



## Paroles d'un charpentier de marine, Valentin Pitra, chef de chantier pour la rénovation du Kifanlo

Nous avons rencontré Valentin à deux reprises, d'abord au chantier Marlo à Saint-Gilles, rue des paludiers, puis à l'atelier maquettes aux Sables, autour de la grande table, entourés des maquettes de bateaux là où nous nous réunissons afin de nous accorder sur les articles publiés dans Bruits de Quai. Le Kifanlo a été mis à l'eau en juillet dernier. Le chantier a commencé en novembre 2021.

[...]

### Avez-vous travaillé à partir de plans ?

Non, nous réalisons d'abord des gabarits, en conservant la forme des pièces. Cela suppose que nous avons gabarié avant de démonter. Nous avons dé-bordé tout le bateau, enlevé toutes les planches de coque, gardé seulement une ceinture au niveau du pont, la préceinte <sup>r</sup>. Il s'agit de deux bordés plus épais sous le pont. Cela forme une poutre car un autre bordé à l'intérieur, la serre-bauquière, tient les barrots du pont. Cette ceinture exceptée, nous avons dé-bordé tout le reste. Le pont a été conservé également.

Nous avons gabarié une membrure sur deux, les avons cassées puis refaites. Ensuite nous avons remis les membrures neuves une sur deux ; une fois qu'elles étaient fixées provisoirement dans la ceinture en haut et fixées définitivement dans la quille en bas, gardée avec la carlingue, alors nous avons gabarié les suivantes, une sur deux, puis cassé les membrures anciennes et remplacé celles-là aussi.

Comme pour la répartition des écarts, il y a eu des choix à faire pour les membrures. Celles-ci sont constituées de différentes pièces, les allonges de fond qui vont de la quille au bouchain, la partie carrée du bateau. Dans le bouchain, il y a un genou, une pièce courbe, puis une allonge de haut qui va du pont jusqu'au bouchain. Après avoir gabarié les membrures, il nous fallait trouver le bois tors qui correspondrait le mieux à la courbe de la membrure. S'il y avait plus de bois que dans nos assemblages, nous avons rallongé les pièces, les avons décroisées encore plus. Ainsi, les membrures ont été rigidifiées, rendues plus solides qu'à l'origine.

### C'est une renaissance pour le bateau ? Et quelle a été l'opération la plus délicate ?

C'est l'étuvage des préceintes à l'arrière. Le Kifanlo a une particularité, c'est son cul rond avec une voûte elliptique. Comme il faisait froid, nous étions coincés par le temps et la température, alors nous n'avons pas mis le bordé en étuve comme on fait souvent. Quand on sort le bois de l'étuve, il faut tout de suite le mettre en forme. On a dix minutes au maximum pour qu'il soit à sa place définitive. Compte tenu du froid et du vent, il pouvait se refroidir plus vite.

Il nous a fallu inventer une chaudière portative pour mouiller le bois avec des presse-étoupes, avec des serre-joints. Il y avait beaucoup à lui donner. Cela veut dire qu'il y avait un important rayon de courbe, qu'il fallait reprendre les serre-joints souvent. Ils ont 5 cm de courses. Quand on est rendu au bout, on fait un relai avec un autre serre-joint, on desserre puis on remet à nouveau le serre-joint. Ce sont des manœuvres qui prennent du temps.

En fait, nous avons utilisé une bâche en polyane, nous l'avons enroulée autour de la planche, de façon à lui faire une chaussette, nous avons injecté la vapeur directement dedans. Le bordé étant chaud, on l'amenait au fur et à mesure dans cette grande chaussette avec les serre-joints, à sa forme définitive. Il nous a fallu deux ou trois heures pour le mettre en place. Grâce à la chaussette, la chaleur n'était pas perdue. Nous étions trois ou quatre pour ce travail, c'était moins spectaculaire et moins rapide que de sortir un bordé d'étuve. Nous avançons mètre par mètre. Une fois la préceinte en place, on l'a laissée reposer une nuit pour qu'elle refroidisse.

Ben et Laurent avaient déjà expérimenté cette idée de faire une chaussette sur place, alors nous avons décidé de l'appliquer au Kifanlo.

<sup>r</sup> Préceinte, subst. fém. MAR. Virure extérieure du bordé, la plus épaisse de la muraille d'un navire construit en bois

[...]

Propos recueillis par Michèle JOUSSET et Marc LE BESCOND

L'entretien dans son intégralité sur <https://oceam.org/sauvetage-du-kifanlo-2> ou

Site Internet **OCEAM**

Rubrique **SAUVETAGE DU KIFANLO**

Document **Paroles d'un charpentier**

[WWW.OCEAM.ORG](http://WWW.OCEAM.ORG)



**Directeur de la publication :**

François Delanneau

**Crédit photos :** OCEAM / Freepik

**Graphiste :** 40marins.com

**N° ISSN :** 2116-9322

N°41  
Novembre 2023

## EDITO...

Une page vient de se tourner pour OCEAM.

Le 30 septembre, le musée de la Mer et de la Pêche a définitivement fermé ses portes.

Une étape importante dans la vie de l'association qui perd une de ses activités et une source de financement conséquente.

Mais nous devons laisser la place aux travaux qui vont commencer rapidement dans la tour d'Arundel et dans le château St Clair pour donner naissance au futur musée de l'Aventure maritime aux Sables d'Olonne, Naceo, dont l'ouverture est prévue en 2026.

Dès 1985, OCEAM assurait la gestion du musée et à cette époque sur deux lieux : le parvis St Nicolas dédié à la pêche et le château St Clair dédié à la navigation. En 1995, les deux collections furent enfin regroupées dans les deux salles du château St Clair et y sont demeurées jusqu'à cette année.

Outre les collections permanentes, à partir de 2012, des expositions thématiques y ont été présentées chaque année : en 2012 « Une histoire de la pêche sablaise », en 2013 « De la voile au moteur », en 2014 « Sablaise femme de marin », en 2016 « Les Sablais face à la mer », en 2019 « Des navires et des hommes » et enfin en 2021, 2022 et 2023 « Faire route en mer d'hier à aujourd'hui ».

Un certain nombre d'objets ont été prêtés à OCEAM par des particuliers qui pourront les récupérer auprès du service culturel de la ville. Les collections d'Oceam, quant à elles, seront préservées dans les réserves de la ville mais certains objets pourraient cependant être exposés à l'occasion de diverses manifestations maritimes.

De la nostalgie, sûrement, mais surtout de l'espoir pour notre patrimoine maritime sablais.

Le musée de la Mer est mort, vive Naceo !

# BRUITS DE QUAI

**oceam**  
Organisme de Culture, d'Étude et d'Action Maritimes

## Le coup de galerne

La galerne ou noroît : la galerne est un vent de Nord-Ouest (noroît) qui souffle sur l'ouest nord-ouest de la France notamment en Vendée, Bretagne et Pays basque.

En Bretagne, il porte le nom de Gwalarn. C'est un vent très fort pouvant atteindre jusqu'à 100 km/h. Il est aussi très froid et est souvent accompagné de très fortes pluies courtes.

Le coup de galerne se caractérise par :

- une saute subite du vent à l'ouest ou au nord-ouest,
- la violence immédiate de ce vent soufflant en rafales, parfois jusqu'à 50 nœuds,
- une chute brutale de la température,
- une remontée tout aussi brutale de la pression atmosphérique.

La galerne est un phénomène météorologique violent, selon Météo France.

Les galesmes se forment lors de journées plutôt belles et très chaudes, par vent jusque-là faible de sud-ouest à sud-est, d'avril à octobre, et surtout en été.

La température chute souvent de 12 à 15 degrés, l'humidité grimpe de 20 ou 30 % vers 85 à 90 %, le tout quasi simultanément en quelques minutes.

Par leur soudaineté et leur violence, par la mer forte et courte qu'elles lèvent, les galesmes s'avèrent très dan-

gereuses pour la navigation, d'autant que le vent porte à terre. Souvent meurtrières, elles ont marqué profondément la mémoire collective des régions maritimes.

## « La virée de galerne »

La galerne, désignant le vent du nord-ouest, caractérise pour les Vendéens les régions au Nord de la Loire. La « virée de galerne » est une campagne militaire de la guerre de Vendée pendant la Révolution française. Il s'agit de l'expédition effectuée par l'armée vendéenne qui, ayant traversé la Loire après la défaite de Cholet, le 17 octobre 1793, se rend à Granville dans l'espoir d'y trouver des renforts en provenance d'Angleterre.

N'ayant pu prendre Granville le 14 novembre 1793, elle se replie vers Savenay où elle est anéantie par l'armée républicaine le 23 décembre 1793.

Marie-France Marty

## Pour rire

**E**au : liquide douteux qui trouble le pastis.

**U**ne mer d'huile ne profite qu'aux sardines.

**L**e safran est à la plaisance, ce que le thym est à la Provence.

**L**a mer efface la trace des bateaux pour leur permettre de disparaître à l'horizon.

## Des nouvelles de notre Kifanlo

Le Kifanlo à nouveau sur la terre-plein de la Cabaude.

Le 11 juillet, le Kifanlo a été remis à l'eau dans le bassin du port de commerce après 20 mois de restauration sous le regard ému de plusieurs dizaines de personnes. Un séjour dans l'eau devait résoudre le problème de l'arbre d'hélice bloqué depuis plusieurs mois. Cependant, au bout de deux mois, aucune amélioration de la situation n'étant visible, il a été décidé de le sortir à nouveau de l'eau, ce qui fut réalisé le 28 septembre. De retour à son ancien emplacement sur la terre-plein, le Kifanlo a fait immédiatement l'objet de toute l'attention des techniciens des ateliers Lefebvre. Après la dépose du safran et de l'hélice, les efforts déployés sont venus à bout de l'arbre récalcitrant qui était véritablement collé par la graisse et la corrosion dans le tube d'étambot. Les travaux de remise en état de l'appareil propulsif du Kifanlo vont se poursuivre pendant plusieurs semaines - l'arbre, l'hélice et le safran ont déjà été reposés - avant une nouvelle remise à l'eau suivie d'essais en mer.



## PAUL-ÉMILE PAJOT

On achetait Ziem, on achète Utrillo, etc... Il y a aussi la vraie peinture-peinture : Renoir, Cézanne. Nous méprisons l'anecdote et ceux qui l'exigent. Or, tout change - la poésie, le miracle, envahissent les branches nombreuses de l'art. Nous demandons aux artistes l'emploi spirituel du don qu'ils possèdent. Le Ah ! que vous m'amusez prend la force profonde et terrible du Ah ! que vous m'ennuyez de Racine. Je cherche l'artiste qui me parle et qui ne se contente pas d'être beau.

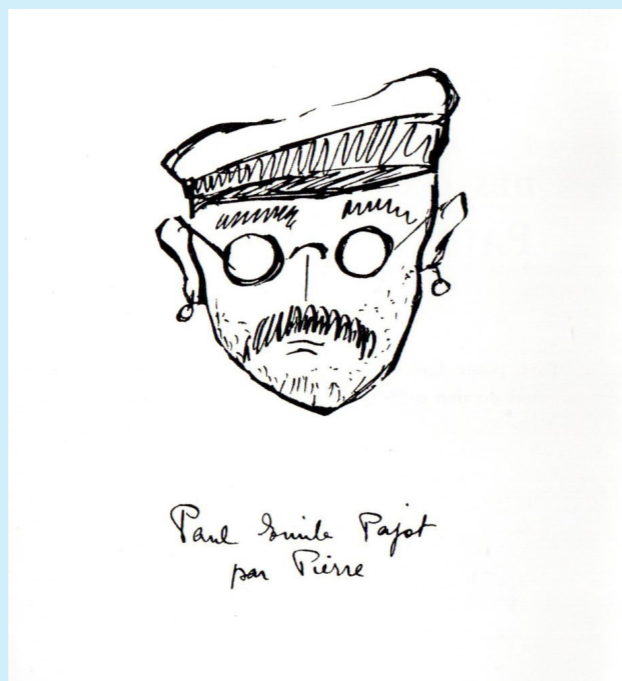
Paul-Emile Pajot m'amuse et m'intrigue sans le vouloir. Max Jacob me disait un jour, entre autres vérités admirables : « Méfie-toi d'aimer ce que tu es en train d'écrire, c'est que cela ressemble à des choses que tu aimes. Si tu trouves, si tu es seul, tu ne peux t'appuyer sur rien et ton œuvre te déroutte comme elle déroutera le public ».

Pajot ne ressemble à rien. Du reste il n'est rien. Je suppose qu'il me touche parce que les bateaux et les choses de la mer me touchent. Il est un homme qui peint des bateaux. Il ne peint pas de bateaux pour les gens qui aiment la peinture, mais il est un peintre pour gens qui aiment les bateaux. Il dérange l'esprit, on ne peut pas le classer, le comparer, le louer. Je le conseille aux personnes lassées d'être assises. Leur goût, privé de point de contact, tournera dans le vide. Pourquoi, se demanderont-elles, ai-je un Paul-Emile Pajot ? Je n'ai aucune raison de l'admirer. C'est énorme. Quelle cure contre les

fatigues de l'art !

Ni naïf, ni absurde, ni habile, ni peintre, ni sublime, Paul-Emile Pajot soulève le problème du plaisir. Un homme vraiment libre se montrera s'il n'hésite pas à prendre le large sur une des œuvres de cette exposition mystérieuse à force de vérité.

JEAN COCTEAU.



## Le CROSS, c'est quoi ?

Les Affaires Maritimes ont créé le long des côtes de France des Centres Régionaux Opérationnels de Surveillance et de Sauvetage « C.R.O.S.S. » qui travaillent sous l'autorité opérationnelle des préfets maritimes et sont dirigés par des administrateurs des Affaires Maritimes.

Ce sont des centres de surveillance (écoute des fréquences maritimes pour les appels de détresse ou surveillance visuelle du secteur par signaux éventuels de détresse) et d'organisation des sauvetages. A cet effet, ils réceptionnent les alertes et envoient sur place les moyens nécessaires.

La création des CROSS, appellation officialisée en 1967, remonte à 1966 avec une montée en puissance après le naufrage de l'Amoco Cadiz (1978). La couverture du littoral est totale en 1982.

Les CROSS assurent 6 missions :

### 1 - Le sauvetage

C'est la mission la plus importante des CROSS dans la mesure où la vie humaine est en jeu. Les CROSS n'ont pas de moyens propres mais s'appuient sur d'autres organisations dont principalement la SNSM.

### 2 - La surveillance de la navigation maritime

Les CROSS détectent et identifient le trafic maritime dans les zones soumises à une concentration élevée de navires. Ils suivent les navires transportant des marchandises potentiellement dangereuses ou polluantes.

Ils suivent également les évolutions de tous les navires en vue de détecter tout comportement de nature à générer des risques pour la vie humaine ou l'environnement. Ils identifient les contrevenants aux règles internationales et constatent les infractions.

### 3 - La surveillance des pollutions

Les CROSS recueillent des informations sur les pollutions maritimes constatées par les navigants. Ils exploitent ces informations et les transmettent aux autorités judiciaires. Ils concourent activement à la mise en œuvre du plan POLMAR mer.

### 4 - La surveillance des pêches maritimes

Les directeurs interrégionaux de la mer ont, parmi leurs missions, délégué pour la coordination de la police des pêches exercée par plusieurs services de l'État. L'Union Européenne a imposé un système de suivi par satellite des navires de pêche.

### 5 - Le traitement des alertes et la diffusion de renseignements de sécurité maritime

Pour lutter contre les actes de violence à l'encontre des navires, les CROSS ont été désignés comme centre de réception et de transmission des alertes de sûreté vers les autorités ou organismes en charge de traiter ces alertes spécifiques.

### 6 - La diffusion des renseignements de sécurité maritime (bulletins météorologiques élaborés par Météo-France et AVURNAV).

On compte 5 stations principales réparties sur le littoral métropolitain :

**CROSS Gris-Nez** (de la frontière franco-belge au Cap d'Antifer) situé à Audinghen

**CROSS Jobourg** (du Cap d'Antifer au Mont-Saint-Michel) situé à La Hague

**CROSS Corsen** (du Mont-Saint-Michel à la pointe de Penmarch) situé à Plouargel

**CROSS Etel** (de la pointe de Penmarch à la frontière franco-espagnole) situé à Etel

**CROSS Toulon - La Garde** (Méditerranée) situé à La Garde

Auxquels s'ajoutent un sous-CROSS en Corse situé à Aspretto et 2 CROSS Antilles - Guyane et Réunion.

Les côtes vendéennes sont sous le contrôle du CROSS Etel qui couvre huit départements littoraux et l'ensemble du golfe de Gascogne. Il emploie 67 personnes de statut civil ou militaire.

Quand on alerte via sa VHF sur le canal 16 ou bien avec un téléphone en composant le 196, on va être en liaison avec le CROSS le plus proche qui reçoit tous les appels sur ce canal et ce numéro. C'est à lui que revient la coordination des opérations de sauvetage.

Marie-France Marty

## RECETTE

### FILET AU VIN BLANC

La recette de Nicole Chardonnet

Pour 2 personnes :

2 filets de poisson blanc (lieu, colin, flétan, merlan)

3 poireaux

3 cuil. à soupe de moutarde à l'ancienne

Le jus d'1 citron et demi

20 cl de vin blanc (Jura ou local)

1 échalote

10 g de beurre

10 cl de crème fraîche

Persil et ou ciboulette hachés

Sel et poivre.

Faire revenir l'échalote avec le beurre et ajouter les poireaux.

Saler et poivrer.

Faire cuire quelques minutes et baisser à feu doux en ajoutant 15 cl de vin, la crème et les herbes.

Couvrir et laisser mijoter 15 à 20 minutes. Pendant ce temps, badigeonner les filets de moutarde et les faire revenir 3 minutes sur chaque face à feu moyen en ajoutant le jus de citron et les 5 cl de vin.

Servir le poisson sur la fondue de poireaux.

Emincer l'échalote et couper les poireaux en fines rondelles.

La cambuse