paquets, puis des passagers en plus des paquets.

Le Paraguay est lancé en 1888 par la Société des Chargeurs Réunis. Ce paquebot à propulsion mixte (vapeur et voile) transporte marchandises et passagers depuis le Havre jusqu'en Amérique du Sud. Les passagers sont pour beaucoup des émigrés en quête d'une vie meilleure, les compagnies maritimes se disputent cette importante source de revenus.

Entre 1820 et 1920 près de 34 millions de migrants traversent l'atlantique.

Plus tard le paquebot devient un véritable palais flottant, comme le Normandie lancer le 29 octobre 1932

Notre guide termine sa visite guidée, nous laissant dans cette salle où nous pouvons admirer de la vaisselle venant de ces magnifiques paquebot.

Monique Aubert, photos de Michel Fouteau



Quelle différence y-a-t-il entre un mariage irlandais et un enterrement irlandais ?

ESCAPADE DANS NOTRE MIDI



Chère Alexandra,
Grâce à vous, nous avons
passé, vendredi, un excellent
moment à la Casa. Et je vous
en remercie très amicalement
en mon nom et au nom de
l'AOP.
Jean-Marie

Escapade bien
préparée, bon
rythme.
Ambiance
chaleureuse
Michel

Ce fut un excellent mo-
ment d'amitié et de dé-
couvertes. Rêves dans la
Casa Delauze.
Ce fut vraiment bien.
Max

**Conduit avec zèle
par Marie-Odile, le
minibus a été la
bonne formule**
Jean-Jacques

Arts, culture, vignobles et
techniques bien présents
dans le programme.
Hôtel bien placé près du
centre historique.
De bons guides
Jean-Marie

Tout était parfait
Voyage merveilleuse-
ment bien organisé.
Petit groupe très convi-
vial.
Manuelle et Dominique

Galéjade marseillaise

Marius, pêcheur pris par du gros temps au large de Marseille prie la Bonne Mère avec ses deux matelots et promettent de monter la remercier avec des poids-chiches dans les chaussures si Elle les sort de là.

Rentrés sains et saufs, ils exécutent leur promesse. Les 2 matelots montent péniblement, Marius lui allègrement et arrive le premier en haut. Les 2 matelots « comment as-tu fait ? » et Marius de répondre « je les ai fait cuire ! »

Jean-Jacques Sénart

Il y a sans doute d'autres versions... Je la connaissais de mon père, qui était de Draguignan (c'est très loin de Marseille), avec des haricots secs. Réaction d'un marseillais : « Les fayots ne sont pas les légumes secs d'ici, mais les pois-chiches. »

Une autre de Fernand Sardou, père de Michel

Un jeune homme cherche du travail dans la bonne ville de Marseille. On lui propose un emploi dans un hôtel restaurant du Vieux Port. Le patron lui indique les tâches qu'il aura à accomplir :

Le matin avant l'ouverture, vous réceptionnez les livraisons, boissons, nourriture, blanchisserie etc. Puis vous ferez les chambres libérées par les clients, ensuite vous irez en cuisine faire les pluches et donner un coup de main au cuistot, puis vous ferez le service du restaurant, suivra la plonge en cuisine, vous tiendrez le bar l'après-midi...

Le jeune homme l'interrompt et lui demande : « est-ce que le terrain est argileux par ici ? », le patron surpris lui demande pourquoi. Réponse du jeune homme : « Parce qu'à temps perdu j'aurai pu faire des tuiles ! ».

**Rébus express**

Civet, (6 V) Surement pas de pollop !

Pollop nom donné au lapin par les marins à bord des bateaux.

HORIZONTALEMENT : 1. ANTICONSTITUTIONNELLEMENT - MOT 2. VAINEMENT - MARNAGE - EVENTUALITE 3. AT - BG - IA -ER 4. NI - PAROLE - AVAL - OS - IH 5. TO - TRACE - SONT - FA - ECRAN - TI 6. AN - AGIOS - TIGE - NOTER - PEAGE - IN 7. GA - GEANT - ITUR - OSERA - ENCRE -TE 8. EU - GOUTTE - CULE - MISAS - RALES 9. UX - SEIR - OREE - METIS - ACES - NE 10. DEJEUNE - TE - STERE - AIGLES - LIT 11. ELEVE - RERUSSA - (inverse d'assurer) - ESSES - LEE - EPICE

VERTICALEMENT : 1. AVANTAGEUSE 2. NATIONAUX 3. TI - DE 4. IN - PT - EV 5. CE - ARAGO - JE 6. OMBRAGEUSE 7. NEGOCIATEUR 8. SN - LEONTINE 9. TT - STERER 11. TM - ASTICOTS 12. UA - VOITURES 13. TRIANGULE - 14. INAL - TEREES - 15. OA - TE 16. NG - NOMMEES 17. NE - OSIERS 18. TESTEE 19. LEGIFERAI 20. LV - HARASSA 21. EE - IL 22. MN - REPERAGE 23. ET CENACLE 24. NUL - RACLEE 25. TA - AGRESSE 26. ANÉES 27. MI - LI 28. OTE - TITANIC 24. TERMINE - ETE

$3 \times ABC = CCC$

Pour résoudre ce problème, il vaut mieux remplacer la multiplication par 3 par une addition de 3 nombres identiques :

```

ABC
+ABC
+ABC
---
CCC

```

Dans ce cas, il faut trouver un chiffre C qui multiplié par 3 redonne ce même chiffre en position finale

$3 \times 1 = 3$; $3 \times 2 = 6$; $3 \times 3 = 9$; $3 \times 4 = 12$; $3 \times 5 = 15$; $3 \times 6 = 18$; $3 \times 7 = 21$; $3 \times 8 = 24$; $3 \times 9 = 27$

Seul 5 répond à la question.

Puis, il faut trouver un chiffre B qui multiplié par 3 donne 4 en position finale, 5 moins la retenue de 1 :

Seul 8 répond à la question.

Enfin, il faut trouver un chiffre A qui multiplié par 3 donne 3 en position finale, 5 moins la retenue de 2 :

Seul 1 répond à la question.

$3 \times 185 = 555$

Entendu au spectacle Irish Celtic :

En français dans le spectacle, tel que :

Un bourré de moins

Dans ce même spectacle le meneur de jeu, qui improvisait dans un français impeccable avec un accent délicieux, n'a pas manqué de chamberer les français à diverses reprises. Ils sont taquins ces irlandais ! En particulier :



« Des compétitions de natation auront lieu dans une Seine où un saumon irlandais ne mettra jamais les pieds ! »



L'AMICALE

In memoriam

Pierre Branchu, le 9 juin 2024

A vos agendas

Juin 2024 Repas d'été
Septembre 2024 Vienne
Janvier 2025 40^{ème} anniversaire de l'AOP
Septembre 2025 Croisière sur le Douro
Plus sur aop-amicale.org

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
Jacques Ménochet

Comité de rédaction, publications, site

Olivier Jarry responsable des publications
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)

Contactez 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