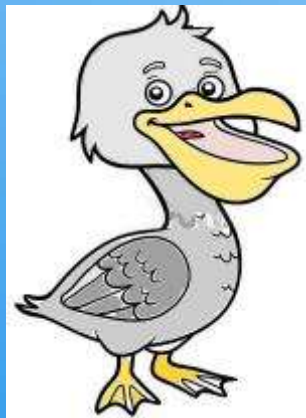


Le Pélican

LE FLASH

Revue de l'Amicale de l'Offshore Pétrolier - N° 104 Été 2026



Papis, cet été, occupez vos tits tits nenfants !



EDITORIAL



Bonjour à tous,

L'été est arrivé, un peu en avance en vérité, les températures sont un peu hautes mais nous avons déjà connu cela, rien d'extraordinaire.

Par conséquent, à l'ombre et avec un verre d'eau fraîche vous pourrez vous détendre en lisant notre PELICAN N° 104 de l'été.

Le Golfe Arabo-Persique, haut lieu de l'exploitation pétrolière depuis quelques décennies, notamment pour ETPM, lieu de conflits passés et présents et souvenirs pour beaucoup d'entre nous. En particulier KHARG, construction et reconstruction, on vous raconte sa première vie, particulièrement épique au travers d'un récit de

Bernard Loez.

Nos animaux de compagnie, pour certains, ont vécu à bord de nos bateaux et de nos barges, quelques exemples vous sont comptés. Je me souviens que la DLB1601 a eu des chats, la DLB501 également, la DLB 101 s'est retrouvée avec des poules au Nigéria, et des oiseaux bien sûr venaient régulièrement se reposer sur nos barges.

L'incroyable histoire du Boeing B17 - YE OLDE PUB, ou l'on constate le respect que pouvaient avoir ces pilotes les uns vis-à-vis des autres, même ennemis.

Passons à quelque chose de plus ludique !

Qui a construit un poste de radio dans son enfance ?

Mon père étant électronicien et m'a bercé dans ce domaine, radio, télévision, haute-fidélité, stéréo, etc. Etant habitué aux « lampes » il a eu du mal à se mettre aux transistors et je l'ai aidé dans ce domaine.

Revenons à nos moutons, lisez l'article passionnant de « Bidouille ».

Saint-Lys Radio, le dimanche matin, seul contact possible avec nos familles, et cela ne devait pas durer plus de 3 mn. Toutes les barges ETPM pouvaient entendre ce que l'on disait !

L'actualité nous ramène ces jours-ci aux Juges et aux Tribunaux, la dernière « sortie parisienne » de l'AOP nous a permis de visiter le Tribunal de Paris.

L'AOP a organisé également un séjour en Franche Comté, dans le Doubs plus exactement.

Vous trouverez quelques photos qui relatent ce périple de 5 jours sur place. Je vous enjoins à aller sur le site afin de lire le carnet de voyage.

Et pour finir, quelques jeux et « casse-tête » ainsi que des photos et anecdotes.

Je vous souhaite une très bonne lecture de ce PÉLICAN et bonne vacances à tous, prenez soin de vous.

N'oubliez pas non plus d'aller sur le site, des choses très intéressantes s'y trouvent et certainement des réponses à certaines questions, comme les solutions de nos jeux !

Olivier Jarry

Président

Sommaire

EDITORIAL.....	3
KHARG	5
HISTOIRES D'ANIMAUX.....	8
L'INCROYABLE HISTOIRE DU B-17 YE OLDE PUB.....	12
CONSTRUIS TON POSTE DE RADIO	15
TRIBUNAL DE PARIS	21
PERIPLE EN FRANCHE-COMTE	23
DETENTE	25
DANS LE SILLAGE DE L'AMICALE	27
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.

Bienvenue à nos nouveaux adhérents :

SENG Dominique
VIGNALOU Christian



KHARG



Kharg 1972

Il y a bien eu une vie avant la rénovation du terminal de Kharg et il faut absolument vous la raconter pour que l'histoire soit complète.

L'histoire commence en 1965 quand MM. Jarroson et Aubert le duumvirat dirigeant ETPM commandent une barge aux chantiers de l'atlantique à Bordeaux. L'ETPM 502, en ce temps-là à la pointe du progrès avec une grue de 500 Tonnes. En mai 69 la barge quitte Bordeaux derrière un des plus gros remorqueurs de l'époque le Zwarte Zee de la compagnie Smijt (10 000CV quand même). A bord, Yves Poitral, chef de barge et votre serviteur comme ingénieur de projet (on ne disait pas encore field engineer).

Après avoir fait le tour de l'Afrique par Capetown, la guerre des six jours avait entraîné la fermeture du canal de Suez, nous arrivons à Bandar Bushehr où ETPM avait une yard de construction de plateformes et qui allait devenir le port d'attache de la 502. C'était le 21 juillet 1969.

Notre arrivée ne fut pas vraiment remarquée : à peu près au même moment Neil Armstrong marchait sur la lune et les premiers pas de l'équipe de travaux maritimes sur la plage de Bushehr sont passés complètement inaperçus.

C'était pourtant l'occasion pour ETPM d'entrer dans la cour des grands et de prétendre accéder à tous les travaux offshore dans le golfe persique.

Peu de temps après, en association avec une société américaine Santa Fe-Pomeroy, ETPM décrochait le premier Kharg, terminal ambitieux pour exporter les 6 Millions de barils produits par l'Iran : côté est de l'île existait déjà une estacade et une jetée pour faire aborder plusieurs pétroliers, mais de tirant d'eau limité. Nous devions construire côté ouest dans 31 m d'eau un terminal pour pétroliers de 500 000 tonnes. Ce serait le plus grand terminal du monde, à l'échelle de la capacité d'exportation de l'Iran.

Travaux gigantesques en 1970/1971, et toujours respectables en 2020 : deux pipes de 60 pouces de diamètre pour alimenter le terminal, des piles de 1m80 de diamètre (préfabriquées en Allemagne chez Mannesman) pour les clusters des breasting dolphins et toutes les autres structures fabriquées sur le yard de Bushehr. Je passai presque deux ans sur l'île de Kharg, à installer avec la 502 puis la 401 les structures fabriquées à Bushehr par Yves Thuillier, un de mes meilleurs souvenirs professionnels.

Inauguré en 1972 par le shah d'Iran le terminal devait couler des jours relativement heureux : « relativement » parce que les chocs pétroliers de 73 et de 79 avaient contribué à réduire la capacité d'exportation de l'Iran, et la cherté du prix du pétrole avaient fait abandonner la course au gigantisme des pétroliers (seulement quatre pétroliers de 500 000 tonnes ont été construits - à Saint Nazaire...- dont le Batillus et le Pierre Guillaumat).

Les choses se sont vraiment gâtées lors de la guerre Iran-Irak, commencée par une invasion surprise des irakiens le 20 septembre 1980. En 1982 le terminal de Kharg, soigneusement construit par ETPM est bombardé par les irakiens (avec - très probablement- des Mirage fournis et armés par la France). Il est presque entièrement détruit et plus ou moins mis hors service. Les Iraniens le « réparent » avec des bouts de ficelle, des flexibles et une sécurité pour le moins sommaire, mais ce qui reste de la production iranienne continue à être exporté par Kharg.



Le Batillus en fin de construction à Saint-Nazaire

Quelques années plus tard, en 1988, ETPM se trouvait alors dans les locaux de GTM avenue Jules Quentin, quand une standardiste cherche à me joindre : Frédérique Amespil arrive dans mon bureau pour me dire « C'est l'Iran qui vous demande. Je vous les passe ? ». Je ne m'attendais pas à un appel de l'Ayatollah Khomeini mais je prends quand même la communication.

Plus prosaïquement c'était la NIOC (National Iranian Oil Company) qui appelait d'Ahwaz. Ils se souvenaient d'ETPM, et de leur représentant sur Kharg, et ils voulaient nous inviter à « reconstruire » le terminal. Pas d'appel d'offres, pas de documents d'engineering, pas de forme de contrat, mais ils nous proposaient toutefois de venir leur rendre visite à Ahwaz.

Aller à Ahwaz en 1988 était assez sportif. La guerre Iran-Irak n'était pas terminée et Téhéran était régulièrement bombardé par des missiles balistiques irakiens -assez imprécis heureusement, jusqu'au jour où l'un d'entre eux tomba sur le marché de Shemiran, quartier résidentiel de Téhéran, un vendredi matin, faisant plusieurs centaines de morts civils. Aucune compagnie aérienne ne volait plus jusqu'à Téhéran, à l'exception de quelques vols intérieurs d'Iranair. Quant à Ahwaz, la ville avait été beaucoup bombardée et son aéroport, comme tous les aéroports de la région (Abadan, Khorramchahr), était impraticable.

Ce premier voyage vers Ahwaz, que je fis seul, fut un peu compliqué : Paris-Zurich-Dubaï par Swissair. Dubaï -Bandar Abbas par Iran Air. A Bandar Abbas on attend la nuit, on charge passagers et bagages dans un autre avion qui s'envole tous feux éteints vers Téhéran où l'on se pose à Mehrabad sur la pointe des pneus pour ne pas éveiller l'intérêt des irakiens, toujours dans le noir le plus complet (les feux de piste allumés quelques minutes pour l'atterrissage). Ensuite, trouver un taxi pour faire les 824 Km qui séparent Ahwaz de Téhéran, sur une route complètement défoncée, avec un seul chauffeur pendant seize heures de route, tout cela était presque simple, en comparaison. Je dois dire que, une fois dans les bureaux de la NIOC, j'ai été très chaleureusement reçu, avec force thé et petits gâteaux, par MM. Aghaïe et Zamani. Ils ne voyaient pas des entrepreneurs étrangers tous les jours.



Les voyages suivants vers Ahwaz se feraient avec mon très cher ami André Marchand, pour donner une forme à nos discussions, qui furent longues et quelquefois difficiles. Une visite de Kharg n'avait pas éclairci le débat. C'était certes un très grand honneur, et une formidable marque de confiance pour nous d'être conviés dans ce sanctuaire du pétrole iranien, mais la vision d'ensemble n'était pas trop rassurante.

La première impression, est que les deux terminaux (Est et Ouest) avaient été passés au « Metomol ». Vous souvenez-vous de ce gaz inventé par Le comte de Champignac (et par Franquin...) qui ramollit tous les métaux (voir « Le dictateur et le champignon ») ? Eh bien, nul doute que le marsupilami était bien passé par Kharg avec un spray de Metomol concentré... Les deux terminaux étaient littéralement fondus sur place au-dessus du niveau de l'eau. Sur le restant des infrastructures sous-marines les ingénieurs iraniens avaient bricolé des passerelles, des flexibles et des bittes d'amarrage, et le terminal est fonctionnait

tant bien que mal. L'ouest, le nôtre, était vraiment hors d'usage. Les iraniens nous donnaient carte blanche pour reconstruire ce que nous pouvions reconstruire sur ces bases-là.

Au bout de quelques mois, et suite à plusieurs interventions remarquables du service engineering d'ETPM, qui avait fait preuve d'une remarquable inventivité pour remettre en état de marche ces deux ruines, (en faisant simple et sans essayer de reconstruire à l'identique) nous avions des plans, un « Project exécution plan », un embryon de contrat, et un prix. Il ne restait plus qu'à convaincre la direction générale de ETPM de se lancer dans l'aventure





Ce fut un meeting mémorable : dans la salle, Jérôme Monod, Jean-Paul Parayre, André Jarrosson, Henri de Roissard, Pierre Laborie et d'autres seigneurs de moindre importance. Jérôme Monod attaque d'entrée : « Alors dites-moi, Loez, qu'est-ce que vous voulez aller fiche en Iran ? ».

J'avais hésité en préparant la réunion sur la nécessité de projeter (ou pas) les photos des terminaux en l'état, ne sachant pas si cela influencerait favorablement le jury, ou au contraire, le ferait fuir dans la direction opposée. Finalement le petit show montrait quand même les ouvrages « avant » (c'est-à-dire neufs), « pendant » (c'est-à-dire passés au Metomol) et « après » (comment ils seraient peut-être un jour).

Je passerai sur les détails de la réunion jusqu'à la conclusion de Jérôme Monod, deux longues heures plus tard « Eh bien, puisque vous voulez y aller... allez-y ». Je n'y suis certes pas « allé » seul. Joubrane, Tin, et André Marchand pour ne citer que vous, soyez assurés de ma reconnaissance éternelle : vous avez bien mérité d'entrer dans le « Hall of Fame » du pétrole iranien, et même du pétrole mondial.

Que peut-on retenir de cette histoire : deux points majeurs à mon avis.

-La formidable fidélité des iraniens en affaires -et dans la vie. Quand ils accordent leur confiance à quelqu'un, c'est pour toujours. Car si je vous ai raconté le comité de direction de ETPM/Lyonnaise des Eaux/GTM-Dumez, imaginez aussi, en miroir, le comité de direction de la NIOC à Ahwaz avant de passer ce contrat majeur, essentiel pour leur pays. Dans les deux cas on peut vraiment parler de « leap of faith ».

-L'extraordinaire capacité (et volonté) d'entreprendre qui caractérisait le groupe à l'époque. Je n'ai pas détaillé les deux heures de discussion de notre CODIR. Elles furent dignes du meilleur film à suspense que vous pouvez avoir vu, et je vous laisse les imaginer.

Bernard LOEZ

Directeur de Projets



Kharg 1972



Kharg 2015

HISTOIRES D'ANIMAUX



Le berger allemand

Le premier animal familier que j'ai rencontré sur un navire est un beau berger allemand sur le caboteur pétrolier « MOBILSUD » en 1963, c'était l'hiver en Méditerranée, qui est souvent mal payée, et l'est surtout de mauvaises intentions en faisant danser les navires.

C'était très éprouvant dans cette mer fermée et le chien n'ayant pas du tout la « patte » marine, était malade comme une bête (évidemment), et dès que l'on commençait à remuer un peu, sachant ce qui l'attendait, il allait se lover et coincer chez le radio sous son bureau et ne bougeait plus en attendant patiemment que l'on atteigne le port et le calme.

Dès que l'on atteignait le port, il s'en allait voir ses connaissances (peut être raconter ses campagnes) et ne ratait jamais l'appareillage malgré ce qui s'ensuivrait pour lui. On se demande pourquoi il restait sur ce bateau puisque même à quai, il avait des problèmes. C'était un vieux bateau datant de la guerre (lancé en 1944 et démolé en Italie en 1980), pas un morceau de bois sous les pattes, uniquement de la ferraille les extrémités de ses pâtes en souffraient énormément surtout que, très souvent traînaient sur les ponts des petites flaques d'Hydrocarbures qui lui brulaient les pattes, il fallait alors le soigner délicatement, il se laissait faire sagement.

Je crois que quand le navire a été vendu, le chien a trouvé refuge chez le Cdt De Marqueissac, mais n'en suis pas certain.

Le chien « Bibine »



Ensuite, sur le « GANGE », j'ai rencontré un phénomène qui était très connu à la Compagnie, il est resté des années sur ce cargo, et il faudrait un livre volumineux pour raconter toutes ses aventures.

On lui avait appris à aimer la bière, et ne buvait jamais d'eau, d'où son nom Bibine (cela ne s'invente pas, et il faut reconnaître que ce n'était pas tellement malin...). Il avait une cirrhose et le vétérinaire qui avait diagnostiqué son mal, était horrifié (il y avait de quoi). La grande plaisanterie des gens du bord, était d'aller dans le premier bistrot sur le quai et de commander une bière avec une tasse pour le chien, quand Bibine n'était pas connu, il avait un franc succès. Sur les bateaux, à l'époque il y avait la bière servie à 16 h, avec tout un cérémonial à la cambuse, le premier à la porte était Bibine, très assoiffé. Par contre, il était d'une propreté méticuleuse, et attendait devant les douches équipage pour prendre sa douche avec le premier arrivé dès qu'il se sentait un peu sale.

En escale à La Réunion, je l'ai vu sauver un matelot. Ils étaient partis tous les deux en bringue, et le matelot a moins bien supporté l'alcool que Bibine (qui avait sans doute été plus raisonnable). Quasi ivre mort (le punch pays était mortel), le pauvre gars est tombé dans le caniveau, incapable de se relever, pas loin du coma éthylique, Bibine est revenu à bord et par ses aboiements a alerté le matelot de garde à la coupée, qui a réveillé un collègue. Ils ont suivi Bibine à la recherche du « naufragé », qu'ils ont trouvé en piteux état. Il est sans doute exagéré de dire que Bibine lui a sauvé la vie, mais, il est certain qu'il aurait pu avoir des ennuis sérieux si Bibine n'avait pas été là.

Si on lui disait : « Bibine, il y a un rat ». Il devenait enragé et remplissait sa fonction avec une conscience professionnelle remarquable, puisque c'était un ratier. C'était un vrai bâtard du type Fox, pur produit de nombreux métissages, mais qui était quand même un ratier de vocation, sa passion était de chasser les rats et animaux de ce genre. Son grand plaisir étant de descendre dans les cales quand l'Equipage les balayait pour voir s'il n'y avait rien à dénicher.

D'ailleurs, il faut ajouter que Bibine était connu dans tous les ports principaux de la ligne : La Réunion, Dunkerque et Le Havre etc.... et dès l'arrivée, partait à terre retrouver ses nombreuses connaissances pour, sans doute, raconter ses campagnes, mais retrouvait toujours son navire à temps. Il ne ratait jamais l'appareillage, sauf une fois (il avait dû faire une rencontre super) et, Bibine étant absent. Le Commandant a retardé l'appareillage. Cela m'a été rapporté, avec le nom du Commandant que j'estime capable de ce beau geste, mais je n'étais pas présent et ne peux que rapporter l'histoire, qui mériterait d'être vraie.

De nombreuses versions ont circulé sur la fin de Bibine, ne connaissant pas la vraie, je me garderai bien de donner la mienne, mais on espère que Bibine a eu une belle fin, ce ne serait pas volé, et entièrement mérité, car il a alimenté des heures de discussion autour de son personnage haut en couleurs, la preuve, c'est qu'il continue des années après sa disparition...

Le manchot « Alfred »



L'animal suivant sort de l'ordinaire, en effet c'est un manchot, sur le GALLIENI (lancé le 4 juillet 1953 à Port de Bouc, France), trouvé sur la grève à Crozet, très jeune et qui est resté 4 mois environ sur le GALLIENI.

De façon très originale, on l'avait baptisé Alfred faisant preuve d'une imagination en panne... C'est le boucher qui s'en occupait et il le logeait dans le sas de son frigo, où régnait une température idéale autour de 0°, avec de plus une arrivée d'eau à, également environ 0°. Alfred était heureux comme un vrai manchot, dans son logement, et suivait le boucher comme un petit chien, obéissant au sifflet, comprenant son nom... et nourri comme un prince.

Il faut rappeler que le GALLIENI, quoique petit (100 mètres seulement, était un vrai petit paquebot avec, un minimum de 80 personnes à bord, et souvent presque 200). Il y avait donc un boucher, dans le service restaurant, il s'occupait de la viande (évidemment) mais plus généralement des frigos, entretien, nettoyage, rangement etc. et ne chômait pas du tout.

Nous ramenions aussi, mais sur le pont une otarie avec une personne accompagnatrice et très savante qui avait dit que l'otarie ne mangeait pas !!! et la pauvre bête est restée des Kerguelen à L'Île Maurice sans manger (une bonne semaine), vivant sur ses réserves, tandis qu'Alfred, lui mangeait et même dévorait. Et un jour catastrophe : Alfred était très mal, souffrait et c'était très visible.

Le docteur était le second capitaine (on n'avait pas de passagers, ou pas assez pour en avoir un) et le boucher l'a appelé au secours. Le diagnostic a été sans ambiguïté : indigestion et le remède radical : un flacon d'huile de ricin. Succès complet de l'intervention, mais il aurait fallu enregistrer la scène, car le second était un personnage très drôle (dans le bon sens du terme) un provençal, haut en couleurs et très spirituel (nommé Portalis), le raconter est amusant mais l'avoir vécu était inoubliable.

Nous sommes restés 1 ½ mois, stationnés à Madagascar, on a voulu sortir Alfred et lui faire prendre un bain de mer, un vrai !!! C'était sur rade de Diégo Suarez, la mer à 30°, et on lui a confectionné un harnais pour qu'il ne s'échappe pas, à peine à l'eau il a voulu remonter, il était horrifié, l'eau était bien trop chaude pour lui et il a fallu lui faire retrouver son logement dans le frigo et ses bains quasi glacés, et, là, il était ravi et le faisait savoir...

Rentrés à Marseille en mai 66, le boucher a voulu le prendre chez lui, mais a reculé devant les difficultés que cela créerait, et Alfred a été hébergé au Musée Océanographique de Monaco, où il trouverait une structure pour lui, mais il a été à bord environ 4 mois, assez pour avoir laissé le souvenir de son passage, à beaucoup, car tous ceux qui venaient à bord avaient le droit de voir, en prime, Alfred, il faut bien se distraire.

Le chien du Martiniquais



Ensuite, quelques années plus tard, le Martiniquais, et, encore une fois, le Sd : Roulette ? héros de la fête. C'était un homme très bien, et à Hong Kong, il tombe en admiration devant un adorable petit chien, que lui propose le patron d'une jonque, un joli petit caniche.

Seulement, ce qu'il ne savait pas c'est que le petit caniche s'est transformé très vite en un gros chien du genre pénible, même très pénible et envahissant. Trois mois plus tard, quand il a débarqué à Dunkerque, il lui a fallu acheter un sac spécial pour pouvoir lui faire prendre le train avec lui jusqu'à Toulon, et surtout satisfaire à des formalités tatillonnes, remplir des papiers (Douane, Santé, etc.) Et je suis loin d'être certain que ce chien a été baptisé : Le Bienvenu, par sa famille à Toulon. Je n'ai, malheureusement pas revu cet homme que j'estimais énormément et ne connaissais pas la fin de l'histoire, hélas !!!

Ensuite, il faudra attendre le GODAVERY avec les oiseaux ayant, fait leur nid dans le feu de route arrière, pondu leurs œufs, commencé à couver, puis traversé dans le feu de route de Dar Es Salam à Tanga, mais j'ai déjà raconté cette histoire qui méritait bien plus que quelques lignes. L'histoire a paru dans le Pélican n° 97.

Le chien « miraculé »

Il me faudra attendre le Fort Fleur d'Épée en 1988, pour avoir une dernière histoire d'animal à raconter, mais alors quelle histoire, mon épouse, qui faisait le voyage comme passagère (le seul qu'elle ait effectué, d'ailleurs) peut garantir que tout est rigoureusement exact, et que ce récit est aussi incroyable que vrai.



On était en juillet 1988, on quittait Pointe à Pitre le vendredi ou samedi soir (je ne me rappelle plus, mettons le samedi, cela donnera un jour de moins à mon histoire). Cela s'est déroulé donc en été et avec un temps merveilleux, une belle chaleur, ce qui confirme que c'est une histoire assez inouïe.

Sur les quais de Pointe à Pitre rodaient (comme dans beaucoup de ports de par le monde) des chiens affamés et faméliques qui trouvaient leur pitance dans les poubelles de navires et débris divers. Ils n'avaient rien des chiens à la mère, en étaient même très loin.

Le Vendredi suivant notre départ, un après Midi (donc après une bonne semaine en mer) et une bonne chaleur en permanence, même dans les approches de la Manche, le bosco entend du bruit venant d'un container en deuxième plan, dans la dernière baie du navire.

Intrigué, il prend l'électricien qui était dans les parages pour l'aider, ils dressent une échelle et manœuvrent l'ouverture du container ce qui était loin d'être facile (à environ 4 m de haut, il faut connaître ces navires pour bien voir la difficulté de la chose); Ils réussissent et alors surgit une boule de poils hurlante, c'était un chien qui survivait depuis une bonne semaine dans un endroit où la température devait avoisiner les 50°, et où il n'y avait que de la tôle, absolument rien d'autre. Il était encore vivant !

Et il y eut un deuxième miracle, car le container était le dernier à une distance de quelques mètres de l'eau et des remous des hélices, il aurait dû, dans son saut tomber à la mer, mais il est tombé sur le pont.

Rendu absolument fou par les épreuves qu'il venait de vivre on ne pouvait l'approcher, seulement deux personnes l'ont réussi, mon épouse passagère pour ce voyage et un second maître. Dans un premier temps, elles ont réussi à l'apprivoiser, lui donner de l'eau dont il avait grand besoin, puis des vivres. Il a été placé dans un local grillagé, il a été dorloté par ses deux « soignants » et a repris goût à la vie.

On devait arriver au Havre un lundi matin, j'ai donc adressé un télégramme signalant notre clandestin. La SPA du Havre est venue le chercher dans la matinée, et s'est chargée de régulariser sa situation sanitaire comme « administrative » Je n'ai jamais su ce qu'il était devenu par la suite.

Une petite explication supplémentaire s'impose. En 1988, les containers vides restaient un certain temps sur les quais, en attente d'être chargés à bord. Leurs portes étaient souvent ouvertes, et ils étaient donc accessibles pour servir d'abri aux clochards et animaux errants. Le chien a donc été enfermé, peut être involontairement, mais il serait étonnant qu'il ne se soit pas manifesté quand le container a été pris en charge, d'abord par un engin spécialisé pour être mis sous la grue, puis ensuite durant la mise en place sur le navire...

Sans être méchante langue, on peut dire qu'il a été maintenu enfermé sciemment ce qui n'est pas en l'honneur des dockers en question. J'ai déjà eu l'occasion de dire ce que je pensais de cette race : les dockers, j'en ai une piètre opinion, ceux de Pointe à Pitre ne dérogent pas à la règle. Ensuite à bord, placé où était le container, ce lieu était très peu fréquenté, d'où la longue semaine de présence en clandestin de ce pauvre chien, avant que l'on ne le découvre.

Les animaux, à bord sont devenus très rares, pour plusieurs raisons, les embarquements se faisant plus courts, et surtout que cela posait des gros problèmes dans beaucoup de pays, spécialement les anglo-saxons comme l'Angleterre, Australie, Nouvelle Zélande, etc.

Paimpol Août 2008, † Gilles MARTIN CLC

Sd est l'abréviation du mot Second, comme Cdt veut dire Commandant. Il est le Second à bord et est aussi nommé « Second capitaine », CLC signifie « Capitaine au Long Cours »

L'INCROYABLE HISTOIRE DU B-17 YE OLDE PUB

Le 20 décembre 1943, le B-17 nommé le « Ye Olde Pub" (27th Bombardment Squadron, 379th Bomber Group, 8th Air Force) décolle de sa base RAF de Kimbolton pour une mission de bombardement des usines de fabrication du Focke-Wulf 190 à Brême.

Le B-17 Flying fortress "Ye Olde Pub" commence sa procédure de largage à 27 000 pieds d'altitude, mais avant de pouvoir larguer son chargement, il est touché à plusieurs reprises par la défense anti-aérienne. Les impacts sur le nez en plexiglass, le moteur n°2 ainsi que sur le moteur n°4 provoquent une baisse de régime et une perte de vitesse qui isolent de plus en plus l'avion de sa formation.



B17 touché par la FLAK



Focke-Wulf Fw 190



Messerschmitt Bf 109

Bientôt rattrapé par des chasseurs Messerschmitt Bf 109 et des Focke-Wulf Fw 190 de la JG-11, le B-17 "Ye Olde Pub" essuie durant de très longues minutes l'attaque des chasseurs qui lui infligent encore plus de dégâts, notamment sur le moteur n°3, le système de distribution d'oxygène, les gouvernes, etc.

Un malheur n'arrivant jamais seul, les seules mitrailleuses encore en état de répondre aux attaques étaient les deux mitrailleuses arrière et une avant, soit 3 mitrailleuses fonctionnelles sur 11 !

L'avion est en mauvaise posture ; de plus, Charlie Brown (le pilote) est blessé à l'épaule, le sergent Yel-sanko, blessé par un éclat de FLAK à la jambe, le sergent Hugh Eckenrode tué et le sergent Dick Pechout blessé à la tête...

A cet instant, il reste peu d'espoir pour l'équipage du bombardier. Charlie Brown, en manque d'oxygène, perd connaissance. Le bombardier menace de s'écraser au sol à une vitesse vertigineuse lorsque Charlie Brown revient à lui et tire désespérément sur le manche.

L'avion et son équipage sont sauvés, les chasseurs croyant le bombardier perdu dans une chute mortelle sont partis...

Pendant ce temps, Franz Stigler, As allemand, décolle aux commandes de son Messerschmitt Bf 109 G-6 après un ravitaillement et rejoint rapidement le "Ye Olde Pub". Il constate les lourds dégâts infligés au B-17 criblé de toutes parts. Stupéfait, il enlève son doigt de la gâchette de ses mitrailleuses et se place au niveau de l'aile droite du bombardier.

Il peut même apercevoir les membres d'équipage prodiguant les premiers soins aux blessés.

C'est alors qu'il se souvient des mots de son instructeur : « Vous êtes pilotes de chasse aujourd'hui, demain, toujours. Si jamais j'apprends que l'un d'entre vous a attaqué un pilote en parachute, je le tuerai moi-même ». Il racontera plus tard : « Pour moi, c'était comme s'ils avaient été sous leur parachute, je ne pouvais pas les abattre ».



Charlie Brown, méfiant, donne l'ordre de mettre en joue le chasseur mais de ne pas tirer. Franz Stigler s'avance vers le cockpit pour convaincre Charlie Brown de se poser sur un aérodrome allemand afin de se rendre. Certain qu'ils ne parviendront pas à rejoindre leur base, il tenta même de les convaincre de regagner la Suède alors neutre dans le conflit. En vain !

Franz Stigler comprend que l'équipage américain se dirige vers l'Angleterre et essuie à nouveau le feu de la FLAK qui ne fera qu'une bouchée d'un avion lent volant à basse altitude faute d'oxygène. Il enrage : "Bande d'idiots !" lance-t-il vers ces Américains entêtés. Il décide alors l'improbable : Escorter le B-17 jusqu'à la mer du Nord. Le convoi traverse alors les lignes allemandes sans essuyer un seul coup de feu !

Le bombardier parvient à regagner sa base sans (plus) d'encombre. Suite au débrief de la mission, la hiérarchie américaine classa cet événement "Top Secret", peut être pour ne pas générer un sentiment de compassion envers les pilotes ennemis. A l'inverse, et on peut le comprendre, Franz Stigler taira cet événement à sa hiérarchie nazie.

A partir de 1986, 43 ans après cette incroyable histoire et durant quatre années Charlie Brown va tenter de retrouver ce pilote allemand qui lui a sauvé la vie. En 1990, en dernier recours, il publie une petite annonce dans le journal "Jäger Blatt" (Journal des Pilotes de Chasse) qui sera lue par un Franz Stigler ébahi ! Le 21 juin 1990, les deux hommes tombent dans les bras l'un de l'autre, en larmes, et resteront amis jusqu'à leurs morts, en 2008.

Équipage B-17 : Lors de cette mission, l'équipage du Ye Olde Pub était constitué de :

Second lieutenant Charlie Brown : commandant de bord ;

Second lieutenant Spencer « Pinky » Luke : copilote ;

Second lieutenant Al « Doc » Sadok : navigateur ;

Second lieutenant Robert « Andy » Andrews : bombardier ;

Sergent Bertrand « Frenchy » Coulombe : mitrailleur de la tourelle supérieure et ingénieur de vol ;

Sergent Dick Pechout : opérateur radio ;

Sergent Hugh « Ecky » Eckenrode : mitrailleur de queue ;

Sergent Lloyd Jennings : mitrailleur latéral gauche ;

Sergent Alex « Russian » Yelesanko : mitrailleur latéral droit ;

Sergent Sam « Blackie » Blackford : mitrailleur ventral.

Les avions

Le Boeing B-17 Flying Fortress, en français : « Forteresse volante », est l'un des bombardiers américains, voire alliés, les plus connus de la Seconde Guerre mondiale. Il est celui qui a largué le plus gros tonnage de bombes tout au long du conflit. Conçu dans la seconde moitié des années 1930, le B-17 a été construit à 12 677 exemplaires et a servi sur tous les théâtres d'opération jusqu'en 1945.

Le Messerschmitt Bf 109 est un chasseur monomoteur monoplace allemand conçu par l'ingénieur allemand Willy Messerschmitt en réponse à un appel d'offres du ministère de l'Aviation du Reich pour la conception d'un chasseur moderne devant équiper la Luftwaffe naissante en 1935.

Le Focke-Wulf Fw 190 (surnommé Würger Pie-grièche et Butcherbird) est un chasseur-bombardier monoplace et monomoteur utilisé par l'Allemagne pendant la Seconde Guerre mondiale, entre 1941 et 1945. Il ne supplanta pas complètement le Messerschmitt Bf 109 comme principal chasseur de la Luftwaffe, bien qu'il lui fût supérieur.

FLAK

Flak, est l'abréviation du mot allemand **Flugabwehrkanone** (ou **Fliegerabwehrkanone**) signifiant « canon antiaérien ». Il s'agit du nom générique de l'artillerie antiaérienne, des unités statiques ou des unités de défense contre avions (DCA) attachées aux unités combattantes.

Les pilotes



Charlie Brown

Le second lieutenant Charlie Brown (un fermier de Weston en Virginie-Occidentale, selon ses propres mots) était le pilote d'un B-17F du 527th Bombardment Squadron du 379th Bomber Group de la 8th Air Force stationné à RAF Kimbolton (en) en Angleterre.

Franz Stigler (un ancien pilote de ligne bavarois) était un pilote de chasse vétéran de la Luftwaffe du Jagdgeschwader 27. Au moment de l'incident, son palmarès se montait à 22 victoires et il était pressenti pour l'obtention de la croix de chevalier de la croix de fer à l'occa-



Franz Stigler

sion de sa prochaine victoire aérienne.

RAF



La Royal Air Force (« Force aérienne royale » en français, abrégée en RAF) est la force aérienne de l'armée britannique. Elle forme avec la British Army et la Royal Navy les Forces armées britanniques. Sa devise est *Per Ardua ad Astra* qui signifie « À travers l'adversité jusqu'aux étoiles ».

Luftwaffe

La Luftwaffe était la composante aérienne de la Wehrmacht de 1935 à 1945. Héritière des Luftstreitkräfte (forces aériennes) de l'Empire allemand dissoutes par le traité de Versailles en 1919, elle est la première bénéficiaire du réarmement de l'Allemagne sous le Troisième Reich où son chef, Hermann Göring, est un des hauts dignitaires du régime.



Article Kilroy Trip déniché par Jacques Ménochet, compléments Wikipédia.

Mon prof d'histoire

Cela me rappelle une anecdote, j'étais en 4ème et notre professeur d'histoire, un grand gaillard avec une grosse voix, et le programme traitait de la seconde guerre mondiale. Ce Monsieur avait été pilote de bombardier et nous a raconté dans le détail, une mission qu'il avait faite, qui contrairement à ce que l'on pouvait voir dans les films, présentait l'équipage dans le réel. Tous avaient peur, transpiraient, rendaient leur déjeuner, ou faisaient dans leur pantalon, rien de plaisant, à l'atterrissage ils étaient tous dans un état pitoyable ! Grand respect pour ces gens-là...

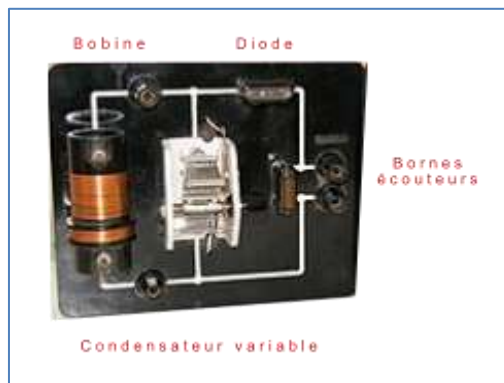
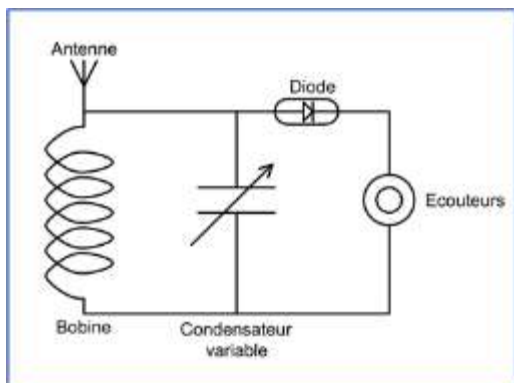
Olivier Jarry

Cette incroyable histoire a donné naissance à une BD par Antonio Gil, en vente dans toutes les bonnes librairies



CONSTRUIS TON POSTE DE RADIO

Un poste à galène ! Qu'est-ce que c'est ?



Le récepteur à cristal connu sous les noms de poste à galène est un récepteur radio à modulation d'amplitude extrêmement simple qui historiquement dès le début du XXe siècle permet la réception des ondes radioélectriques des premières bandes radios, des signaux de la tour Eiffel et des premiers postes de radiodiffusion.

Le récepteur à cristal équipait les stations de T.S.F. (Téléphonie Sans Fil) des navires, les stations de T.S.F. des ballons dirigeables, les stations de T.S.F. des avions, les stations portables. Il a aussi permis à des milliers d'amateurs de s'initier à l'électronique et joua un rôle important pour la diffusion de messages pendant la Première Guerre mondiale et pendant la Seconde Guerre mondiale.

Karl Ferdinand Braun découvrit les propriétés semiconductrices de la galène : le contact entre une pointe métallique et un cristal de galène peut former ce qu'on appelle aujourd'hui une diode, composant qui ne laisse passer que la partie positive du courant.

En 1906, il utilisa cette propriété, permettant la séparation du signal de la porteuse, pour concevoir un récepteur à galène. Cette découverte lui valut le prix Nobel de physique qu'il partagea avec Guglielmo Marconi en 1909.

Bidouille

Dans ma boîte carrée de vieilleries (qui contenait un Médium Audax, au départ) j'ai retrouvé LE condo (condensateur) variable à air de 500 picofarads, pierre angulaire de la construction d'un poste à galène.



Comme tout bricoleur en culottes courtes, j'avais démarré avec un 500 picofarads-mica, moins cher mais moins stable, et puis j'avais économisé sur mon argent de poche pour me payer, chez Radio-India, petite boutique dans un couloir, rue Delacroix à Tanger, LE condo à air et la diode HF au silicium !!!

Par la suite, ce furent les écouteurs à aimant permanent, puis des mandrins en plastique HF cristal à noyau plongeur en ferrite, qui me permirent un montage "inversé" (condo fixe, self variable) pouvant tenir dans

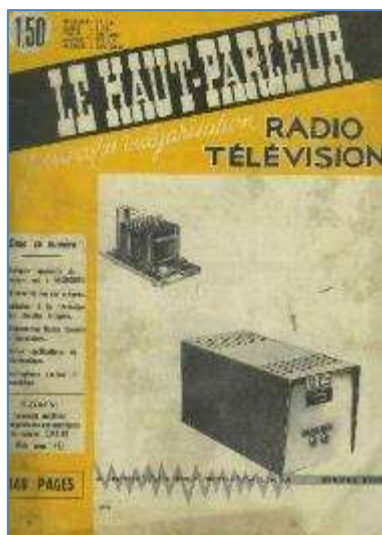
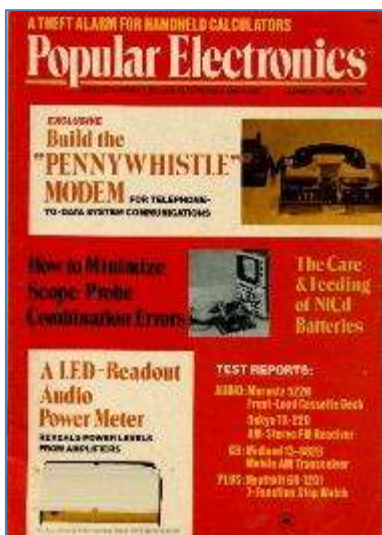
un tube d'aspirine effervescente UPSA, attaché à ma ceinture, avec un fil d'antenne dans une manche de chemise, et une double-terre courant jambe droite et jambe gauche, pour finir par une punaise de chaque côté, plantée sous les talons droit et gauche des godasses.



Dans les rues de Tanger

Précurseur des walkmans et smartphones d'aujourd'hui, tout en marchant, écouteurs sur la tête, j'écoutais les derniers tubes US, au choix, sur Radio Tanger, ou Mackay Radio (US privée mais sous contrôle de la CIA), ou Voice of America (La Voix d'Amérique, US officielle).

Par la suite, j'ai amplifié le signal HF et puis le son, comme Patrick, avec des OC72, et, forcément, des piles de 1,5 V.



À Tanger, j'achetais tous les mois "Pop-Tronic" (Popular Electronics) en américain, et "Le Haut-Parleur" en français.

Après le Bac (1962), j'ai intégré l'INSA de Lyon, où j'ai dû choisir entre diverses sections après MPC, et j'hésitais entre "Électronique" avec, comme passe-temps, de démonter des moteurs de Mob ou de Deuche, ou bien "Mécanique Générale" avec, comme passe-temps, de souder des résistances, des condos, des lampes et des transistors, pour faire des amplis, récepteurs, émetteurs, et même des circuits logiques (AND, NOR, etc ...).

Ma piaule étant au 3ème étage de la Résidence universitaire, ça m'a semblé plus facile de monter des composants électroniques qu'un moteur de Mob ou de Malaguti, et j'ai choisi "Méca Géné", et le fer à souder comme passe-temps.

Il se trouve que mon cothurne, Jean-Marie, un Pied-noir d'Alger, qui avait fait sa scolarité chez les "Jèzes" (*les Jésuites*), avait fait les mêmes choix que moi, et nos fers à souder chauffaient en cœur, lui dans les émetteurs ondes-courtes, moi dans les circuits logiques et la hi-fi, dont l'inévitable push-pull de EL84 crachant 12W à travers l'universel transfo de sortie Audax TU-101, qui sortait au choix sur 4 à 5 Ohms, ou 7 à 8 Ohms, ou 15 à 16 Ohms, selon les "jumpers" à vis du secondaire !!!

C'est Jean-Marie qui m'a appris que la brave EL84 pouvait cracher des watts à des fréquences stratosphériques, et il a pondu un émetteur ondes-courtes dont le dernier étage, une EL84, balançait 2 Watts-antenne dans un dipôle bien accordé, ce qui, selon lui, était suffisant pour asperger le Département d'Alger,

ou une bonne partie de la Région Rhône-Alpes !!! D'ailleurs, des camionnettes militaires goniométriques sillonnaient le Domaine Universitaire quand il émettait !!! Mais il n'était pas le seul, et trop d'info tue l'info !!! L'anonymat du surnombre !!!

En 1964, j'acquis une ECLL800, qui était une ELL80, double pentode, intégrant en plus, comme triode, la moitié d'une ECC83, ce qui en faisait une sortie push-pull de 8,5 Watts dans un seul tube de type Noval. Il suffisait d'ajouter une ECC82 ou 83 en préampli, un correcteur Baxendall, et roulez jeunesse, on avait un excellent ampli Hifi super compact !!!

Côté transistors de puissance, j'ai usé et abusé des 2N3055 (pas chers et robustes !!!) et puis les montages Darlington pour cracher des centaines de Watts ...

Ma maîtrise des circuits logiques (portes NAND, NOR ...) m'a beaucoup servi lors de mon premier embarquement sur la 1601, où les deux tensionneurs étaient pilotés par un rack électronique "ni fait ni à faire", qui dysfonctionnait tant et plus, et dont j'ai allègrement extrait et modifié plusieurs cartes logiques, sous le regard horrifié du Technicien de Western-Gear, un hydraulicien totalement ignare en électronique !!!

Au bout de 10 heures de chirurgie à cœur ouvert, j'ai expliqué à Podga et à Bourvelec le nouveau fonctionnement (j'avais ajouté un switch : "réponse douce/ réponse sèche"), avec comme témoin un enregistreur multipiste Rikadenki, et ça m'a valu le commentaire suivant de Podga : "T'es le premier Field-Engineer qui me promet quelque chose et qui me le fournit dans les temps !!!".

L'année suivante, un jeune Ingénieur Électronicien embauché par Western-Gear, est venu installer le nouveau rack, plus sobre et parfaitement opérationnel, conçu par lui, et il m'a dit "j'ai lu votre rapport, vous avez eu raison de tout foutre en l'air, j'ai tout repris à zéro !!!".

Ce fut ma glorieuse entrée en matière dans le monde de l'Offshore

Destins parallèles par Patrick Chopelin

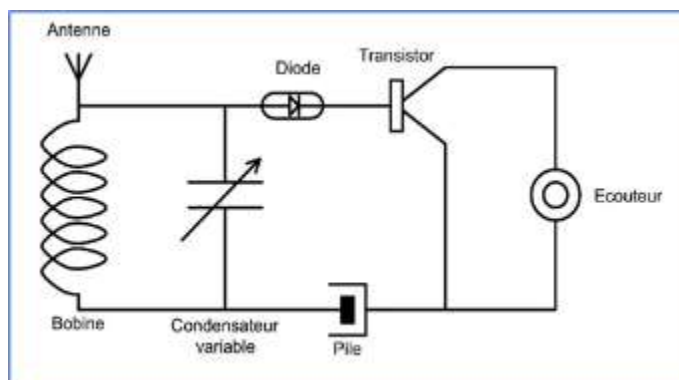


La rue Caraman à Constantine

Dans cette même période mes parents étaient expatriés en Algérie pour la Sté de Constructions des Batignolles - pas encore la SPIE. Ce nom ne manquait pas de susciter des rires gras lorsqu'à la rentrée scolaire au Collège Moderne de Garçons, je déclinais la profession de mes parents.

C'est ainsi que j'ai passé mon adolescence à Constantine, un site exceptionnel, une ville merveilleuse.

Et sur un journal de jeunesse, Spirou n°1143 du 10 mars 1960, un article : **" ET VOICI VOTRE RECEPTEUR A TRANSISTOR "** Illustré par mon premier schéma électronique :



J'ai donc acheté les composants électroniques dans une petite boutique en haut de la rue Caraman, une caverne d'Alibaba avec plein de petites boîtes aux contenus mystérieux, le tout dans une atmosphère qui fleurant bon la soudure à l'étain.



Ça a donc commencé comme ça, j'ai construit mon premier poste de radio à un étage d'amplification **avec un transistor !**

Quel ne fut pas mon émerveillement quand je captais Radio Alger pour la première fois sur un écouteur de téléphone récupéré je ne sais où. Puis suivit un poste à deux transistors d'amplification et **un haut-parleur !!!**



Et bien d'autres par la suite

Les ados de cette époque rêvaient de devenir les Shadows, les Animals, ou autres Chaussettes Noires. Piètre guitariste, je leur construisais des amplificateurs à lampes (ECL86 pour l'étage de puissance en push-pull, 10/12 W, ce n'étaient ni les VOX 30, ni les Fender Mustang.

Du coup mon objectif fut de faire de l'électronique mon métier, mais la formule de Moivre ⁽¹⁾ a eu raison de mes ambitions au concours de Sup'Elec. J'ai donc fait l'ESTP ce qui a comblé mes parents qui étaient dans le milieu du BTP.



Je dois reconnaître aujourd'hui, que je bénis Abraham de Moivre et sa formule de m'avoir fait échouer à Sup'Elec, car les circuits électroniques ne m'auraient jamais autant comblé que l'offshore pétrolier.

$$(\cos x + i \sin x)^n = \cos(nx) + i \sin(nx) \quad (1)$$

Ici Saint-Lys Radio, j'écoute sur 8 800 Kilohertz



Durant de longues années, navigateurs comme passionnés d'ondes courtes (les SWL), souvent les deux à la fois, écoutaient cet appel à tous, ce "CQ de FFL" (Appel général émis par l'indicatif officiel de la station, FFL) en langage radio.

Saint-Lys Radio est née en 1948 et a cessé ses émissions en 1998.

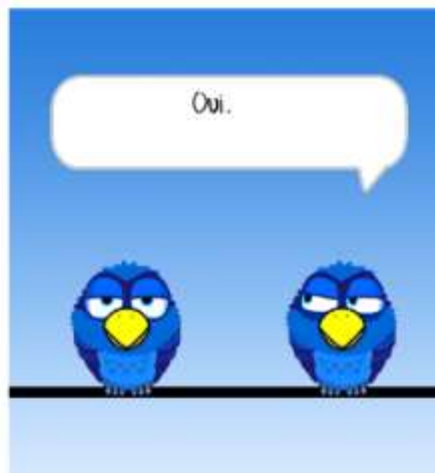
Elle offrait notamment, pour la partie phonie, la possibilité depuis un émetteur en ondes courtes embarqué à bord des navires différents services, notamment la mise en relation, par l'entremise d'un insert téléphonique, avec un abonné au téléphone, à terre.

Et toujours la 1601 !

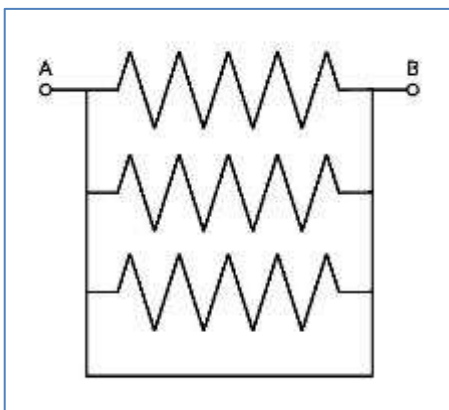
C'est Bernard GRÉGOIRE, officier radio pendant 28 ans à la Shell, qui a diffusé ces photos de la salle radio, à bord de la DLB1601. « Une barge révolutionnaire, la fonction de la barge était de construire une ligne de Pipelines » entre des plateformes pétrolières en mer du Nord et le continent (Ecosse, Hollande, Norvège, etc.) » Nous écrit-il.



L'antre radio de la 1601



BirdsDessines



COMPLETEZ LA PHRASE : RENDEZ-VOUS ...

INDICE, C'EST AUSSI LE TITRE D'UN ROMAN LEGER DE CORA COR-MACK ET UN ESSAI SERIEUX DE JEROME BALBUS.



Dialogue avec Lia (Chatgpt)

Je cherche un article paru dans une revue de jeunesse sur le montage d'un récepteur à un transistor.

Peux-tu préciser ?

Le journal de SPIROU en 1958 ?

Très populaire entre 1958 et 1961. Ces montages utilisaient généralement :
un transistor germanium,
une pile de 4,5 V,
un écouteur haute impédance,
une bobine accordée,
un condensateur variable mica
une diode au germanium.
C'est ça ?

Oui

Le numéro 1134 du 7 janvier 1960 de SPIROU contient un article intitulé « Et voici votre récepteur à transistor » signé par Jean-Claude Pasquiez, ainsi qu'un mini-récit hors-série intitulé « En une heure, construisez votre récepteur ».

Je ne l'ai pas trouvé dans les archives de SPIROU !!!

Numéro 1143 du 10 mars 1960. En une heure, construisez votre récepteur

Merci, je ne savais pas que Chatgpt pouvait être dyslexique !

Je me suis précipité sur E-Bay pour retrouver ce souvenir de jeunesse.

TRIBUNAL DE PARIS

L'immeuble est rempli de formes modernes et de lumière et semble très fonctionnel (pas un seul tuyau comme au centre Pompidou). On est frappé par sa beauté.

La conférencière était presque une historienne mêlant connaissance des lieux, symboles reliant au passé de la Cité et expliquant le fonctionnement des différentes chambres. On l'écoutait avec plaisir.

Mais ce qui m'a le plus frappé, c'est l'attitude du juge que nous avons pu voir en action : une ténacité et un calme dans sa recherche de la vérité : savoir démêler le vrai du faux... quelle patience.

On sentait aussi la solitude du prévenu.

Le prévenu s'était aidé du "numérique" pour son commerce. Et ce même numérique aide le juge... malgré le dédouanement constant de ce prévenu.

J'ai compté 18 personnes... dans la salle d'audience. Cela étonne.

Christian Vignelou



Photos Denise Chopelin, René Vernhes, Christian Vignelou

Parquet

Le parquet, appelé ministère public, désigne le corps des magistrats intervenant pour demander l'application de la loi et pour conduire l'action pénale au nom de l'intérêt de la société. L'appellation « parquet » vient du « petit parc » dans lequel les procureurs du roi se tenaient à l'audience sous l'Ancien Régime.

Barreau

Le barreau est l'ordre professionnel des avocats. C'est un organisme professionnel, administratif et

juridictionnel de défense et de régulation de la profession des avocats. Chaque avocat, pour exercer sa profession, doit appartenir à un barreau.

Le mot barreau vient d'une barre de fer ou d'une barrière en bois qui séparait le lieu où se tenaient les plaideurs de celui qui était réservé aux juges.

Sac à procès



Un sac à procès, ou plus rarement sac de procès, est un sac en toile de jute, de chanvre ou en cuir qui était utilisé sous l'Ancien Régime, lors des affaires judiciaires, pour contenir tous les éléments du dossier à des fins d'archivage.

Les expressions « Vider son sac », « L'affaire est dans le sac » viennent de là.

Robe avocat

La robe d'avocat ou toge d'avocat est le vêtement porté par les avocats comme costume d'exercice professionnel.



C'est une robe noire, initialement une soutane de religieux qui comporte les trente-trois boutons symbolisant l'âge du Christ à sa mort.

Les avocats du barreau de Paris portent une épitoge dépourvue d'hermine ; on dit qu'elle est « veuve ». Cette suppression serait due selon une tradition non confirmée au « deuil de Malesherbes », principal avocat de Louis XVI lors de son procès, qui fut guillotiné pour avoir défendu son

client.

L'expression « gens de robe » désigne les juges et les avocats.

La complainte de Mandrin



*Ces messieurs de Grenoble
Avec leurs longues robes
Et leurs bonnets carrés
M'eurent bientôt, vous m'entendez,
Et leurs bonnets carrés
M'eurent bientôt jugé.*

*Ils m'ont jugé à pendre,
Que c'est dur à entendre
A pendre et étrangler
Sur la place du, vous m'entendez,
A pendre et étrangler
Sur la place du marché.*

Traditionnel

PERIPLE EN FRANCHE-COMTE



Nous avons découvert la Franche-Comté à travers un circuit authentique alliant paysages préservés, patrimoine et gastronomie. Au cœur des prairies verdoyantes et des forêts jurassiennes, nous avons visité une fruitière ainsi qu'un tuyé emblématique des fermes comtoises.

Dégustations et rencontres avec des producteurs locaux ont rythmé cette immersion gourmande, nous permettant de découvrir une nature généreuse et des traditions toujours bien vivantes.



Accueil



Besançon



Ornans



Fort de la Joux



Source du Lison



Fort Saint-Antoine



Montbenoit



Orchamps

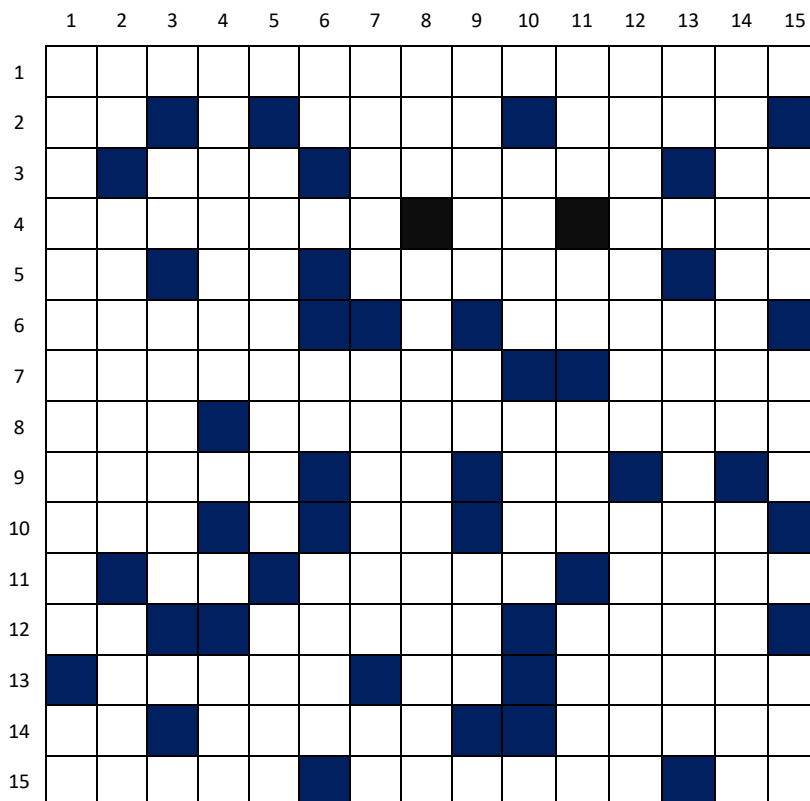


Bonnevaux



DETENTE

Mots-croisés du Journal de Bord N°35 Octobre, novembre, décembre 1975- Pierre-Franck Gouzet



Horizontalement

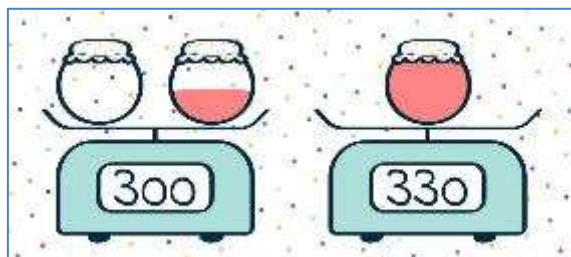
1 Très utilisé sur les barges. 2 Symbole chimique - Liqueur ou église de l'Ain aux trésors remarquables - Fromage européen. 3 Ils ne sont pas toujours perdus - Maladie due à des pigments - Patrouille de ville. 4 Ville du Nord-est de la Pologne - Pareil - Prénom. 5 Note - La vache - Prénom féminin - Soldats étrangers. 6 Ses obstacles sont les plus meurtriers - Très utilisé sur un yard. 7 Est commentée à chaque comité - Peut être oratoire. 8 Sur une portée - Famille d'arbres communs en France. 9 Prénom féminin - Conjonction - Saint. 10 La vallée des rois - Initiale d'une grande romancière - Clown dans le désordre. 11 Conjonction - Ville de Grande Bretagne - C'est l'exode. 12 Voyelle doublé - Pas pop pour un mark - Maladie de jeunesse. 13 Au diable - Phonétiquement c'est la fin - Oiseau. 14 Conjonction - La pilule peut l'être - Mettre sur le dos. 15 Marques de disques - Sa présence indique un sol riche en azote - Sur la rose des vents.

Verticalement

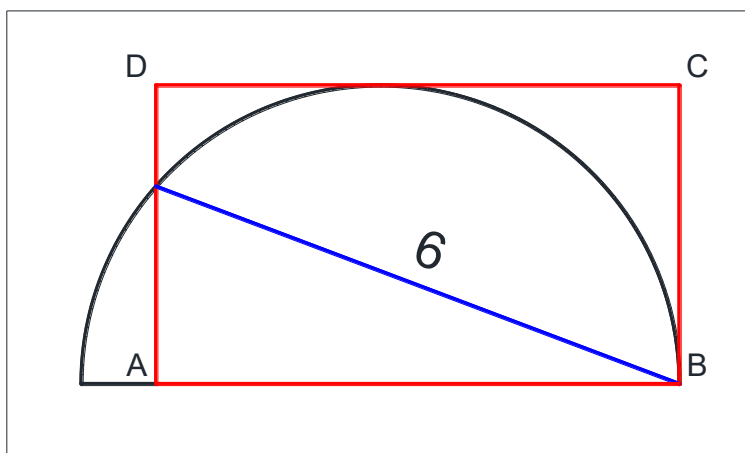
1 Le matériel offshore en est rapidement atteint - Initiale tubulaire. 2 Symbole chimique - Fragments de projection volcanique - Rosissante. 3 Après la signature - Ecrivain et journaliste britannique 1672-1729. 4 Ingénieur et botaniste, on lui doit le Jardin Botanique de Bordeaux - Inversé dans la main d'un travailleur. 5 Appartient à la digestion - Fondée par Pizarro en 1535. 6 En bas de page - Toi - Prénom féminin ou nom anglais très usité dans notre job. 7 Leur longueur varie avec la profondeur d'eau - Le liseron appartient à cette famille - Ce n'est pas de la roupie de sansonnet. 8 Pas vrai - Traité de dévotion de Saint François de Sales en 3 mots. 9 Surnom du 10^e qui ne fut roi de France que pendant 2 ans - Sur un calendrier - Organisme devenu DGSI en 2014. 10 Prénom de la femme d'un fasciste italien - Il y en a qui flottent. 11 Très connu des usagers de la RATP- Initiales employées en assurance - Puissant levier - Fleuve qui se jette dans la Caspienne. 12 Prénom féminin australien - Un grand musicien classique français. 13 Unité de contrainte - A côté de Rotterdam. 14 La femme de l'expatrié - Pépins. 15 Lettre grecque- Prohibé sur les barges. pas conseillé ailleurs - Époque remarquable.

Sachant que le deuxième pot sur la balance de gauche est à moitié plein,

Quel est le poids du pot vide ?



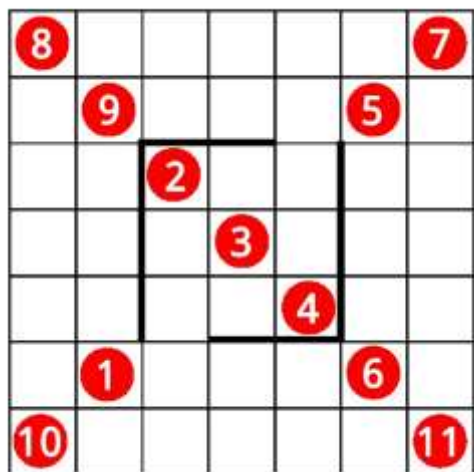
Les mathématiques sont comme les sciences naturelles une science d'observation.



Quelle est la surface du rectangle ?

Il suffit de connaître le théorème de Pythagore, mais il vous faudra bien trois Dolipranes 500.
Commencer par dessiner le rayon vertical

On raconte que ce genre d'exercice est utilisé pour sélectionner les postulants à Harvard.
Votre serviteur n'aurait pas franchi le pas de la porte.



SAUREZ-VOUS

RELIER LES POINTS DANS L'ORDRE 1, 2, 3,
ETC.

EN REMPLISSANT TOUTES LES CASES
SANS CROISER LES CHEMINS
SANS FRANCHIR LES TRAITS EPAIS

SOLUTIONS DES JEUX SUR LE SITE AOP ESPACE MEMBRES

DANS LE SILLAGE DE L'AMICALE

Si vous passez par La Rochelle



Musée Maritime de La Rochelle par William Scott

Pour celles et ceux qui ne connaissent pas, je ne peux que vous inviter à visiter le Musée Maritime de La Rochelle, que j'ai cocréé avec mon ami Patrick Schnepf en 1988.

Le musée maritime de La Rochelle est un musée à flot, situé dans le bassin des chalutiers du Vieux-Port.

A terre, le musée est complété par deux parties qui accueillent les expositions permanentes et temporaires.

Sa collection comporte, entre autres, neuf navires, dont huit sont classés monuments historiques. Trois navires sont visitables.

Pour info, il y a un bar à bord du France 1 où il est très agréable de profiter du paysage...

A partir du Vieux-Port de La Rochelle, on peut embarquer vers les îles, Ré, Aix, Oléron et le fameux Fort Boyard !

Et puis, si le mauvais temps ne permet pas cette excursion, l'Aquarium, sans doute l'un des plus beaux, est juste à côté du Musée. Et il y a un restaurant à l'étage qui est très recherché (il est conseillé de réserver !), avec une vue magnifique sur le port et les tours.

Salut et Fraternité
Gilbert Maurel

Entre les lignes

Bernard Loez publie son dernier roman *Entre les lignes*.



Ah... se glisser avec volupté entre les lignes d'un livre, comme entre des draps tièdes, s'ouvrir aux êtres et au monde... Rencontrer l'amour avec Madame de Rénal, la cruauté avec Madame de Merteuil, la comédie humaine et ses tragédies, découvrir Los Angeles avec Raymond Chandler, la Russie de Michel Strogoff, le plaisir sérieux, couleur de l'absolu avec Anaïs Nin, les bêtes qui dialoguent chez Colette...

Toutes les vies et toutes les morts, les pathétiques, les flamboyantes, les généreuses ou les sordides, à crédit.

Mais quand les livres se vengent, quand ils ne nous laissent plus de répit et nous collent à la peau... Quand tout s'inverse, quand la vie imite les livres, pour devenir une bibliothèque fantastique ?

On se retrouve entre les lignes.

Livre papier : 22 € - À paraître le 29 juin 2026 - éditeur l'Harmattan - Les impliqués.

Exemplaire dédié, conditions spéciales, nous contacter aop.amicale@gmail.com

Bernard Loez est ingénieur, grand voyageur et écrivain. Entre les lignes est son quatrième roman.



L'AMICALE

Agendas

29 septembre Milan et les lacs italiens
Projet 2027 L'Andalousie

Conseil d'administration et Bureau

Monique Aubert	Jean-Michel Gerez (Secrétaire)
Hélène Darcq	Olivier Jarry (Président)
Monique Hébrard (membre honoraire)	Arnaud Jozefacki
Patrick Braire	Raoul Labal
Patrick Chopelin (Trésorier)	Jacques Ménochet
Jean-Marie Delaporte (Vice-Président)	Norbert Poirier

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
Arnaud Jozefacki

Activités

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

Webmestre

Relations publiques et sociales

Hélène Darcq (locations saisonnières)
Jean-Marie Delaporte (relations associations parapétrolières, messe du souvenir)

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