



Les lamaneurs

En discutant avec de nombreuses personnes, j'ai eu la surprise de constater que le mot « lamaneur » leur était totalement inconnu.

Et pourtant ! C'est le nom d'un métier exercé dans tous les ports de commerce.

Ce mot existait déjà dans le dictionnaire universel de Furetière datant du 17^e siècle et avait pour définition :

- Lamanage : Terme de marine. C'est le travail des marins qui conduisent un navire à l'entrée ou à la sortie d'un port ou d'une rivière, particulièrement aux lieux où l'entrée est difficile. Autres noms : « menu pilotage » et « touage ».

A partir des années 1950, les deux fonctions « Pilote » et « Lamaneur » sont dissociées dans les termes et les fonctions, le pilote étant la personne qui conseille et assiste le capitaine d'un navire sur ses manœuvres d'entrées et de sorties de port ou lors de passages maritimes difficiles et le lamaneur, professionnel de la vie portuaire, procède aux opérations d'amarrage et de désamarrage du navire au quai lors de l'accostage et de l'appareillage. Agissant sous les ordres du pilote et des officiers du bord, il reçoit les amarres lancées du navire et procède à leur capelage ou décapelage sur les « bollards » du quai.

Lors des mouvements à l'intérieur des ports pour des déhalages (changements de poste à quai) ou le passage d'écluse, le navire fait appel également au service de lamanage.

Les lamaneurs sont des marins spécialisés, souvent d'anciens marins de commerce ou de la pêche.

Ils travaillent soit à bord d'une petite embarcation, soit sur les quais.

L'opération de lamanage est délicate et dangereuse du fait de la taille et du poids des aussières, de leur possible rupture (les aussières « chantent » pour prévenir) ou d'une éventuelle chute à l'eau. Les mauvaises conditions climatiques accroissent les risques (quais glissants, mouvements brusques du navire). Les lamaneurs sont en contact radio VHF avec le pilote à bord et les services du port. Le service de lamanage est opérationnel 24 h sur 24 et 365 jours par an. Aux Sables d'Olonne, les lamaneurs sont peu visibles du public car leur activité s'effectue sur les quais du bassin de commerce.

Cependant, vous avez certainement observé la présence de la pilotine, « Pilote Garnier », bateau du service de pilotage de notre port assurant également les services de remorquage et de lamanage, lors de l'entrée et de la sortie des cargos. Le trafic du port des Sables et la taille des navires accueillis ne nécessitent pas l'existence d'une équipe spécifique de lamaneurs. Cette activité est donc assurée par les marins de la pilotine.

La pilotine est armée par un équipage formé de quatre hommes, deux patrons, Claude et Alain, et deux mécaniciens, Roland et Joël. Trois hommes sont toujours présents à bord (un patron et deux mécaniciens exerçant aussi la fonction de lamaneur) et un en repos. La relève s'effectue le mardi midi. Ces marins viennent tous de la pêche et connaissent le port à la perfection. Un équipage est disponible à toute heure du jour et de la nuit pour assurer les mouvements de navires tributaires de la hauteur de la marée.

Lors de l'entrée du navire dans le bassin à flot, deux marins sont déposés sur le quai et se positionnent au niveau du poste à quai prévu afin d'y récupérer les aussières lancées par le bord et de les capeler sur les bollards déterminés par le pilote en fonction de la taille du navire et des conditions météo du jour. L'opération inverse se déroule lors de la sortie du navire.

Lamaneurs des Sables d'Olonne, vous êtes les invisibles mais indispensables maillons de l'activité de notre port !

Alain Pirard



N°40
Juillet 2023

EDITO...

ENFIN ! Après un an et demi de travaux de reconstruction de la coque par une équipe de charpentiers et de diverses tâches dont la peinture réalisées par des bénévoles, le chalutier « KIFANLO » de l'association a été mis à l'eau. Le terre-plein de la Cabaude où il a subi sa cure de rajeunissement, c'est bien. La mer, son véritable élément, c'est mieux.

Cependant, des délais administratifs et un temps de réparation plus long que prévu pour en assurer la meilleure qualité possible ne nous permettront pas d'organiser les sorties de découverte de la pêche au chalut latéral cette saison prévues initialement.

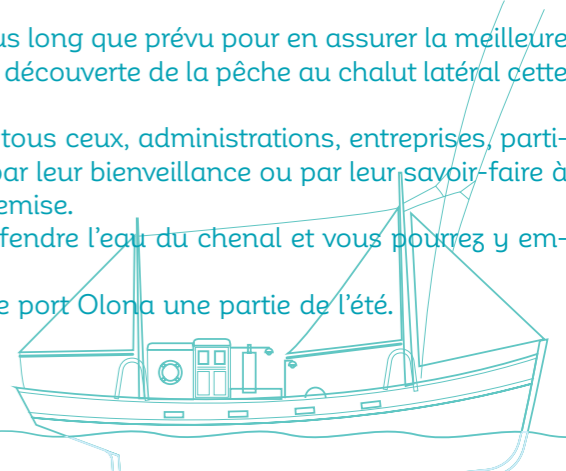
Nous le regrettons sincèrement et nous devinons la déception de tous ceux, administrations, entreprises, particuliers, élèves du lycée Tabarly, qui ont participé financièrement, par leur bienveillance ou par leur savoir-faire à cette belle aventure. Mais soyez certains que ce n'est que partie remise.

En 2024, vous verrez de nouveau ce magnifique chalutier sablais fendre l'eau du chenal et vous pourrez y embarquer pour une expérience inoubliable.

Pour patienter, une confiance : le « KIFANLO » sera visible dans le port Olona une partie de l'été.

Joyeux été et profitez bien de la mer et des activités nautiques !

oceanam
Organisme de Culture, d'Étude et d'Action Maritimes



Bâbord ou Tribord, où est la gauche, où est la droite ?

Le moyen néerlandais était parlé dans les Pays-Bas et dans le nord de la Belgique du 12^e au 16^e siècle et le français a emprunté à cette langue de nombreux termes relatifs aux techniques et au commerce maritimes.

Jusqu'au Moyen-Âge, le pilote du navire gouvernait avec une sorte de grande rame, fixée au côté droit du bateau (le barreur étant le plus souvent droitier) et tournait ainsi le dos au côté gauche.



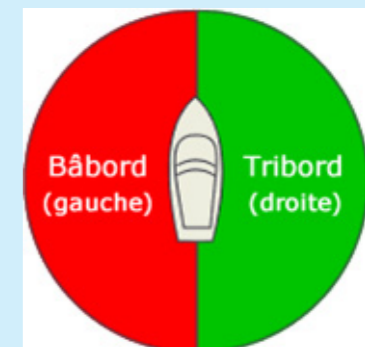
En moyen néerlandais : stier signifie le gouvernail, bak (« back » également en anglais) signifie le dos, boord signifie le côté. «Stierboord» c'est donc le côté du gouvernail et «bakboord», c'est le côté qu'on a dans le dos, «Stierboord» étant donc le côté droit du bateau et

«bakboord» le côté gauche du bateau.

Avec l'évolution des langues, «stierboord» s'est transformé en estribord en français puis tribord et «bakboord» en bâbord.

Pour éviter les confusions sur un bateau par les déplacements des marins et éviter les manœuvres qui peuvent être désastreuses, il a donc été établi que, en regardant de la poupe à la proue, tribord est toujours à droite et bâbord à gauche, sans tenir compte du sens de navigation, ni de la circulation de l'équipage.

Il n'y a que dans les ordres de barre que les termes «droite» et «gauche» sont utilisés pour indiquer la direction vers laquelle le navire devra virer, ceci afin d'éviter une confusion possible avec l'utilisation des termes bâbord et tribord se terminant tous les deux par bord. Quant à la couleur des feux de navigation, le feu est rouge à bâbord et vert à tribord.



Marie-France Marty

WWW.OCEAM.ORG



BRUITS
DE QUAI



Directeur de la publication :

François Delanneau

Crédit photos : OCEAM / Freepik

Graphiste : 40marins.com

N° ISSN : 2116-9322

Des nouvelles de notre Kifanlo

Le Kifanlo va bien, très bien même, jamais aussi bien depuis des années. Sa coque est enfin terminée. Il ne reste d'origine que la quille, l'étambot, les varangues et la carlingue. Son bordé tout neuf a été poncé, calfaté, mastiqué et peint deux fois au primaire en attendant ses couleurs définitives. Son moteur de 1955 remis à neuf a retrouvé sa place dans le compartiment machine. Le treuil, le triangle de pied de mât et le mât arrière ont été réinstallés. Le pavois est en cours de mise en place et la lisse suivra immédiatement.

Quand vous lirez ces lignes, le Kifanlo réarmé aura retrouvé son élément après 20 mois passés sur le terre-plein de la Cabaude. Plus qu'une restauration, c'est à une véritable renaissance de ce magnifique chalutier historique que nous avons assisté.

Nous continuerons à vous donner des informations sur sa nouvelle vie dans les prochains numéros.



Paroles d'élèves en apprentissage de chaudronnerie au Lycée Tabarly

Le Lycée Tabarly, lycée des métiers, est sollicité pour apporter son aide et ses compétences professionnelles à la restauration du Kifanlo. Plusieurs pièces du navire ont été ou vont sortir du lycée sablais : le système du guidage des chaînes, la tête du gouvernail, les parties renvois de pêche, deux ou trois poulies, un tourniquet.

Clovis et Marc, deux élèves de terminale en bac pro de chaudronnerie, m'ont parlé plus précisément de leur intervention sur une pièce particulière, le triangle, un bloc trois axes qui vient s'encaster autour du mât. Très impliqués et passionnés par leur travail, voici leur témoignage: Nous sommes intervenus sur les fermes d'abord. Jusque-là, nous n'avions fait que des exercices pour des pièces à usiner, pour nous entraîner. Pour le Kifanlo, il s'est agi d'une pièce beaucoup plus massive. Nous sommes partis de l'ancienne pièce et nous sommes arrivés à une pièce complètement nouvelle. La première étape a consisté à dessiner celle-ci sur le logiciel solidworks. Ensuite nous sommes passés à la machine pour découper les éléments d'assemblage. Il y en a plusieurs. Ensuite nous avons soudé. Parce qu'il y avait des angles et des formes à respecter pour que la pièce soit aux bonnes dimensions, cela n'a pas été facile de faire l'assemblage.

Le professeur nous a laissé une part de responsabilité : à nous de faire des propositions sur la manière de faire. Si elle était bonne, elle pouvait être retenue et validée. C'est souvent une histoire de contraintes à prendre en compte et à respecter. L'idée qui présentait le moins de contraintes a été retenue. Il ne faut pas oublier que nous sommes en apprentissage. Ce qui a entraîné des difficultés, c'est que nous n'avions pas forcément les machines adaptées. Nous avons passé beaucoup

de temps pour l'assemblage des fermes.

Une fois le bac en poche, est-ce que vous continuerez à travailler pour des bateaux ?

Clovis : je voudrais retourner dans des écoles de cirque après le bac. Dans les cirques, il y a beaucoup d'armatures.

Marc : quant à moi, je vais partir au travail, toujours dans la chaudronnerie métallerie mais aussi dans la pêche car je suis en apprentissage dans une entreprise qui fait de la maintenance nautique et de la chaudronnerie à Noirmoutier. (AMH atelier mécanique de l'Herbaudière). Travailler sur des bateaux de pêche, tout en restant dans le métal, c'est très intéressant. Avec mon entreprise, je peux faire pas mal de choses sur les bateaux : souder des portiques, des supports moteur, réparer ou fabriquer ce qui va être poumailleur (le guidage du poisson et des filets de chalutiers grâce aux rouleaux).

(Propos recueillis par Michèle Jousset)

Pour rire

Comment font les pêcheurs pour éviter l'embonpoint ?

– Ils surveillent leur ligne.

Dans la Marine on salue tout ce qui bouge... et on peint le reste !

Ne dites pas : « Dégâts des eaux. ». Dites : « Des marins. »
La femme d'un capitaine au long cours raconte à une amie :

– J'ai une grande spécialité : la tarte aux pommes à la façon de ma grand-mère. Quand mon mari vient passer quelques jours à la maison, c'est toujours la deuxième chose qu'il me réclame.

Les marins pêcheurs ont la banane !

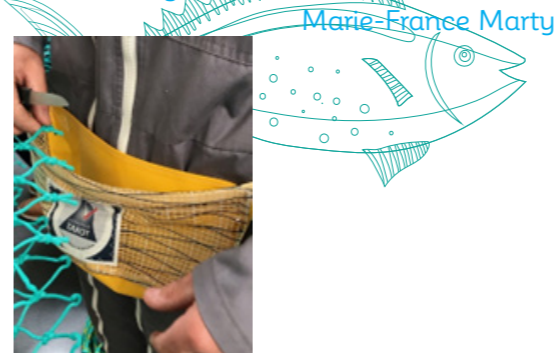
Les chiffres sont hallucinants ! Chaque année, des millions de tonnes de plastique issues des diverses activités humaines sont déversées dans nos océans. Selon Jérôme Fouchard, responsable pédagogique de l'Ecole des Formations Maritimes aux Sables d'Olonne, 65 à 75 % des déchets plastiques ramassés sur les plages sont des chutes de filets ramendés. Trop de déchets facilement récupérables partent à la mer. Ces déchets plastiques mettent entre 400 et 600 ans à se dégrader dans l'eau salée.

Les élèves s'orientant vers la pêche, soucieux de leur environnement et conscients de ces problèmes impactant leur source de revenus futurs, s'intéressent de plus en plus à la durabilité et à la protection des océans.

On estime, qu'à chaque sortie en mer, les chaluts sont troués ou déchirés et nécessitent une réparation. Les chutes de ramendage ensuite jetées à la mer viennent s'échouer sur les côtes ou polluent le fond des océans. Pour participer, même modestement, à la réduction de ces déchets, l'école propose le port, lors des ramendages à bord, d'un récupérateur de chutes de bouts, type « banane » attaché à la taille.

Avec ce récupérateur, nous voulons faire participer les futurs marins à la préservation de leur environnement. Un prototype a été réalisé avec la voilerie TAROT. Trois exemplaires sont disponibles, qui ne demandent qu'à être améliorés grâce aux retours des utilisateurs.

Mais c'est difficile de faire évoluer les habitudes souvent ancestrales. Cela nécessite du temps, de la pédagogie, de la communication et la conviction de protéger notre écosystème marin.



La cambuse

RECETTE

CEVICHE

Le recette de Eve Le Moine

1 kg de filets de poissons (sole ou lieu)
2 gros oignons - 2 gousses d'ail - persil coriandre
25 cl de jus de citron vert
25 cl de jus de citron jaune
Sel et poivre

Mélanger les jus de citron, les oignons émincés, l'ail écrasé, le persil, le sel et le poivre.
Placer le poisson dans un plat non métallique.
Arroser de la préparation.
Couvrir et mettre au frais pendant 3 heures.
C'est simple. C'est délicieux.
Pour l'été, c'est parfait.

Le «Shtandart»

Voici quelques informations sur ce magnifique voilier que vous devriez avoir l'occasion d'admirer lors de sa venue aux Sables mi-août.

Le «Shtandart» est une frégate construite en 1703 d'après les plans de Pierre 1er dit Pierre Le Grand. La Russie ayant obtenu l'ouverture d'une nouvelle voie commerciale à travers la mer Baltique ajoute cette 4e mer à son drapeau impérial. En l'honneur du nouvel étendard, le premier navire et le plus grand de la flotte Baltique est nommé «Shtandart» qui signifie étendard. En 1711, le voilier est en très mauvais état en raison de l'utilisation de bois non suffisamment sec lors de sa construction. Rénové, il reste en service jusqu'en 1719. Désarmé, il devient un musée et est démoli en 1727.

En 1994, un groupe de jeunes passionnés entreprennent la construction d'une réplique exacte de l'ancien «Shtandart» à l'exception de l'intérieur. La construction s'achève en 1999. Depuis, ce voilier est un navire-école et un bateau-musée armé par un équipage de marins venant du monde entier. Il est possible de naviguer à son bord en tant que stagiaire.

Quelques caractéristiques :

Pavillon : Russie ; Port d'attache : St Pétersbourg

Longueur : 34,5 m ; Largeur 6,95 m

Hauteur des mâts : 33 m ; Tirant d'eau : 3,3 m

Grément : Trois mâts carré ; Voilure : 660 m2

Déplacement : 220 t ; Vitesse : 8 à 9 noeuds sous voiles

Michel Le Moine et Alain Pirard

