



Revue de l'Amicale de l'Offshore Pétrolier

N°102 Hiver 2025





Le Conseil

EDITORIAL



En premier lieu, je vous souhaite à toutes et tous un joyeux Noël et non pas une Fête d'Hiver ou autre nom sans valeur donné par certains, certes, c'est à l'origine une fête païenne, devenue catholique par la suite mais qui définit un certain esprit, notamment de rassembler, quand cela est possible, la Famille. C'est une fête de renouveau et de bonheur qui est suivie par le Nouvel An, par conséquent, bonne année à vous tous.

Ce Pélican de l'hiver 2025 va nous plonger dans le monde de l'éolien maritime flottant et de ses problèmes de corrosion, de pollution maritime et de réglementation.

Notre « hébergeur » SS7 est présélectionnée pour un prix particulièrement intéressant consacrant le parcours de carrière, de plus, Mr John Evans à un objectif essentiel concernant la gente féminine dans ce métier.

Pour ceux qui ont suivi la « saga » de la maquette de la DLB 1601, rachetée par l'AOP, je les rassure, elle est entre bonne main, à l'abri, dans les locaux de Serimax à Villers Cotterêts. Des contacts ont été pris avec le Musée de la Marine ainsi que « Imertium » à Marseille afin de la déposer dans un endroit où le public pourra l'observer.

A propos de maquettes, vous aurez aussi l'occasion de rencontrer un collectionneur tout à fait particulier, cela rappellera des souvenirs à ceux qui ont travaillé en Mer du Nord.

De la mer aux cieux il n'y a qu'un seul pas ! Les miracles existent encore, vous lirez cette nouvelle avec beaucoup d'intérêt, j'en suis sûr.

Dans nos échanges internes concernant la maquette de la DLB1601, j'ai fait une faute d'orthographe sur un nom de famille, les foudres de notre correspondant n'ont pas tardées à me tomber dessus malgré le fait qu'il n'y ait pas de règles, par compte la généalogie explique pas mal de choses. Très instructif...

Vous découvrirez le rôle des « Filles du Roy », il n'y a pas que le Québec qui est concerné, mais également, entre autres, l'île de la Réunion, appelée aussi l'île Bourbon. En 1665 pour accompagner les 14 détenus malgaches « déposés » sur l'île comme esclaves, un petit contingent de « Filles » venues de France y fut envoyé, malheureusement elles ne résistèrent pas au climat et aux maladies locales. Elles furent remplacées par des femmes d'origine indiennes, chinoises et indonésiennes, plus résistantes (Histoire racontée par les habitants de l'île), d'où cette population bigarrée.

Lors du repas des anciens d'ETPM organisé par Nicolas Mankowski en octobre dernier, Ariane Malzac nous a fait un vibrant hommage dédié à notre ancien président, Henri de Roissard. Une fois de plus nous nous sommes retrouvés avec très grand plaisir.

Afin de nous rappeler les vacances, vous pourrez lire un petit résumé de la croisière sur le Douro organisé par l'AOP. Le rapport complet ainsi que les photos seront sur le site très prochainement. Enfin, pour terminer, une visite au musée Carnavalet vous plongera dans la découverte de ce musée exceptionnel et incontournable de Paris.

Quelques jeux pour se détendre...

Un hommage également est rendu à Xavier Emmanuelli, décédé récemment hélas et qui, entre autres, est passé plusieurs fois à bord de la DLB 1601 comme médecin. Homme charmant et convivial, grand ami de Jean François Foucher.

Et pour finir, quelques anecdotes concernant le marégraphe de Marseille, la Polaris et les Collègues d'avant.

Voilà, je vous souhaite une excellente lecture de notre Pélican qui clôturera cette année 2025. Encore une fois : Joyeux Noël et bonne année 2026 à toutes et tous.

Sommaire

EDITORIAL.....	3
L'ÉNERGIE ÉOLIENNE FLOTTANTE UNE SOURCE PROMETTEUSE D'ÉNERGIE PROPRE MAIS.....	5
TLC LIONS HUMAN AWARDS EUROPE 2026.....	8
LE PETIT MONDE DE L'OFFSHORE.....	10
MIRACLE EN 1943.....	14
GENÉALOGIE.....	17
LES FILLES DU ROY.....	19
REPAS ETPM 2025.....	20
CROISIÈRE SUR LE DOURO.....	22
NOTRE VISITE AU MUSÉE CARNAVALET.....	23
DÉTENTE.....	25
DANS LE SILLAGE DE L'AMICALE.....	26
L'AMICALE.....	28



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.

Cette offre est réservée aux adhérents.



L'ÉNERGIE ÉOLIENNE FLOTTANTE UNE SOURCE PROMETTEUSE D'ÉNERGIE PROPRE MAIS...

...le ballastage pose problème.



Photo EFG

La plupart des concepts d'éoliennes flottantes sont dérivés des technologies marines et pétrolières et gazières offshore et consistent souvent en des plateformes semi-submersibles constituées de réservoirs en acier reliés par des éléments structuraux. Les éoliennes flottantes de type barge sont également conçues autour de ballasts.

Ces réservoirs sont lestés afin d'obtenir la combinaison adéquate de flottabilité et de masse pour contrebalancer la poussée du vent sur les pales de la turbine et l'effet des vagues et de la houle.



La compacité des parcs éoliens et l'interconnexion (ancrage, lignes électriques) entre les éoliennes flottantes rendent très difficile le retrait d'une unité flottante du parc, pour réparation ou modification, pendant la durée de vie de ce dernier. Par conséquent, les producteurs d'énergie et les exploitants de parcs éoliens exigent une garantie minimale de 25 ans sur l'intégrité de la plateforme flottante, en particulier,

Pas de risque de corrosion dans les réservoirs de ballast pendant toute la durée d'exploitation.

Il s'agit d'un défi technique de taille. Mais il existe une solution : l'eau ultrapure.

Prévention de la corrosion

Les concepteurs d'éoliennes flottantes prévoient généralement de ballaster les réservoirs avec de l'eau de mer, en utilisant divers moyens pour prévenir ou limiter la corrosion interne. On recourt fréquemment à un revêtement époxy interne des réservoirs, associé à des anodes sacrificielles en zinc. Cependant, de nombreux spécialistes préconisent de compléter ce dispositif par l'injection de produits chimiques tels que des inhibiteurs de corrosion, des agents de désoxygénation et des biocides dans l'eau de ballast. Les principales préoccupations concernent la corrosion électrochimique et, plus particulièrement, la corrosion bactérienne ou la corrosion microbienne (MIC), dont les effets sont très difficiles à prévoir et à quantifier.



Pour obtenir un niveau de protection suffisant à long terme, des quantités de biocide sont ajoutées à l'eau de mer, mais sans garantie d'une efficacité durable.

Risques pour l'environnement



Les eaux de ballast deviennent donc rapidement polluées, chargées de biocides et de métaux lourds et représentent un réel danger pour le milieu marin.

L'inspection des ballasts d'eau de mer est complexe et l'industrie maritime procède généralement à la vidange et à l'inspection des ballasts des navires au moins tous les cinq ans. On imagine aisément la difficulté d'une telle opération sur un parc éolien flottant, sans même parler de la néces-

sité d'évacuer les eaux de ballast traitées et de remplir à nouveau le réservoir d'eau de mer, réintroduisant ainsi des produits chimiques nocifs. Et ce, sans même parler de l'absence de dommages internes dans le ballast. Toute réparation ou tout revêtement des parois en acier représenterait un véritable casse-tête en termes de sécurité et de mise en œuvre.

La corrosion ou les contraintes structurelles peuvent finir par créer des trous ou des fissures dans les ballasts et provoquer le déversement d'eau traitée en mer. Des accidents peuvent également survenir, comme une collision avec un navire ou un objet flottant, pouvant entraîner un important déversement d'eau traitée chimiquement dans l'océan.

En ce qui concerne les éoliennes flottantes, les volumes d'eau de ballast sont très importants, de l'ordre de 10.000 m³ par unité. Un déversement d'eau de ballast aurait un impact très négatif sur la vie marine.

Solution

Il existe une solution à ce problème et à cette menace pour le milieu marin.

La solution est de remplacer l'eau de mer par l'eau ultrapure.

Une solution qui fera de l'énergie éolienne flottante une véritable énergie renouvelable propre, éliminant le besoin de revêtements, d'anodes sacrificielles et de produits chimiques nocifs à l'intérieur des ballasts.



L'utilisation d'eau ultrapure élimine les risques associés à des travaux tels que le montage d'échafaudages, le sablage, le revêtement ou la peinture, voire le soudage d'anodes, dans l'espace confiné des ballasts et les dangers qui y sont associés.

Il n'est pas nécessaire non plus de manipuler des produits chimiques pour traiter les eaux de ballast, ce qui évite les risques pour la santé et la sécurité des travailleurs impliqués dans les opérations de ballastage.

De même, et c'est tout aussi important, l'eau ultrapure élimine l'injection de produits nocifs tels que les biocides, les inhibiteurs de corrosion et les absorbeurs d'oxygène dans les eaux de ballast et donc les risques générés par le déversement d'eau traitée dans la mer.

Il en va de même pour les anodes sacrificielles dissoutes qui rendent les eaux de ballast impropres au rejet en mer et nécessitent leur élimination et leur traitement en cas de déballastage.

En revanche, l'eau ultrapure peut être rejetée en mer sans nuire à la faune et à la flore marines. C'est comme si l'eau de pluie tombait sur la mer. Par conséquent, même en cas d'accident ou de déballastage technique, l'eau ultrapure ne causera aucun dommage à l'environnement.

L'utilisation de l'eau ultrapure réduira les coûts de construction des flotteurs d'éoliennes en réduisant les surépaisseurs d'acier, en éliminant les anodes sacrificielles et les additifs chimiques, ainsi que les coûts d'exploitation en espaçant et simplifiant les inspections de ballasts. En fin de vie du champ éolien, le

démantèlement et le recyclage de l'éolienne seront facilités par l'absence de corrosion dans les réservoirs de ballast et sans la nécessité du retraitement de centaines de milliers de m3 d'eau polluée.

La solution de ballastage en eau ultrapure, déjà validé par une note technique du DNV, est en cours de qualification avec le Bureau Veritas.

Production et livraison de l'eau ultrapure

L'objectif est de produire et de stocker de grands volumes d'eau ultrapure et de les livrer au moment et à l'endroit où ils sont nécessaires : ports, chantiers de construction et plateformes offshore.

L'eau ultrapure est très généralement fabriquée à terre à partir d'eau douce et recyclée pour les usages industriels. Il n'existe pas d'unités de production ayant les capacités requises pour les projets de champs éoliens flottants. De plus les ressources en eau douce se raréfient et il serait paradoxal de consommer de telles quantités d'eau douce, en moyenne 10.000 tonnes par éolienne flottante de 15 MW, pour le développement d'une énergie sensée être propre et renouvelable.

Il est préférable de produire cette eau ultrapure à partir de l'eau de mer. De plus, l'unité de production devra être mobile pour livrer les différents chantiers de construction et de mise à l'eau des flotteurs d'éoliennes.

La solution est donc de produire et stocker l'eau ultrapure en mer à bord d'un navire, ce qui nécessite une technologie très spécifique et une expérience de terrain prouvée pour produire l'eau ultrapure aux débits et volumes impliqués dans le ballastage des éoliennes flottantes.

Cette expérience industrielle a été acquise par les associés du projet avec le navire ÔDeep One, conçu pour la production d'eau minérale à partir de l'eau de mer et exploité de 2019 à 2021.

Navire spécialisé pour l'énergie éolienne flottante

Hansen Marine Energies conçoit un navire de traitement et de stockage d'eau spécifiquement adapté à cette application. Ce navire portera les équipements de traitement et fournira de l'eau ultrapure aux chantiers de construction d'éoliennes flottantes ainsi qu'aux sites offshore.

Ce navire-usine H₂O aura l'empreinte carbone la plus faible possible et répondra aux exigences les plus élevées en matière de protection de l'environnement.

Nous sommes impatients de mettre en œuvre cette technologie innovante qui établira une nouvelle norme non seulement pour les éoliennes flottantes, mais aussi pour les autres unités flottantes du secteur de l'énergie offshore.

Éric Hansen avec l'aimable autorisation de © 2023 Droits d'auteur Hansen Marine Energies

www.hansen-marine-energies.com

Règlementation de l'OMI sur la gestion des eaux de ballast



La nouvelle réglementation de la Convention D2 de l'OMI sur la gestion des eaux de ballast entre en vigueur en 2024 et impose un système de gestion des eaux de ballast pour chaque navire. Cette réglementation vise à minimiser le transport et le rejet d'organismes viables et de micro-organismes nuisibles, et concerne principalement les navires marchands. Cependant, les éoliennes flottantes, ballastées à l'eau de mer à quai, sont transportées au large et pourraient être soumises à cette réglementation de l'OMI en cas de déballastage.

TLC LIONS HUMAN AWARDS EUROPE 2026



Je suis très fière d'annoncer que Subsea7 a été présélectionné pour le prix « Entreprise humaine de l'année » décerné par TLC Lions.

Chez Subsea7, nous mettons tout en œuvre pour offrir à nos collaborateurs un environnement où chacun peut s'épanouir, développer sa carrière et être fier de son parcours.

Nous voulons permettre à chacun de donner le meilleur de soi-même, tout en atteignant des performances remarquables.



Je suis également ravie de partager une autre excellente nouvelle :

John Evans, notre Directeur Général, a pris la parole lors de la conférence annuelle POWERful Women 2025, mercredi 12 novembre. Il a participé au panel « *The Final Push : Achieving 40% by 2030* », apportant la perspective d'un leader de l'industrie sur la réalisation d'un objectif essentiel : atteindre au moins 40 % de femmes dans les postes de direction intermédiaire et de direction dans le secteur de l'énergie au Royaume-Uni d'ici 2030.



Antoinette Wilks, HR Director, Corporate Development at Subsea 7

Félicitations à Antoinette Wilks qui a aussi été nommée finaliste pour le titre de leader RH de l'année aux TLC Lions Human Awards Europe 2026 !

TLC Lions, Libérer le potentiel humain

L'avenir appartient aux entreprises qui dirigent avec cœur.

Aujourd'hui, nous sommes ravis d'annoncer la liste des finalistes du prix de l'Entreprise humaine de l'année, qui célèbre les organisations qui considèrent leurs collaborateurs pas seulement comme des employés, mais aussi comme des individus qui rendent leur mission possible.

Qu'il s'agisse de bien-être, d'inclusion, d'objectif ou de culture, ces entreprises montrent que l'humanité n'est pas seulement un bon leadership, mais aussi une entreprise vertueuse.

Les entreprises présélectionnées :



Evènement sponsorisé par



Linkedin #Subsea7 #Being7

Avec l'aide précieuse de Marie Vivier Group Communications Senior Advisor – HR at Subsea7

LE PETIT MONDE DE L'OFFSHORE

Depuis des siècles, les maquettes de bateaux font la joie et la fierté des armateurs, des marins et des collectionneurs, qu'il s'agisse de leurs propres créations ou des navires de leurs rêves. Considérées comme l'incarnation du désir de la mer, les maquettes de bateaux sont des ornements raffinés, aussi bien dans les salons que dans les bureaux.



La DLB 1601 à l'échelle 1/1250

La production de maquettes de navires à l'échelle 1/1 250 est une tradition qui perdure depuis près d'un siècle. Aujourd'hui, elle n'est perpétuée que par un très petit nombre de maquettistes à travers le monde. Les techniques traditionnelles se transmettent de générations en générations.

Elles ont été constamment améliorées et, ces dernières années, complétées par les technologies modernes de CAO, atteignant des standards de qualité et de précision toujours plus élevés.

Les modèles sont créés à la main selon un processus très élaboré et sophistiqué qui peut prendre de quelques semaines à quelques mois. Outre cette approche traditionnelle, les logiciels 3D sont utilisés pour étudier au préalable les formes et les dimensions sur ordinateur.

Un collectionneur particulier



Je suis né en 1967 et j'ai passé toute ma vie (professionnelle) dans l'industrie maritime. J'ai grandi dans la ville d'IJmuiden. IJmuiden est connue comme l'entrée maritime d'Amsterdam. Quand j'étais jeune, j'ai passé de nombreuses heures sur les bords du canal de la mer du Nord, à regarder les énormes navires qui passaient à IJmuiden en route vers le port d'Amsterdam.

Par coïncidence, j'ai la possibilité de commencer à travailler pour Wijismuller en 1987. À cette époque, Wijismuller était l'une des plus célèbres entreprises néerlandaises de récupération et de remorquage dans le monde. En plus des remorqueurs, ils venaient de construire une flotte de navires de transport lourd semi-submersibles. J'ai commencé à la Direction Financière. Au bout de deux ans, Wijismuller m'a proposé un poste d'acheteur au sein du service technique.

En 1993, Wijismuller Transport a fusionné avec Dock Express Shipping de Rotterdam. La nouvelle société s'appelle Dockwise et démarre dans un nouveau bureau à Meer (Belgique) en 1993. J'ai rejoint la nouvelle entreprise en tant que responsable des achats et j'ai déménagé à Breda.

En 1998, j'ai décidé de rejoindre Seatrade Groningen BV. À cette époque, le plus grand opérateur de navires frigorifiques conventionnels avec une flotte de 175 navires frigorifiques. Pour cela, j'ai dû déménager dans la partie nord des Pays-Bas. Au total, j'ai travaillé pour Seatrade Groningen BV pendant 15 ans en tant que responsable des achats.

En 2013, j'ai trouvé un nouveau défi en poursuivant ma carrière dans les achats maritimes chez Spliethoff's Bevrachtungskantoor BV à Amsterdam. La même année, nous avons déménagé avec la famille à Velsbroek. Une ville entre IJmuiden et Haarlem.

Spliethoff (fondé en 1921) est un énorme groupe et possède les compagnies maritimes suivantes : Spliethoff, Biglift, Transfennica, SevenStar, DYT, Wijnne Barends, Bore et Forest Wave Navigation.

Au total, le groupe Spliethoff exploite une flotte de plus de 140 navires dans le monde entier.

En plus de mon intérêt professionnel pour l'industrie maritime, j'ai également un intérêt général pour le transport maritime. Au fil des ans, j'ai constitué une collection intéressante de livres liés au transport maritime. Il y a environ 20 ans, j'ai également découvert qu'il existait un monde de petites maquettes de bateaux à l'échelle 1/1250. Aujourd'hui, j'ai une collection de plus de 400 modèles, ce qui signifie que :

JE SUIS L'UN DES PLUS GRANDS « ARMATEURS » DES PAYS-BAS.



ETPM 1601 – Navire grue et pose de canalisations



Thialf – Navire grue semi-submersible



Mighty Servant – Navire submersible transporteur de colis lourds



Abeille Flandres - Remorqueur de haute mer



Blue Marlin - Navire submersible transporteur de colis lourds



Seven Eagle – Support de plongée



Seven Oceans - Navire de pose de conduites rigides et flexibles



Seven Osprey - Le navire de ravitaillement offshore



Skandi Seven – Navire offshore polyvalent



Giant 3 - Navire de transport lourd

Modélisme naval miniature



La plupart des modèles au 1/1 250 sont construits par des fabricants professionnels d'Allemagne, d'Autriche et du Royaume-Uni. Ils sont fabriqués en acier moulé. Ils fabriquent un moule et fabriquent une série de 50 à 100 pièces de chaque modèle.

À côté de cela, certains modèles sont fabriqués par des particuliers. Ils utilisaient principalement du bois ou de la résine. Depuis quelques années, les modèles sont également fabriqués par des imprimantes 3D. Les collectionneurs ne font pas les modèles eux-mêmes. Ils n'apportent que de temps en temps des modifications sur les modèles achetés.

Martin Adrichem

www.martin1250shipsmodels.nl

Il est des endroits où le pétrole ne sent pas l'hydrogène sulfuré, Nausicaa le centre national de la mer à Boulogne en est un !

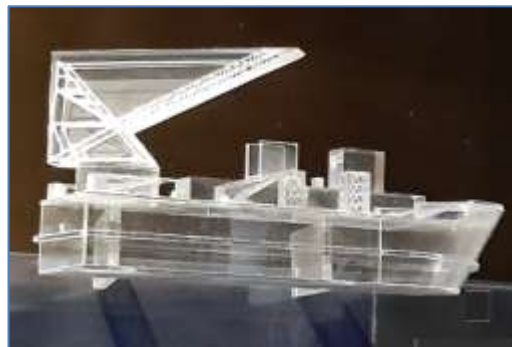
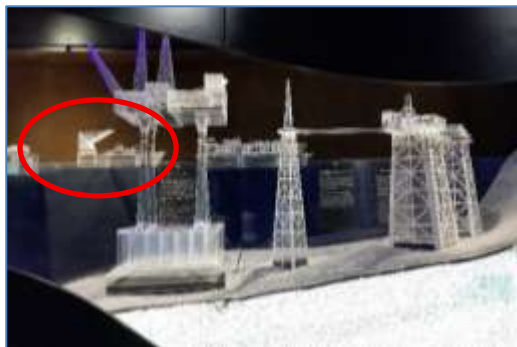
Nausicaa est un centre de découverte de l'environnement marin, ouvert en 1991 à Boulogne-sur-Mer.

Il dispose du plus grand aquarium d'Europe qui le classe cinquième dans la hiérarchie mondiale. C'est aussi le plus grand centre européen d'élevage de coraux.

Le nom Nausicaa est celui d'une princesse phéacienne de la mythologie grecque, dont la rencontre avec Ulysse naufragé est narrée dans l'Odyssée.

Nausicaa rappelle également le mot « ca - si - no », choisi en souvenir de l'ancien casino de Boulogne-sur-Mer, très prisé à l'époque, et qui se trouvait sur ce site.

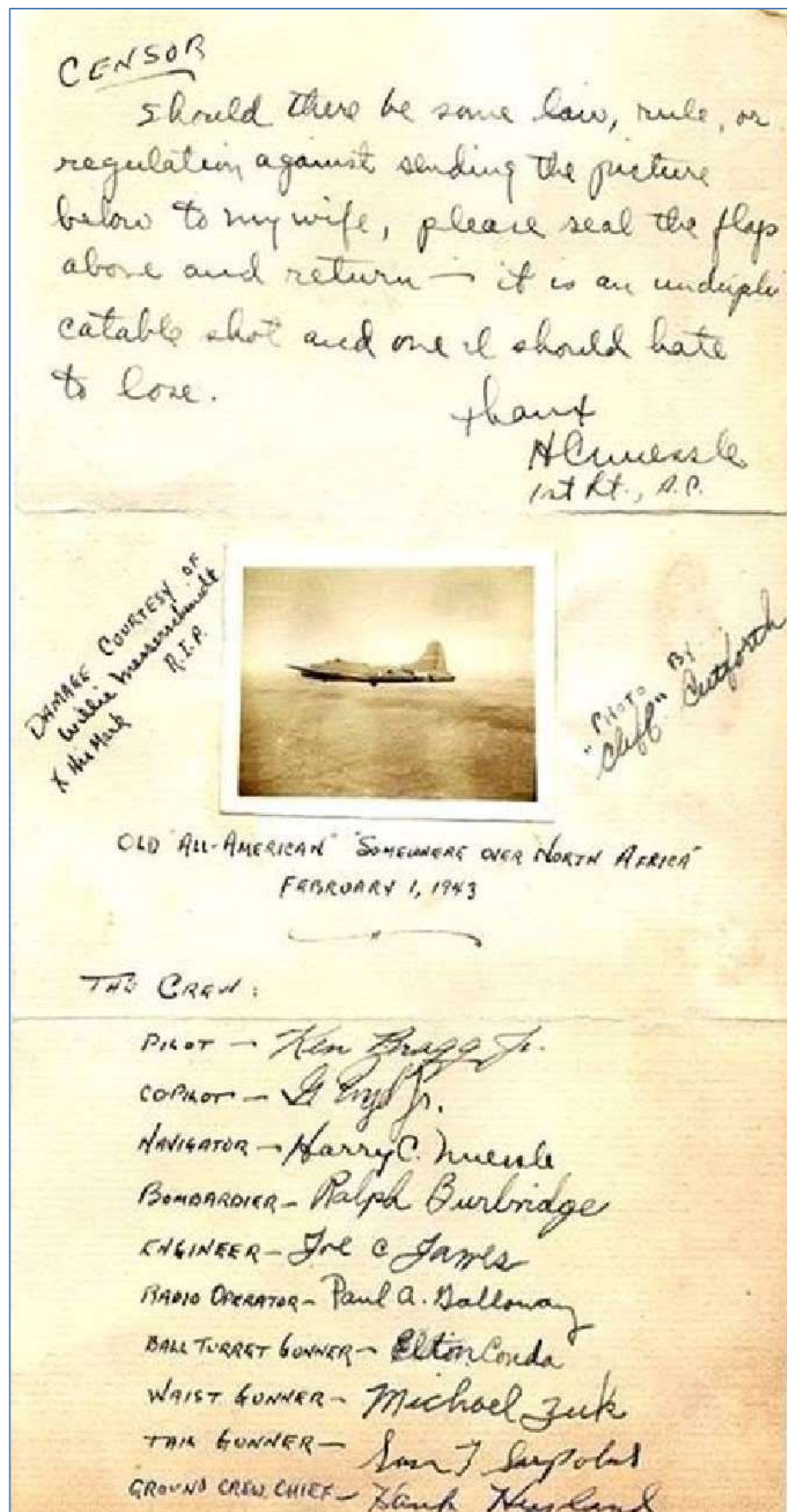
Wikipedia



Dans une vitrine consacrée à l'offshore pétrolier, on peut voir parmi des reproductions en plexiglass d'ouvrages typiques de l'exploitation du pétrole en mer, une maquette (au fond à gauche) qui ressemble d'évidence à la barge ETPM 1601 (ou 1602).

MIRACLE EN 1943

C'est le navigateur de la forteresse qui adresse la lettre à son épouse, et comme tout le courrier passait par la censure, il s'adresse au censeur au début.



Monsieur le censeur,

S'il existait des lois, règles ou règlement contre le fait d'envoyer la photo ci-dessous à ma femme, s'il vous plaît refermez le pli et retournez-le-moi. C'est une photo unique et je détesterais la perdre.

Merci

Harry C. Lemesle

Dégats merci à Willie Messerschmidt

X sa marque Qu'il repose en paix

L'ancien « All America » quelque part au dessus de l'Afrique du Nord

1^{er} FEVRIER, 1943

L'équipage

Pilote

Ken Bragg Jr

Co-pilote

G. Boyd Jr.

Navigateur

Harry C. Nuessle

Bombardier

Ralph Burbridge

Mécanicien

Joe C. James

Radio

Paul A. Galloway

Mitrailleur inférieur

Elton Conda

Mitrailleur de flanc

Michael Zuk

Mitrailleur de queue

Sam T. Sarpolus

Chef d'équipage au sol

Hank Hayland

Quand je pense que certains navigants roulent des mécaniques dans leurs uniformes bien propres du départ à l'arrivée !!!

En 1943 une collision en vol le 1er février 1943, entre un B17 et un Chasseur allemand au-dessus du port de Tunis est devenue l'objet de l'une des plus célèbres photographies de la WWII. Un chasseur ennemi attaquant une formation de 97th Bomb Group perdit le control,

Probablement avec un pilote blessé, au cours de sa descente mortelle contre la partie arrière du fuselage de la forteresse volante nommée « All American », pilotée par le Lt Kendrick R. Bragg du 414th Bomb Squadron.

Lorsque le chasseur a percuté il s'est disloqué mais a laissé des morceaux dans le B17. La partie gauche du plan fixe et l'aileron gauche ont été complètement arrachés.

Les 2 moteurs droits étaient HS et l'un de gauche avait une sérieuse fuite à la pompe à huile. La partie de la dérive fixe et la partie mobile ont été endommagées, le fuselage a été pratiquement entièrement sectionné seulement tenu par deux petites parties de la cellule,

Les radios et les systèmes électriques et oxygènes endommagés. Il y avait aussi un trou sur le dessus de plus de 4,80 m de long et 1,20 m de large sur la partie la plus large ; la rupture du fuselage allait jusqu'à la tourelle du mitrailleur du haut.



Bien que la queue cabossée se balançait dans le vent relatif, elle se tordait lorsque l'avion tournait et tous les câbles furent sectionnés à l'exception d'un seul pour la profondeur qui fonctionnait encore, et l'avion continuait miraculeusement à voler !

Le mitrailleur de queue était pris au piège car il n'y avait plus de plancher reliant la queue du reste de l'avion. Les mitrailleurs du fuselage et de la queue utilisèrent des mor-

ceaux du chasseur allemand et leur propre harnais de parachute afin d'éviter que la queue ne se détache et que les deux côtés du fuselage ne se séparent.

Pendant que l'équipage essayait que le bombardier ne se déboîte, le pilote continuait sur son run et larguait ses bombes sur l'objectif

Lorsque les trappes de bombardement furent ouvertes, les turbulences furent telles qu'un des mitrailleurs du fuselage fut soufflé dans la partie abîmée de la queue. Cela prit plusieurs minutes à quatre membres de l'équipage de lui passer des suspentes de parachute et de le tracter vers l'avant de l'avion. Quand ils essayèrent de faire la même chose pour le mitrailleur de queue, la queue se mit à battre tellement qu'elle commençait à se détacher. Le poids du mitrailleur de queue ajoutait de la stabilité à la section arrière, aussi il retourna à sa place. Le virage retour vers l'Angleterre dû être fait très lentement pour éviter que la queue ne se détache. Ils parcoururent presque 70 nautiques pour faire le virage retour. Le bombardier était tellement endommagé qu'il perdait de l'altitude et de la vitesse et se retrouvait bientôt seul dans le ciel.

Pendant un bref instant deux autres chasseurs allemands Me-109 attaquèrent le « All American ». En dépit des dommages progressant, tous les mitrailleurs furent capables de répondre à ces attaques et bientôt éconduisirent les chasseurs. Les deux mitrailleurs de fuselage se tenaient debout avec la tête dehors au travers du trou dans la partie supérieure du fuselage pour braquer et tirer avec les mitrailleuses. Le mitrailleur de queue devait tirer de courtes rafales parce que le recul faisait tourner l'avion.



Des chasseurs P 51 alliés interceptèrent le « All American » comme il traversait la Manche et prirent une des photos montrées. Ils prévinrent la base par radio en décrivant que l'appendice surfait comme la queue d'un poisson et que l'avion ne pourrait pas se rendre à la base et qu'il fallait envoyer des bateaux pour récupérer l'équipage lorsqu'ils sauteraient.

Les chasseurs restèrent avec la Forteresse, recevant des signaux manuels du Lt Gragg et les relayant à la base. Le Lt Gragg signala que 5 parachutes et le spare avaient été utilisés, aussi cinq membres d'équipage ne pourraient pas évacuer. Il prit la décision que s'ils ne pouvaient pas évacuer en toute sécurité, il resterait dans l'avion pour le poser.

Deux heures et demie après avoir été percuté, l'avion fit son dernier virage face à la piste alors qu'il était encore à plus de 40 nautiques.

Il descendit pour un atterrissage d'urgence et fit une décélération normale sur son train d'atterrissage.

Lorsque l'ambulance s'approcha à côté, elle fut remerciée car aucun membre de l'équipage ne fut blessé. Il était incroyable que l'avion ait pu continuer à voler dans de telles conditions.

La Forteresse se tint placidement jusqu'à ce que tout l'équipage sorte par la porte d'accès et que le mitrailleur de queue descende d'une échelle, et c'est à cet instant que toute la partie arrière s'effondra.



Ce vieil oiseau a fait son boulot et a ramené l'ensemble de l'équipage sain et sauf à la maison.

MERCI DE RETRANSMETTRE A QUELQU'UN D'AUTRE QUI APPRECIERA CETTE INCROYABLE HISTOIRE.

Pour l'Amicale c'est chose faite.

Merci à Hervé Kerfant pour avoir trouvé cette incroyable histoire.



GENEALOGIE

Les noms de famille



Avec plus d'un million de noms de famille distincts, la France détient le patrimoine onomastique le plus riche du monde.

Cette diversité est liée au mode d'apparition des noms de famille : ils n'ont pas été institués par l'Etat mais sont apparus spontanément au Moyen-âge, aux alentours du XIIe siècle.

À l'origine, il s'agissait de simples surnoms destinés à distinguer les personnes qui portaient le même prénom. Ces surnoms sont progressivement devenus héréditaires au fil des décennies. Dès lors, ils n'étaient plus attachés à une personne mais à une famille et sont donc devenus les noms de famille que nous connaissons.

Cette variété de noms de famille reflète également la diversité linguistique de la France au Moyen-âge, entre le breton, le picard, l'alsacien, l'occitan, le gascon, le catalan, le corse ou encore le provençal, comme l'illustre cette carte.

Déterminer la popularité d'un nom de famille

Cette diversité des noms de famille a plusieurs conséquences.

Tout d'abord, la moitié des noms de famille français sont portés par moins de 10 personnes chacun et 80% par moins de 50 personnes chacun. Inversement, 5% des patronymes suffisent à couvrir 80% de la population française ! Et seulement 1 000 patronymes couvrent le quart de la population... La répartition des noms de famille n'est donc pas du tout homogène.

Top des noms français

Nombre d'individus

1	MARTIN	11 181 583
2	BERNARD	6 196 358
3	PETIT	5 571 722
4	THOMAS	5 277 648
5	MOREAU	4 992 240
6	DUBOIS	4 984 465
7	RICHARD	4 666 160
8	DURAND	4 651 922
9	ROBERT	4 615 922
10	MICHEL	4 553 750

11	SIMON	4 284 512
12	LAURENT	4 143 474
13	ROUX	3 798 368
14	LAMBERT	3 515 531
15	GIRARD	3 451 702
16	BERTRAND	3 419 137
17	LEROY	3 408 018
18	DAVID	3 383 335
19	MOREL	3 245 110
20	LEFEBVRE	3 223 629

Hervé Kerfant

Vous êtes tenté de connaître votre généalogie ? Envoyez votre livret de famille à Hervé.



On peut constater que sur le top 20 des noms de famille, 12 sont des prénoms.

Jusqu'au XIXe siècle, il n'était pas rare que des enfants soient abandonnés, souvent pour des raisons de pauvreté ou de naissance hors mariage. Ces enfants étaient souvent déposés devant des églises, dans des couvents, ou dans les "tours d'abandon" (comme les "tours de trouvaille" en France), qui permettaient aux mères de laisser anonymement leurs nourrissons.

Lorsque ces enfants étaient recueillis, les autorités religieuses ou civiles leur donnaient souvent un nom, car les parents ne laissaient généralement pas d'information.

Le prénom était fréquemment choisi selon le calendrier liturgique : l'enfant recevait le nom du saint du jour où il avait été trouvé.

Cela permettait une identification simple et un rattachement à une date connue.

Parfois, des noms comme Deusdedit (Dieu a donné) ou "Dieudonné" étaient également utilisés, surtout pour insister sur l'aspect providentiel de la naissance ou de l'arrivée de l'enfant.

Cela n'était pas une règle juridique stricte, mais une pratique courante dans certains milieux religieux ou administratifs.

Dans d'autres cas, on pouvait attribuer un nom de famille lié à l'endroit où l'enfant avait été trouvé (par exemple Paris, Chapelle, Trouvé, etc.).

On raconte que certaines familles qui, pour faire des économies, donnent à leur fraîchement né le nom du saint du jour pour cumuler fêtes et anniversaires.

Robert Rocca humoriste, chansonnier des années 50-60 racontait dans un monologue (aujourd'hui on appelle ça du stand-up) qu'il avait failli s'appeler Pentecôte.

Dans le même esprit, il y aurait des bébés antillais, ou d'Afrique francophone, qui, nés un 14 Juillet, se seraient appelés Fêtnat sans la vigilance du préposé à l'Etat-Civil !!!

Il n'y a pas de règle d'orthographe pour les noms propres.

Ce qui veut dire que les orthographes "Jary", "Jarry" et "Jarrie", ou bien "Lefèbvre", "Lefébure" et "Lefèvre" sont toutes valables, comme "Dupont" et "Dupond", mais chaque famille a son orthographe propre, et sa prononciation propre, et "de Broglie" se prononce (à peu près) "de Broïle", mais s'écrit bien "de Broglie", et pas autrement.

Donc "Baulieu" est parfaitement correct pour l'inventeur de la pilule contraceptive, et "Beaulieu" est parfaitement correct pour les trois branches de familles cousines de Broût-Vernet (Allier, 800 habitants) avec un ancêtre commun vers 1795.

Et c'est également vrai pour Beaulieu-sur-Dordogne, Beaulieu-sur-Mer et une demi-douzaine d'autres patelins contenant ce nom.

BEAULIEU s'écrit avec un E comme dans BEAU, et Beaulieu veut dire "Joli endroit" (origine : Beaulieu-sur-Dordogne à 180 kilomètres du berceau familial, où un ancêtre s'est expatrié, avant de revenir au bercail, où on lui a collé un nouveau patronyme)

Le Professeur Etienne-Émile Baulieu (né Etienne Blum) sans E, qui a inventé la pilule contraceptive, avait déjà utilisé cinq E pour son prénom-composé, et il ne lui restait plus de E pour son nouveau nom ... ou bien pas assez de cases dans le formulaire ...

J'ai des ancêtres Anglais (protestants Français émigrés) qui ont perdu leur E en traversant la Manche :

Bruzeaud est devenu Bruzaud, et Rochefort est devenu Rochfort.

Michel Beaulieu

LES FILLES DU ROY



Arrivée des filles du Roy en Nouvelle France
fassent des enfants au Québec.

Les Filles du Roy, selon la graphie de l'époque, sont des jeunes femmes, appelées aussi « filles à marier », qui ont émigré en Nouvelle-France, sous la tutelle du roi Louis XIV.

De 1663 à 1673, près de 800 d'entre elles ont quitté la France par bateau pour se rendre en terre promise, s'y marier, y fonder un foyer et établir une famille pour coloniser le territoire.

Leur mission en tout cas était clairement politique. Appelées "Filles du Roy", ces émigrantes, souvent orphelines, étaient envoyées par Louis XIV afin qu'elles se marient et

Qu'est-ce qui a bien pu pousser ces jeunes femmes à tout quitter ? De 1663 à 1673, elles furent près de 800 à laisser derrière elles leur pays, à traverser l'Atlantique sur un navire à voile et à débarquer au Canada, une terre lointaine et inhospitalière, dont elles ne savaient rien ou presque.

Était-ce la contrainte, la faim, un passé honteux à oublier, l'espoir d'une vie meilleure, un désir d'aventure ? Quelles qu'aient pu être leurs motivations, ces pionnières, filles légères ou vertueuses chrétiennes, ont fait preuve d'un indéniable courage et d'une étonnante capacité d'adaptation. Les québécois d'aujourd'hui savent ce qu'ils leur doivent.



Plaque commémorative à Dieppe.

Le programme connut un succès retentissant. On rapporta qu'en 1670, la plupart des filles arrivées l'année précédente étaient déjà enceintes et qu'en 1671, près de 700 enfants étaient nés des Filles du Roy.

La colonie devait atteindre l'autosuffisance démographique peu après.

À la fin de 1671, Jean Talon, premier intendant de la Nouvelle-France, suggéra qu'il ne serait pas nécessaire de parrainer le passage des filles pour l'année suivante, et le roi accepta son conseil. La migration reprit brièvement en 1673, lorsque le roi envoya 60 filles supplémentaires à la demande de Buade de Frontenac, le nouveau gouverneur, mais ce fut la dernière sous le parrainage de la Couronne. Des quelques 835 mariages d'immigrants dans la colonie pendant cette période, 774 incluaient une fille du roi. En 1672, la population de la Nouvelle-France était passée de 3 200 en 1663 à 6 700.



Les deux tiers de tous les canadiens d'origine française peuvent faire remonter leur lignée à l'une des filles du roi.

Catherine Paulo fait partie des 36 Rochelaises qui embarquent pour aller peupler la Nouvelle-France. Elle a 18 ans lorsqu'elle effectue la traversée. À peine arrivée, elle épouse Etienne Campeau, maçon, et part s'installer avec lui à Montréal. Ils auront quinze enfants. Quelques quatorze générations plus tard, l'ex-secrétaire d'État et épouse de l'ancien

président des Etats-Unis, Hillary Clinton, se revendique de la descendance de Catherine Paulo.



Dans son arbre généalogique, on retrouve Céline Dion, Justin Trudeau, Madonna, Angelina Jolie et Jack Kerouac.

Madonna (Madonna Louise Ciccone), descendante de la fille du roi Anne Seigneur (1649-1733). Les ancêtres de sa mère sont tous canadiens-français du XVIIe siècle

REPAS ETPM 2025

Hommages à Henri de Roissard.

Ariane Malzac



Henri de Roissard est mort le 17 février 2025 à l'âge de 86 ans.

Après un début de carrière chez Spie Batignolles, à la tête de grands travaux principalement à l'étranger, il rejoint la Compagnie générale des eaux en 1988 avant de rentrer dans le groupe GTM Entrepouse en 1990 comme vice-président puis président d'ETPM.

Polytechnicien (promo 58), Conseiller du commerce extérieur, Henri de Roissard était décoré de la Légion d'honneur et de l'ordre du Mérite.

Dans les traces d'André Jarrosson, il aura été celui qui a mené ETPM sur la route de ses succès, en insufflant un esprit de conquête et d'innovation technologique qui a été la marque de fabrique de l'entreprise.

Nicolas Mankowski

Henri de Roissard aura donc mené le navire ETPM pendant la décennie des années 90. Mené, mais surtout brillamment « barré » notre navire.

À l'issue d'une décennie 80 difficile pour ETPM, l'arrivée d'Henri de Roissard aura permis un redressement spectaculaire. Une réorganisation profonde, des équipes remotivées, une ambition réaffirmée.

Dans le contexte d'un redressement des prix du pétrole, et d'une alliance de nos forces avec celles de McDermott. Avec certes souvent des challenges intimidants.

Les difficultés n'ont pas manqué. Henri de Roissard nous a alors insufflé une volonté dynamique, joyeuse, innovante. Débouchant in fine sur des succès collectifs enthousiasmants.

En quelques années, les résultats ont été là, réels, solides, confirmés. De spectaculaires chantiers menés à bien, dans les délais, et dégageant des profits sonnants et trébuchants.

Henri de Roissard a su structurer et emmener nos énergies sur les chantiers, sur les barges, dans les bureaux.

En construisant ainsi notre fierté collective dans une formidable réussite.

Ariane Malzac

Henri de Roissard aura été non seulement un brillant capitaine d'entreprise.

Il aura été aussi l'énergique animateur et pilote de l'équipe de rallye automobile ETPM.

Les mêmes qualités ont ainsi été mises au service de la course automobile, une passion qui l'a mené plusieurs fois sur les pistes du Paris Dakar.

Il aimait le risque : il roulait en Subaru bleu métallisé lorsque ses pairs privilégiaient plutôt la R25 grise. Monter avec lui signifiait s'en remettre au sort en espérant qu'il ne serait pas contraire. Il m'a appelée un jour pour me dire qu'il avait pris une plaque de verglas et mis la Subaru dans le fossé...on aurait dit un gamin qui venait de faire une grosse bêtise.



Une urbanité naturelle, un sourire teinté d'une légère ironie et des yeux malicieux masquaient à peine une volonté farouche de réussite et un tempérament de meneur d'hommes. Jamais pompeux, parfois insolent, attentif sans en avoir l'air, en un mot, élégant.

Nous garderons tous le souvenir d'un homme qui aura marqué l'histoire d'ETPM : et c'est une belle manière de lui rendre hommage que de faire perdurer cette coutume qu'il avait initiée de nous réunir une fois l'an pour un déjeuner convivial, signe de notre lien et de notre attachement

aux « années de Roissard ».

Brèves Sports

GROUP TEAM MOTORING

Philippe Aury, électromécanicien au dépôt GTM-BTP de Marolles, est heureux. Il vient de participer à l'édition 1994 du superbe Rallye de l'Atlas et sa navigation pointue dans le désert marocain a permis à son pilote, Jean-René Triquet, de classer leur Mitsubishi Pajero à la 23^e place du classement général. L'équipage Triquet/Aury remporte au passage la 2^e place de la catégorie Diesel.



L'autre Pajero engagé par GROUP TEAM MOTORING et confié à Henri de Roissard et François Picquot, malgré une pénalisation de sept heures consécutives à une panne de GPS (instrument électronique de navigation), se hisse à la 20^e place du classement. Lorsque l'on sait que l'épreuve a été remportée par Pierre



Lartigue, champion du Monde en titre et récent vainqueur du Dakar au volant de sa Citroën et que les cinq places suivantes sont occupées par des voitures d'usine pilotées par des professionnels (Saby, Auriol, Salonen, Fontenay, Schlessler), le résultat de nos deux équipages est remarquable.

GROUP TEAM MOTORING donne maintenant rendez-vous aux passionnés de 4x4 fin juillet. Cinq salariés du Groupe GTM-ENTREPOSE participeront à la BAJA ESPAGNOLE.

Une belle corrida en perspective.

CROISIERE SUR LE DOURO



Aujourd'hui, grand beau temps pour une belle journée à bord du

MS VASCO DA GAMA.

Tous les matins nous entendons dans nos cabines la voix de Solange à notre réveil, nous donnant de la bonne humeur et de l'énergie pour nos départs de 8h30 en excursions.

La vallée du Douro est l'une des plus anciennes régions vinicoles du monde depuis 1756. Avec ses larges horizons, ses vallées encaissées entre de hautes parois granitiques, ses vignobles en terrasse, ses belles "Quintas" (domaines viticoles). Elle s'étend le long de la vallée du fleuve Douro répertoriée au patrimoine mondial de l'UNESCO, terre de vins et d'histoire, elle recèle de délicieux trésors.



La suite de l'aventure sur le Site de l'AOP.

Hélène Darcq, photos Michel Fouteau.

NOTRE VISITE AU MUSEE CARNAVALET



Le jeudi 16 octobre, à 10 heure, nous sommes 15 à pénétrer à l'intérieur du musée Carnavalet, histoire de Paris, au cœur du quartier du Marais.



Nous retrouvons notre guide qui va rendre cette visite très intéressante.



Salle des enseignes

qu'une partie pendant 1h30.

Après 4 années de travaux, le musée a rouvert ses portes en 2021, c'est le plus vieux musée de Paris ouvert en 1880 et depuis l'extension du musée a été importante, avec la construction de nouveaux bâtiments et l'annexion de l'hôtel Le Pelletier de Saint- Fargeau en 1989.

Depuis 150 ans, ses collections, peintures, sculptures, pièces de mobilier, boiseries, objets d'art décoratif et d'histoire, enseignes, photographies, dessins, estampes, affiches, médailles, monnaies, collections d'archéologie, sans cesse enrichies retracent l'histoire de Paris de la préhistoire à nos jours. 85 salles d'expositions et plus de 625 000 œuvres. Nous n'en visiterons



Ces 3 rats sont l'enseigne d'une fromagerie, anciennement situé rue Montorgueil

Une fois franchi le seuil et la sécurité, nous traversons la première salle des enseignes.

Au Moyen Age la population ne sait pas lire, il n'y a pas de nom de rue ni de numéro, les enseignes servent à se repérer. Elles doivent symboliser l'activité commerciale, on retrouve dans leur création l'esprit gouailleur typiquement parisien.

Dans la deuxième salle nous commençons le parcours chronologique de l'histoire de Paris. Nous voyons

l'évolution du drapeau de Paris.

Paris se développe autour de la Seine. Sur la rive gauche avec la présence de la Sorbonne qui a entraîné la création de nombreux collèges, le quartier est plutôt intellectuel, sur la rive droite avec la Bourse, les commerces se développent.

Sous Philippe-Auguste des remparts encerrent les quartiers de la rive gauche et ceux de Charles V encerrent un périmètre bien plus large sur la rive droite. Ils seront remplacés par les grands Boulevards.

Nous voyons un plan de Paris sous Louis XIII, encore médiéval. Henri IV entreprend des transformations urbanistiques majeures, la place Dauphine, la place Royale.

Le Pont-Neuf, le plus ancien pont de Paris, terminé sous Henri IV est le premier sur lequel aucune maison n'est construite.

Le baron Haussmann, sous la pression des milieux érudits inquiets des transformations radicales subies par le tissu urbain parisien, achète l'Hôtel Carnavalet pour y créer un musée historique parisien.

Un des gestes fondateurs fut la sauvegarde d'ensemble décoratifs anciens.



Décors peints sur toiles

Au 18^e siècle, dans les demeures aristocratiques, les décors peints le sont, généralement, sur des toiles rapportées insérées dans les boiseries

Une salle de bal reconstituée du sol au plafond

Des pièces d'habitation sont entièrement reconstituées, on y voit même une parfumerie son intérieur et sa devanture.

Ce musée est très vaste et demande à être visité plusieurs fois, par exemple nous n'avons pas du tout vu la période de la révolution, située dans une autre aile.



Salle de bal

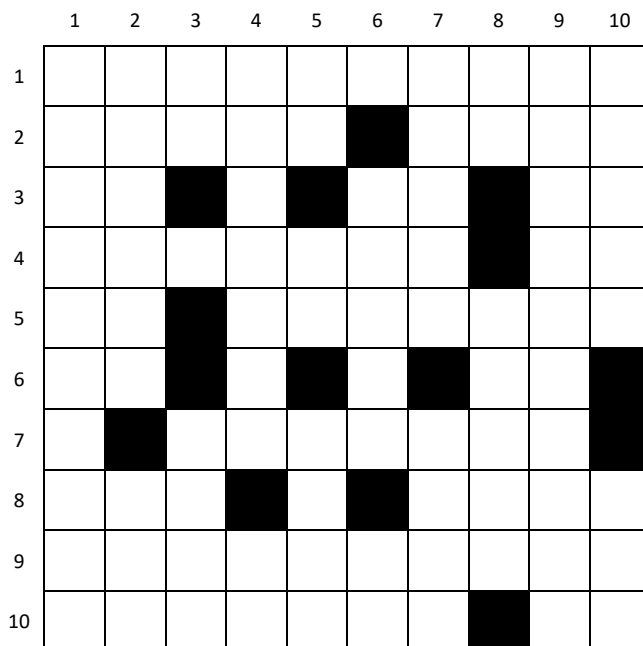
Pour finir nous avons, comme d'habitude déjeuné tous ensemble dans un petit bistrot qui venait bien compléter notre visite.



Monique Aubert

DETENTE

Mots-croisés du Journal de Bord N°22 – Gérard Allard



Horizontalement

1. Unité de pression 2. Sèche – Retrancher 3. Personnel – A l'oreille premier repas – Fin de verbe 4. Eparpiller – Article 5. Négation – Compenser l'évaporation du vin 6. Dans le tas – A l'oreille c'est suffisant 7. Auront le courage 8. Aride – Absorbe 9. Crochet spécial (nom composé) 10. Nommées une par une – Dans la note

Verticalement

1. Opportuniste 2. Gangrène du jardin – Oiseau désordonné 3. Dans la mare – Argile dont on fait les couleurs 4. Callosités aux pieds – Article étranger 5. Pronom – Contraction – Ile européenne 6. Choisir – Voyelles 7. Peut accompagner des Invalides – Projectile 8. Conjonction – Mélange d'une partie de pied 9. Certains parlementaires pensent à la leur 10. Vagabonder – Explosif

Sauriez-vous identifier la DLB 1601, la DLB 1602 ou Seatroll et la POLARIS ?



Quelle est la seule lettre absente de tous les noms des États américains ?



Il existe une lettre, et une seule, qui ne figure dans aucun nom des cinquante États américains. Une curiosité linguistique à la croisée de la géographie et de la lexicologie. Laquelle ?

DANS LE SILLAGE DE L'AMICALE

Xavier Emmanuelli



Nous avons tous appris par les médias le décès de Xavier Emmanuelli à 87 ans. Xavier Emmanuelli a été médecin pour le personnel expatrié de nos barges.

Xavier Emmanuelli a été le cofondateur, en 1971, de Médecins sans Frontières avec pour les plus connus Bernard Kouchner et Claude Malhuret plus tard.

Xavier Emmanuelli, après ses missions pour ETPM, a été le Président fondateur du Samu Social avant de devenir secrétaire d'état à la santé.

Dans les années 1972/1975, Xavier Emmanuelli est souvent parti en missions de quatre semaines sur la DLB 1601, ainsi que Rony Brauman qui deviendra plus tard Président de MSF.

De plus, quand le docteur Foucher prenait des congés ou partait en mission, il le remplaçait au siège.

Jean-François Foucher, conscient de la fibre sociale de l'AOP avait proposé à ses membres de prendre un poste d'administrateur actif du "SAMU Social International" auprès de Xavier Emmanuelli, qui avait gardé une belle image d'ETPM et de son personnel, il en parlait avec passion et admiration. Xavier Emmanuelli avait apprécié cette démarche, même si l'oiseau rare ne s'était pas présenté.

Tous ceux qui l'ont côtoyé gardent un excellent souvenir de ce Monsieur. De son charisme et sa bienveillance pour tout le monde. Un homme calme, réfléchi et d'une grande compétence dans la médecine urgentiste.

Décidément ETPM a vu passer des grands, des très grands même.

Michèle Mignonnac

Le Marégraphe de Marseille



L'association "Les amis du marégraphe de Marseille" est extrêmement heureuse et fière de vous annoncer la sortie de la bande dessinée « Le marégraphe de Marseille ».

L'album, édité par La Boîte à Bulles, retrace la longue et riche histoire du marégraphe, allant de la fixation de l'origine des altitudes françaises continentales à l'élévation du niveau de la mer due au changement climatique.

La création a été confiée à Clément Baloup, qui vit et travaille à Marseille. Cet auteur a déjà publié une quinzaine d'albums.

L'album sera disponible en prévente avant Noël au prix de 12 euros et en librairie à partir de janvier 2026 au prix de 13 euros.

Alain Coulomb – Président des Amis du Marégraphe –
amis.maregraphe@gmail.com

Messe du souvenir



Photo Besopha

Nous étions assez nombreux à la messe mais les caciques d'ETPM tels que, Odile Josse, Bernard Wurmser, Antoine Borelli, et bien d'autres sont venus sans participer au déjeuner.

Les fidèles habitués ont beaucoup apprécié cette messe dite par le prêtre de choc de Saint-Ferdinand, un ancien chanteur d'Opéra à la voix tonitruante, Matthieu de Laubier.

Jean-Marie Delaporte

POLARIS



C'est en allant chercher la maquette de la DLB 1601 chez le vendeur MyChair à Gennevilliers, qu'une maquette de la barge POLARIS est repérée en attente d'une future vente enchères.

Ni une, ni deux, Serimax négocie un rachat de gré à gré et acquiert ainsi cette deuxième maquette.

Depuis une belle maquette de la Polaris accueille les visiteurs de Serimax dans le hall d'entrée du Welding Technology Center à Roissy.

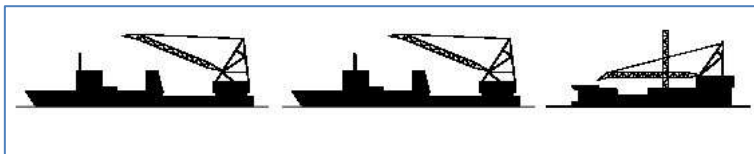
Arnaud Jozefacki

Collègues d'avant



Olivier Rey, Serge Antonini, Henri Vincent, Dick Connery, Marie-Hélène Troestler

Sauriez-vous identifier la DLB 1601, la DLB 1602 ou Seatroll et la POLARIS ?



- | | |
|------------------|--|
| 1602 ou Seatroll | Mât antennes radio à l'avant du château |
| 1601 | Mât antennes radio au centre du château |
| POLARIS | Silhouette caractéristique avec sa tour de pose en J |

Mots croisés solution

Horizontalement

1. ATMOSPHERE 2. TARIE - OTER 3. TU - TT - ER 4. EPANDRE - LE 5. NE - OUIILLER 6. TS - AC 7. OSERONT 8. SEC - BOIT - ME 9. TIREBOUTON 10. EPELEES - NT

Verticalement

1. ATTENTISTE 2. TAUPES - EIP 3. MR - OCRE 4. OIGNONS - EL 5. SE - DU - ELBE 6. TRIER - OE 7. HOTEL - OBUS 8. ET - LANOT 9. REELECTION 10. ERREUR - TNT

C'est la lettre Q qui n'apparaît dans aucun des états américains.



L'AMICALE

In memoriam

Bernard FONTAINE
Alain LOPPINET
Jean-Alain DORIER
Xavier EMMANUELLI

Agendas

22 janvier 2026	Assemblée générale
12 mars 2026	Visite de Notre-Dame
18 juin 2026	Repas au Cercle

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)	Jean-Michel Gerez (Secrétaire)

Comité de rédaction, publications, site

Olivier Jarry	responsable des publications
Patrick Chopelin	infographiste amateur

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)

Contacter votre Amicale :

Amicale de l'Offshore Pétrolier
c/o SUBSEA 7
2, allée des Messageries
92270 Bois-Colombes, France
FRANCE

aop.amicale@gmail.com

aop-amicale.org