



### Caractéristiques de la « pinasse »

Construction en bois	pin (d'où son nom)
Longueur de signalement (coque)	6,93 m
Longueur hors tout (avec beaupré)	7,50 m
Maître bau (largeur max)	3,82 m
Tirants d'eau : Avant	0,50 m
Arrière	0,60 m
Jauge brute	3,82 tonneaux
Immatriculation	LS 193379
Moteur	Lombardini diesel de 40 ch de 2005 remplacé en 2024 par un Yanmar de 40 ch
Mât	10,00 m
Grand voile	12 m <sup>2</sup>
Foc	6 m <sup>2</sup>
Clin foc	8 m <sup>2</sup>
Armement	7 personnes



Crédit-photo Alain-Chanier- futurimedia.fr

\*\*\*\*\*

### 10e biennale OCEAM

Exposition «Marines et Maquettes» au Prieuré St Nicolas du 31 août au 15 septembre 2024

Plus de 12 000 visiteurs ont été accueillis pendant cette exposition. Un nombre record !

WWW.OCEAM.ORG



BRUITS  
DE QUAI



### Directeur de la publication :

François Delanneau

Crédit photos : OCEAM / Freepik

Graphiste : 40marins.com

N° ISSN : 2116-9322

N°44  
Novembre 2024



# BRUITS DE QUAI



## EDITO...

Grâce à un équipage compétent, efficace et volontaire, notre Kifanlo a pu naviguer de mi-juillet à fin août sans encombre et ravir les passagers qui ont profité des sorties à son bord. Puis à la suite de l'interruption de ses navigations, quelques bénévoles d'OCEAM ont assuré des visites du bateau pour les touristes de septembre et la vente avec succès des livrets de Fabrice et d'Alain. Les enfants de plusieurs écoles de l'Agglomération ont également profité de ces visites. Du 26 octobre au 9 novembre, chaque jour, de nouveau, quelques bénévoles ont accueilli les visiteurs du Vendée Globe sur le Kifanlo pour leur faire découvrir qu'il existait d'autres bateaux que les IMOCA. Les deux vice-présidents d'OCEAM ont, par ailleurs, expliqué aux élèves de CM1/CM2 des écoles des Sables l'évolution des instruments de navigation, ceci dans le cadre du Vendée Globe Scolaire organisé par l'Agglomération. Comme vous pouvez le constater, les bénévoles d'OCEAM s'activent en faisant la promotion d'OCEAM, du Kifanlo et de l'activité maritime en général et des Sables en particulier.

### PLEINE MER OU BASSE MER ?

De nos jours, il suffit de regarder les calendriers des marées disponibles partout, pour toutes les côtes de France et du monde.

Mais ce ne fut pas toujours le cas. Les marées étaient prévues en faisant de longs calculs à la main. Les observations étaient faites à l'œil nu grâce à des échelles de marée graduées sur lesquelles des opérateurs se basaient pour relever et noter plusieurs fois par jour les hauteurs d'eau influencées par les astres. Actuellement, les hauteurs d'eau sont transmises en temps réel aux scientifiques par des systèmes radar.

Pierre-Simon de Laplace, mathématicien, astronome, physicien, élu à l'Académie française en 1816, établit la théorie dynamique de la marée à partir des mesures de hauteur d'eau réalisées de 1711 à 1716 à Brest. Les équations de Laplace permirent de calculer des prédictions et le premier annuaire des marées fut publié en 1839 en France, pays précurseur.

En 1840 apparurent les marégraphes mécaniques : ils enregistraient les mouvements d'un flotteur à l'aide de poulies et de crémaillères reliées à un stylet.

Le physicien William Thomson, devenu Lord Kelvin, conçut plusieurs instruments dédiés à l'étude des marées. Ces appareils venaient répondre aux trois problèmes posés à l'ingénieur par les marées : comment les mesurer, comment les analyser et comment les prévoir ?

Sa première machine opérationnelle à prévoir les marées, fabriquée entre 1872 et 1873, permet de raccourcir les calculs des marées, complexes et fastidieux.

Le Tide Predictor additionne trente ondes sinusoïdales, notamment celles de la position du Soleil et de la Lune. En fonction du port choisi, la somme de ces ondes indique la courbe des marées, un jour donné.

Après cette première machine, 35 autres machines à prévoir les marées ont été fabriquées partout dans le monde (dont 24 au Royaume-Uni), chacune avec plus de composants et ainsi des résultats plus précis. Elles étaient utilisées jusqu'à environ 1966 quand l'invention de l'ordinateur numérique a rendu cette calculatrice analogique obsolète.

En 1950, le Service Hydrographique et Océanographique de la Marine (SHOM) à Brest acheta le modèle n° 6, qui avait été fabriqué en 1927. Il a servi jusqu'en 1966. Les données du SHOM sont d'autant plus précieuses que l'organisme est le plus vieux site de mesure maritime au monde.

A Brest, le Shom coordonne les 150 observatoires français disséminés le long du littoral et détient la plus longue série au monde de relevés du niveau de la mer. Un niveau qui a augmenté de 30 à 35 cm depuis le XVIIIe siècle.

En France, c'est exclusivement le SHOM, placé sous la tutelle du ministère des Armées, héritier d'une longue tradition relative au calcul des marées, qui effectue les calculs et édite les documents de prédiction officiels pour la navigation maritime depuis 1839 !

Marie-France Marty



## PAJAROLA

Tout le monde a vu, un jour ou l'autre, passer dans le chenal et s'éloigner dans la baie un petit caboteur bleu, le CASAM IV.

Ce navire appartient à PAJAROLA, une entreprise familiale d'une dizaine de salariés dont le grand-père maternel de l'actuel président, Didier Rivalin, en a été le fondateur.

En 1912, l'entreprise s'installe sur le port des Sables et se lance dans la fabrication de boulets de charbon. Puis, en 1958, est créée la SAMCO dont l'activité est l'import de produits pétroliers. Enfin, dans les années 60, PAJAROLA devient un transporteur maritime de fret.

1982 voit la fermeture de l'usine de charbon et la vente des cuves à carburant.

C'est également cette année-là qu'est acheté d'occasion le premier CASAM (à prononcer CAssAM). En effet, ce nom provient de la contraction de CADOU et de SAMCO, CADOU étant un transporteur maritime assurant des liaisons entre l'île d'Yeu et le continent.

Après trois navires d'occasion, PAJAROLA fera construire sur mesure un navire de 44 m de long, le CASAM IV qui sera mis en service en avril 2005.

Le navire relie Les Sables d'Olonne à l'île d'Yeu en trois heures de navigation à une vitesse de 11 noeuds. Il effectue trois rotations par semaine en moyenne et jusqu'à cinq en haute saison, entre avril et septembre.

Le CASAM IV est armé par un équipage islais qui est hébergé à bord quand le navire est accosté au Sables.

PAJAROLA assure le transport des 3/4 du tonnage de marchandises entre le continent et l'île d'Yeu avec comme concurrent principal la Compagnie Yeu-Continent.

Les marchandises transportées consistent en plus de 60% de sable et de matériaux de construction, environ 25% de divers et une dizaine de % de déchets (ordures ménagères, épaves de voitures, boues d'épuration... au retour de l'île d'Yeu).

Le divers va des véhicules, engins de chantier, piscines, bateaux de plaisance à l'épicerie sèche.

Ces marchandises sont transportées sous formes de colis, palettes, conteneurs (23 en cale et en pontée) et en vrac.

Outre le transport, PAJAROLA propose la manutention et l'entreposage des marchandises.

Une belle entreprise plus que centenaire qui maintient le lien indispensable entre l'île et le continent.

Michel Le Moine

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

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

Deuxième extrait (début de l'article dans le n°43) de son livre édité en 1993 :

« TROTTE SUR LE PONT »

« Une de mes nombreuses occupations étant de faire la « tambouille » j'essaie de diversifier les repas pour le reste de la compagnie. Demain ce sera un « trotte sur le pont » dont voici la recette :

Je choisirai de préférence un beau turbot que je couperai en tranches, quelques pommes de terre et oignons débités en rondelles. Je nettoierai également une coquille saint Jacques pour chacun.

Le dessus de cette coquille qui est très plat sera déposé dans le fond de la cocotte afin d'éviter au poisson de coller au cul de la gamelle. Puis j'arrimerai le tout : une couche de poisson, une couche de rondelles de patates puis une couche d'oignons, enfin la chair des coquilles et on recommence ....

Juste un peu d'eau à couvrir, une noix de beurre et le tout à cuire. Un quart d'heure après que ça commence à

« bouilloter » (le moins fort possible) ça sera cuit. C'est donc une cuisine vite faite d'où son nom « trotte sur le pont ».

Georges Guicheteau précise aussi pour d'autres repas : « Pour le soir poisson rôti, barbarin grillé (\*), cassérons sautés (\*) et la traditionnelle soupe de poissons presque tous les soirs ! »

Précisions MFM

(\*) Barbarin : rouget - Cassérons : seiches de petite taille  
Marie-France Marty



## « Au bonheur des dames », un navire de notre patrimoine sablais

En 1955, dans le chantier « l'Union Sablaise » de La Rochelle, deux charpentiers, C. Teillet et A. Gautier, réalisent ce canot en bois destiné à son premier propriétaire Sablais, Charles Gautier (frère du charpentier) et porte le nom de « CHARLOT – ANNIE », prénoms de ses enfants.

Comme toute la flottille des « pinasses de pêche », elle navigue tous les jours possibles pour pêcher bars, lieux, sardines, homards et crabes.

A l'origine, il est équipé d'un mât et d'un petit moteur Couach de 14 ch.

Désarmé en 1974, le bateau est acquis par l'« Amicale des sapeurs-pompiers des Sables » et est rebaptisé « LE SAPEUR ». Pendant une dizaine d'années, il est employé pour les exercices de plongée et les sorties de l'Amicale. Il est de nouveau désarmé en 1986.

Un des pompiers, surnommé « Baby », en fait l'acquisition et le transforme en une confortable vedette couverte sans mât et avec un nouveau moteur et ce sont douze années de sorties pour du tourisme et pour suivre les événements nautiques du port des Sables sous le nom de « BONHEUR DES DAMES ». Mais le poids des ans se fait sentir et en 1988 l'ampleur des travaux semble insurmontable.

C'est sans compter sur l'association « Au Bonheur des Dames », avec « Baby » comme président, qui est créée pour sauver ce bateau devenu historique de la pêche sablaise !

Le bateau est donc cédé à l'association pour y recouvrer une seconde jeunesse et retrouver son apparence d'autrefois avec son mât et ceci avec pour seul document un tableau du peintre Fortuni représentant la pinasse au large des Sables. Beau défi car il fallait simultanément réaliser les travaux, rechercher les matériaux, trouver les financements et effectuer les démarches administratives ! La ténacité de « Baby », l'aide d'associations, de donateurs et de sympathisants permirent l'aboutissement du projet le 3 septembre 2005.

L'association actuelle « Au Bonheur Des Dames » (ABDD-1955) fait vivre le bateau et assure l'hiver les gros travaux. Au printemps est réalisée la grande toilette : entretien des espars et peinture complète. L'été, il navigue aux Sables et dans les environs.

A son origine, la pinasse à fond plat permettait l'échouage et était équipée d'un moteur mais le peu de confiance que les marins accordaient à celui-ci faisait que ces bateaux recevaient un mât et quelques voiles à utiliser pour rentrer en cas de panne.

Toujours pourvu d'un mât, il est maintenant équipé d'un beaupré pour bien équilibrer les centres vélique et de gravité. Aujourd'hui, il sort d'une restauration complète effectuée de 2022 à 2024. Cette restauration a été nécessaire après que les membres de l'association ABDD-1955 ont constaté de graves problèmes de sécurité. Il a donc fallu se retrousser les manches et surtout trouver des partenaires compétents et un financement estimé à 100 000 euros.

La Commune, le Conseil départemental et la Fondation du Patrimoine accordent rapidement des subventions conséquentes. Il reste aux adhérents à mettre en œuvre leur énergie pour trouver un peu plus de 30 000 € non financés. Leur implication et leurs efforts ont été à la hauteur et le bateau en début d'été 2024 a été remis à l'eau. Belle récompense pour les adhérents qui ont relevé le défi.

« Au Bonheur des Dames » participera aux différentes animations nautiques des Sables d'Olonne et de la Côte atlantique, comme récemment pour le Vendée-Globe et le transport de La Vierge noire de Rocamadour, Sainte Patronne des navigateurs.

Désormais, il fait partie de la flotte historique de notre port et navigue de nouveau avec fierté.

Merci à M. Jean-François BIET Président de ABDD-1955.

Alain Pirard  
(L'article continue page suivante)

## La cambuse

### RECETTE

#### BOUQUET DE MERLU A LA MENTHE

La recette d'Eve Le Moine

Pour 4 personnes :  
4 filets de merlu  
4 brins de menthe  
1 citron vert  
20 cl de crème épaisse  
5 cl d'huile d'olive  
Sel et poivre

Préchauffez le four à 210°C  
Fouettez la crème, l'huile, la menthe ciselée, les zestes du citron.  
Salez et poivrez.  
Découpez 4 feuilles de papier cuisson.  
Placez les filets de poisson au centre.  
Nappez de sauce.  
Refermez les papillotes en ficelant les extrémités.  
Enfournez 15 mn.

Un plat rapide, peu coûteux et succulent.