



## Photos de vacances du Conseil



*Le Trimaran Actual*



*Le menhir de Langast*



*Le Port de la Trinité sur Mer*



*Les Dolomites*



*Jardin à Gratentour*



*Les moules de Planguenoual*



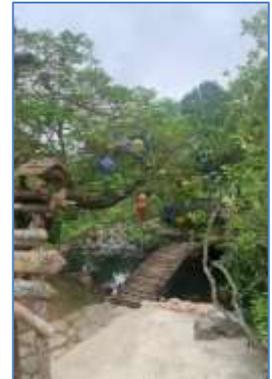
*Brixen, Sud Tyrol*



*Le Rhin à Bâle*



*Edelweiss*



*Images du Vietnam*

## EDITORIAL

---



Chères amies, chers amis, membres de l'AOP

Le Pélican d'automne, de par sa page d'entête décrit bien son contenu. On voit que les membres du bureau ont passés de bonne vacances !

La disparition de certains de nos adhérents nous a rendu particulièrement attristés et nous n'oublierons pas ces figures de l'offshore.

Nous sommes en pleine préparation de l'anniversaire de l'AOP et espérons que l'on retrouvera beaucoup de monde afin de partager ce moment convivial, par conséquent noter bien sûr vos agendas de ministre les dates de fin janvier 2025.

Je voudrais également vous rappeler que nous travaillons à effectif très réduit et que nous avons un besoin impératif d'un secrétaire et d'une personne capable de s'occuper de notre site internet (je n'aime pas le terme pompeux de « webmaster ». Si nous trouvons aucun volontaire il est évident que cela pénalisera fortement les publications de notre association car l'âge se fait sentir et malheureusement nous commençons à faire sérieusement le bonheur des praticiens du corps médical !

En première page de notre revue, il y a la photo de Pelicans (prise à Valencia en Espagne), je vous renvoie donc aux différentes symboliques de cet oiseau que nous avons choisi comme emblème.

Surtout prenez bien soin de vous et passer cette fin d'année avec sérénité.

Amitiés à tous.

Olivier Jarry



Mers-El-Kébir, tragédie du 3 Juillet 1940 vécue et racontée par Monsieur DELAPORTE.

Le document que vous allez lire est exceptionnel, il a été écrit par mon père 5 ans avant ma naissance ; jeune officier survivant de cette tragédie il y décrit ce qu'il a vécu à bord, ces 15 minutes terribles de l'agonie du cuirassé « BRETAGNE » torpillé par nos alliés Anglais ayant choisi ce carnage plutôt que d'accepter le risque improbable de la saisie de la flotte Française par nos ennemis allemands.

Vous y lirez l'angoisse terrible de ses 1300 marins condamnés à mourir dès lors que les salves britanniques sans pitié ont blessé à mort le cuirassé, entraînant dans ses entrailles devenues mortelles tout son équipage.

Vous y devinerez la force phénoménale du jeune officier qu'était mon père, pour sortir par un hublot du navire retourné et coulé, dans cette scène terrifiante, à 15 mètres de profondeur, puis en surface dans le mazout en feu, les cris, les tirs d'artillerie, les explosions, les cadavres de marins par centaines, l'horreur absolue.

Jeune officier survivant de ce drame, où plus de mille marins du cuirassé BRETAGNE moururent, il lui fallut quelques mois de convalescence pour se refaire les poumons brûlés par le mazout et survivre à ce drame qui ne l'empêcha pas de faire toute sa carrière comme Officier des Affaires Maritimes et de donner le goût de la mer à ses enfants.

Bonne lecture à vous.

Jean-Marie Delaporte

## SOMMAIRE

EDITORIAL.....	3
COMMENT J'AI VECU LA FIN DU CUIRASSE BRETAGNE.....	5
HISTOIRE D'OISEAUX .....	9
L'UNIVERS MARITIME DE GILBERT MAUREL.....	11
CATAKIT : PREPARER SON SAC D'URGENCE .....	13
QUAND LE DRAPEAU ITALIEN A FAILLI DEVENIR LE DRAPEAU FRANCAIS .....	14
VILLERS-COTTERÊTS ACCUEILLERA LE 40 <sup>E</sup> ANNIVERSAIRE DE L'AOP.....	16
REPAS AU CERCLES DES ARMEES.....	17
DETENTE .....	18
L'AMICALE .....	20



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.



*La rade de Mers-El-Kébir - Photo Habib Kaki*

Mers-El-Kébir est une ville portuaire de la mer Méditerranée et une commune d'Algérie, située sur le golfe d'Oran, à 7 km au nord-ouest d'Oran. Elle abrite aujourd'hui la principale base navale algérienne.



## COMMENT J'AI VECU LA FIN DU CUIRASSE BRETAGNE

---

Vous vous approchez de nos lits de l'hôpital d'Oran pour savoir ce qui s'est passé, à quels périls les uns et les autres nous, l'infime minorité, avons échappé. Sachez que tous, à des degrés divers, devons la chance de survivre à une série de miracles.

MERS-EL-KEBIR : 2 juillet 1940

Depuis l'armistice, nous sommes réduits à l'immobilité en tenue de paix, bas les feux. Les batteries côtières et l'aviation sont en voie de désarmement. La démobilisation en grand se prépare, mais en attendant, il faut distraire les équipages : tous les matins, une division, c'est-à-dire un quart de l'effectif part en promenade sous la conduite de ses officiers. Le soleil déjà haut respandit sur les collines fauves, prometteur d'une belle journée. On embarque par les coupées disponibles dans les chaloupes, pour gagner la terre toute proche.

Voici, à bâbord de la Bretagne, la haute silhouette du transport d'hydravions. "Commandant Test" embossé comme les navires de ligne, à l'arrière de la digue, cap à terre. La chaloupe vient de la droite, passe devant l'étrave. Le croiseur de bataille "Strasbourg", frère cadet du "Dunkerque" apparaît, puis la "Provence", cuirassé de 23 000 tonnes du type Bretagne.

Voici enfin le Dunkerque, navire amiral, embossé le plus près de terre, à côté du phare. Sur la plage avant, les clairons répètent la sonnerie "Aux morts" pour une cérémonie prochaine.

A gauche, plus près de Mers-El-Kébir, sont amarrées les flottilles de contre-torpilleurs. On débarque sur les quais, rapidement, et la longue colonne se met en route pour la plage d'Aïn-El-Turk, où un bon bain doit nous distraire des heures sombres du moment : il faut vivre. Hélas ! Combien resteront en vie le lendemain, au soir de la catastrophe ?

MERS-EL-KEBIR : 3 juillet 1940

A bord, les exercices continuent comme si rien ne s'était passé. A 9 heures ? Je suis monté sur le pont pour prendre l'air. D'un regard circulaire j'ai parcouru la rade, le village de Saint-André, Mers-El-Kébir, la colline de Santa-Cruz et sa chapelle, Oran, le cap de l'Aiguille, quand, par hasard, mes yeux se posent sur un torpilleur stoppé devant les filets, à l'entrée de la passe au-delà du Commandant Test. Il n'a point l'allure d'un bâtiment français. Un rapide coup d'œil sur le Journal de Bord, au Bureau des Mouvements confirme mes hypothèses. Il s'agit d'un torpilleur anglais. Que vient-il faire dans les eaux désormais interdites ?

Plusieurs de mes camarades prennent le frais sur le pont. Ils ignorent le motif de cette présence insolite, mais déjà, parlent d'ultimatum. C'est incroyable !

De fait, un signal flotte aux drisses des bâtiments : prendre immédiatement les dispositions de combat. Le long du bord, l'équipage s'affaire à rentrer les tentes qui protègent la Bretagne des ardeurs du soleil.

En bas, dans les chaufferies on allume des brûleurs et les cheminées crachent noir.

Et voilà bientôt nos suppositions vérifiées : sur la mer calme, une puissante escadre britannique croise, en ligne de gisement. Voici à gauche l'Ark Royal, porte-avions tout récent, puis deux cuirassés que nous croyons être le « Warspite » et le « Résolution », suivis du « Hood ». A quelque distance, à droite, on distingue deux croiseurs, puis une dizaine de contre-torpilleurs et destroyers.

L'officier des équipages timoniers descend de la passerelle. Peut-être allons-nous avoir des précisions : Des officiers du Foxbourg, le torpilleur stoppé devant les filets, sont venus, nous dit-il, remettre à l'amiral Gensoul un message de l'Amirauté anglaise.

Il s'agit, nous l'avons su depuis, d'une sommation d'avoir à se rendre ou à saborder les navires dans un délai de 6 heures. L'officier ajoute : « Les Anglais espèrent très sincèrement que nous allons les suivre, mais l'amiral leur a fait savoir qu'il répondra à la force par la force devant cette sommation contraire à l'honneur ».

Voici pourquoi règne à bord une animation fébrile.

10h30. Dans les trois artilleries du bord, tout est en ordre de marche. Nous allons surveiller dans les casemates l'approvisionnement de notre artillerie, les 138 : les parcs à douilles se remplissent peu à peu, tandis que les projectiles de combat garnissent les glissières.

## HISTOIRE D'OISEAUX

A l'heure où nous diffusons ce Pélican, nous apprenons le décès de Gilles Martin.

Nous avons appris à connaître Gilles Martin par ses contributions aux publications de l'AOP dont cette dernière.

Un personnage aux opinions bien tranchées qu'il exprimait avec beaucoup d'humour, un vécu extraordinaire qu'il nous restituait dans des articles savoureux. Kenavo



*Le Godavery - Collection Bernard Minne*

Cela s'est passé sur le « GODAVERY », en 1974, où j'étais embarqué comme Second Capitaine. A l'époque ce cargo accusait une vingtaine d'années de bons et loyaux services, un âge, donc très respectable...

Après quelques jours d'attente au mouillage sur la rade de Dar Es Salam, on était enfin entré dans ce charmant port pour charger 3 000 tonnes de cuivre, environ. Cette attente nous était très habituelle, et nous savions bien que la date du retour en France, prévue au départ en voyage était très aléatoire, ce qui nous rendait un peu philosophes, à l'époque...

l'époque...

Dès l'arrivée, le commis de l'Agence vient à bord pour les formalités habituelles, et affirme au Commandant : départ dans 3 jours, excellente et surprenante nouvelle. Malheureusement, à peine arrivés sur coffres (il n'y avait que très peu de places à quai), on voit avec très grande surprise, un couple d'oiseaux noirs (que, piètres ornithologues, nous avons baptisés Corbeaux), commencer à faire la navette, entre la plateforme du Feu de Route Arrière et la terre pour se fournir en matériaux divers afin de se construire rapidement un nid. Cela devait urger, car, dès le nid terminé, (1 ou 2 jours environ), la femelle a déposé ses œufs, et commencé à couvrir, ravitaillée par le mâle, par d'incessantes navettes Mat Terre. Tout le monde sait que les « corbeaux » aiment les vieilles choses pour y nicher, et on a commencé à se poser des questions sur la durée de notre escale, persuadés que ces oiseaux n'avaient pas choisi le GODAVERY par hasard.

Nous avons bien vite réalisé que ces corbeaux, mieux informés que l'Agence, savaient ce qu'ils faisaient, et ne travaillaient pas pour rien, et hélas, ils ne s'étaient pas trompés car on est resté 15 à 20 jours.

Ces oiseaux nous ont offert un spectacle sortant de l'ordinaire, mais de loin car il a été impossible de les approcher. Un jeune matelot a bien essayé de monter dans la mâture pour immortaliser cela sur pellicule, il a vite reculé, devant leur agressivité, littéralement attaqué durant son escalade, ces bestioles auraient pu servir de modèles à Mr Hitchcock... Par la suite, à partir du mat radar, quelques photos ont pu être prises au téléobjectif, donc à une trentaine de mètres, horizontalement du feu arrière. A l'époque, la photo m'avait été promise, mais je l'attends toujours.

Le chargement du cuivre a continué à la cadence infernale habituelle du pays, c.à.d., un peu plus vite que stop, et, un jour on a enfin parlé d'appareillage. Il a alors fallu prendre une décision importante. En effet, si on allumait le feu de route, la chaleur allait pour le moins indisposer nos locataires, or, on devait aller à Tanga (4 à 5 heures de route si j'ai bon souvenir) mais de nuit évidemment, rentabilité oblige, donc allumer les feux de route. Après réunion de quelques personnes autour d'un bon pastis la décision qui s'imposait a été prise, et on a traversé de Dar Es Salam à Tanga feu de route arrière éteint. L'infraction était d'autant plus grave qu'elle était volontaire et ce, après mures réflexions. Il y a prescription, c'est pourquoi j'avoue ce « délit » qui était quand même pardonnable, surtout que la navigation dans ces parages était quand même plus fluide et plus « relax » qu'à Ouessant ou dans le Pas de Calais...

## L'UNIVERS MARITIME DE GILBERT MAUREL

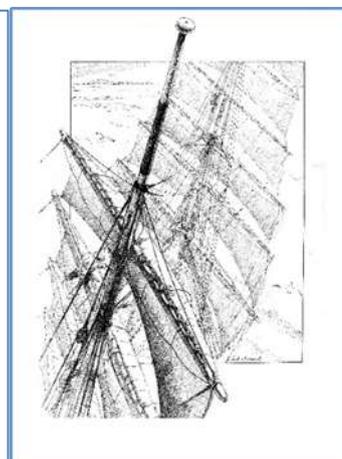
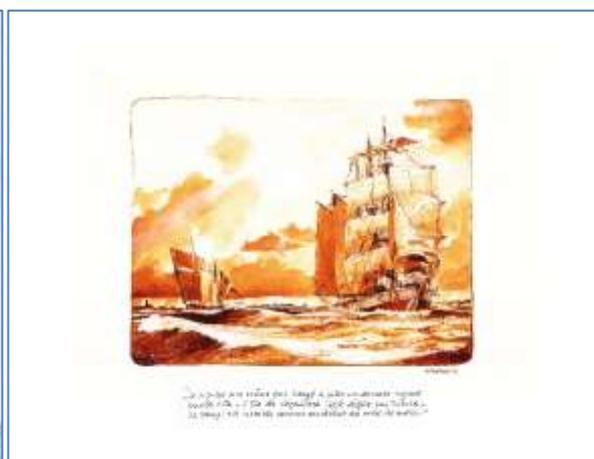


Illustrateur de talent, artiste à part entière, Gilbert Maurel a eu au moins sept vies, comme le chat. Génial touche à tout, il va là où la chance lui sourit, parfois sur un coup de tête, mais surtout là où il y a une aventure humaine à partager. Servi par un don inné du dessin et du graphisme, il se lance très tôt dans l'illustration pour raconter à sa manière nos mondes, les mers et les océans qui les traversent, mais aussi des sujets plus techniques, économiques et sociétaux. Son trait « magique », maîtrisé, enferme un monde vivant et coloré, truculent et viril, souvent inspiré des plus grands auteurs de la littérature maritime. Mais c'est un artiste qu'on ne classe pas ! en tout cas, pas tout de suite.

Dans les années 1980, débutent de ses longs séjours en mer sur plateformes pétrolières comme logisticien et formateur Sécurité.

Puis un jour, il pose ses valises à La Rochelle où il élit domicile pour participer à une folle aventure, patrimoniale et muséale, celle de la création du Musée maritime en 1988. Il en dessine tous les contours mais surtout toutes les ambitions. Son dessin à toute la précision du trait de l'architecte naval et quand il pousse plus loin son esquisse, il incarne véritablement un bateau, prêt à être lancé et vivre sa première aventure sur les flots déchainés.

L'univers maritime de Gilbert Maurel est donc une belle écriture illustrée, riche et variée, du monde maritime dans toutes ses composantes, du domaine des gens de mer, mais aussi un voyage dans le temps, aussi bien poétique que technique, inspiré par une littérature qui sent l'iode et le sel.



*Cristina Baron directrice du Musée maritime de La Rochelle.*

## CATAKIT : PREPARER SON SAC D'URGENCE



La semaine dernière, la Croix-Rouge a publié son dernier rapport "événements climatiques extrêmes : sommes-nous prêts à l'inévitable ? ", réalisée en collaboration avec le Centre de recherche pour l'étude et l'observation des conditions de vie (Crédoc).

Un document pessimiste, mais lucide, dans lequel l'association revient sur les dernières catastrophes climatiques enregistrées sur le territoire français, et sur les nombreuses à venir. Le constat est inquiétant : "75 % [des Français] ne se sentent pas préparés face aux inondations, 73 % face aux incendies de forêt,

59 % face à la canicule".

Selon la Croix-Rouge, il est aussi nécessaire pour chaque foyer de préparer un sac d'urgence, destiné à couvrir l'ensemble des besoins vitaux d'une famille en cas d'évacuation soudaine. L'assurance d'être toujours équipés, et de ne rien oublier dans la précipitation, indique l'association sur son site officiel.

Face aux événements climatiques extrêmes comme une inondation ou un feu de forêt, il n'y a souvent qu'une seule solution : évacuer. Et lorsque nous sommes en pleine crise, il est difficile d'avoir le recul et la capacité d'analyse nécessaire pour ne rien oublier d'important en partant, avoir un catakit (© Croix-Rouge française) peut être utile.

Dans le souci de mieux préparer les populations à l'hypothèse de la survenue d'une catastrophe, la Croix-Rouge française encourage chaque foyer à préparer un sac d'urgence.



Sa composition doit couvrir les cinq besoins vitaux d'une personne en cas de crise, à savoir :

- s'hydrater
- se nourrir
- se soigner
- se protéger
- se signaler

Et ce pendant une durée de 24 à 48 heures dans l'attente de l'arrivée des secours. La composition de ce sac d'urgence est à adapter à la situation de chaque famille pour répondre à ses besoins spécifiques.

Lorsqu'un événement climatique arrive brutalement, les moyens de communication habituels sont mis à l'épreuve. Les coupures de courant entraînent l'interruption des programmes télévisés et la connexion Internet, et imposent même le silence à notre poste de radio traditionnel, si nous n'avons pas eu la bonne idée de prévoir des piles de secours.

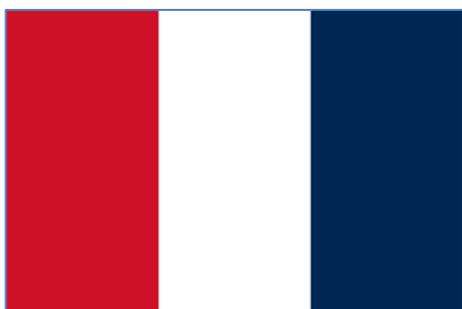
## QUAND LE DRAPEAU ITALIEN A FAILLI DEVENIR LE DRAPEAU FRANÇAIS



C'est bien connu, le drapeau français est l'emblème national de la France, mais savez-vous quelle est son histoire ? Quels récits se cachent derrière ses couleurs distinctives, bleu-blanc-rouge ?

Qui ne connaît pas le drapeau tricolore ? Né dans le tumulte de la Révolution française, il unit le blanc de la royauté avec les couleurs de Paris, le bleu et le rouge. Aujourd'hui, il flotte fièrement sur tous les bâtiments publics et illumine chaque cérémonie officielle.

L'histoire du drapeau est pleine de rebondissements. Avant de devenir le drapeau que nous connaissons, c'était une cocarde, offerte par La Fayette à Louis XVI après la prise de la Bastille. Il lui aurait dit : « Je vous apporte une cocarde qui fera le tour du monde ». La cocarde tricolore, symbole de l'alliance entre le roi et le peuple, devient rapidement incontournable, fleurissant aux boutonnières des patriotes.



*1790 Assemblée constituante*



*Pavillon hollandais*

En 1790, l'Assemblée constituante décide d'un pavillon à trois bandes verticales pour tous les navires de guerre et de commerce : rouge près de la hampe, blanc au centre, et bleu à l'extérieur. Cette disposition permet de distinguer le pavillon français de celui des Pays-Bas, avec ses bandes horizontales.

Le 15 février 1794 marque un tournant décisif : la Convention nationale officialisa le drapeau tricolore tel qu'on le connaît, avec le bleu attaché à la hampe, le blanc au centre et le rouge flottant au vent. Certains disent que c'est le peintre Louis David qui décida de l'ordre des couleurs



*1794 Convention nationale*

Le drapeau de la France, drapeau tricolore bleu, blanc, rouge, également appelé « drapeau tricolore », ou simplement « drapeau français », est l'emblème et le drapeau national de la France sans interruption depuis 1830. Il a été adopté par les différents empires, monarchies et républiques françaises depuis. Il est mentionné dans l'article 2 de la Constitution française de 1958. Ce drapeau aux proportions 2:3 (« deux tiers », deux pour la hauteur, trois pour la largeur) est composé de trois bandes verticales, bleue, blanche et rouge de hauteur et largeur identiques.



*Pavillon de la Royale*

Sous la forme de pavillon de la Marine de guerre, il date du 27 pluviôse an II (15 février 1794) — dessiné selon la légende par Jacques-Louis David (1748-1825) à la demande de la Convention, mais ses origines sont plus anciennes et remontent aux trois couleurs de la liberté (14 juillet 1789). Le bleu et le rouge auraient pour origine les couleurs de la ville de Paris, celles de la Garde nationale, couleurs qui entouraient le blanc du royaume de France, donc identiques aux trois couleurs utilisées par les différents pavillons français d'Ancien Régime.

## VILLERS-COTTERÊTS ACCUEILLERA LE 40<sup>E</sup> ANNIVERSAIRE DE L'AOP

Le samedi 25 janvier et le dimanche 26 janvier 2025, Villers-Cotterêts accueillera :

### Le 40<sup>e</sup> anniversaire de l'AOP

Les festivités seront précédées par l'Assemblée générale qui se tiendra à la Mairie.

Les participants seront hébergés à l'Hôtel Le Régent. Il sera possible de réserver également pour la nuitée précédant et la nuitée suivant l'événement.

Le repas de Gala aura lieu au restaurant La Tulipe.

Le dimanche 26 janvier, visite des installations de Serimax, déjeuner au château de Villers-Cotterêts et visite du château, cité internationale de la langue française.



Mairie de Villers-Cotterêts



Hôtel le Régent



Château de Villers-Cotterêts



Restaurant la Tulipe



Cité internationale de la langue française

Organisateurs : Norbert Poirier, Arnaud Jozefacki, Olivier Jarry

## REPAS AU CERCLE DES ARMEES

Ce repas entre amis au Cercle National des Armées a été organisé dans un cadre prestigieux, offrant à la fois une ambiance conviviale et une touche d'élégance historique. Le Cercle, réputé pour son cadre raffiné et son accueil de qualité nous a permis de passer un moment agréable, dans une atmosphère à la fois détendue et raffinée.



L'armée française est la seule en Europe à compter encore des pigeons voyageurs dans leurs rangs.

Perchés sur la colline du Mont-Valérien, 200 de ces volatiles sont toujours entretenus par le 8e régiment de transmissions. Employés pendant les guerres, ces fiables messagers aux incroyables capacités sont aujourd'hui entraînés pour des concours.



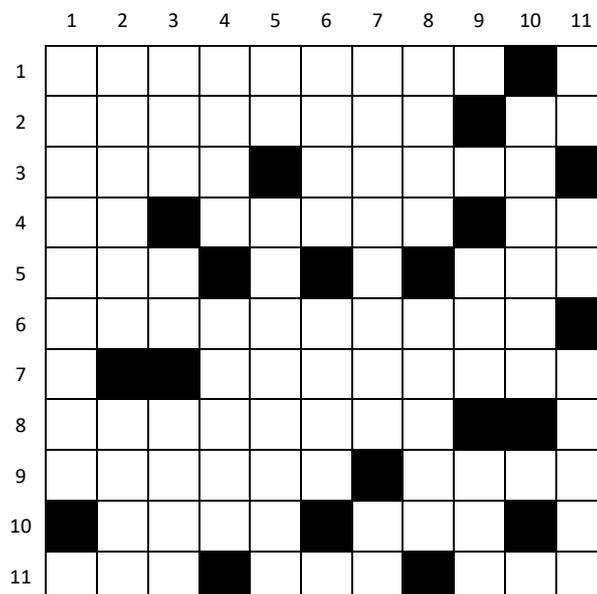
Compléter :



Et pour les matheux :



Le chameau peut travailler cinq jours sans boire, l'homme peut boire cinq jours sans travailler !

**DETENTE****Mots-croisés du Journal de Bord N°39 - Alain Guénessia****Horizontalement**

1. Action de se rétracter.
2. Concerne le labour. Avec tout de, signifie sans difficultés.
3. Route étroite en forêt. Ambassadeur du pape.
4. Deux consonnes. Mélangé. Négation.
5. Dans Vienne. Utilisé dans le langage sportif.
6. Anciennes armes à feu.
7. Fait penser à des épreuves d'examen.
8. Montrer l'expression du bonheur.
9. Petit flacon. Querelle.
10. Adjectif possessif. Abréviation d'une ancienne fédération française.
11. Article contracté. Adverbe. Aigre.

**Verticalement**

1. D'une efficacité passagère.
2. Mettre à niveau les assises d'une construction. Ordre prescrit de cérémonies religieuses.
3. Petit poème. Deux consonnes. On en parle beaucoup dans l'histoire de France.
4. Article de compte. Cure fortifiante.
5. Dans nocivité. Elle arriva en même temps que lui. Refus d'une chose due.
6. Qui a été consacré. Corne.
7. Qualité chez certaines personnes. Du verbe avoir.
8. Dans riens. Affluent de la Moselle.
9. Ce qu'il y a de piquant dans une conversation. Arbres conifères.
10. Origine.
11. Note. Conjonction. Humeur aqueuse.

**Faire une promesse et la tenir**

est la seule manière de prédire l'avenir, selon le philosophe allemand Peter Sloterdijk, hôte du Collège de France.

## Collègues d'avant



Patrick Delaporte, Michel Barasc, Christine d'Alençon, René Briet, Jean-Luc Laurent, Patrick Chopelin, Jean-Luc Legras, Monique Barbier, Jean-François Saint-Marcoux.

---

## Solution des mots-croisés

Horizontalement : 1. Palinodie 2. Aratoire - Go 3. Lai - Nonce 4. LS - Métis - Ne 5. Ien - Set 6. Arquebuses 7. Orales 8. Irradier 9. Fioles - Rixe 10. Tien - AEF 11. Des - Ici - Sur

Verticalement : 1. Palliatif 2. Araser - Rite 3. Lai - NQ - Rois 4. Item - Uvale 5. No - Eve - Déni 6. Oint - Bois 7. Droiture - Ai 8. Ines - Sarre 9. Sel - Ifs 10. Genèse 11. Do - Et - Suer

---

25, c'est le carré du nombre de côtés du polygone.

Pour les matheux :



Il y a trois manières de se ruiner... le jeu, les femmes (pour un homme) et les ingénieurs.

Le jeu, c'est la plus rapide,  
Les femmes c'est la plus agréable,  
Mais les ingénieurs c'est la plus sûre.

Auguste Detœuf

Polytechnicien, fondateur d'Alstom en 1928, Auguste Detœuf en est l'administrateur délégué, puis le vice-président. Il est l'auteur du livre « Propos d'O.L. Barenton, confiseur, ancien élève de l'École polytechnique ». De manière humoristique, il traite de nombreux thèmes comme la nature humaine, l'économie, le fonctionnement de l'entreprise, les colorations propres des principales écoles d'ingénieurs.

---

## Petit homographe :

Quelle est la différence entre les oiseaux et les banquiers suisses ?

Les oiseaux font leurs nids et les banquiers suisses nient leurs fonds.



## L'AMICALE

---

### In memoriam

Gabriel CHICKI, le 18 mars 2024 (ETPM)  
Patrick PAVOT, le 18 mai (Serimer)  
Andrée TOURET, le 5 juillet 2024 (ETPM)  
Jacques TOURET, le 5 juillet 2024 (ETPM)  
Jean-Charles BLEHER, le 11 juillet (Serimer)  
Gilles CHAVRY, le 29 juillet 2024 (ETPM)  
Jean-Henri BERGEOT, le 5 août 2024 (Ex Président de l'AOP, ETPM)  
Jacques LANAU, le 30 août 2024 (ETPM)  
Gilles MARTIN, le 5 octobre 2024 (CLC)

### A vos agendas

Janvier 2025                    40<sup>ème</sup> anniversaire de l'AOP  
Septembre 2025              Croisière sur le Douro

### Conseil d'administration et Bureau

Monique Aubert	Jean-Marie Delaporte (Vice-Président)
Hélène Darcq	Olivier Jarry (Président)
Monique Hébrard	Raoul Labal
Patrick Braire	Jacques Ménochet
Patrick Chopelin (Trésorier)	

### 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

### Activités

Hélène Darcq (Voyages)  
Patrick Braire (Voyages)  
Monique Aubert (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](mailto:aop.amicale@gmail.com)

[aop-amicale.org](http://aop-amicale.org)