



Veilleur sur la clarté du temps

La brume a toujours été un des plus grands dangers de la navigation. Autrefois des signaux sonores, dont la durée était différente selon les lieux, avertissaient le navigateur pris au piège de la brume qu'il était près de la côte et qu'il était temps de sauver son navire en corrigeant

son cap.

De nos jours, les cornes de brume à terre sont en voie de disparition. Elles ne sont plus entretenues. Par contre, tous les bateaux de plus de douze mètres de long doivent en avoir une. Au-delà de vingt mètres, il faut aussi avoir une cloche et au-delà de cent, un gong. Plus le son d'une corne de brume est grave, plus le navire est gros. Bien entendu, le radar est, par ailleurs, une aide à la navigation inégalable dans le brouillard.

Jean-Claude Chauveau, peintre et maquettiste de l'association OCEAM m'a fait part de souvenirs d'enfance sur son père en charge d'activer la corne de brume qui était entourée d'une grille et installée au pied du feu vert à l'entrée du chenal des Sables. Ensuite, elle a bénéficié d'un système de déclenchement optique pendant une période puis a été démontée fin des années 70 ou début 80.

« Le phare des Barges alertait la tour d'Arundel en cas de brouillard, mais la sirène de brume (on l'appelait comme ça) était activée par Yves Chauveau, mon père, qui recevait l'appel téléphonique de Yves Le Berre gardien de phare de la tour Arundel. Mon père devait alors se rendre au bout de la petite jetée, quelquefois en pleine nuit avec sa lampe de poche, afin de lancer la sirène après être monté sur le toit du local pour ôter les couvercles des pavillons. J'allais quelquefois l'accompagner pour les essais de fonctionnement qui avaient lieu un jeudi par mois. Je me bouchais les oreilles quand il la mettait en route ! »

Transcription d'un article de presse ancien conservé par la famille Chauveau daté de 1953 ou 1954, Yves Chauveau venait juste de prendre ses fonctions, il avait alors 24-25 ans :

{Yves Chauveau habite tout à côté de la jetée, à l'angle de la rue Garnier et du Remblai. Il a la charge de veiller sur la clarté du temps et de mettre éventuellement en marche la corne de brume. Il a ses repères qui lui permettent d'évaluer la visibilité au sol. « Je dois commencer mon concert dès la disparition de la pointe de Tanchet dans la crasse. La nuit, je me guide aux lumières des lampadaires au bout du remblai. Il y a aussi le phare des Barges qui signale la brume par radio à la Tour d'Arundel d'où le gardien me téléphone d'avoir à entrer en action. Cette année nous n'avons pas eu à nous plaindre puisqu'en avril et juin il n'y a pas eu un seul instant de brouillard. J'ai tout juste mis les souffleries en route les 15 minutes réglementaires. C'est en janvier que nous avons eu le plus de travail et encore il n'y a eu que 7 heures 50 minutes de fonctionnement. »

Votre record de durée ?

« Je ne suis là que depuis peu mais j'ai relevé en novembre 1933 93 heures de marche ininterrompue du 18 au 22.

En cas de panne, je suis obligé de faire sonner la cloche de secours, par tintements prolongés de 3 minutes alternant avec 2 minutes de silence. »

« Je me souviens d'un soir où, à la nuit tombante, j'étais à la cloche depuis un bon moment, une femme couverte d'un châle noir s'est approchée de moi et m'a demandé si elle pouvait à son tour tirer sur la corde. Elle m'expliqua que son fils était en mer. Pauvre mère, si j'avais pu sonner plus fort ! Qui alors n'aurait pas donné une partie de lui-même pour voir l'étrave du bateau égaré pointer hors de la brume et pénétrer dans le port. » }



Yves Chauveau recouvre les pavillons de la sirène de leurs couvercles de métal après la brume



Yves Chauveau devant la sirène

Marie-France Marty

N°43
Juillet 2024



BRUITS DE QUAI

oceanm
Organisme de Culture, d'Etude et d'Action Maritimes

EDITO...

A moins de ne pas voir ou de ne pas entendre, il était impossible de ne pas savoir que le 18 mai le Kifanlo avait repris la mer tant cet événement fit grand bruit dans la presse et le bouche-à-oreille fit le reste. OCEAM propose donc de nouveau, après 6 ans d'arrêt, les fameuses sorties en mer de 2h30 avec démonstration de pêche au chalut latéral et cotriade pour les participants. Des flyers, à votre disposition dans les hôtels, les campings, les commerces... vous donneront les informations indispensables pour préparer votre excursion. OCEAM est fière du résultat de ses efforts et tient à remercier tous les donateurs, particuliers et entreprises et financeurs, Etat, Région, Département et Ville des Sables d'Olonne qui ont permis la renaissance de ce monument historique.

Alors, profitez-en et offrez-vous un souvenir inoubliable à bord du Kifanlo !

Navires typiques des Sables d'Olonne



Vous avez certainement vu ce voilier à la coque bleue, le « PAUL-EMILE ». Il symbolise la grande époque de la pêche à la voile qui a fait la renommée de notre port. C'est une barque d'un type bien particulier au nom évocateur : « Gazelle ».

Malgré sa construction navale dynamique, la Vendée n'a pas gardé un seul exemplaire de ce bateau et c'est en Bretagne que celui-ci, dont la construction a été lancée en 1998, a été reconstitué dans les chantiers CANEVET à Saint-Guérolé (Finistère).

Ce voilier a été construit « à l'ancienne » en partant d'une « demi-coque » réalisée d'après les plans de la gazelle « VENUS », plans conservés par la famille DUBERNET (architecte et constructeur aux Sables d'Olonne, également créateur et constructeur des « Olonnois »).

La coque « en forme » est en bois : charpente en chêne avec bordé en parties vives (dans l'eau) également en chêne, autres bordés en pin et le pont en Iroko. Le lest de gueuses de plomb est de 500 kg, pour un bateau de 5 tonnes, de 7,4 m de long (à la flottaison), de 11 m (hors tout), d'un maître-bau (largeur) de 2,85 m et de 1,65 m de tirant d'eau.

Cette forme relativement courte est une amélioration de la massive coque des chaloupes bretonnes avec une simplification du gréement de cotre avec voile aurique.

Typiquement des Sables, ce bateau se caractérise par son étrave verticale et sa poupe elliptique. Son gréement composé d'une grand-voile, de focs, de trinquettes et d'un flèche (40 m²) est équilibré et bien agencé et ses manœuvres simplifiées facilitent la navigation lors des caprices rapides du temps.

Ce type de bateau s'est justifié par l'évolution de la pêche à la sardine. Les poissons s'éloignant des côtes, les petites barques ne pouvaient s'aventurer plus au large et il était donc nécessaire de construire un type de navire plus hauturier. Cette construction « en nombre » de ce nouveau type de bateau a été un des éléments de l'essor des chantiers sablais et de leur renommée.

Les « gagelles » disparaîtront au début des années 1930 avec la construction des grands « dundees » pour la pêche hauturière comme celle du thon et des pinasses à moteur pour la pêche côtière.

La gazelle PAUL-EMILE a donc été bretonne au début de sa vie avec son premier propriétaire Bernard LAGNY d'Audieme puis un second, William DUVIARD, de l'île de Groix et elle fut rachetée en 2017 par 16 passionnés qui en ont fait don à l'association qu'ils avaient créée pour faire vivre et entretenir ce bateau, « l'Association la Gazelle Paul-Emile » des Sables d'Olonne.

Le nom de « PAUL-EMILE » lui a été donné par son premier propriétaire en hommage au peintre-marin chaumois PAUL-EMILE PAJOT.

Classé « Bâtiment d'intérêt patrimonial », ce navire porte fièrement les couleurs de son association et représente dignement le patrimoine historique des Sables d'Olonne et de ses traditions dans toutes les manifestations sablaises et dans des événements nautiques de la côte atlantique, du Morbihan à la Charente Maritime.

J'en suis certain, vous ne porterez plus le même regard sur ce magnifique petit voilier !

Merci aux membres de l'Association la Gazelle Paul-Emile qui m'ont permis de rédiger cet article.

Alain Pirard

WWW.OCEAM.ORG



BRUITS DE QUAI



40 ans

les Sables d'Olonne

Directeur de la publication :

François Delanneau

Crédit photos : OCEAM / Freepik

Graphiste : 40marins.com

N° ISSN : 2116-9322

Des nouvelles de notre Kifanlo

Permis de navigation, permis d'armement et certificat de franc-bord en poche, OCEAM pouvait administrativement faire naviguer de nouveau le Kifanlo. Cependant, le temps déplorable d'avril et de mai qui a empêché la formation à la pêche du nouvel équipage enfin recruté et un problème technique d'inverseur de marche maintenant résolu ont retardé le début des sorties avec passagers. Hélas, fin mai, notre nouveau patron a été victime d'un accident de la route qui va l'immobiliser plusieurs mois. Nous avons donc dû procéder à un nouveau recrutement. Que de rebondissements avant la reprise des sorties ! Sauf événement particulier, cette rubrique, qui a alimenté de nombreux numéros de Bruits de quai, se termine avec ces quelques lignes.



Pour ne pas perdre le nord !

La boussole fonctionne grâce au magnétisme et c'est en Chine que l'on a découvert le plus tôt ce phénomène. Il y a déjà plus de 2000 ans, les Chinois ont découvert qu'un type de roche montagneuse était magnétique et l'ont appelée « pierre aimantée ».

La pierre était polie et ciselée en forme de louche. Cette dernière était placée sur une plaque de bronze lisse comme un miroir, sculptée de motifs indiquant les directions. Quand la louche aimantée arrêtait de tourner sur la plaque, la queue indiquait exactement le Sud, avec l'autre bout indiquant précisément le Nord. C'est le plus ancien instrument au monde indiquant la direction.

L'une des étapes cruciales de l'invention de la boussole a été le passage de l'utilisation de la magnétite naturelle à l'aimantation artificielle du fer. Les Chinois ont inventé deux façons de magnétiser artificiellement le fer : la première est de frotter l'aiguille de la boussole sur un aimant pour l'aimanter, c'est la boussole à proprement parler. C'est une technique décrite par Shen Kuo, scientifique de l'époque Song (1031-1279) dans son livre Mengxi Bitan (Discussions de pinceau depuis un petit ruisseau de rêve).

L'autre façon de créer une boussole est de couper une fine lamelle de fer en forme de poisson posé dans un bol d'eau et d'utiliser le magnétisme naturel de la Terre pour l'aimanter, c'est ce que l'on appelle une boussole-poisson. Mais sa fabrication étant plus compliquée, elle a été délaissée pour la boussole « normale ».

L'utilisation de la boussole a permis une véritable révolution dans la navigation. C'est un réel marqueur historique. C'est vers la fin de la dynastie des Song du Nord (960-1127) que la boussole a commencé à être utilisée pour naviguer. Le développement de la navigation sous les Song du Sud (1127-1279) et sous les Yuan (1271-

1368), les Ming (1368-1644) et l'exploration des mers par Zheng He sont indéniablement dus à l'invention de cet instrument.

Les navigateurs ont également pu, grâce à elle, dessiner des cartes de navigation et des atlas maritimes.

On trouve les premières mentions de la boussole en Occident vers 1190. Elle était appelée « calamite », du nom latin désignant le roseau qui lui servait de flotteur sur l'eau d'un récipient.

Ce sont les Européens qui l'ont améliorée en plaçant l'aiguille sur un support fixe. S'ensuivent de nombreuses évolutions et perfectionnements par les arabes qui lui ont ajouté la rose des vents. La boîte dans laquelle elle était enfermée, la bussola en italien, donna son nom à l'ensemble.

Mise en rotation par un aimant naturel approché par le pilote, l'aiguille se stabilisait selon l'axe nord-sud. Elle semblait désigner l'étoile polaire et, puisque l'on ignorait le phénomène du magnétisme terrestre, on pouvait imaginer que son orientation signifiait une intention divine. Aussi est-il légitime de penser que, avant de devenir un instrument de route, l'aimant fut d'abord un talisman.

Elle fut complétée au début du XIVe siècle par une rose des vents fixe sur laquelle figuraient les directions cardinales de la tradition grecque et qui fut aussi, à son tour, dessinée sur les cartes. En subdivisant ainsi l'espace au lieu d'indiquer seulement le nord, elle permettait au timonier de déterminer son cap avec plus de précision et elle l'aidait à conserver sa route, c'est-à-dire à maintenir constant l'angle entre sa direction et l'orientation de l'aiguille de la boussole.

Le timonier n'était plus obligé de manipuler sans cesse le boîtier pour recalculer la rose des directions. La boussole terrestre était devenue « compas de mer ».

Marie-France Marty

Naufrage

Au large des Bahamas, ce mardi 21 mai 2024, le « GALLANT » (anciennement De Gallant), un bateau dont nous avons évoqué la présence régulière dans le port des Sables d'Olonne (Bruits de quai n°39) a fait naufrage au large des Bahamas, surpris par une forte rafale en cours de manœuvres de réduction de voilure. Six membres de l'équipage ont pu être sauvés mais Emma et Léa, marins de 31 et 28 ans, sont portées disparues. Nos sincères condoléances à leurs proches.

« A la pêche, à la voile. La vie des marins sablais à bord des voiliers de pêche d'avant 1938. »

Le manuscrit de ce livre rédigé par Georges Guicheteau a fait l'objet d'un don à OCEAM qui en fut l'éditeur en 1993. Georges Guicheteau fut le conseiller technique d'OCEAM et nommé 1er président d'honneur de l'association. Il est hélas décédé avant la diffusion de son oeuvre.

On trouve dans les archives d'OCEAM uniquement une copie du manuscrit de Georges Guicheteau mais sans les illustrations de Clément Dubernet présentes dans le manuscrit d'origine.

Actuellement, il n'est plus possible de se le procurer et on ne peut que le consulter en bibliothèque.

L'auteur nous livre un témoignage à la fois authentique et fidèle du quotidien des marins à bord des bateaux de pêche avant 1938.

C'est sur le « Tape-Cul » ou « le Petit Gaby », de grosses barques à toute épreuve que Georges Guicheteau quittait les Sables d'Olonne pour aller jeter ses filets au large.

De famille modeste, fils et petit-fils de marins pêcheurs, le jeune Chaumois embarque comme mousse à 13 ans sur le dundee « Petit Gaby » en 1930. Matelot il pratiquera la pêche au thon et au chalut ainsi que celle à la sardine sur la « Monette ».

Voici un court extrait du livre :

TROU DE LA CHAUME ET TROU DES SABLES

« En ce temps-là les voiliers ne s'amarrèrent pas ou que très rarement à quai. Ils étaient « mouillés » soit dans le Trou de la Chaume pour les chaumois, soit dans le Trou des Sables pour ceux qui n'avaient pas trouvé de place à la Chaume. Les places étaient limitées. Ce poste en eau profonde (d'où son nom de Trou de la Chaume) se situait devant la cale dite du canot de sauvetage et allait jusqu'aux portes de la Ch'noue (aujourd'hui l'entrée du port de plaisance).

Biens ancrés sur l'avant, une bosse amarrée sur l'arrière, les bateaux « embossés » les uns aux autres pouvaient résister au mauvais temps et n'échouaient jamais.

(précision MFM : l'embossage est une technique de mouillage qui consiste à mouiller l'avant et l'arrière du bateau pour l'empêcher d'éviter, c'est-à-dire tourner autour de son mouillage.)

En ce qui concerne le Trou des Sables, c'était la même chose en plus important. Il allait de la première à la seconde cale. Aujourd'hui ce poste est occupé par des pontons où les bateaux viennent s'amarrer, les équipages pouvant aisément débarquer par une passerelle fixée sur le quai et reposant sur le ponton. Ce n'était pas notre cas, c'est pourquoi il nous fallait obligatoirement une embarcation pour rejoindre notre bateau. Lorsque le patron avait fixé une heure de rendez-vous, c'était dans un café choisi par lui que les hommes se réunissaient. On embarquait alors dans le canot lorsque l'équipage était au complet, 5 à 6 hommes y compris le mousse ». Marie-France Marty

RECETTE

TAGINE DE POISSON A LA MAROCAINE

La recette de Nicole Chardonnet

Pour 4 personnes :
Poisson blanc 750g
Poivrons verts 2
Carottes 4
Ail 4 gousses
Olives vertes 1 dizaine
Paprika 1 c. à soupe
Huile d'olive 1 demi-verre

Tomates 2
Pommes de terre 3
Citron 1
Coriandre ou persil
Cumin 1 c. à soupe
Poivre 1 c. à café
Sel 1 pincée

Préparez la marinade : mélangez l'huile d'olive, la coriandre ciselée, le cumin, le paprika, le poivre, l'ail haché, les tomates coupées en petits dés, le jus d'un citron et le sel. Ajoutez-y les filets de poisson coupés en morceaux. Mélangez avec les mains, assez longtemps pour que le poisson soit bien imprégné de la mixture. Réservez.
Pelez les carottes. Coupez-les en bâton-

nets. Pelez les pommes de terre et coupez-les en morceaux. Faites griller les poivrons au four, retirez la peau en la grattant sous l'eau du robinet et coupez-les en grosses lanières.

Disposez dans le fond du plat à tajine les bâtonnets de carottes et mettez le poisson au-dessus. Ajoutez un verre d'eau. Couvrez avec les pommes de terre, les poivrons, les olives et les morceaux de citron. Fermez le plat tajine et laissez cuire environ 40 min à feu très doux (plaque à induction : 3/9 ou 130° au four).

On peut utiliser une cocotte si l'on n'a pas de plat tajine mais il est impératif de faire cuire avec un couvercle épais. Servez le tajine de poisson bien chaud. Vous pouvez ajouter des citrons confits, très utilisés dans la cuisine marocaine.

La cambuse