

AFA STORIES



TENTH EDITION / DIXIÈME ÉDITION

January / Janvier 2022

This issue and the previous AFA issues are available to read on the Association website :

Cette édition et les précédentes sont disponibles sur le site de l'Association:

www.afa17.com

CONTENTS / TABLE DES MATIÈRES

CONTENT!.....	2
HEUREUX !.....	2
MALDIVES – AN ALTERNATIVE VIEW	3
LES MALDIVES - UNE AUTRE IDÉE.....	3
FINDING MY SCOTTISH ANCESTORS.....	6
A LA RECHERCHE DE MES ANCÊTRES ÉCOSSAIS.....	6
DEMOCRACY AND POLITICS (A PERSONAL VIEW).....	8
DÉMOCRATIE ET POLITIQUE (UN POINT DE VUE PERSONNEL).....	8
SUR LE CHEMIN DE COMPOSTELLE.....	10
THE WAY TO SAINT JAMES.....	10
INDUSTRIE AÉRONAUTIQUE...R.U. ... EUROPE.....	12
AERONAUTIC INDUSTRY... UK... EUROPE.....	12
ADVENTURES IN INDOCHINA.....	13
NOTRE AVENTURE INDOCHINOISE.....	13
SWAN UPPING ON THE THAMES.....	15
INVENTAIRE DES CYGNES SUR LA TAMISE.....	15

Any new story contributions shall be welcomed by Allan Flood :

Merci de contribuer aux AFA Stories en envoyant vos histoires à Allan Flood:

aflood.afas@gmail.com



CONTENT!

Submitted by Barry Collins (email from his friend Karl Heinz Morixbauer)



HEUREUX !



Proposé par Barry Collins (mail de son ami Karl Heinz Morixbauer)

I have everything that I wanted as a teenager, only 60 years later.

I don't have to go to school or work. I get an allowance every month. I have my own pad. I don't have a curfew. I have a driver's license and my own car. The people I hang around with are not scared of getting pregnant and I don't have acne. Life is great. I changed my car horn to gunshot sounds – people get out of the way much faster now.

Gone are the days when girls used to cook like their mothers. Now they drink like their fathers.

I didn't make it to the gym today. That makes five years in a row. I decided to stop calling the bathroom "John" and renamed it the "Jim". I feel so much better saying I went to the Jim this morning.

Old age is coming at a really bad time.

When I was a child I thought "nap time" was a punishment. Now it feels like a small vacation.

The biggest lie I tell myself is... " I don't have to write that down, I'll remember it".

I don't have grey hair... I have "wisdom highlights"! I'm just very wise.

If God wanted me to touch my toes, He would've put them on my knees.

Last year I joined a support group for procrastinators. We haven't met yet.

Why do I have to press 1 for English when you're just going to transfer me to someone I can't understand anyway?

Of course, I talk to myself. Sometimes I need expert advice.

At my age "Getting Lucky" means walking into a room and remembering what I came in there for.

I have more friends I should send this to, but right now I can't remember their names.

Now, I'm wondering... did I send this to you, or did you send it to me?

J'ai tout ce que je voulais quand j'étais adolescent, mais 60 ans plus tard.

Je n'ai pas besoin d'aller à l'école ou au travail. Je reçois de l'argent de poche tous les mois. J'ai ma propre tablette. Je n'ai pas de couvre-feu. J'ai un permis de conduire et ma propre voiture. Les femmes avec qui je passe du temps n'ont pas peur de tomber enceinte et je n'ai pas d'acné. La vie est belle. J'ai changé le son du klaxon de ma voiture : quand je klaxonne ce sont des coups de feu qu'on entend – les gens s'écartent beaucoup plus rapidement, maintenant!

Fini le temps où les filles cuisinaient comme leur mère, maintenant elles boivent comme leur père.

Je ne suis pas allé à la gym, aujourd'hui. Cela fait cinq années d'affilée. J'ai décidé d'arrêter d'appeler les WC « John » et l'ai renommé « Gym ». Je me sens tellement mieux quand je dis que je suis allé à la « Gym », ce matin.

La vieillesse arrive à un très mauvais moment.

Quand j'étais enfant, je pensais que "l'heure de la sieste" était une punition. Maintenant, j'ai l'impression que je prends des petites vacances.

Le plus gros mensonge que je me dis est : " Je n'ai pas besoin de l'écrire, je m'en souviendrai!

Je n'ai pas de cheveux gris... J'ai des "mèches de sagesse" ! Je suis juste un homme très sage.

Si Dieu voulait que je touche mes orteils, il les aurait mis sur mes genoux.

L'année dernière, j'ai rejoint un groupe de soutien pour procrastinateurs. Nous ne nous sommes pas encore réunis.

Pourquoi, au téléphone, dois-je appuyer sur 1 pour *le français* alors que vous allez me transférer vers quelqu'un que, de toute façon, je ne comprendrai pas ?

Bien sûr, je me parle à moi-même. Parfois, j'ai besoin de conseils d'experts !

À mon âge, "avoir de la chance" signifie entrer dans une pièce et me souvenir de pourquoi je suis là.

J'ai plus d'amis à qui je devrais envoyer ce mail, mais pour l'instant je ne me souviens pas de leur nom.

Maintenant, je me demande... est-ce que je t'ai envoyé ce mail ou me l'as-tu envoyé ?

MALDIVES – AN ALTERNATIVE VIEW



by Allan Flood



LES MALDIVES - UNE AUTRE IDÉE



par Allan FLOOD

Twenty plus years back, I had my first visit to the Maldives with the company salesman for that region, 'Trevor'. I, like most, had an idealistic image of this group of 1192 small islands of which only around 200 are inhabited.- white sandy beaches, glorious blue skies combined even bluer seas with a magnificent choice of fish/sea creatures of every conceivable colour, to admire, catch, hunt - eat. You may have seen the similar publicity for visiting the MALDIVES.

It is indeed a location vastly different for one to consider visiting, but behind the 'image' are other aspects that may be less welcoming – hence the offer of an alternative perspective. Further changes/modernisations have obviously taken place since my visits as TOURISM is still the principal source of revenue for this Archipelago – hosting a population of only 554,000 within its own- (mainly sea) – area which is circa 40% of France.

Visitors land at the only international airport, which is on an island all of its own (how cute) – which means that, unless you have ordered a sea plane (takes off and lands on the sea – when conditions permit) – all arriving passengers immediately step onto various styles (quality) of boats to take you to your hotels island. Note – whilst the capital MALÉ is also on its own island – called Malé ! Only 15 minutes by boat from the airport – ALL the main /tourists hotels/islands are 45 minutes to XX hours away by boats in the middle of the Indian Ocean with all the vagaries of weather and seas and boat qualities.

Back to my first visit – so we went from the airport to Malé to have an initial meeting with Maldives Airways. From there, still with suitcases, we walked to the dock for an open air small boat taxi with outboard motor to the nearest and best hotel (I don't remember its name) which had the added benefit of being inside the atoll – 45 minutes voyage. After walking down a wooden plank from the docks to the little boat, gratefully accepting the outstretched arms of assistance from the crew of two. (I looked for the pirates eye patch or parrot on their shoulders, thankfully, without success)

The hotels large central reception/ meeting place/bar and restaurant was impressive, as was the service and I was delighted that my cabin ON the beach was also of high standard- with the white sand only a few metres and the sea 15 metres away from my abode (there was a hammock half way in case of tiredness from the walk). We went to the only restaurant to have an acceptable dinner and drinks – the prices were high for food /drinks as any alternative, other than not eating/drinking – was ??? NOTE All the hotels /islands are the same – you are captive to what they offer and their selected prices. CONSEQUENCE OF NO COMPETITION !

Our island offered two walks both taking 10 to 15 minutes if you walk slowly – the first option was to turn RIGHT and walk in a circle around the island the second option, as you may have guessed, was to turn LEFT and do likewise.

As I prepared for bed and moved around my cabin and I felt and heard the crunch of what I realized were insects on the floor – no problem – 5 minutes of stamping on them and moving items off the floor and hopefully out of reach. Next morning, as I searched the floor for them – the casualties from the battle, the previous night were no longer there. I was curious of what other creature had entered my room during the night to provide a very efficient floor cleaning service. From that point on, none of my belongings were left in direct contact with the solid floor away from whatever creatures entered from the beach (a couple of days after I had left, I discovered lots of very small objects moving within my suitcase and briefcase – both of which were thrown away) It was also during that first night that I discovered that the roof of my very nice cabin was made of corrugated metal – when passing clouds decided to drop water on my island and the noise it created (imagine) was a very effective wake up call, enabling the guest ample opportunity to listen - each time it rained – which it did with regularity.

The next day the salesman decided to shorten the travel time between the islands by ordering a speedboat taxi –

J'ai visité les Maldives pour la première fois, il y a plus d'une vingtaine d'années, avec Trevor, le commercial de cette région. J'avais, comme la plupart des gens, une image idyllique de ce groupe de 1192 petites îles dont seulement 200 sont habitées : ses plages de sable blanc, son merveilleux ciel bleu associé aux eaux encore plus bleues, son choix de fabuleux poissons / créatures maritimes à la palette de couleurs infinie que l'on peut admirer, attraper, pêcher – manger. Vous avez certainement dû voir la même publicité vous invitant à visiter les Maldives.

Les Maldives, sont effectivement, un lieu absolument fabuleux pour quelqu'un qui envisage de visiter ce pays, mais derrière l'image paradisiaque, il y a d'autres aspects moins accueillants – d'où mon offre d'une autre perspective. Il est évident que des changements / modernisations ont eu lieu depuis mes visites vu que le TOURISME est la principale source de revenu pour cet archipel dont la population atteint seulement le nombre de 554.000 âmes dans sa principale région (majoritairement maritime) soit 40% de la superficie de la France.

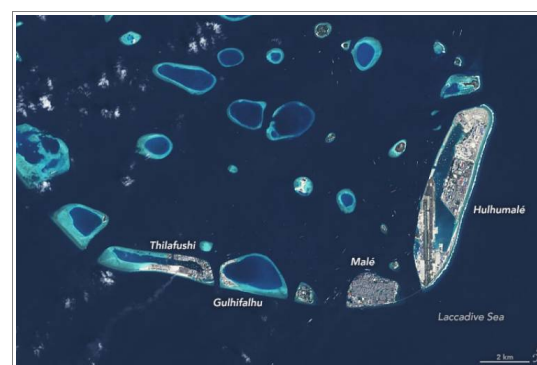
Les visiteurs atterrissent sur le seul et unique aéroport international qui a sa propre île (comme c'est charmant) ce qui veut dire, que, à moins d'avoir réservé un hydravion (avion qui amerrit sur et décolle de l'eau quand la météo le permet!) - tous les passagers doivent embarquer sur des styles (qualités) variés de bateaux qui vous transportent vers l'île où se trouve votre hôtel. Remarque – alors que la capitale qui s'appelle MALÉ (construite sur l'île du même nom) se situe à seulement 15 minutes, par bateau, de l'aéroport – TOUS les lieux touristiques – hôtels / îles – se trouvent à, au moins, 45 minutes voire XX heures, par bateau, au milieu de l'Océan Indien sujets à tous les caprices de la météo, de l'Océan et des conditions des bateaux.

Pour en revenir à ma première visite, donc, nous sommes allés directement de l'aéroport à Malé pour notre premier rendez-vous avec Maldives Airways. De là, toujours avec nos valises, nous sommes allés à pied au port pour prendre un petit bateau-taxi sans toit avec un moteur hors-bord qui allait nous amener au plus proche (45 minutes) et meilleur hotel (dont le nom m'échappe) qui avait l'avantage d'être dans l'atoll. Après être montés sur une planche en bois qui connectait le petit bateau au port, nous avons accepté avec gratitude l'aide que nous offrait les bras des deux hommes qui constitué notre équipage pour monter à bord. (J'ai cherché, sans succès heureusement, le cache-oeil de pirate ou le perroquet sur une épaule!)

Le hall d'accueil / bar et restaurant de l'hôtel, tout comme le service étaient impressionnants et j'étais ravi que ma cabane SUR la plage soit de grandes qualités – avec le sable blanc à quelques mètres et l'Océan à 15 mètres de ma cabane (entre les deux, il y avait un hamac au cas où la fatigue envahirait le promeneur). Nous sommes allés dans le seul restaurant qui avait un diner (et boisson) acceptable – ce n'était pas donné mais, outre ne pas manger, l'autre alternative était...? Remarque : tous les hôtels (toutes les îles) sont pareils – vous êtes dépendants de ce qui vous est offert et des prix proposés. LA CONSÉQUENCE DU MONOPOLE.

Notre île offrait deux promenades, toutes les deux d'environ 10 à 15 minutes, si vous marchez lentement – la première option était de tourner À DROITE et faire le tour de l'île, la deuxième option, comme vous l'avez certainement deviné, était de tourner À GAUCHE et faire la même promenade.

Comme je me préparais pour aller me coucher et me déplaçais dans ma cabane, j'ai senti sous mes pieds quelque chose et j'ai entendu des "scrunchs" : j'avais écrasé des insectes – pas de souci – j'ai passé 5 minutes à en écraser d'autres puis j'ai mis mes affaires en hauteur en espérant qu'elles seraient hors de leur portée. Le lendemain matin, j'osculais le sol de ma chambre pour voir les victimes de la bataille de la veille mais elles n'étaient plus là. Je m'interrogeais sur quelle autre créature avait pu entrer dans ma chambre et faire un ménage aussi efficace. A partir de ce moment-là, je m'assurais qu'aucune des mes affaires personnelles soient laissées en contact direct avec le solide plancher et hors de portée de toute créature venant de la plage (quelques jours après mon départ, j'ai découvert des petites choses mouvant dans ma valise et mon attaché-case qui sont tous les deux



https://earth.org/data_visualization/satellite-imagery-how-the-maldives-are-adapting-to-sea-level-rise/

as we glided across the water the waves became greater and we hit one (or one hit us) which came over the boat and us ! – great fun for the crew but not so jolly for two passengers dressed in suits (no ties) armed with brief cases ! The crew could not keep the smiles off their faces and even we – soaked from head to foot with sea salty water – saw the funny side of the experience. The first 15 minutes of the meeting with the airline was taken up re telling the events – in which the size of the wave became larger with each telling.

By the time our meetings had finished it was dark and we were accompanied to our transport at the nearby docks (on all the island even the biggest - Malé – everything is extremely nearby). Again we had the plank walking experience into a open (no cover overhead or anywhere) wooden boat perhaps for 6 small people (which my salesman friend was certainly not) The boat had an outboard motor and we had at the front a lantern. Fortunately we were staying inside the atoll and the sea was not too rough. The sea was black, the sky was black as were the 2 local crew members. About 15 minutes into our journey there was a loud scream in the night coming from my friend Trevor , as he desperately searched inside his shirt for something that had HIT HIM !- - - It was a FLYING FISH which , with relief, he found and threw back into the water – to the undisguised laughter from the crew and a more sedate diplomatic smile from me – thank full that Trevor's oversized body had protected me from the attack – it could have been me !

Unfortunately the evenings excitement had not been completed. As we continued our journey – our engine stopped working and our boat stopped moving (except up and down). So – to summarise – we have 2 British business men dressed in business suits (albeit damp from an earlier incident at sea) stranded on a small wooden boat - (probably not fit for operating on a European boating lake) in the dark, in the middle of an atoll in the middle of the Indian Ocean and one of them now smelling of fish (beware - there is one more surprise coming !)

Whilst we awaited the results of the crews attempts to progress – without GPS or telecommunications – they resorted in shouting (sound travels well on the water) – replies were soon received and within the time it takes to write our last wills and testimonies, a similar small wooden boat appeared through the dark (it also had a lantern). After words and some laughter !! were exchanged between the two crews, we were invited to stand up from our bench in our boat and step into the newly arrived rescue boat – ignoring that the two boats were bouncing up and down – not in tandem- on the water, in the dark, after having been frightened by flying objects. With help from lots of arms and hands this objective achieved and later placing our feet on our (by comparison) paradise island - it felt so good.

Note – no awards for bravery were ever awarded – just laughter

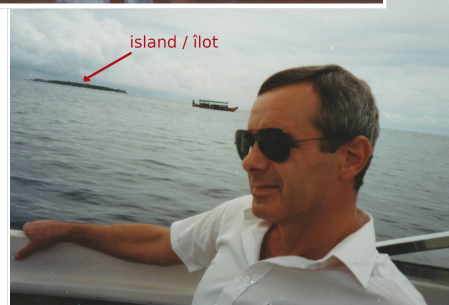
SECOND VISIT TO MALDIVES

Several months later Trevor and I had to return to meet the airline again, so we combined it with a trip to Sri Lanka , which together with the most southerly part of India, were the nearest neighbours to Maldives.

After my first visit, I had much lower expectations. We went straight to a meeting from arrival and were informed that they had been unable to reserve rooms within the atoll because it was the height of the season but had reserved a very nice hotel outside the atoll- mmmm !

They accompanied us (and bags) to the reserved boat for the journey – it was wooden, bigger than on last visit – no overhead cover nor organised toilet nor refreshments facilities – bench seats around the side of the boat and 3 crew - perhaps because this boat had an engine under the decking . We set off - the sea was not too rough and if we wanted we could feel the water by just placing our hand over the side. The engine under the decking made a different sound to that of an outboard engine – more chug chug – chug - noise (forgive absence of nautical terminology) and we discovered why the third crew member - - he had a bucket and was removing sea water from under the decking !!

As we continued, the islands within the atoll started to disappear from sight but the engine chug- chug continued, as did the bucket emptying work. I searched the horizon for our destination – EMPTY – I searched the boat for life vests – I searched it for evacuation processes – an inflatable buoy - for an emergency SOS



partis à la poubelle!). C'est à l'occasion de ma première nuit que je me suis rendu compte que le toit de ma superbe cabane était en tôle ondulée – quand les nuages qui passaient décidaient de faire tomber de l'eau sur mon île, le bruit produit (imaginez!) était un réveil très efficace, donnant au dormeur l'opportunité d'écouter -chaque fois qu'il pleuvait – et il pleut très régulièrement!

Le lendemain, le commercial a décidé d'écourter le temps de transport entre les îles en réservant un taxi hors-bord – alors que nous glissions sur l'eau, les vagues se sont amplifiées et nous en avons heurté une (ou elle nous a heurtés) tellement haute, qu'elle est passée au-dessus du bateau et donc de nous! Ce fut un spectacle hilarant pour l'équipage mais beaucoup moins pour deux passagers en costume (sans cravate) armés de leur attaché-case! L'équipage ne pouvait contenir les sourires de leur visage et même nous, trempés de la tête aux pieds par de l'eau salée, pouvions apprécier le côté amusant de la situation. Les 15 premières minutes de nos meetings avec la compagnie aérienne furent dédiées à la description des événements – chaque fois, la hauteur de la vague ne cessait d'augmenter!

Quand notre dernier meeting se termina, il faisait nuit. On nous raccompagna au port le plus près (sur toutes les îles, même la plus grande – Malé - tout est extrêmement proche). Nous avons eu, une fois de plus, l'expérience de marcher sur une planche en bois pour accéder à un bateau en bois sans toit qui pouvait contenir 6 personnes de petite taille (ce qui n'était pas le cas de mon ami Trevor). Le bateau avait un moteur hors-bord et une lanterne à l'avant. Heureusement, nous restions dans l'atoll et l'eau n'était pas trop agitée. L'eau était noire, le ciel était noir comme nos deux membres d'équipage. Au bout de 15 minutes de trajet, on entendit un cri effroyable venant de mon ami Trevor, alors qu'il cherchait frénétiquement à l'intérieur de sa chemise quelque chose qui VENAIT DE LE FRAPPER! --- C'était un POISSON VOLANT, qu'il trouva avec soulagement, et le rejeta à l'eau – sous les rires non dissimulés de l'équipage et un plus calme et diplomatique sourire de ma part – trop heureux que le corps quelque peu costaud de Trevor m'ait protégé de l'attaque – Ça aurait pu être moi!

Malheureusement, l'émotion de la soirée n'était pas finie. Comme nous poursuivions notre route, notre moteur s'est arrêté et notre bateau s'immobilisa lui aussi (mis-à-part un mouvement du haut vers le bas). Donc, pour résumer la situation : nous avons deux hommes d'affaires britanniques en costard (toujours humide de leur incident matinal en mer) bloqués sur un petit bateau en bois (probablement ne répondant pas aux normes pour opérer sur un lac européen) dans le noir, au milieu d'un atoll en plein Océan Indien et l'un d'entre eux sentant le poisson (attention! Une autre surprise va arriver!).

Alors que nous attendions les résultats des différentes tentatives de l'équipage pour relancer le moteur – sans GPS ni telecommunications – ils se sont résolus à crier vers l'océan (le son voyage très bien sur l'eau) – on leur répondit rapidement et dans le laps de temps qu'il en fallait pour écrire nos dernières volontés et nos témoignages, un petit bateau similaire, en bois, apparut à travers l'obscurité (il avait aussi une lanterne). Après l'échange de quelques mots d'explication et rires (!) entre les deux équipages – on nous invita à nous lever de nos bancs et à embarquer sur le bateau de secours – faisant fi du tangage non synchronisé des deux bateaux, sur l'eau, dans le noir, après la peur infligée par un objet volant! Avec l'aide de beaucoup de bras et mains l'objectif fut atteint, et plus tard, nous avons posé nos pieds sur notre île (par comparaison) paradisiaque avec délectation!

Remarque : Aucun prix de bravoure ne nous a jamais été remis – juste des rires!

DEUXIÈME VISITE AUX MALDIVES

Plusieurs mois plus tard, Trevor et moi sommes retournés aux Maldives pour rencontrer à nouveau les personnes de la compagnie, nous avons combiné le voyage avec un rendez-vous d'affaires au Sri-lanka, qui avec les régions méridionales de l'Inde sont les voisins les plus proches des Maldives.

Après ma première visite, mes perspectives sur les Maldives s'étaient étiolées. A notre arrivée, nous sommes allés directement à un meeting où nous avons été informés qu'il leur avait été impossible de nous réserver des chambres d'hôtel dans l'atoll parce que c'était le pic de la saison, mais, ils avaient réservé un hôtel très sympathique en dehors de l'atoll...mmh!

Ils nous ont accompagnés (nous et nos bagages) jusqu'au bateau réservé pour notre traversée – il était en bois, plus grand que celui de de notre visite précédente – toujours sans toit, sans toilettes ni rafraichissement – avec des banquettes le long du bateau et 3 membres d'équipage – peut-être parce que le moteur se trouvait sous le

telephone – other boats NOTHING but chug – chug. After 45 minutes – still nothing on the horizon – where were we going – did the captain - or anyone know ? (before GPS days and still too light for stars). What would happen if the captain missed our hotel/island in the very large Indian Ocean - the next easterly land mass was Sri Lanka – after that Malaysia ! chug – chug . After more than 1 hour of chug chug – we imagined that we could see something on the horizon – was it finally our destination or another Island (over 1000 to choose from) - or a mirage (can you get mirages at sea or are they restricted to deserts?) chug – chug.

Yes the 'mirage' was real and it was our hotel/island. - reached after only 90+ minutes in an open boat, without food or drinks or an ice cream service (we managed to avoid the question of the non existent toilet – but the solution is quite easy to imagine).

The hotel was fine and like all (most) resorts in Maldives had the island to itself (and captive guests). It offered cabins on the beach and cabins on the first floor. After my hotel floor insect experiences on my first trip I chose the first floor option . I also chose not to have to ever do that 'trip' again and we decided to limit our stay to just one night and bring forward our departure from 'paradise' and leave Maldives early, after our scheduled meeting the following day

The next morning we checked out of the OK hotel and caught 2 places left on a modern two story tourist boat for the capital Malé and our meeting. The boat was modern which in the sunshine skipped across the calm sea with ease and comfort . It had toilets, refreshments and a choice to sit or stand undercover or outside appreciating the fresh air and the sunshine. Together with approximately 40 other persons – real tourists , one could understand why people dream of being in such surroundings.

Our last boat ride from Malé to the airport was by contrast challenging but fortunately short. The sea was 'choppy', the boat was full with passengers (circa 30-40) leaving for the airport with their bags and souvenirs. As the vessel was moving more than normal – walking the gang plank called for additional aid from the locals and on board it was necessary to try to keep control of our suitcases between legs, whilst standing and holding on to the metal supports that formed the base of large canvas sheets to form some type of shelter from the rain/spray etc. As such smallish boats tend to not only move up and down but also from side to side – it becomes a good test of ones flexibility/balance.

That was (in my opinion) fortunately the end of my second and LAST trip to the Maldives – I did not return , I did not try to return AND if someone offered to pay for me to return – I would not accept.



In fairness, as mentioned previously I am sure that in the past 20 years or so much has improved and for people who enjoy being on/in the sea and perhaps diving – water sports etc – they shall probably enjoy the different experiences the Maldives offer.

If any AFA member has had good experiences of their vacations in the Maldives – in the cause of fair reporting please share.

pont ? Celui-ci produisait un son différent du moteur hors-bord – un peu plus “teuf teuf teuf” (soyez indulgent sur le manque de terminologie nautique) puis nous avons découvert pourquoi il y avait un troisième homme d'équipage : il tenait un seau et écopait l'eau de dessous le pont!!

Comme nous nous éloignons les îles de l'atoll ont commencé à disparaître mais le moteur continuait teuf teuf tout comme le seau continuait à vider l'eau. J'ai cherché l'horizon dans l'espoir d'apercevoir notre destination – RIEN – j'ai cherché du regard les gilets de sauvetage – au cas où on devrait abandonner le navire – une bouée gonflable – un téléphone pour lancer un SOS – d'autres bateaux mais teuf teuf. Après 45 minutes – toujours rien en vue à l'horizon – où allions-nous – est-ce que le capitaine ou une autre personne le savait? (pas de GPS - il faisait encore trop clair pour s'aider des étoiles). Que se passerait-il si le capitaine manquait notre hôtel / île dans l'immense Océan Indien – la terre orientale la plus proche était Sri Lanka – après ça la Malaisie! Teuf teuf. Après plus d'une heure de teuf teuf – nous avons imaginé voir quelque chose au loin : était-ce notre destination ou une autre île (une des milliers de l'archipel) ou un mirage ? (peut-on voir des mirages en mer ou sont-ils réservés aux déserts?) Teuf teuf.

Ouf! Le mirage était bien réel et c'était bien notre hôtel / île – accessible après plus d'une heure et demie de transport dans un bateau à ciel ouvert, dépourvu de tout snack, rafraîchissement ou glace (nous avons bien fait en sorte d'éviter de poser la question sur l'absence de WC – mais nous sommes bien d'accord que la solution est plutôt facile à imaginer).

L'hôtel était très agréable et comme (presque) tous les lieux touristiques des Maldives avait l'île tout à lui (et des touristes captifs). Il proposait des cabanes sur la plage ou au premier étage. Après ma précédente expérience des insectes au sol, j'ai choisi l'option du premier étage. J'ai aussi choisi de ne pas avoir à refaire ce trajet et nous avons donc décidé de limiter notre séjour à une nuit et avons avancé notre départ de ce 'paradis' et des Maldives plus tôt, après notre meeting prévu pour le lendemain.

Le lendemain, donc, nous avons quitté l'hôtel et avons pris les deux places restantes sur un bateau touristique à deux étages pour aller à la capitale Malé et à notre rendez-vous. Le bateau était moderne et glissait sous un soleil magnifique et sur une eau calme. Il proposait tout le confort dont on pouvait rêver : WC, rafraîchissement, possibilité de s'asseoir ou de rester debout à l'intérieur ou à l'extérieur d'où l'on pouvait apprécier l'air frais et le soleil. Entouré d'à peu près 40 autres personnes – de vrais touristes - on peut comprendre pourquoi les gens rêvent d'être dans cet environnement.

Par opposition, notre dernier trajet en bateau de Malé à l'aéroport fut un peu plus difficile mais heureusement court. L'eau était agitée, le bateau rempli de passagers (dans les 30 à 40 personnes) chargés de leurs bagages et souvenirs. Comme le bateau bougeait plus que d'habitude – l'épreuve de la planche nécessitait encore plus d'aide de la part de l'équipage, et une fois à bord, il a fallu essayer de garder le contrôle de ses bagages en les câlant entre ses jambes, tout en étant debout et se tenant à la structure métallique qui supportait de larges toiles qui servaient de protection contre la pluie, les embruns etc... Comme ce genre de bateau s'abandonne non seulement au tangage mais aussi au roulis – la traversée fut une très bonne opportunité pour tester la flexibilité et l'équilibre de chacun.

Cela fut (pour moi) heureusement la fin de ma deuxième et DERNIÈRE visite aux Maldives. Je n'y suis jamais retourné, je n'ai jamais essayé d'y retourner ET si on me proposait de me payer pour y retourner – cela se fera sans moi.

Franchement, comme je l'ai mentionné plus haut, je suis sûr qu'en 20 ans le pays a dû changer et que les gens qui aiment être dans l'eau ou sur l'eau et peut-être ceux qui aiment faire de la plongée sous-marine – les sports aquatiques etc...apprécieront les différentes expériences que les Maldives offrent.

Si des membres de l'AFA ont passé leurs vacances aux Maldives et en sont revenus enchantés, dans un but de donner une meilleure image de l'archipel, merci de partager votre expérience avec nous.

FINDING MY SCOTTISH ANCESTORS



by Denise Harris



A LA RECHERCHE DE MES ANCÊTRES ÉCOSSAIS



par Denise Harris

As a young child I was vaguely aware of my Scottish ancestry. I do remember being told on occasions that I was entitled to wear the 'Blair Tartan' and each year a new kilt would appear as part of my winter wardrobe, however I suspect that this was more to do with the fashion at the time for young girls to wear kilts, white socks and patent leather shoes.

It wasn't until much later in my life when I embarked on my journey through my family history that I became interested in my Scottish ancestors. By this time my father had passed away and my mother didn't seem to know very much about my father's family. I sent a short questionnaire to my aunt to see what information she could supply to get me started. The information was sparse but she did say that my great grandfather was a sea captain who died at sea, I later discovered that this was not entirely true.

My grandmother was the youngest of 7 children and was born in 1899 so appeared on the 1901 census living in Cardiff with her family. There was no record of the family on the 1891 English or Welsh census but as 4 out of the 7 children, were born in Scotland I tried the 1891 Scottish census and by a stroke of luck found the family. A major factor in confirming it was the right family was that my grandmother's eldest sister was called Gladys a traditional Welsh name and was in fact the only Gladys Blair on the 1891 Scottish census. The occupation of my great grandfather James was shown as Master Mariner. I then had his place and approximate date of birth so started my search in the Scottish births and baptisms. His father was Robert Blair and mother Jean Rankine and I also now had his actual dates of birth and baptism. I was fairly sure this was the right person as my grandmother and my aunt had Rankine as a middle name and both of their Christian names were Jean.

I then began my search for details of his time in the Merchant Navy. I discovered that his Naval career started at the age of 16 when he left the family home to join the Merchant Navy. From the 'Register of Apprentices Indentured in the Merchant Navy' I was able to obtain details of the ship the period of his indenture and the port at which he was indentured.

I traced his Registration Number in 'The Captains Registers of Lloyds of London' and using this information I was able to find records of his applications to sit the examinations to become 'Only Mate' and then later 'Master'. These records gave a wealth of information about his career at sea such as details of the ships he had sailed on and his status on board for example: Apprentice, Able Bodied Seaman, Mate, Only Mate or Master. Also details of whether the ship was 'Sail or Steam' and whether the voyage was 'Home Trade' or 'Foreign'.

There were also details of two applications to renew his Masters Certificate. The first was in 1881 and the reason given was that it had been stolen from his pocket in Glasgow and despite every effort to find it including employing a private detective there was no trace. The second occasion was in 1888 when he was Master of a ship at sea that was entirely destroyed by fire and ships papers including his certificate were lost. On both occasions his certificate was renewed. His voyages were a mix of home ports and foreign ports at places such as Alexandria, Cyprus, West Indies and Martinique.

I believe he may have met my great grandmother, Lizzie Anna, when his ships had on several occasions docked in Swansea Bay and her father was an Innkeeper at a Public House in Swansea Bay. They married in Sunderland in 1884 and their first child was born in Swansea 9 months later. James was still in the Merchant Navy at that time. In 1891 the family were living in Glasgow and James's occupation was shown as Master Mariner, they now had a further three children all born in Scotland. Around 1892/93 they moved to Cardiff and on the 1901 census James's occupation is shown as a Coal Foreman.

Blair's Tartan



<https://www.tartanregister.gov.uk>

Enfant, j'étais vaguement consciente de mon ascendance écossaise. Je me souviens qu'on m'avait dit à plusieurs reprises que j'avais le droit de porter le Tartan de la famille Blair et que, chaque année, un nouveau kilt faisait partie de ma garde-robe pour l'hiver, mais je soupçonne que, porter des kilts, pour les jeunes filles, avait plus à voir avec la mode de l'époque, je portais avec des chaussettes blanches et des chaussures en cuir verni.

Ce n'est que bien plus tard dans ma vie, lorsque j'ai entrepris mon aventure à travers l'histoire de ma famille, que je me suis intéressée à mes ancêtres écossais. À cette époque, mon père était déjà décédé et ma mère ne semblait pas en savoir beaucoup sur la famille de son mari. Pour me lancer, j'ai envoyé un court questionnaire auprès de ma tante pour voir quelles informations elle pouvait fournir. Les informations étaient plutôt minces mais elle a dit que mon arrière-grand-père était un capitaine de marine décédé en mer, j'ai découvert plus tard que ce n'était pas tout à fait vrai.

Ma grand-mère était la plus jeune des 7 enfants et était née en 1899, elle est donc enregistrée sur le recensement de 1901 vivant à Cardiff avec sa famille. Il n'y avait aucune trace de la famille lors du recensement anglais ou gallois de 1891, mais comme 4 des 7 enfants étaient nés en Écosse, j'ai essayé le recensement écossais de 1891 et, par chance, j'ai trouvé la famille. Un indice majeur* pour confirmer que c'était la bonne famille était que la sœur aînée de ma grand-mère s'appelait Gladys, un nom traditionnel gallois et elle était, en fait, la seule Gladys Blair du recensement écossais de 1891. La profession de mon arrière-grand-père James était renseignée : capitaine au long cours. J'avais alors son lieu et sa date approximative de naissance donc j'ai commencé ma recherche dans les naissances et baptêmes écossais. Son père s'appelait Robert Blair et sa mère Jean Rankine et j'avais aussi maintenant ses dates officielles de naissance et de baptême. J'étais à peu près sûre que c'était la bonne personne car ma grand-mère et ma tante avaient Rankine comme deuxième prénom** et leurs deux prénoms étaient Jean.

J'ai alors commencé ma recherche sur les détails dans son passage dans la marine marchande. J'ai découvert que sa carrière navale avait commencé à l'âge de 16 ans lorsqu'il avait quitté la maison familiale pour rejoindre la marine marchande. À partir du "Registre des apprentis sous contrat dans la marine marchande", j'ai pu obtenir des détails sur le navire, la période de son contrat et le port dans lequel il était sous contrat.

J'ai retrouvé son numéro d'enregistrement dans les registres de capitaines chez *Lloyds of London* et en utilisant ces informations, j'ai pu trouver des documents de ses candidatures pour passer les examens afin de devenir "Second" puis plus tard "Capitaine". Ces registres donnaient une mine d'informations sur sa carrière en mer telles que les détails des navires sur lesquels il avait navigué et son statut à bord, par exemple : apprenti, matelot valide, lieutenant, second puis capitaine. Également il était indiqué si le navire était «à voile ou à vapeur» et si le voyage se faisait dans le pays ou à l'étranger. Il y avait aussi des détails sur deux demandes de renouvellement de son certificat de capitaine. Le premier était en 1881 et la raison invoquée était qu'il se l'était fait voler dans sa poche, à Glasgow et malgré tous ses efforts pour le retrouver, y compris l'emploi d'un détective privé, il n'y avait aucune trace. La deuxième fois, en 1888, alors qu'il était capitaine d'un navire qui a été entièrement détruit par un incendie en mer et que les papiers du navire, y compris son certificat, ont été perdus. À ces deux occasions, son certificat a été renouvelé. Ses voyages répertoriaient un mélange de ports britanniques et de ports étrangers dans des endroits aussi exotiques qu'Alexandrie, Chypre, les Antilles et la Martinique.

Je pense qu'il a, peut-être, rencontré mon arrière-grand-mère, Lizzie Anna, lorsque ses navires avaient accosté à plusieurs reprises dans la baie de Swansea et que son père, aubergiste tenait une Maison Publique (un Pub) dans la baie de Swansea. Ils se sont mariés à Sunderland en 1884 et leur premier enfant est né à Swansea 9 mois plus

* Au Royaume-Uni, les femmes mariées "perdent" l'utilisation de leur nom de jeune fille et sont enregistrées, en outre, lors des naissances de leurs enfants, sous leur nom de femme mariée, d'où l'importance d'indice pour confirmer la famille. En France, les actes officiels renseignent toujours le nom de jeune fille des mères.

** Il semble qu'en Écosse, et peut-être aux États-Unis, il est / était coutume de donner à l'enfant le nom de jeune fille de la mère en deuxième prénom.

Lizzie died in 1901 age 40 when my grandmother was 1 year old the cause of death was recorded as TB.
James died in 1907 age 54 and his cause of death was a heart failure, thus my grandmother was an orphan at the age of 7 and what happened next is another story !!!

A brief note about the Merchant Navy in the 19th Century

In the 19th century the majority of merchant ships carrying cargo were mainly powered by sail and life on board was a hard existence particularly on long foreign voyages. The work was physically demanding and dangerous. Living conditions were cramped, rations were poor, large quantities of alcohol were consumed as a substitute for fresh water and disease was rife. Ships were often unseaworthy and overloaded and many lives were lost at sea.

Registers / les registres



Photos from <https://www.shippingwondersoftheworld.com/lloyds.html>

Note: My research was conducted mainly on <https://www.scotlandspeople.gov.uk/>, <https://www.ancestry.co.uk/> and <https://www.findmypast.co.uk/>

tard. James était encore dans la marine marchande à cette époque. En 1891, la famille vivait à Glasgow et la profession de James était toujours indiquée comme capitaine au long cours. Ils avaient maintenant trois autres enfants, tous nés en Écosse. Vers 1892/93, ils ont déménagé à Cardiff et sur le recensement de 1901, la profession de James est indiquée comme étant contremaître dans les mines de charbon.

Lizzie est décédée en 1901 à l'âge de 40 ans alors que ma grand-mère avait 1 an. La cause du décès : tuberculose.

James est décédé en 1907 à l'âge de 54 ans d'une insuffisance cardiaque, donc ma grand-mère était orpheline à l'âge de 7 ans et ce qui s'est passé ensuite est une autre histoire !!!

Une brève note sur la marine marchande au XIX^e siècle

Au XIX^e siècle, la majorité des navires marchands transportant des marchandises étaient principalement propulsés à la voile et la vie à bord était difficile, en particulier lors de longs voyages à l'étranger. Le travail était physiquement exigeant et dangereux. Les conditions de vie étaient exiguës, les rations étaient médiocres, de grandes quantités d'alcool étaient consommées en remplacement de l'eau douce et les maladies sévissaient. Les navires étaient souvent hors d'état de naviguer et surchargés et de nombreuses vies ont été perdues en mer.



Remarque : Mes recherches ont été menées principalement via les sites internet suivants : <https://www.scotlandspeople.gov.uk/>, <https://www.ancestry.co.uk/> et <https://www.findmypast.co.uk/>

DEMOCRACY AND POLITICS (A PERSONAL VIEW)



by Gary Coleby



DÉMOCRATIE ET POLITIQUE (UN POINT DE VUE PERSONNEL)



par Gary Coleby

I make no apologies for writing about politics. It is a new year and we all face many challenges. In many ways democracy is under attack by the forces of autocracy throughout the world and we all need to consider how to respond. AFA is a democracy as is France, UK and the EU. It is true that democracies are not perfect, but the alternatives are frightening. However, are we well taught about the benefits of democracy? Are we taught at all?

I believe we are lucky to live in a Parliamentary Democracy. Most of Europe are also well established parliamentary democracies. The alternative is an autocracy or dictatorship. It is worth noting that, in modern times, dictatorships always rely on repression, hatred, racism or fear to keep control. Consequently, there has not been a dictatorship that has endured and its ending is nearly always by violent rebellion. It is also worth noting that most dictatorships try to appeal to the masses, get into power, then ignore the freedoms and liberties of the population.

Very often we hear people say all politicians are all the same. Some say they are all crooked and there is no difference between them, so I will not bother to vote. To those I would say the following:

1. It is true that politicians do not always deliver on their promises, but it is also true to say that there are infinite demands on politicians, but not an unlimited resource to satisfy those needs. Different parties have different priorities and it is important for us all to judge what party fulfils our general vision of what kind of society we want. What party is going to take us in your preferred direction? Also remember that other crises can hijack governmental programmes eg coronavirus, natural disasters and world wide problems.

2. It is important to try to guard against the uninformed tabloid press or unaccountable social media. Try to investigate the issues and not accept blindly sound-bites. In the newspapers, look at who owns them. In the UK most newspapers support the Conservative Party (*Mail, Express, Star, Sun, Telegraph* and *the Times*), *The Mirror* supports the Labour Party (in its mildest form) and *The Guardian* and *Independent* try to be independent, but would be seen to be centre-left. This is not a huge problem if you know the media's views and can guard against their excesses.

3. What are the differences between the different political groups? This is a difficult question to answer but there are some accepted guidelines. In general, most would accept that the extreme left (communism as was in the USSR, Albania, Eastern Europe, China and North Korea) and the extreme right (as in Nazi Germany, Spain, Portugal and many countries in the world at present, all are repressive regimes. They repress opposition, ban freedom of speech, use torture freely and use fear to keep control. On the extreme left its ideals of "equality" are corrupted. On the extreme right, racism is used to try to unite the population against "an internal enemy" eg the Jews in Nazi Germany and ethnic minorities in many other dictatorships.

Je ne m'excuse pas d'écrire sur la politique. C'est une nouvelle année et nous sommes tous confrontés à de nombreux défis. À bien des égards, la démocratie est attaquée par les forces de l'autocratie à travers le monde et nous devons tous réfléchir à la manière de réagir. L'AFA est une démocratie comme la France, le Royaume-Uni et l'UE. Il est vrai que les démocraties ne sont pas parfaites, mais les alternatives font peur. Cependant, sommes-nous bien informés sur les avantages de la démocratie ? Sommes-nous instruits ?

Je crois que nous avons de la chance de vivre dans une démocratie parlementaire. La plupart des pays d'Europe sont également des démocraties parlementaires bien établies. L'alternative est une autocratie ou une dictature. Il convient de noter qu'à l'époque moderne, les dictatures s'appuient toujours sur la répression, la haine, le racisme ou la peur pour garder le contrôle. Par conséquent, il n'y a pas eu de dictature qui ait duré et sa fin est presque toujours provoquée par une rébellion violente. Il convient également de noter que la plupart des dictatures essaient de faire appel aux masses, d'accéder au pouvoir, puis d'ignorer les droits et libertés de la population.

Très souvent, nous entendons des gens dire que tous les hommes / femmes politiques sont tous pareils. Certains disent qu'ils sont tous tordus et qu'il n'y a aucune différence entre eux, alors je ne prendrai pas la peine de voter. A ceux-là je dirais ceci :

1. Il est vrai que les hommes / femmes politiques ne tiennent pas toujours leurs promesses, mais il est également vrai de dire qu'il y a des demandes infinies qui leur sont faites, alors qu'ils n'ont pas de ressource illimitée pour satisfaire ces besoins. Différents partis ont des priorités différentes et il est important pour nous tous de juger quel parti répond à notre vision générale du type de société que nous voulons. Quel parti va nous emmener dans notre direction préférée ? Rappelez-vous également que d'autres crises peuvent détourner les programmes gouvernementaux, par exemple les coronavirus, catastrophes naturelles et problèmes mondiaux.

2. Il est important d'essayer de se prémunir contre la presse people mal informée ou les médias sociaux irresponsables. Essayez d'enquêter sur les problèmes et n'acceptez pas aveuglément les extraits sonores. Dans les journaux, regardez qui les possède. Au Royaume-Uni, la plupart des journaux soutiennent le Parti conservateur (*Mail, Express, Star, Sun, Telegraph* et *The Times*), *The Mirror* soutient le Parti travailliste (sous sa forme la plus douce) et le *Guardian* et *Independent* essaient d'être indépendants, mais seraient perçus comme étant de centre-gauche. Ce n'est pas un gros problème si vous connaissez les opinions des médias et pouvez vous prémunir contre leurs excès.

3. Quelles sont les différences entre les divers groupes politiques ? C'est une question difficile à répondre, mais il existe certaines lignes directrices acceptées. En général, la plupart accepterait que l'extrême gauche (le communisme tel qu'il a été vécu en URSS, en Albanie, en Europe de l'Est, ou encore en place en Chine et en Corée du Nord) et l'extrême droite (au pouvoir dans l'Allemagne nazie, l'Espagne franquiste, le Portugal de l'Estado Novo et encore actuellement dans de nombreux pays dans le monde), tous sont des

4. In most parliamentary democracies, there are conservative, centrist and socialist wings. On a spectrum there can be significant overlap. Some Conservatives can be closer in thought to some Labour MPs than they are to their right wing. Similarly, some Labour MPs can be closer to some Conservatives than their left wing. With Liberals they can be very variable, but rarely left or right. With the emergence of green politics the situation is changing somewhat, but Greens are rarely conservative.

5. What is the difference between the big parties in the UK? Fundamentally, conservatives believe in “conserving wealth and power”. Again there will be differences. Some believe that if they create more wealth it can be shared with the many and everyone benefits, but others are happy to reward the few at the expense of the many. Fundamentally, socialists believe in equality of opportunity (reducing the impact of the “old pals act”) , improving the welfare state and sharing out the wealth more equally. Most socialist believe in a mixed economy, but also feel that many of the public utilities should be under state ownership or direct scrutiny by the state.

6. Finally, a big beware. Be very cautious of charismatic politicians. If a politician is charismatic, intelligent, thoughtful and caring, they could be an ideal politician. You need, however, to do the research. Some charismatic politicians, can be shallow, unintelligent, dishonest and frankly dangerous. Try not to dismiss the dull or scruffy as they may be the most able! Remember, if you do not vote you normally get what you have!

Westminster Palace



<https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/b/b9/Westminsterpalatset-4.jpg>

régimes répressifs. Ils répriment l'opposition, interdisent la liberté d'expression, utilisent librement la torture et utilisent la peur pour garder le contrôle. À l'extrême gauche, ses idéaux d'“égalité” sont corrompus. À l'extrême droite, le racisme est utilisé pour tenter d'unir les population contre « un ennemi intérieur », par exemple les Juifs dans l'Allemagne nazie et les minorités ethniques dans de nombreuses autres dictatures.

4. Dans la plupart des démocraties parlementaires, il existe des ailes conservatrices, centristes et socialistes. Sur un spectre, il peut y avoir un chevauchement important. Certains conservateurs peuvent être plus proches par leur conviction de certains députés travaillistes qu'ils ne le sont de leur aile droite. De même, certains députés travaillistes peuvent être plus proches de certains conservateurs que de leur aile gauche. Chez les libéraux, ils peuvent être très variables, mais rarement à gauche ou à droite. Avec l'émergence de la politique verte, la situation change quelque peu, mais les Verts sont rarement conservateurs.

5. Quelle est la différence entre les grands partis au Royaume-Uni ? Fondamentalement, les conservateurs croient en la « conservation de la richesse et du pouvoir ». Encore une fois, il y aura des différences. Certains croient que s'ils créent plus de richesse, elle peut être partagée avec le plus grand nombre et que tout le monde en profitera, mais d'autres sont heureux de récompenser quelques-uns au détriment du plus grand nombre. Fondamentalement, les socialistes croient en l'égalité des chances (réduire l'impact de la “coutume de favoriser un vieux copain”), améliorer l'État-providence et répartir les richesses plus équitablement. La plupart des socialistes croient en une économie mixte, mais estiment également que de nombreux services publics devraient appartenir à l'État ou être directement contrôlés par l'État.

6. Enfin, voici une mise-en-garde importante. Méfiez-vous des hommes / femmes politiques charismatiques. Si une personnalité politique est charismatique, intelligente, réfléchi et attentionnée, elle pourrait être une personnalité politique idéale. Vous devez cependant faire des recherches. Certaines personnalités politiques charismatiques peuvent être superficielles, inintelligentes, malhonnêtes et franchement dangereuses. Essayez de ne pas rejeter les personnes ennuyeuses ou les débraillées car ce sont peut-être les plus capables ! N'oubliez pas que si vous ne votez pas, vous obtenez normalement ce que vous avez !

Le Palais Bourbon



https://fr.wikipedia.org/wiki/Palais_Bourbon#/media/Fichier:Palais_Bourbon,_Paris_7e,_NW_View_140402_1.jpg


 de GRAÑON à FROMISTA
 du 20 au 24 avril

 from GRAÑON to FROMISTA
 from 20th to 24th April

Le 20 avril départ pour, en principe, dormir à **Villafranca** (29 kms de marche) et avec la possibilité de nous arrêter à Belorado qui est indiqué dans le guide comme un lieu bénéficiant de plusieurs refuges et commerces. Nous avons l'intention de nous ménager !

La marche s'est faite facilement dans un paysage un peu monotone, mais avec de belles vues dégagées. A Belorado, nous avons déjà marché 17 kms et notre petit déjeuner pris après nos 6 kms de marche était loin. Nous avons donc fait une bonne halte pour déjeuner et décider de la poursuite ou non de la marche. Villafranca était à 12 kms. D'un commun accord nous avons décidé de nous y rendre.

Arrivés à Villafranca, une pancarte sur le refuge affichait « fermé » et nous dirigeait vers l'hôtel de la ville. Il n'était pas question d'aller plus loin. C'est avec un peu d'apprehension que nous nous sommes rendus dans cet hôtel. Devant l'établissement, nous n'avons pas cru possible de pouvoir y passer la nuit, car l'hôtel était très luxueux. Nous avons envoyé Pierre en éclaireur à la réception ! C'est avec un grand sourire qu'il est revenu nous annoncer qu'une partie de l'hôtel, située dans une dépendance, était mise à la disposition des pèlerins moyennant une somme de 12 euros. Le restaurant de l'hôtel nous était accessible pour un repas avec un menu pèlerin. Hôtel de luxe, mais pas moyen d'avoir un sac de glace pour ma jambe ! J'ai doublé les doses d'Ibuprofène ! Pendant le repas, plusieurs occupants de l'hôtel sont venus nous interroger sur notre périple. Nous avons passé une soirée de rêve.



J'avais parlé de mes problèmes de tendinite aux personnes avec qui j'étais en contact en France. Russell, membre de l'AFA, se montrait concerné par mon état et me suggérait de m'arrêter. Il était prêt à venir me récupérer. Il me disait que je mettais ma santé en danger et que je risquais de me retrouver à l'hôpital si je persévérais. Je pensais qu'il exagérait la situation, mais j'avoue que je réfléchissais. Bien sûr, je ne l'aurais pas laissé faire ce long voyage et peut-être qu'une fois dans une grande ville j'allais envisager un retour prématuré en France.

Après dîner nous avons préparé notre journée du lendemain. Pierre voulait profiter du bus pour se rendre directement à Burgos. Nous étions obligés de prendre notre décision à Villafranca car il n'y avait pas d'arrêt de bus avant Burgos.

Finalement, **le 21 avril** seule Myriam a pris le bus. Daniel, Pierre et moi sommes partis à pied sans définir de lieu pour nous arrêter. Ce serait selon notre fatigue. J'espérais que nous pourrions aller jusqu'à **Cardeñuela**.

Dès la sortie de Villafranca une montée assez raide, dans une forêt, nous a permis d'arriver au sommet Alto de Valbuena. Nous n'avons trouvé aucun lieu de restauration. Il nous fallait encore marcher 6 kms pour avoir une chance de prendre notre petit déjeuner. De Alto de Valbuena, le chemin descend doucement, à travers une forêt, jusqu'à San Juan de Ortega où nous avons enfin fait notre halte pour le petit déjeuner et les courses. Il nous restait 12 kms pour Cardeñuela. Ma jambe était enflée mais la douleur était très supportable. Peut-être que je m'habituais à marcher avec cette douleur!

Le refuge de Cardeñela ne nous a pas plu. Il n'y avait pas de cuisine et le seul restaurant ne nous a pas vraiment inspiré confiance. Le refuge était rempli d'italiens très bruyants qui nous ont complètement ignorés. Nous n'avons même pas pu savoir s'ils faisaient le chemin de Compostelle, ou s'ils étaient seulement de passage dans ce village.

Le 22 avril après une mauvaise nuit, car les Italiens ont chahuté jusque très tard, nous avons été contents de quitter ce refuge. Burgos n'était qu'à 15 kms de Cardeñuela, mais nous sommes tout de même partis très tôt. La marche vers Burgos s'était faite facilement. Le terrain est en pente. Les villages traversés étaient déserts. Nous

On the 20th of April departure to sleep, in principle, in **Villafranca** (29 km), and the possibility to stop in Belorado which is indicated in the guide as a place where there are several refuges and shops. We wanted to take things easy !

The walk was done easily in a somewhat monotonous, landscape but with beautiful unobstructed views. In Belorado, we had already walked 17 km and our breakfast, taken after our 6 km walk, was far away. So we made a good stop for lunch and to decide whether or not to continue walking. Villafranca was 12 km away. By mutual agreement we decided to go there. When we arrived in Villafranca, a sign on the refuge read «closed» and directed us to a hotel in town. There was no question of going further. It is with a little apprehension that we went to this hotel. In front of the establishment, we did not believe it would be possible to spend the night there, because the hotel was very luxurious. We sent Pierre to the reception as a scout! It is with a big smile that he came back to tell us that a part of the hotel, located in an outbuilding, was made available to pilgrims for a sum of 12 euros. The hotel restaurant was also available to us for a meal with a pilgrim menu.

Luxury hotel, but no way to have an ice pack for my leg ! I doubled the doses of Ibuprofen. During the meal, several occupants of the hotel came to ask us about our journey. We had a fantastic evening.

After dinner, I spoke about my tendinitis problems to people with whom I was in contact in France. Russell, a member of AFA, was very concerned about my condition and suggested that I stop. He said he was ready to come and pick me up. He told me that I was putting my health in danger and that I might end up in the hospital if I persisted. I thought he was exaggerated the situation but I admit that I was thinking. Of course, I would not have let him take this long trip and perhaps, once I was in a big city, I would consider a premature return to France.

After dinner, we prepared our day for the next day. Pierre wanted to take the bus to go directly to Burgos. We had to make our decision at Villafranca because there was no bus stop before Burgos.



Finally on **April 21**, only Myriam took the bus. Daniel, Pierre and I left on foot, without defining a place to stop. It would depend to our tiredness. I was hoping we could go up to **Cardeñuela**.

From the exit of Villafranca, a fairly stiff climb, in a forest, allowed us to reach the Alto de Valbuena summit. We did not find any places to eat. We still had to walk 6 km to have a chance to have our breakfast. From Alto de Valbuena the path slowly descends through a forest to San Juan de Ortega where we finally made our stop for breakfast and shopping.

We had 12 km left for Cardunuela. My leg was swollen but the pain was very bearable. Maybe I had got used to walking with this pain !

We did not like the Cardeñuela refuge. There was no kitchen and the only restaurant did not inspire confidence in us. The refuge was full of Italians who ignored us completely. We could not even know if they were making the way to Compostela, or if they were only passing through this village.

On the 22th of April, after a bad night because the Italians were creating a rumpus until very late, we were happy to leave this refuge. Burgos was only 15 kms from Cardeñuela, but we left very early anyway. The walk to Burgos was easy. The land was sloping. The villages crossed were deserted. We only heard the « clacs, clacs » of the many storks. We only had a little coffee in a village. It is in Burgos that we made our stop to have a real breakfast during which Daniel and Pierre tried to convince me to stay in Burgos and to spend the night

n'entendions que les clacs clacs des nombreuses cigognes. Nous n'avons pris qu'un simple café dans un village.

C'est à Burgos que nous avons fait notre halte, pour avoir un vrai petit-déjeuner au cours duquel Daniel et Pierre ont essayé de me convaincre de rester à Burgos et d'y passer la nuit. Ils maintenaient quant à eux leur décision de ne pas poursuivre plus loin le chemin de Compostelle. Bien sûr j'ai été tentée de les écouter mais, aurais-je eu le courage de reprendre seule la route le lendemain ? Je n'en suis pas certaine. J'ai préféré les quitter après avoir visité avec eux la cathédrale de Burgos. Nous nous sommes séparés avec de grandes embrassades et quelques larmes. J'étais un peu dévastée. Poursuivre seule me semblait irréalisable.

Après 7 kms, je suis arrivée à **Tardajos**. J'ai trouvé mon chemin sans problème, mais j'avais quand même le cœur lourd. C'est dans le refuge de Casa de Beli, situé dans ce village, que j'ai trouvé beaucoup de réconfort. L'accueil a été plus que chaleureux. J'ai pu avoir un sac de glace pour ma jambe.

J'ai dîné en compagnie d'ouvriers espagnols qui faisaient un chantier dans le village. Ils ont chanté pendant le dîner. J'ai regretté de ne pas avoir pu beaucoup leur parler, mais je les ai applaudis avec joie. J'ai vraiment aimé leurs chants.

Après ce dîner très animé, j'ai regagné le refuge dont j'étais la seule occupante. J'ai communiqué avec Myriam qui était arrivée à Burgos où elle voulait se reposer.

J'ai rassuré mes différents contacts en France sur mon état de santé qui ne s'aggravait pas. Russell, qui n'était pas convaincu, m'envoyait des messages d'inquiétude..

Avant d'éteindre la lumière, j'ai soigneusement étudié dans le guide le chemin à suivre pour le lendemain. Je pouvais, soit m'arrêter à Hontanas après 20 kms, soit marcher 9 kms de plus et dormir à Castrojeriz.

Le 23 avril je suis partie de bonne heure après une nuit qui aurait dû être meilleure puisque j'étais seule dans le dortoir. Malheureusement, une mauvaise toux m'a tenue éveillée une partie de la nuit.

Nous étions un dimanche, c'est dire que je n'avais aucune chance de trouver une pharmacie ouverte.

Alors qu'il faisait encore nuit et très froid j'ai vu quelqu'un allongé sur le bord du chemin dans un simple sac de couchage. J'ai accéléré mon pas car j'ai eu peur.

Tous les villages traversés étaient désertiques, mais j'ai quand même pu prendre un petit déjeuner à Hornillos del Camillo.

Plusieurs pèlerins déambulaient dans le village, mais je ne me suis pas attardée pour pouvoir arriver en tout début d'après midi à **Castrojeriz** afin de m'y reposer. Myriam m'avait annoncé qu'elle arriverait en bus dans ce village. J'étais contente de la revoir.

Le gîte San Esteban à Castrojeriz est très agréable et offre 24 places.

Myriam est arrivée avec un groupe d'allemands avec qui nous avons passé la soirée.

Le 24 avril, l'étape de ce jour allait être **Fromista**, après 23 kms. J'avais espéré trouver dans ce village une pharmacie et quelques commerces mais, malheureusement en Espagne c'était la San Antón, jour férié. Seule une toute petite épicerie était ouverte. Je n'ai rien trouvé de mieux qu'une pauvre boîte de cassoulet, un morceau de pain et une banane. J'ai pu assister à beaucoup de fêtes dans ce village. Des petits garçons portaient des robes et dansaient. C'était à la fois joli et curieux.

Dans le refuge municipal de Fromista j'ai retrouvé un couple d'Allemands que j'avais rencontré précédemment avec Myriam, ainsi que quelques Américains et Italiens. Nous avons dîné ensemble au refuge, mais aucun de nous n'avait grand chose à manger car personne n'avait pensé que ce lundi serait férié.

Nous nous sommes tous couchés tôt avec la ferme intention de faire un bon repas le lendemain !

A SUIVRE

there. For their part, they maintained their decision not to continue

the road to Compostella any further. Of course, I was tempted to listen to them but would I have had the courage to hit the road alone the next day ? I am not sure. I preferred to leave them after having visited the cathedral of Burgos with them. We parted with big hugs and a few tears. I was a little devastated. To continue alone seemed to me impossible.

After 7 kms, I arrived at **Tardajos**. I found my way without any problem but still had a heavy heart. It was in the Casa de Beli refuge, located in this village, that I received a lot of comfort. The welcome was more than warm. I was able to get an ice pack for my leg. I had dinner in the company of Spanish workers. They sang during dinner. I regretted not having been able to talk to them much, but applauded them with joy. After this lively dinner, I returned to the refuge in which I was the only occupant.

I communicated with Myriam, who had arrived in Burgos, where she wanted to rest.

I reassured my various contacts in France about my state of health which was not worsening. Russell, who was not convinced, sent me messages of concern.

Before turning off the light, I carefully studied in the guide the path to follow for the next day. I could either stop in Honduras, after 20 kms, or walk 9 kms more and sleep in **Castrojeriz**.

On the 23th of April, I left early after a night that should have been better as I was alone in the dormitory. Unfortunately, a bad cough kept me awake part of the night.

We were on a Sunday so I had no chance of finding a pharmacy open,

While it was still dark and very cold, I saw someone lying on the side of the path in a simple sleeping bag. I accelerated my step because I was afraid.



Lock / écluse du canal de Castilla

All the villages crossed were deserted, but I was still able to have breakfast at Hornillos del Camino.

Several pilgrims were wandering in the village, but I did not linger, to be able to arrive at the very beginning of the afternoon in **Castrojeriz** in order to rest there. Myriam told me that she would arrive by bus in this village. I was happy to see her again.

The gîte San Sebastian in Castrojeriz, is very pleasant and offers 24 places.

Myriam arrived with a group of Germans with whom we spent the evening.

On April the 24th, today's stage would be **Fromista**, after 23 kms. I had hoped to find a pharmacy and a few shops in this village, but unfortunately in Spain it was San Anton, a public holiday. Only a very small grocery store was open, I haven't found anything better than a poor tin of cassoulet, a piece of bread and a banana !

I was able to attend a lot of religious festivals in this village and during them little boys wore dresses and danced. It was both pretty and curious.



In the municipal refuge of Fromista, I found a German couple that I had previously met with Myriam as well as some Americans and Italians. We had dinner together at the refuge but none of us had much to eat because no one had thought that this day would be a bank holiday. We all went to bed early with the firm intention of having a good meal the next day !

TO BE CONTINUED

INDUSTRIE AÉRONAUTIQUE...R.U. ... EUROPE...

par Guy Perrin



AERONAUTIC INDUSTRY... UK... EUROPE...

by Guy Perrin



Au moment où nos amis anglais envisagent d'obtenir une indépendance totale pour leur pays (Brexit) et peuvent boucher le tunnel,... je tiens à souligner que nous pourrions être condamnés à nous entendre

L'assemblage des ailes d'AIRBUS est réalisé par **British Aerospace (BAE)** à Broughton près de Chester (Royaume-Uni)... peut-on imaginer un avion Airbus sans ailes? Cette coopération mutuellement bénéfique n'est pas nouvelle.

De 1949 au 1961, le **Nord Atlas** français a fabriqué 425 avions cargo militaires... mais les moteurs venaient du **Royaume-Uni...Bristol/Hercules**...c'était un moteur très efficace et qui avait la particularité de ne pas avoir de soupapes ni de cylindres rotatifs.

Le grand succès français de l'avion, la **CARAVELLE** avait 282 avions construits par Sud Aviation entre 1958 et 1972 - ils utilisaient des moteurs à turbine **Rolls Royce Avon** britanniques (tout comme le Fokker F227 néerlandais). Remarque : quand la célèbre compagnie américaine UTA a placé une très importante commande, une des conditions du contrat fut que l'appareil soit construit aux Etats-Unis, avec des moteurs américains de chez Pratt & Whitney (PW JT8).

L'avion cargo franco-allemand **TRANSALL C160** utilisait également des moteurs à turbine **Rolls Royce** - 214 avions construits. Il s'agissait d'une joint venture (société commune) entre la France (Aérospatiale) et l'Allemagne. Entre 1957 et 1970, il est devenu un projet de l'État français sous la marque Aérospatiale. 1969/70 a marqué la formation d'**AIRBUS Industries** et de l'avion à fuselage large **A300** avec deux moteurs (une première mondiale) - il avait des moteurs américains Pratt & Whitney, puis une option de moteur alternatif General Electric. (Airbus était un consortium de gouvernements français et allemand, auquel ont ensuite été ajoutés des parts de **BAE (Royaume-Uni)** et de CASA (Espagne). Tout au long de ces développements, **BAE (Royaume-Uni)** a produit TOUTES les ailes pour toutes les variantes d'Airbus des avions civils, y compris l'A319 /320/321/330/340/380 types.

L'avion à turbopropulseurs le plus vendu d'aujourd'hui est l'ATR franco-italien – QG à Toulouse. Il utilise également des moteurs Pratt & Whitney

Le **CONCORDE** qui avait des moteurs **Olympus (Royaume-Uni)** était le PREMIER AVION SUPERSONIQUE de renommée mondiale - reconnu par tous. Une joint venture franco-britannique construite dans les deux pays, qui a ravi le monde – mais a été un désastre commercial.

L'une de mes dernières actions en tant qu'ingénieur aéronautique avant ma retraite chez British Airways à Paris a été de gérer un contrat A340 appartenant à des Chinois. Cet avion est arrivé avec une fuite hydraulique importante (clapet de frein de train d'atterrissage antidérapant)... le numéro de pièce était inconnu... j'ai téléphoné à Toulouse avec le numéro de série de l'avion : Ils m'ont dit que cet avion avait été assemblé à Hambourg et équipé d'un train d'atterrissage **DOWTY (Royaume-Uni)** et non d'un hispano Messier (FRA)... cette pièce était disponible à Strasbourg (FRA) et livrée le lendemain matin.

L'aviation est une AFFAIRE INTERNATIONALE complexe - **NOUS SOMMES DONC CONDAMNÉS À NOUS ENTENDRE !!!**

By the time our English friends are planning to get a full independence for their country (Brexit) and can block the Channel tunnel,...I would like to point out that (from my long experience as an aircraft technical engineer) we may be doomed to get along

AIRBUS wings assembly are made by **British Aerospace (BAE)** at Broughton near Chester (UK)...can we imagine an Airbus aircraft without wings? This mutual beneficial cooperation is not new.

From 1949 to 1961 French **Nord Atlas** made 425 military cargo aircraft ...but the engines were from **UK...Bristol/Hercules**...this was a very efficient engine with a particularity: no valves and rotating cylinders.

The French great success **CARAVELLE** aircraft had 282 aircraft built by Sud Aviation between 1958 and 1972 – they used **UK Rolls Royce Avon** turbine engines (as did the Dutch Fokker F227). When USA famous Airline UNITED - placed a large order for this aircraft – a condition was that it would be built in the USA under licence and that a USA engine (PW JT8) would be used

The French/German military cargo **TRANSALL C160** aircraft also used **Rolls Royce** turbine engines – 214 aircraft built. This was a Joint Venture between France (Aérospatiale) and Germany.

Between 1957 to 1970 it became a French State project using the Aérospatiale brand 1969/70 marked the formation of **AIRBUS Industries and the A300** 2 engine wide bodied aircraft (a worlds first). It had USA Pratt & Whitney engines , then the option of an engine alternative General Electric. Airbus was a consortium of French + German Government, later to be added shares from **BAE (UK)** and CASA (Spain). Throughout these developments **BAE (UK)** produced

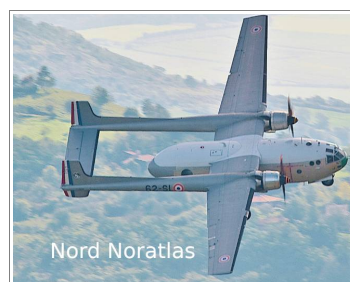
ALL the wings for all the Airbus variants of civil aircraft, which included A319/320/321/330/340/380 types.

Today's top selling turboprop aircraft is the French/Italian **ATR** – HQ in Toulouse. It also uses Pratt & Whitney engines.

CONCORDE had **Olympus** engines (**UK**) was a world famous FIRST SUPERSONIC AIRCRAFT – recognised by all. A French – UK Joint Venture built in both countries, which thrilled the world – but was a commercial disaster.

One of my last actions as an aircraft engineer before retirement with British Airways in Paris was to handle a Chinese owned A340 contract. This aircraft arrived with a high hydraulic leak (landing gear brake valve anti skid)...I phoned Air France but the required part number was unknown...I phoned Toulouse with the aircraft serial number. They said this aircraft assembly had been done at Hambourg and fitted with a **DOWTY (UK)** landing gear and not hispano Messier (FRA)...this part was available in Strasbourg (FRA) and delivered next morning.

Aviation is a complex INTERNATIONAL BUSINESS - **SO WE ARE DOOMED TO GET ALONG !!!**



ADVENTURES IN INDOCHINA

by Chris Anspack



NOTRE AVENTURE INDOCHINOISE

par Chris Anspack

Saigon fell in 1975, but it took a decade before Vietnam started to open up to the West. By that time, I was working for a textile machine company in the Lille Metropolitan area. Our machines were exported to every corner of the globe, the Indian subcontinent being a particularly strong market.

Standing by the coffee machine one morning, I was approached by Pierre Ronsard, our Sales Director.

‘Can I have a word?’ he said

I hated talk around coffee machines or in corridors, not least because I’d usually forgotten what I’d been told by the time I got back to my desk

‘Come to my office if it’s important’ I replied.

When we got back upstairs, closed my door, but still standing, Ronsard said ‘I’ve just had a phone call out of the blue from our trade association in Paris. About Vietnam.’

‘What about Vietnam?’ I asked.

Apparently, they wanted to buy some of our machines.

The first step was to find an Agent who knew the market. Via our Trade Association, we found such a person, a Mr Chan, living in the 13eme in Paris, where a large population of Chinese and Indo Chinese had settled. At our first meeting, he told us that a delegation of Vietnamese politicians and officials were due to visit France and it would be good to invite them to visit our facility

The list of Vietnamese visitors was an eyeopener and included two Government Ministers. On the great day, we decked the offices with flowers, organised a champagne buffet lunch. I remember noticing that Mme la Ministre was very taken with one of the bunches of flowers and, as a friendly gesture, I presented them to her. Her smile would have lit up the sun and I knew it had been the right move.

Following this visit, we received the anticipated requests for quotes for machinery along with a suggestion that a company engineer visited Vietnam to make an initial survey to confirm the needs.

We had no shortage of volunteers wanting to go on this initial two-week trip to Asia and eventually We selected one of our experienced sales engineers, Pierre Pouget for the survey and to present our commercial offer.

On return, Pouget was bursting with enthusiasm about our prospects in Vietnam and I was very pleased to note he had come back clutching a sizeable order. He explained to me and Ronsard that it was however essential that he returned to the country to prepare the factory for the arrival of the machines, he felt it would also be necessary to be present to commission the material.

Given the potential sales prospects, I was happy to agree to this proposal.

A few months later, when business with Vietnam was established and going very well, one of my female staff asked to see me about ‘a private matter’. Intrigued, I was astonished to learn that she was concerned about our Engineer Pouget. She whispered to me ‘I think he’s having an affair with someone out in Vietnam!’ Hence his enthusiasm for the continual visits.

I decided that I would tackle Pouget discretely about the matter on his return from the current trip, I needed to be careful as I did not want to jeopardise our profitable activity but at the same time, I felt responsibility to our man, his wife and children.



<https://vietnamnet.vn/en/business/vietnam-s-garment-textile-industry-expected-to-lure-much-foreign-investment-this-year-524756.html>

Saigon est tombée en 1975, mais il a fallu une décennie avant que le Vietnam ne commence à s'ouvrir à l'Occident. A cette époque, je travaillais dans une entreprise de machines textiles de la métropole lilloise. Nos machines étaient exportées aux quatre coins du globe, le sous-continent indien étant un marché particulièrement important.

Un matin, devant la machine à café, j'ai été approché par Pierre Ronsard, notre directeur commercial.

'Puis-je avoir un mot?' dit-il

Je détestais parler autour des machines à café ou dans les couloirs, notamment parce que j'avais généralement oublié ce qu'on m'avait dit une fois de retour à mon bureau

"Venez dans mon bureau si c'est important" répondis-je.

Quand nous sommes remontés, ma porte fermée, mais toujours debout, Ronsard a dit "Je viens d'avoir un coup de fil à l'improviste de notre syndicat professionnel à Paris. À propos du Vietnam".

« Le Vietnam ? » ai-je demandé.

Apparemment, ils voulaient acheter certaines de nos machines.

La première étape consistait à trouver un agent qui connaissait le marché. Via notre Syndicat des Métiers, nous avons trouvé cette personne, un Monsieur Chan, habitant dans le 13ème à Paris, où une importante population de Chinois et d'Indo Chinois s'était installée. Lors de notre première rencontre, il nous a dit qu'une délégation d'hommes politiques et d'officiels vietnamiens devait se rendre en France et qu'il serait bon de les inviter à visiter nos installations.

La liste des visiteurs vietnamiens était une révélation et comprenait deux ministres du gouvernement. Le jour J, nous avons fleuri les bureaux, organisé un déjeuner buffet au champagne. Je me souviens avoir remarqué que Mme la Ministre était très attirée par un des bouquets de fleurs et, en signe d'amitié, je le lui ai présenté. Son sourire aurait illuminé le soleil et je savais que c'était la bonne décision.

Suite à cette visite, nous avons reçu les demandes anticipées de devis pour les machines ainsi qu'une suggestion qu'un ingénieur de l'entreprise se rende au Vietnam pour faire une première enquête pour confirmer leurs besoins.

Nous n'avons pas manqué de volontaires désireux de faire ce premier voyage de deux semaines en Asie et finalement nous avons sélectionné l'un de nos ingénieurs commerciaux expérimentés, Pierre Pouget, pour l'enquête et pour présenter notre offre commerciale.

Au retour, Pouget débordait d'enthousiasme à propos de nos perspectives au Vietnam et j'ai été très heureux de constater qu'il était revenu avec une commande importante. Il m'expliqua ainsi qu'à Ronsard qu'il était pourtant indispensable qu'il revienne au pays pour préparer l'usine à l'arrivée des machines, il estimait qu'il faudrait aussi être présent pour mettre en service le matériel.

Compte tenu des perspectives de ventes potentielles, j'étais heureux d'accepter cette proposition.

Quelques mois plus tard, alors que les affaires avec le Vietnam étaient établies et se déroulaient très bien, une de mes employées a demandé à me voir pour "une affaire privée". Intrigué, je fus étonné d'apprendre qu'elle se souciait de notre ingénieur Pouget. Elle m'a chuchoté "Je pense qu'il a une liaison avec quelqu'un au Vietnam!" D'où son enthousiasme pour les visites successives.

I never got the opportunity to exercise discretion though. As soon as he returned from Vietnam, Pouget came to see me and announced that he was in love with a Vietnamese girl and had invited her to move to France to live with him.

Before any of that happened, I went to Paris to have a lunch with our Agent. I planned a grand affair, Fouquet's, as a way of thanking him for helping us with such a good commercial venture.

It was during this lunch, when we were toasting each other with champagne that Mr Chan turned to me with a smile and said

'Mr Pouget has a very beautiful girlfriend in Vietnam' He was expecting to surprise me, but I replied

'Yes, I know'

He then did surprise me by adding 'And I pay her a lot of money!'

As you can imagine, this story did not have a happy ending. Pouget's wife found out about the affair, the Vietnamese girl did not come to France, Pouget's work deteriorated, and he became depressed. Unable to work, he eventually left our employment.

We continued to do good business in Vietnam just up to the point when we discovered they'd copied our machines and, not only would we get no more orders, but that were also intending to sell their product on the open market at significantly lower prices than ours.

J'ai décidé que j'aborderais discrètement ce sujet avec Pouget à son retour du Vietnam, je devais faire attention car je ne voulais pas compromettre notre activité rentable mais en même temps, je me sentais responsable envers notre homme, sa femme et ses enfants.

Cependant, je n'ai jamais eu l'occasion d'exercer mon pouvoir discrétionnaire. Dès son retour du Vietnam, Pouget est venu me voir et m'a annoncé qu'il était amoureux d'une vietnamienne et l'avait invitée à venir vivre avec lui en France.

Avant que tout cela n'arrive, je suis allé à Paris pour déjeuner avec notre agent. J'avais prévu une grande affaire, le Fouquet's, pour le remercier de nous avoir aidés dans une si belle aventure commerciale.

C'est pendant ce déjeuner, alors que nous nous portions un toast au champagne, que M. Chan s'est tourné vers moi avec un sourire et m'a dit

'Monsieur Pouget a une très belle petite amie au Vietnam' Il s'attendait à me faire la surprise, mais j'ai répondu

'Oui je sais'

Il m'a ensuite surpris en ajoutant "Et je lui paie beaucoup d'argent!"

Comme vous pouvez l'imaginer, cette histoire n'a pas eu une fin heureuse. La femme de Pouget a découvert l'affaire, la jeune femme vietnamienne n'est pas venue en France, le travail de Pouget s'est détérioré et il est devenu dépressif. Incapable de travailler, il a fini par quitter notre emploi.

Nous avons continué à faire de bonnes affaires au Vietnam jusqu'au moment où nous avons découvert qu'ils avaient copié nos machines et que non seulement nous n'aurions plus de commandes, mais qu'ils avaient également l'intention de vendre leur produit sur le marché libre à des prix nettement inférieurs que le nôtre.



SWAN UPPING ON THE THAMES



by Barry Collins



INVENTAIRE DES CYGNES SUR LA TAMISE



par Barry Collins

Since the Middle Ages, it had been recognised that all swans on the Thames were the property of the monarchy. Thus, rules to protect swans from being hunted, caught and eaten were formulated. At that time too, there existed in the City of London groups of trades, called Livery Companies for Goldsmiths, Silversmith, Wine sellers (called Vintners), and Dyers etc.

Two of the companies, perhaps to curry royal favour, recruited teams of watermen to row up river in the Spring, to count the families of swans and mark them with the Royal mark. In days past, the swans were marked on their beaks and nowadays are ringed on the legs.

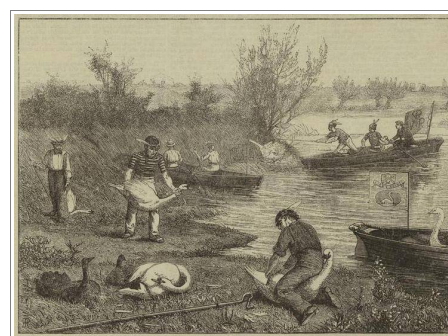
At the formulation of the two crews, the Dyers and Vintners, it was also decided to form one more crew which became the King's or Queen's crew. All three crews flew different flags from their vessels denoting their origins and only apprenticed watermen were chosen. In later years, when rowing competitions were organised, it was necessary to be a Doggetts Coat and Badge winner (an annual race), but I think there were not enough people to crew the boats fully by relying on this. My grandfather became a member of the Royal crew and everyone wore different uniforms in the three crews, all supplied by the authorities.

The boats in the past rowed from Putney to Windsor, stopping off at different hostelrys on the way where they were fed copiously and sometimes stopping to attend society weddings in churches by the river where they would hold their oars over the happy couples on their emergence from the churches after the ceremonies for good luck.

On their arrival at Windsor, they were greeted by the reigning monarch and photos were taken when filming began. Usually a demonstration was given with a swan being handled by the crew and on one occasion in front of King Edward VII, a swan pulled my grandfather out of the boat!! He did not let go, and after a struggle overpowered it, emerging on the riverbank soaked to the skin. Apparently the Daily Telegraph photographer, having taken a photo, asked him if he would do it again? My grandfather told me that he told him where he could shove his camera and King Edward complimented him on his response, saying "Quite right, my man".

Queen Elizabeth has continued with the annual ceremony and crews in modern uniforms have been pictured with her. However, during the Pandemic, the ceremony has not taken place.

Video: <https://www.youtube.com/watch?v=UHCu4FINpVI>



[https://en.wikipedia.org/wiki/Pinioning#/media/File:Life_on_the_upper_Thames_-_swan-upping_\(1875\).jpg](https://en.wikipedia.org/wiki/Pinioning#/media/File:Life_on_the_upper_Thames_-_swan-upping_(1875).jpg)

A typical Timetable for Swan Upping on the Thames. This normally takes place during the third week of July .

Monday Sunbury Lock	09.00 (Departure point)
Shepperton Lock	10.45
Penton Hook Lock	12.30
Romney Lock	17.30
Tuesday Eton College Boat House	09.00 (Departure point)
Boveney Lock	10.15
Boulters Lock	13.30
Marlow Lock	17.45
Wednesday Marlow Bridge	09.15 (Departure point)
Hurley Lock	10.30
Hambleden Lock	11.45
Henley Town	13.30
Marsh Lock	16.30
Thursday Sonning-on-Thames	09.00 (Departure point)
Caversham Lock	10.30
Mapledurham Lock	12.45
Goring Lock	17.30
Friday Moulsoford	09.00 (Departure point)
Benson Lock	10.15
Culham Lock	16.00
Abingdon Bridge	17.15

<http://www.thamesweb.co.uk/windsor/windsor1999/uppings.html>



<https://www.royal.uk/swans>



<https://www.reuters.com/article/us-britain-swans-upping-idUSTRE76I58P20110719>

Depuis le Moyen Âge, il était de coutume que tous les cygnes de la Tamise appartenaient au monarque. Ainsi, des édits furent passés pour empêcher les cygnes d'être chassés, capturés et mangés. A cette époque aussi, il y avait dans la City de Londres des corps de métiers, appelés Confréries en Livré d'orfèvres, de joailliers, de marchands de vins (appelés vigneron), et teinturiers, etc.

Deux des confréries, peut-être pour s'attirer les faveurs royales, recrutèrent des équipes de bateliers pour remonter à la rame la Tamise, au printemps, pour compter les familles de cygnes et les marquer du sceau royale. Autrefois, les cygnes étaient marqués sur leur bec et aujourd'hui ils sont bagués aux jambes.

A la formation des deux équipages, les Teinturiers et les Vignerons, il fut aussi décidé de former un équipage de plus qui devint l'équipage du Roi ou de la Reine. Les trois équipages hissent un pavillon différent sur leur embarcation indiquant leurs origines et seuls les apprentis bateliers sont sélectionnés. Plus tard, lors de l'organisation des compétitions d'aviron, il fallait avoir remporté la *Doggett's Coat and Badge* (une course annuelle), mais je pense que leur nombre ne suffisait pas à former un équipage complet pour les bateaux. Mon grand-père est devenu membre de l'équipage royal et les trois équipages portaient des uniformes distinctifs qui les différenciés de chaque équipage, tous fournis par les autorités.

Les embarcations, dans le passé, partaient de Putney et arrivaient à Windsor, en chemin, ils s'arrêtaient dans des auberges où ils étaient copieusement nourris et s'arrêtaient parfois pour assister à des mariages qui se déroulaient dans les églises aux abords de la rivière. Ils faisaient une haie d'honneur, tenant leurs rames au-dessus des heureux mariés à leur sortie de l'église, pour leur porter chance.

À leur arrivée à Windsor, les équipages étaient accueillis par le monarque régnant et des photos étaient prises. Habituellement, une démonstration était faite devant le monarque pour montrer comment on maîtrisait un cygne. Un jour, devant le roi Édouard VII*, un cygne a réussi à propulser mon grand-père hors du bateau !! Ce dernier n'avait pas lâché prise, et après une lutte acharnée, il maîtrisa le cygne, et émergea sur la berge trempé jusqu'aux os. Apparemment, le photographe du *Daily Telegraph*, qui venait de prendre une photo, lui a demandé s'il voulait bien refaire la scène ! Mon grand père m'a raconté qu'il lui avait dit où il pouvait mettre son appareil-photo et le roi Edward l'a complimenté sur sa réponse, en disant "Tout à fait, mon homme".

La reine Elizabeth a fait perdurer cette cérémonie annuelle et les équipages en uniforme plus contemporain sont encore aujourd'hui photographiés avec Sa Majesté. Cependant, pendant la Pandémie, la cérémonie n'a pas eu lieu.

Video: <https://www.youtube.com/watch?v=UHCu4FINpVI>

* Edouard VII, fils de la reine Victoria et de Prince Albert. Il devint roi en 1901 dans sa soixantième année. Il mourut en 1910.