



N° 3/20



L'horloge que notre amie, adhérente et professeur d'anglais Carissa Le Brazidec a fait installer dans son appartement depuis le début de la quarantaine. Les communications restent entre les professeurs Amy et Carissa et les élèves par internet et téléphone.

GOING ON ... GOING ON ... GOING ON ...

1) **REPORTÉ** à une date ultérieure -- Movie Club prévu le 23 mars 2020 à 18h00 au restaurant « Les Aludes » Hôtel IBIS Styles Toulon Centre Port (Mayol). Le film sera un hommage à KIRK DOUGLAS « Big Sky », (La Captive aux Yeux Clairs) de Howard Hawks avec Kirk Douglas, Dewey Martin et Elisabeth Threath. D'après un roman de AB. Guthrie.

2) **REPORTÉ** en 2021 – Le Congrès National de France Etats-Unis, prévu les 22, 23, et 24 mai 2020. Le CONGRES NATIONAL de France Etats-Unis se tiendra à TOULON. Surveillez votre boîte mail : plus de détails très bientôt.

3) **INDEPENDENCE DAY** à 19h30 le mercredi 1er juillet à la Villa Brignac, si le gouvernement nous le permet !

4) – Dans la deuxième partie de 2020, nous étudierons avec intérêt, le principe d'échange avec d'autres comités de France Etats-Unis. Les cours de conversation américaine, l'atelier de patchwork, nous l'espérons reprendront leur cours et nous l'espérons vivement, avoir la visite de bateaux US en escale à Toulon.

Avez-vous des problèmes d'informatique? L'Association recommande Pierre-François SUMIEN, informaticien. Tél.06 51 28 79 70. Précisez-lui que vous êtes adhérent de France Etats-Unis Toulon.

Association (Loi de 1901) **FRANCE ETATS-UNIS TOULON VAR OUEST**

Siège: 33 Impasse Médicis, La Garde 83130

Courrier : Boite Postale 5095 - 83092 Toulon Cedex

SIRET: 424 288 934 00021

Secrétariat **Tel: 06 71 78 84 16** (L/V 9.00/12.00 et 14.00/18.00)

e-mail: frusa83@orange.fr

WEB SITE: <http://www.franceusatoulon.org>

MOT DU PRESIDENT

Chers adhérents, chers amis,

Nous approchons ce moment tant attendu de déconfinement, le lundi 11 mai 2020 et nous sommes tous en attente de connaître les règles qui, à la fin, nous permettront de retrouver notre liberté en toute sécurité.

De ce fait, de nombreuses occasions de se retrouver nous ont été enlevées. **Les plus récentes sont la soirée Jazz et la cérémonie de Draguignan, prévues à la fin mai. D'autant plus que la St Patrick, le movie club, les conférences, les cours de conversation, le patchwork club, l'échange des lycéens avec Norfolk, le Congrès National de France Etats-Unis qui se fera bien à Toulon mais en 2021 ainsi que toutes les autres possibilités de se réunir qui sont autant d'incontournables ne sont que parties remises.**

La soirée « Independence Day » est toujours prévue le mercredi 1er juillet 2020 à La Villa Brignac si le gouvernement nous le permet et nous saurons cela un peu plus tard avant le mois de juin. Dans le cas où cela ne serait pas possible, nous serons tristes de vous annoncer que la prochaine occasion de nous revoir sera à la rentrée de septembre. Essayons de profiter de ce beau temps qui nous gâte ici à Toulon avec plus de 300 jours par an et n'oubliez pas que l'amitié qui nous unit est un ciment suffisamment fort pour que ces quelques semaines ne soient plus très vite qu'un mauvais souvenir.

Le Conseil d'Administration se joint à moi pour vous souhaiter nos meilleurs vœux de bonne santé ! Nous comptons sur vous pour prendre soin de vous et rester chez vous afin de suivre les règles de déconfinement une fois qu'elles seront connues !

We will meet again, soon! Meanwhile, stay safe ! Sincerely, Kevin Little, Président.



Vous avez dit VIRGINIA ?

A quelques kilomètres de Norfolk, en Virginie, on trouve la Chesapeake Bay et son fameux pont-tunnel. Ce Pont-Tunnel qui vient d'avoir 56 ans en avril enjambe la baie de Chesapeake à son embouchure avec l'Océan Atlantique, et a attiré l'attention de tous comme un des projets les plus ambitieux en matière d'ingénierie. Là où il n'y avait autrefois qu'un ferry, le Chesapeake Bay Bridge -Tunnel est aujourd'hui long de 17.6 miles (28.4 kms) et est considéré comme le plus grand ensemble de pont-tunnel du monde ; il évite ainsi aux usagers un détour de 95 miles (153 kms) pour relier la Virginie et le Delaware.

Ouvert le 15 avril 1964 ce Pont-Tunnel a gagné le titre de " Une des 7 Merveilles d'Ingénierie du Monde Moderne", et en 1965, " Outstanding Civil Engineering Achievement" décerné par l'American Society of Civil Engineers.



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Président	Kevin LITTLE
Vice-président	Claude ARATA
Vice-président	Jean-Marc MIGNEREY
Vice-président	Jean-Louis MUTTE
Secrétaire	Gérard GACHOT
Trésorier :	Jacques CUNIN
Administrateurs :	Michel HASSENFORDER
	Carissa LE BRASIDEC
	Dominique MALLARD
	Jean-Claude PONCHARD
	Marie-Pierre de VILLARS

NEWSLETTER TEAM (Comité de Rédaction)

Editeur en chef	Marie-Noëlle LITTLE
Chroniqueurs	Anne GACHOT
	Gérard GACHOT
	Steve RANKIN
	Jacqueline SANTI
	et René FREZE
	Géraldine SIMONIN
Photos	ccbt.com
Remerciements :	Ambassade des Etats-Unis
	office-tourisme-usa.com
	msnbc.com

Les canons du *Monitor*, les bottes de Franck Butt et le chat noir

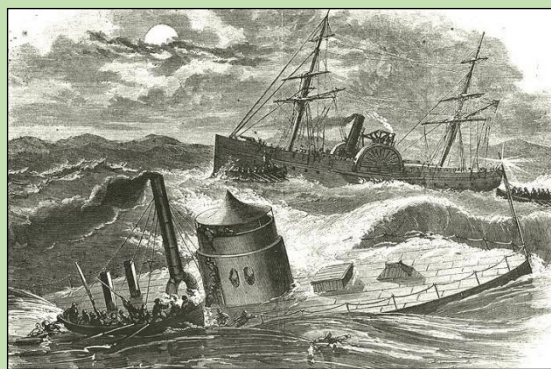
Le 9 mars 1862, pendant la guerre de sécession, avait vu le premier affrontement, en rade de Hampton Roads au large de Norfolk, entre deux navires cuirassés, le CSS *Virginia* (ex-Merrimack) de la marine confédérée et l'USS *Monitor* de la marine de l'Union.

Quelques mois plus tard, dans la nuit du 30 décembre 1862, le *Monitor*, à la remorque de l'USS *Rhode Island*, est pris dans une forte tempête au large du Cap Hatteras, le long des côtes de Caroline du nord.

Le navire, envahi par l'eau, est en grand danger de couler. Le timonier du *Monitor*, Franck Butts, originaire de Providence, s'efforce d'écoper l'eau qui pénètre dans la tourelle qui abrite les deux gros canons Dahlgreen de 11 pouces et envahit le navire, après que le calfatage de la tourelle ait été endommagé.



USS Monitor



Le naufrage

Butts raconte comment il a enlevé ses bottes, les a roulées dans son vêtement de mer et les a enfoncées dans le fût d'un des deux canons et scellé le tout avec un tampon en bois (nota). C'est alors qu'il a entendu les miaulements d'un chat noir qui était sur l'affût de l'autre canon.

« Je l'ai attrapé, écrit-il, et l'ai mis dans le canon avec un tampon, mais je pouvais toujours entendre ses miaulements de détresse ».

Les marins de l'époque étaient très superstitieux quant à la présence de chats à bord. Et tuer un chat portait malheur. Quant à savoir si l'intention de Butts était de mettre le chat en lieu sûr ou de faire taire ses miaulements, la question reste entière.

Le *Monitor* a fini par sombrer au cours de la nuit et Franck Butts en a réchappé. Et, si l'histoire est vraie, son vêtement de mer, ses bottes et le chat noir ont disparu en même temps que seize de ses camarades marins qui n'eurent pas le temps de rejoindre les embarcations de sauvetage qui recueillirent la majorité de l'équipage.

L'épave du *Monitor* a été repérée au large du Cap Hatteras en 1973 tandis que la tourelle et ses canons ont été repêchés pour être traités en 2002. Aujourd'hui, plus d'un siècle et demi après le naufrage, les archéologues du Sanctuaire Maritime National du Monitor de la National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA) travaillent au nettoyage des concrétions qui recouvrent les canons Dahlgreen du cuirassé.

Mais jusqu'à maintenant on n'a rien retrouvé des vêtements de Butts et du chat. Ce que l'on a récupéré de plus remarquable à l'intérieur des canons sont des morceaux de charbon qui se sont probablement échappés de la salle des machines au moment du naufrage. Ce qui pourrait signifier que les tubes des canons n'avaient peut-être pas été scellés au moment où le navire a coulé.

Butt aurait-il tout inventé ? Laurie King, une des assistantes archéologues, nous dit que de toute façon l'histoire l'a séduite : « Même s'il s'avère que rien n'est vrai, Butts me plait, ne serait-ce que parce qu'il a eu autant d'imagination et qu'il s'est dit *'personne ne pourra dire le contraire'*. Il n'aurait pas pu imaginer que pourrions tout remonter un siècle et demi plus tard ». Et elle ajoute : « C'est merveilleux de pouvoir, grâce à l'archéologie, confirmer ou infirmer des histoires que la tradition orale a transmise à travers les siècles ».

Nota – On dit aussi une « tape de bouche ».

Les PME américaines adaptent leur production à la lutte contre COVID19

Dans tout le pays, des petites entreprises américaines sont aux premiers rangs de la mobilisation générale contre le nouveau coronavirus (COVID-19). Des fabricants de toutes sortes de produits, du matériel sportif au whisky en passant par les bâches de protection pour bateau, ont transformé leurs usines afin de confectionner des masques, des écrans faciaux et du gel hydroalcoolique. Des produits indispensables si on veut ralentir la propagation de la maladie.

Dans l'Utah, par exemple, la compagnie **SugarHouse Industries** (<https://sugarhouse.us>) qui



fabrique d'habitude des bâches et des auvents, utilise maintenant ses machines à découper et à coudre pour produire des écrans faciaux, des rideaux et des cloisons destinés à la protection du personnel des hôpitaux. Romy Humphries, portant un masque et un écran sur le visage, le 26 mars, dans un local de SugarHouse Industries, à Midvale, dans l'Utah.

Le président Trump a déclaré l'état d'urgence dans tout le pays en raison de la flambée du COVID-19. Cette catastrophe sanitaire a déclenché un afflux de soutien, y compris de la part du secteur manufacturier qui modifie sa production pour contribuer à la lutte contre cette maladie, comme il l'avait fait pour soutenir l'effort de guerre pendant la Seconde Guerre mondiale. À l'époque, les fabricants automobiles américains s'étaient mis à produire des avions et des chars au lieu de voitures.

En Californie, le fabricant de valises et sacs pour vélo **Orucase** (www.orucase.com) indique sur son site web que son savoir-faire peut être mis à profit aujourd'hui dans la confection de masques. Orucase estime pouvoir bientôt en fabriquer plus de 500 000 par semaine. La progression de la pandémie du COVID-19 a créé des pénuries de masques et d'équipements de protection en chirurgie. Certains fabricants de vêtements en Californie sont montés au créneau pour relever le défi. L'entreprise **AST Sportswear/Bayside Apparel** (www.astsportswear.com) de Brea, par exemple, a consacré 30 de ses machines à coudre à la fabrication de masques au lieu de T-shirts, a indiqué son PDG, Abdul Rashid, à *Apparel News*.

En partenariat avec des responsables de l'État de Californie, **Bloom Energy** de San Jose (www.bloomenergy.com) a commencé à remettre à neuf des respirateurs qui n'avaient pas servi pendant l'épidémie de la grippe du H1N1 en 2009, pour les mettre à la disposition des patients gravement atteints du COVID-19. L'entreprise pense être capable d'en rénover un millier par semaine.



« Nous avons le devoir d'apporter notre aide », déclare le PDG de Bloom Energy, KR Sridhar,

dans un communiqué du 28 mars. « Une communauté ne se définit pas seulement par la proximité physique ; il s'agit de s'unir en période de difficultés pour passer à l'action dans l'intérêt du bien commun. » Et l'entreprise **Almo Corporation** (www.almo.com) de transport d'appareils électroménagers et électroniques, basée en Pennsylvanie, a accepté d'expédier rapidement les respirateurs rénovés aux établissements médicaux.



Des fabricants d'habillement, tels **Blue Delta Jeans** au Mississippi (www.bluedeltajeans.com/), et **Sweaty Bands** (www.sweatybands.com/) dans

Sweaty  Bands®

l'Ohio, affirment que, pour le moment, leurs ressources sont bien mieux mises à profit en confectionnant des masques. Une façon de rappeler aux gens les

directives du gouvernement sur la nécessité de se maintenir à distance les uns des autres et de ne pas se toucher le visage.

« Tout s'est enchaîné à une vitesse folle », a noté un représentant de la **Litchfield Distillery** (<https://litchfelddistillery.com/>) au Connecticut à propos du passage de la production de boissons alcoolisées à celle de gel hydroalcoolique. La distillerie a commencé à produire ce désinfectant pour les mains le 16 mars. Un peu plus d'une semaine plus tard, elle en avait mis 1 900 litres en bouteille, soit l'équivalent de 16 000 flacons de 120 ml. « Nous sommes heureux d'être en mesure d'aider les gens dans des temps pareils », se félicite le représentant de la Litchfield Distillery.



Chroniquer : Steve Rankin

Texte : Dave Reynolds, Le département d'État des États-Unis, Washington D.C.

En Louisiane, la langue française renait à l'école

Dans cet Etat, de plus en plus d'élèves américains sont scolarisés dans des classes francophones, pour des raisons aussi bien culturelles qu'économiques.

Les institutions enseignent le programme scolaire américain traduit en français. Et en Louisiane la formule connaît un succès inédit. En deux ans le nombre des inscriptions a bondi de près de 20%. A chaque rentrée de nouvelles classes d'immersion francophone sont créées : 5.300 enfants de langue maternelle anglaise fréquentent cette filière dans 34 établissements.

La langue a pris racine lors de l'installation de colons venus de France au début du XVIII^{ème} siècle, puis avec l'arrivée à partir de 1763 des Acadiens, déportés par les Britanniques depuis l'est du Canada. Ces exilés francophones, devenus par déformation linguistique les Cajuns, ont pu faire perdurer leur culture sur ces terres marécageuses jusqu'en 1921. Cette année là, et pour près d'un demi siècle, la loi américaine interdit de parler un autre idiome que l'anglais en classe. Le dialecte des Cajuns, sorte de vieux français parsemé de mots américains et africains, tombe alors en désuétude.

De nos jours seuls quelques anciens, dans les bayous reculés, maîtrisent encore la langue de leurs aïeux. Le cajun n'est plus parlé que par 25.000 personnes.

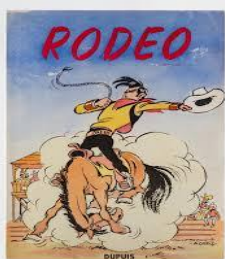
En inscrivant leurs enfants en immersion linguistique les parents américains issus de familles cajuns ne font pas qu'honorer leurs racines, ils leur offrent une chance de réussite scolaire à moindre coût. Les écoles primaires qui proposent ce programme sont presque toutes publiques, gratuites et les enseignants francophones jouissent d'une excellente réputation. Le CODOFIL, Conseil pour le développement du français en Louisiane (en créole : Konséy pou Dévelomen di Francé en Lwizyàn), créé en 1968, en pilote 160 à ce jour. La France envoie ses meilleurs instituteurs ; ils sont tous détachés par l'Education Nationale dans le cadre d'un accord franco-louisianais, pour une période d'une année qui peut être prolongée. Certains d'entre eux, librement recrutés par les écoles, choisissent de s'installer définitivement.

« *Tous ces professeurs sont les meilleurs ambassadeurs de notre culture, de notre langue et de notre pays* » se félicite Vincent Sciamma, le Consul de France à la Nouvelle Orléans.

Maîtriser une deuxième langue lorsqu'on est jeune, c'est la promesse d'avoir plus de facilités dans les autres apprentissages, juge la communauté enseignante. Et leurs professeurs au lycée remarquent aussi la plus grande ouverture d'esprit de ces élèves.

En 2019, l'enseignement du français était dispensé à 70.000 élèves et étudiants francophones louisianais.





LE RODEO

Jacqueline SANTI



J'ai envie de vous parler de ce sport si populaire aux USA, même s'il peut paraître brutal aux yeux de certains, mais contrairement aux corridas l'animal y est respecté, entraîné comme un athlète, et même noté! C'est finalement le **rider** qui risque le plus!

Rodeo vient de l'espagnol **rodear** qui signifie encercler, rassembler le bétail pour le soigner, le marquer au fer ou le vendre. Cette pratique a donc été introduite par les éleveurs espagnols et mexicains. Le **rodéo américain** est apparu au milieu du 19^{ème} siècle : ce fut le début des épreuves inter-ranchs pour les cow-boys qui conduisaient le bétail du Texas aux plaines du Nord. C'est à ce moment-là que se constitua un des mythes fondateurs des USA : le **cow-boy**. En **1882 Buffalo Bill** participa au premier rodéo dans le Nebraska, à North Platte. En **1910** on compte plusieurs grands rodéos sur le continent Nord Américain, comme à **Calgary**. En **1929** le rodéo devient un sport.



Le rodéo aujourd'hui : on dénombre un **million** de compétitions chaque année, aux USA, au Canada, en Australie, en Amérique Latine, en Europe ! C'est le sport officiel dans le Wyoming, au Texas, dans le Dakota du Sud. A **Calgary le Stampede**, « **le plus grand spectacle en plein air du monde** » attire **un million de spectateurs**. On note aussi celui de St Tite au Québec. Les compétitions commencent au printemps et finissent en décembre à **Las Vegas avec les 15 meilleurs riders**. On compte **25 millions de spectateurs par an**. Ce sport exige du talent, de la dextérité et des mois d'apprentissage. Chaque rodéo débute par une cérémonie d'ouverture, le **Grand Entry**, où l'hymne national est chanté.

Les épreuves du rodéo : 1) monter un bronco (cheval sauvage) sans selle. Le rider se tient à une poignée de cuir fixée à la couverture de cuir (rigging) placée sur le dos du cheval. On attribue des points au cow-boy pour son style et sa maîtrise, mais aussi à la monture pour sa performance.

2) Monter un bronco sellé. On doit rester sur l'animal 8 secondes sans le toucher, sans toucher une pièce d'équipement, et sans perdre un étrier.

3) Monter un taureau : c'est un athlète de haut niveau, suivi par le vétérinaire, qui bénéficie d'un entraînement spécial. Poids : 875 kg ! Un câble (bull rope) muni d'une cloche entoure le corps du taureau ; le cavalier doit tenir le câble d'une main sans toucher l'équipement ou l'animal pendant 8 secondes. 50 points sont attribués au cavalier pour son style, son agilité et la facilité avec laquelle il est monté, et 50 points au taureau pour sa force, sa manière de ruer et ses changements de direction, même si le cavalier est tombé.



4) Capturer un taurillon au lasso : cette épreuve exige une parfaite coordination entre le cheval et le cavalier et une bonne maîtrise du lasso. Il faut attraper un veau de 105 kg, le ligoter par 3 pattes et remonter sur le cheval, après avoir tenu le veau immobile 5 secondes au moins.



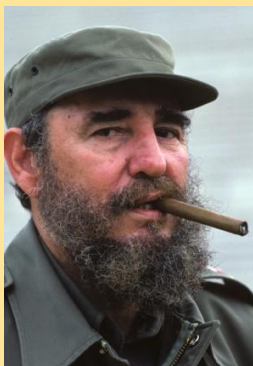
Nous avons aussi d'autres épreuves comme : les chevaux sauvages montés par équipe, le ligotage des veaux en luttant contre d'autres concurrents, et le fait de terrasser un bouvillon, mais nous insisterons surtout sur la course aux barils (barrels race). Elle est réservée aux femmes, et

demande de la vitesse et de la dextérité : il faut exécuter avec son cheval une forme de trèfle autour de 3 barils dans un temps imparti.

Remarque : de 1901 avec « Prairie Rose » Henderson au rodéo de

Cheyenne à 1933 les femmes participaient aux mêmes rodéos que les hommes, mais cela a été interdit à cause des chutes.

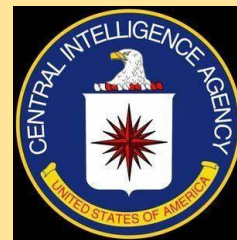




Ces 638 fois où la CIA a voulu se débarrasser de Fidel Castro

Stylo et cigares empoisonnés, LSD, poison pour faire tomber sa barbe... La CIA a tout essayé pour tuer ou faire disparaître le dirigeant cubain.

Par François Bougon (Le Monde) Publié le 26 novembre 2016



C'est une des plus grandes ironies de l'histoire. Le jour de l'assassinat du président américain John Kennedy, le 22 novembre 1963, un responsable de la CIA confiait un stylo empoisonné à une « taupe » cubaine pour qu'il l'utilise contre Fidel Castro, alors l'ennemi juré des Etats-Unis. Pourtant, au même moment, un émissaire de Kennedy rencontrait le numéro un cubain pour tenter de trouver des moyens d'améliorer les relations entre la grande puissance et son petit voisin.

Cette anecdote, révélée en 1975 par une commission du Sénat américain (la « Commission Church »), montre qu'après la prise de pouvoir par Castro et jusqu'en 1965, la CIA, la principale agence de renseignements américaine, a cherché à se débarrasser de lui en encourageant, voire en soutenant, des projets d'assassinat.

Avant de songer à l'élimination physique, la CIA a d'abord tenté de le discréditer en s'attaquant à son image, durant les dernières années de la présidence de Dwight D. Eisenhower, de mars à août 1960. Avec des projets rocambolesques : il y a eu l'idée de disperser un produit chimique aux effets similaires à celui du LSD dans un studio de télévision où Castro devait enregistrer un discours, ou bien d'imprégner une de ses boîtes de cigare avec le même produit...

Poison anti-barbe

Certains ont même pensé à s'attaquer à sa barbe, telle Dalila coupant les cheveux à Samson. N'avait-il pas dit lors d'une interview avec une télévision américaine juste après son arrivée au pouvoir : « *Ma barbe signifie plein de choses pour mon pays.* » Un projet baptisé « La Barbe » fut lancé : il prévoyait de saupoudrer les chaussures du « commandant » avec un produit chimique dépilatoire... L'idée était de mener cette action lors d'un voyage à l'étranger, dans l'hôtel où le dirigeant cubain descendrait. On comptait sur le fait qu'il mettrait ses chaussures dans le couloir pour les faire cirer. Des tests furent menés sur des animaux, mais le projet fut abandonné, car Castro annula son déplacement.

La commission Church a recensé au moins huit projets d'assassinat, avec le recours parfois à des membres de la pègre de Las Vegas et aux Cubains anticastristes exilés à Miami. En 1975, Fidel Castro remettait au sénateur George McGovern une liste de 24 tentatives d'assassinat à son encontre, accusant la CIA. Dans un documentaire de 2006, des anticastristes recensent jusqu'à 638 projets d'attentats...

La plupart n'ont pas été mis à exécution, mais les moyens auxquels ses auteurs avaient pensé sont dignes des meilleurs romans d'espionnage : des plus classiques, comme des fusils très puissants, aux plus élaborés comme des pilules empoisonnées, le fameux stylo ou des armes bactériologiques...

Un documentaire produit par la chaîne britannique Channel 4 était revenu en 2006 sur ces infructueuses tentatives.

Début 1963, les services techniques de la CIA ont mené ainsi des tests pour contaminer une tenue de plongée, car Fidel Castro aimait pratiquer la plongée sous-marine. Les agents étudièrent même la possibilité de piéger un coquillage là où le dirigeant cubain aimait nager, mais aucun n'était assez grand pour abriter un explosif. Les renseignements américains avaient également un contact avec une « taupe » située au plus haut niveau du pouvoir cubain. Il lui fut remis un stylo empoisonné, puis on lui confia une cache d'armes, mais les relations furent rompues en 1965 pour des raisons de sécurité.

On imagina également d'empoisonner les cigares préférés du dirigeant cubain. Ces projets furent menés, à l'occasion, en impliquant des membres de la mafia de Las Vegas et des anticastristes cubains exilés à Miami par l'intermédiaire d'un ancien membre de la CIA, Robert Maheu.

L'échec de la baie des cochons

Les dirigeants de la CIA avaient-ils le soutien des présidents américains ? La commission n'a pas pu répondre à cette question. En tout cas, sous l'administration Eisenhower fut lancé le projet de renverser le régime cubain en envoyant des exilés cubains à Cuba. Le programme fut approuvé en mars 1959 par le président Eisenhower. Des camps d'entraînement furent mis en place au Guatemala. Peu après sa prise de fonctions, en février 1961, le président Kennedy approuva le projet. Le 17 avril 1961, 1 400 exilés cubains débarquaient dans la baie des cochons, sur la côte sud de Cuba. Mais ce fut un échec total. Peu après, les Etats-Unis lançaient l'Opération Mongoose (mangouste) pour tenter de déstabiliser le régime castriste.

Après les révélations de la commission Church, qui condamna ce genre de pratiques, certains anticastristes n'abandonnèrent pas leur espoir de tuer leur principal ennemi. En vain. Lorsqu'il s'est rendu aux Etats-Unis en 1979 pour donner un discours devant l'ONU, dans l'avion, les journalistes lui demandèrent s'il portait un gilet pare-balles. Fidel Castro ouvrit sa chemise sur son torse nu et lança : « *J'ai un gilet moral.* »

Fidel Castro est finalement mort de vieillesse vendredi 25 novembre 2016, déjouant tous les pièges de ses ennemis.

A PROPOS DU TROU DANS LE DONUT !

Gérard Gachot



Captain Hansen Gregory

Le donut ou doughnut (noix de pâte en traduction littérale) est un beignet sucré bien connu de nos amis américains, et dont vous avez tous entendu parler.

Mais saviez-vous qu'il existait un National Donut Day (sans doute imaginé par les célèbres magasins Dunkin' Donuts) organisé tous les 1^{er} juin ?

L'histoire du donut remonte aux premières années du XIX^{ème} siècle, l'écrivain Washington Irving en fait mention en 1807 dans son « Histoire de New-York ». A l'origine, ce dessert frit dans l'huile ne comportait pas de trou en son centre, et, ce cœur du beignet n'étant jamais parfaitement cuit, on le remplissait avec des fruits ou des noix.



Selon la légende c'est un marin, alors âgé de 16 ans, le Captain Hansen Gregory, qui en 1847 à bord de sa goélette inventa le trou au milieu du donut. Considérant que le centre du beignet concentrait la graisse et le rendait plus lourd à digérer, il eut l'idée de le supprimer purement et simplement. De cette manière le donut troué présentait une surface plus importante (pour les matheux, c'est le principe du tore) et cuisait ainsi de manière plus homogène.

A son retour à Camden, dans l'état du Maine, il montra son astuce à sa mère qui popularisa la nouveauté à Rockland (Maine), avant que le succès du donut moderne ne touche l'ensemble du pays. En 1947 Rockland, ville natale de Gregory, a érigé à sa mémoire une plaque commémorative pour célébrer le 100^{ème} anniversaire de son invention.

Pour la (très) petite histoire on raconte aussi que notre marin était arrivé à ce résultat parce qu'il avait de la difficulté à tenir la roue du gouvernail tout en mangeant son donut et qu'avec un beignet troué il pouvait l'enfiler sur une des poignées de la roue et la tenir ainsi à deux mains...





Why Don't We Have Flying Cars Yet In 2019? en anglais, à votre demande!

Bonne lecture!

#1. Air Travel Using Flight-Capable Cars Isn't Safe

World-renowned business magnate, inventor, and engineer Elon Musk created "The Boring Company" with the idea in mind that there is much more opportunity for underground tunnels to revolutionize transportation through the development of ultra-fast pneumatic tubes than flying cars zooming throughout the air.

People would not be able to choose what direction they travel inside pneumatic tubes. Pilots of flying cars, on the other hand, could speed off in *any* direction they wanted. With a lack of roads to help keep traffic safe, cars capable of flying would almost immediately prove to be dozens of times less safe than their grounded counterparts.

#2. Weather Conditions Could Spell Trouble For Pilots

The smaller an object is, the less inertia it has. Flying consumer automobiles would be relatively small, making them prone to even *moderate* weather flare-ups. When weather is bad, flying cars will become a very big issue. Until autopilot systems are smart enough to mitigate bad weather, flying cars won't be safe in the future.

#3. Government Regulations Would Be These Vehicles' Largest Challenge

The United States Federal Aviation Administration, the government agency that is responsible for overseeing flights in the United States, would not be willing to welcome cars capable of flight because they would unarguably interfere with the regular operation of real-deal airplanes.

#4. Flying Cars Wouldn't Be More Than A Novelty

Assume that you live in an area that is too mountainous to build affordable roads. Further, not enough people live there to create infrastructures like roads or sidewalks. Imagine that the terrain is so unforgiving that even commercial all-terrain-vehicles find it difficult to get around. In such a scenario, a flying car could effectively transport you from one point to another without having to scale up and down mountains, vibrate over bumpy ground, or invest in professional-quality off roading vehicles.

#5. Money Could Be Better Spent Elsewhere

It's reasonable to assume that these cars would not be as big of a hit as some people may think because of the handful of issues discussed above. Since the demand for such a new technology – readily-available, small, consumer-class vehicles that can be both flown and driven – would be low, manufacturers would be forced to charge lots of money for their creations. These flying-cum-driving machines of the future would be expensive as any other type of state-of-the-art, newly-released technology. People who could afford them would likely rather choose other modes of flying or simply avoid flying altogether.

#6. These Flying Machines Of The Future Would Have High Fuel Costs

Operating compact cars that could double as road-legal, four-wheeled vehicles on backroads, interstates, highways, city streets, and everywhere else modern cars and trucks travel would be *incredibly* expensive. It would likely require two types of fuel – one for driving, one for flying – and the high number of takeoffs well-suited, efficient flying patterns would require would make these hypothetical automobiles far too expensive to be used practically.

#7. The World's Brightest Minds Aren't In A Hurry

Elon Musk, arguably the greatest inventor and engineer alive, has made clear in several interviews that cars of flight simply aren't feasible, especially not anytime soon. Jeff Bezos of Amazon is preoccupied with delivering products directly to consumers using drones, among other business-related projects. No other innovators of this caliber are ready to bring flying forms of transportation to society. Maybe one day!

#8. Drones Are Safer And More Reliable

As everyone knows all too well, people *constantly* make mistakes. Even though pilots of aircraft are intensely focused on finishing their flights successfully, they, too, make mistakes. Unmanned drones can be programmed to carry out perfect flight sequences to fulfill the objectives of their owners. These drones are a more feasible, practical alternative to airborne cars.

<https://www.shlop.com/why-dont-we-have-flying-cars-yet-in-2019/8/>

LAS VEGAS, Nevada

Marie-Noëlle LITTLE, d'après Las Vegas Voyage



Las Vegas, en espagnol cela signifie les prairies fertiles. Au début, Las Vegas était une vallée verdoyante en plein désert; en effet des sources artésiennes jaillissaient un peu partout et rendaient la vallée marécageuse et fertile. En 1855, Brigham Young président de "l'Église de Jésus-Christ des Saints des Derniers Jours", y conduisit un groupe de trente missionnaires afin de

convertir les Indiens Paiutes au mormonisme. Ils y construisent un fort, et s'y installent. Mais les difficultés rencontrées avec les Indiens et les maigres récoltes les font partir 2 ans plus tard. La route est maintenant connue et une voie de chemin de fer y est construite, joignant les villes d'Albuquerque et de Los Angeles.

Officiellement, le « village » de Las Vegas est fondé le 15 mai 1905. Il accède au statut de « ville » le 16 mars 1911.

En 1930, à une cinquantaine de kms, le barrage Hoover est construit et en 1931 c'est la légalisation des jeux d'argent qui donnent à la ville une impulsion attractive. Las Vegas est également colonisée par des populations dites "libres de cow boys et de Cheyennes".

La prostitution se développe et la ville gagne en notoriété lorsque des investisseurs (notamment des grandes figures de la mafia comme Bugsy Siegel ou Meyer Lansky) construisent des hôtels-casinos dans le centre-ville et sur le Strip après la Seconde Guerre mondiale. Le Flamingo est l'un des premiers en 1946 suivi par le Desert Inn (1950), le Binion's (1951), le Sahara (1952), l'Hacienda (1956) ou le Tropicana (1957); le Mirage devient en 1989 le premier vrai complexe hôtelier à Las Vegas. La ville de "Vegas" devient « Sin City » (la « Ville du Pêché ») et la « City without Clocks » (« la Ville sans horloge », les casinos n'ayant ni fenêtre ni horloge afin de ne pas distraire les joueurs).

L'importance de la ville augmente dans les années 70 et 80 drainant le tourisme de masse et dans les années 1980-1990, elle devient un centre de conventions.

La Mafia et les Casinos

Derrière les investisseurs se cachent parfois des personnalités du crime organisé de la côte Est (Bugsy Siegel ou Meyer Lansky). Aux États-Unis, un certain nombre de caisses de retraites sont en effet gérées par les syndicats, syndicats eux-mêmes noyautés par la pègre.

Ainsi, dans les années 1940 à 1970, la Mafia s'est retrouvée à la tête de millions de dollars, issus soit des caisses de retraites, soit de ses trafics. Millions de dollars qu'il fallait bien blanchir ou faire fructifier, et si possible les deux en même temps. L'option casino a été très vite retenue : tout se fait en liquide et dans des proportions telles que la comptabilité est affaire de « souplesse ».

Toutefois, tant en matière artistique qu'hôtelière, cette époque mafieuse est reconnue comme plus « raffinée » que dans la période 1970-1990. Les hôtels à dimension humaine alliaient le chic et le luxe à un service irréprochable et les plus grandes stars du moment se produisaient à Las Vegas.

L'exemple le plus connu en est d'ailleurs le fameux Rat Pack: Frank Sinatra et sa « bande de rats » (Dean Martin, Sammy Davis, Jr., Peter Lawford, beau-frère de John F. Kennedy, et parfois Joey Bishop ou Shirley MacLaine) improvisaient tous les soirs sur la scène de la Copa Room de l'hôtel Sands détruit depuis. À la même période s'y produisait régulièrement le duo comique Bennett & Hudson. Même le King, Elvis Presley, s'y produisait plusieurs fois par an.

Plus récemment, Céline Dion a présenté pendant cinq ans au Caesar's Palace le spectacle A New Day... et ce jusqu'en décembre 2007. Il aura attiré plus de trois millions de spectateurs et aura rapporté 450 millions de dollars de recette.

Depuis 1989, Las Vegas était surnommée Sin City (« la ville du péché ») à cause des jeux d'argent, des spectacles pour adulte et de la prostitution légale dans les comtés voisins. Mais à partir de

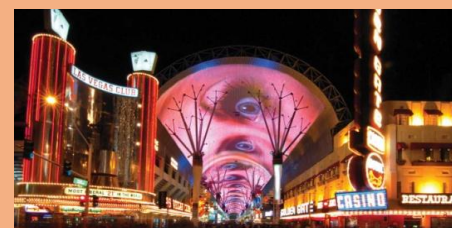
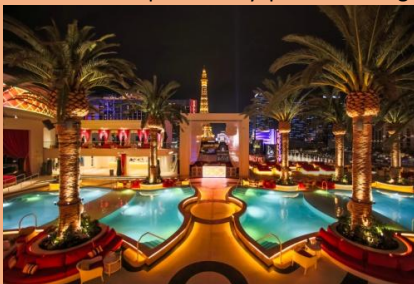
1989, les autorités locales décidèrent de diversifier la ville vers une clientèle plus familiale et consensuelle avec le Circus Circus et l'Excalibur. C'est à ce moment-là que le gigantesque hôtel The Mirage sortit des sables grâce à l'homme d'affaires Steve Wynn. Depuis, la croissance de la ville tourne autour de 5 % par an.

Les casinos et les attractions se sont multipliés ainsi que les services connexes. La croissance de la population a suivi à un rythme effréné, ce qui pose quelques problèmes d'infrastructures. C'est même la ville la plus attrayante du pays. En 2003, la population de l'agglomération (Las Vegas Valley) comptait plus d'1,5 million d'habitants. Un Chinatown apparut même au début des années 1990 sur Spring Mountain Road.

Face à la crise économique mondiale, Las Vegas mise à la fin des années 2000 sur les spectacles et revendique d'être The Entertainment Capital of the World (« la capitale mondiale du divertissement ») au même titre que Los Angeles.

Alors qu'attendez-vous pour venir à Vegas? Et sachez que "What happens in Vegas, stays in Vegas!" (Ce qui arrive à Vegas, reste à Vegas!)

Source: <http://las-vegas.voyage/avant-de-partir/les-origines>



LES BONNES RECETTES DE TANTE OCTAVIE



Chicken Burritos

Une recette Tex Mex spéciale confinement pour réveiller les papilles !

Ingrédients pour 4 personnes

2 tomates
4 tortillas de blé
20 g de beurre demi sel
2 c à soupe de jus de citron vert
4 feuilles de salade
2 c à café de graines de cumin
2 blancs de poulet
1 oignon
2 c à soupe de sucre semoule
5 cl d'eau
2 petits piments rouges ou piment en poudre
1 yaourt brassé

Préparation de la recette

Monder les tomates, les épépiner, les couper en morceaux.

Tailler le poulet en lanières.

Eplucher, laver et tailler l'oignon en lamelles.

Laver et hacher les piments rouges ou utiliser du piment en poudre type Espelette ou paprika.

Dans une casserole, déposer les piments hachés, le sucre, le jus de citron, les graines de cumin et l'eau, cuire à feu moyen jusqu'à dissolution du sucre. Ajouter les tomates, poursuivre la cuisson jusqu'à ce que la sauce épaississe. Déposer le poulet et le oignons égouttés. Réchauffer.

Laver et essorer la salade, tailler les feuilles en petits morceaux.

Enrouler la tortilla, replier une des deux extrémités, répartir à l'intérieur la salade.

Ajouter le poulet enrobé de sauce. Bloquer avec un pique en bois.

Déposer la tortilla sur assiette et accompagner du yaourt bien frais.

Source : Madame Figaro