



ADIEU JEAN- PIERRE



RESUME

Les messages à Jean-Pierre KERINEC

Kerfant

DECES de Jean-Pierre KERINEC

(01/12/1933 – 11/07/2022)



Nous venons d'apprendre le décès de Jean-Pierre KERINEC le 11 Juillet 2022 à l'âge de 88 ans.

Jean-Pierre a été entre autres le patron des opérations à Sharjah.

Un hommage lui a été rendu le samedi 16 juillet 2022, au crématorium de Quimper.

Des dons pour la SNSM sont préférés aux fleurs

AVIS D'OBSÈQUES Roscanvel (29)

Son épouse, Marie-Paule;
ses filles et leurs conjoints,
ses petits-enfants et leurs conjoints,
ses arrière-petits-enfants
ont la tristesse de vous annoncer le décès de

Jean-Pierre KERINEC

à l'âge de 88 ans.

Un hommage lui sera rendu

samedi 16 juillet 2022,

à 10 h 30,

au crématorium de Quimper.

Jean-Pierre repose à la chambre funéraire de Crozon.

La famille remercie Hélène, Anne et Béatrice, pour leur gentillesse et leur dévouement.

Des dons pour la SNSM seront préférés aux fleurs.

Cet avis tient lieu de faire-part et de remerciements.



Jean-Pierre KERINEC (JPK) et Marie-Paule m'ont hébergé à deux reprises (étés 2010 et 2016) pendant mes tours de Bretagne (où je fus accueilli également par Jean Paul LABBE, Yves INIZAN, et d'autres, non-ETPM), et, en 2010, j'avais acheté une aquarelle à Jean-Pierre : "La plage de Saint-Fiacre", qu'il m'avait dédiée. Il y avait de nombreuses aquarelles dans des cartons, ou aux murs, dont une, la plus belle à mon avis, accrochée dans son salon, mais ... elle n'était pas à vendre !

Les pinceaux, oui, pour Jean-Pierre, mais pas le clavier de l'ordi, et c'est donc avec Marie-Paule que j'échangeais les vœux et les nouvelles.

Bien amicalement. Michel BEAULIEU

Jean-Pierre KERINEC, c'était d'abord une carrure, une force tranquille avant la formule de Séguéla, un regard bleu, direct, solide et rassurant, peu de mots, mais les mots justes et essentiels.

Ce Chef de Barge, ou "Barge Superintendent" dans le jargon du métier, puis Patron des Opérations à Sharjah, a tout naturellement conduit ceux qui ont travaillé avec lui, à adopter ce comportement clair et efficace. Jean-Pierre était un homme chaleureux, pas dans le discours, il parlait peu, mais dans sa façon d'être et de dire, justement, les mots, sans verbiage, qu'il avait à dire.

Jean-Pierre, c'était aussi une liaison directe entre son œil et sa main. Ce qu'il "voyait", de ses yeux ou dans sa tête, sa main était capable de le tracer directement, immédiatement et sans retouche. J'ai eu l'occasion de m'apercevoir de cette faculté, en mer comme à terre, et je n'ai pas été étonné de voir que, une fois à la retraite, il était devenu un aquarelliste remarquable. L'aquarelle est une technique qui permet des subtilités de teintes, mais qui interdit de revenir en arrière. On ne corrige pas une touche de pinceau sur une aquarelle. On peut juste y superposer une autre teinte, ou la diluer.

Finalement, l'aquarelle lui convenait tout à fait, car elle ressemblait à son langage : l'essentiel est posé une fois pour toutes. Rien à retirer, on peut juste ajouter une légère précision, éventuellement.

J'aime à penser que, là où il est, Jean-Pierre peint, au moins dans son esprit, en regardant Roscanvel et Marie-Paule.

Michel BEAULIEU / MBL

Un brin de route avec lui.

J'ai rencontré Jean-Pierre KERINEC pour la première fois en 1976, comme Chef de Barge à bord de "Sea-Troll", la "sister-ship" de la "DLB-1601" avec quelques mètres de plus, où j'étais l'Ingénieur d'Opérations, embauché un an avant pour la "1601". La "Sea-Troll" sortait du chantier naval "BLOHM & VOSS" de Hambourg, avec son système informatique expérimental, HELM, d'assistance aux levages lourds, en route pour le champ de "THISTLE", pour BODL, en



mer du Nord, où nous devons installer plus d'une trentaine de "colis" sur une plateforme géante. Sur la route vers notre destination, il y a eu un "avis de tempête" et toutes les barges du secteur partaient se mettre à l'abri en Norvège ou en Écosse. Nous étions en équipage réduit, avec tous les Mécanos et les Chefs d'équipes du Pont, mais sans les membres d'équipages, qui nous rejoindraient sur site par une noria d'hélicoptères et de "supply-
J:\AOP_Cloud\09-Site web\Souvenir\Jean-Pierre Kerinec\20220716 Décès de Jean-Pierre KERINEC2-1 - RECTIFS MBL .docx

vessels". Jean-Pierre et le Capitaine OVERLI (Norvégien) décidèrent alors de continuer et même d'aller se mettre dans l'œil du "foutro", pour voir "ce que la bête avait dans le ventre". Et nous avons vu ! Des creux de 10 m, et, toutes les 14 minutes (j'ai chronométré) la muraille de Chine nous arrivait droit devant ! L'accéléromètre du HELM indiquait chaque fois plus de 25m, et le record à 27,50 m. La barge étant autopropulsée, notre "chien de garde", un remorqueur de la classe 10 000 chevaux, naviguait à coté de nous, à bonne distance. À un moment donné, alors que la barge escaladait une fois de plus la muraille de Chine, une large partie de son étrave étant pointée hors de l'eau, le Capitaine Norvégien du remorqueur informa OVERLI : "Hé, je vois tes hélices !" "Répète !?!?". 'Non, je déconne, mais j'ai vu le bulbe de ton Sonar" ... qui se trouvait au milieu de cette barge de 190 mètres de long ! Ça tapait très fort quand la barge redescendait et que l'étrave sphérique claquait sur l'eau en projetant un immense diadème d'eau blanche, sur 180 degrés. C'était magnifique !

La Barge avait tendance à "abattre" de 25 à 30 degrés, malgré le propulseur d'étrave, sans doute à cause de la prise au vent de la grue, d'une part, et du "château" d'autre part, et il fallut passer une aussière à notre chien de garde pour nous remettre le nez dans la houle.

Cette opération, simple quand tout va bien, fut un rodéo, parce que le remorqueur nous annonça que les cartouches de son lance-amarre étaient toutes périmées (et un Capitaine Norvégien n'utilise pas une cartouche périmée, même de 24 heures !). Du coup, OVERLI désigne un officier Norvégien de la Barge, HENRIKSEN, avec pour mission d'envoyer la passeresse avec notre lance-amarre (tout neuf), en visant le pont du remorqueur où deux marins, en ciré jaune et sécurisés par des enrouleurs automatiques, tenteront de l'attraper, sur un pont régulièrement lavé par une forte lame de retour. HENRIKSEN est assisté de deux hommes qui le maintiennent bien calé dans la position du tireur couché, dans un coin à l'avant du banc de pose, à l'abri des vagues, pendant qu'il vise et tire sur le remorqueur. Envoyer une passeresse, avec un lance-amarre est chose aisée, quand c'est depuis un remorqueur vers le pont d'une barge de 190 mètres de long (191,43 exactement), par beau temps, à l'approche d'un port. Faire l'inverse, dans les conditions de tempête où nous nous trouvons, s'apparente au tir à la carabine sur des pigeons d'argile, un jour de grand vent.

À la passerelle, nous suivons les tentatives qui se succèdent, commentées par le Capitaine du remorqueur. "Hé, tu viens de dégommer mon antenne télé !", Puis d'autres accessoires y passent ... "Essaye d'épargner mon radar !". L'Officier-tireur s'applique et prend son temps, attendant une synchronisation optimale des mouvements relatifs de la cible et de lui-même. Sur le pont du remorqueur, les deux marins sautent comme des cabris, et disparaissent parfois dans l'écume blanche d'une lame qui a balayé le pont ! Ils se relèvent en vrac et reprennent leur poste. C'est épuisant et dangereux. Aussi sont-ils remplacés tous les ¼ d'heure par deux autres marins, et du coup, le remorqueur ressemble à un coucou Suisse d'où sortent régulièrement des personnages ! Finalement, Henriksen, ajustant mieux son tir chaque fois, réussit à envoyer la passeresse sur la cible, au moment où le remorqueur est à peu près stable, et où les marins peuvent maîtriser leur saut et l'attraper au vol ! La remorque est passée et la barge affronte mieux les vagues géantes. Et puis le calme est revenu, sans aucune casse, et nous sommes arrivés, dans les temps, sur Site.

Dès le début des opérations ce qui m'impressionne, chez Jean-Pierre, c'est son coup de main pour tracer un croquis en 3D sur le Flip-Chart. Un outil indispensable, surtout avec des équipes mixtes, Franco-Norvégiennes. Son marqueur trace un trait, arrête la trace, et la reprend un peu plus loin en laissant un blanc. Peu après, d'autres traits transversaux viennent se placer dans ce blanc, et rapidement, la cargo-barge, le module à mettre en place, et la flèche de grue, prennent place parfaitement, sans la moindre retouche (impossible au

marqueur !) et sans aucun manque. Les trois ou quatre flip-charts se succèdent comme une notice de montage de Lego ou d'IKEA !

En fait, Jean-Pierre "voit" ce qu'il va dessiner, et a juste à poser sa vision sur le papier. J'aurais par la suite l'occasion d'apprécier le coup d'œil de Jean-Pierre, et le fait qu'il ait une vision globale de l'image avant de la poser à plat. Pour les levages, nous allons expérimenter le HELM (Heavy Lift Monitoring System). Qu'est-ce donc, et comment ça marche ? Le HELM utilise trois capteurs, qui sont essentiellement des accéléromètres combinés dans des enceintes étanches, et un logiciel. Les trois capteurs sont : Une bouée Data-Well, ancrée à proximité de la barge. Elle donne en temps réel le mouvement des vagues + houle qui arrivent quelques secondes plus tard sur la barge. Un capteur situé en un point précis de la barge (près de son centre) et qui enregistre les mouvements de la barge. Essentiellement le pilonnement en ce point, mais aussi les autres mouvements : roulis, tangage, lacet, embardée et cavalement. Un capteur situé dans la flèche de grue, près de son extrémité, similaire au capteur de la barge, et qui fournit en plus sa position sur trois axes... Toutes ces informations arrivent à une armoire informatique dans laquelle on entre, en plus : le cap de la barge et sa position par rapport à la plateforme, le poids du module à lever et sa position sur la cargo-barge à couple (position du centre de gravité = point de levage) et sa position finale sur la plateforme.

En addition, on peut orienter la grue au-dessus de la cargo-barge puis au-dessus de la plateforme, simulant un levage à vide, ce qui permet au HELM de constater les mouvements à cet instant, et de faire un calcul prédictif de ces mouvements, une fois "en charge" du module. Avec tout ça, le HELM, qui a avalé l'abaque de levage de la grue une fois pour toute, et en connaît les limites, peut faire une proposition pour retoucher notre position, essentiellement d'ajuster le cap et éventuellement légèrement se déplacer. Pendant le levage, le HELM enregistrera en temps réel tous les paramètres pour affiner son modèle prédictif. Mais le plus intéressant, c'est que, sur un traceur de type Rikadenki, connecté au HELM, la plume trace sur le ruban de papier qui défile, les pilonnements en temps réel de la flèche de grue (et les autres aussi, accessoirement). Et Jean-Pierre KERINEC, en regardant cet "électroencéphalogramme" pendant les premiers levages, discerne des "fenêtres d'accalmie" assez longues pour enlever ou déposer un colis (quelques secondes suffisent pour la phase critique). Une longue observation lui permet alors de discerner des phases annonciatrices de ces fenêtres. C'est un peu comme deviner une vague longue (ou courte) en regardant les vagues mourir sur la grève. On constate des pseudo-périodes et des battements, c'est un peu pifométrique, mais ça marche mieux que les prévisions à la roulette.

À partir de là, à chaque levage, Jean-Pierre qui a expliqué le principe aux grutiers, reste devant le Rikadenki, talkie-walkie à la main, et indique "Vert" pour chaque début probable d'une "fenêtre verte" comme on les a baptisées, puis "Rouge" quand elle se termine. Et ça aide beaucoup les grutiers. Du fait de la taille de la plateforme, les modules sont déposés sur un nombre limité d'emplacements, et, à partir de là, on doit faire glisser chaque module sur un système de rails graissés (énormes HEB ou IPN), formant un réseau quadrillé, en utilisant des systèmes de vérins déplaçables. En plus, il nous faut changer de position au moins trois fois pour opérer sur plusieurs faces de la plateforme. Tout ça prend un temps fou, et, au fur et à mesure, on peaufine des méthodes, avec les Chefs de Pont, pour gagner du temps.

OVERLI, de son côté, optimise les manœuvres d'ancre avec ses Officiers qui vont sur le Pont. Les 30-et-quelques levages pour BODL furent terminés avec 20 jours d'avance sur le prévisionnel, ce qui valut à Jean-Pierre KERINEC un télex, particulièrement élogieux, de la part du Client.

Les conditions météo imposent parfois de se mettre en "stand-by". Pour les gros levages, ça n'est pas forcément du gros temps, ça peut être l'absence de vent qui peut laisser ressortir une houle très longue et bien formée, surtout au Nord des Shetlands, et la barge pilonne alors, lentement mais inexorablement, comme un gros bouchon sur cette longue houle, et cet ample pilonnement va bien trop vite pour la vitesse de l'énorme crochet mouflé à 32 brins, et il faut alors, mettre la grue au garage. Le salut viendra alors d'un vent traversier qui lèvera une "mer du vent", ou bien d'une houle croisée venue d'ailleurs, qui cassera cette houle longue, et permettra de reprendre les levages.

Quand le "stand-by" se prolonge, on prend alors l'hélico, avec le Client et un Chef de Pont, pour voir si une "confused swell" salvatrice (la houle croisée) n'est pas en train de se former alentour, et si c'est le cas, on prépare le prochain levage en finissant de découper le "sea fastening" (saisissage de mer), en sortant la grue du garage et en l'orientant pour commencer l'élingage.

Pendant une de ces périodes de stand-by, j'avais rejoint Jean-Pierre dans sa cabine, et il était en train de griffonner des croquis sur une feuille de papier. Avec une grimace de mécontentement, il avait froissé en boulette la feuille sur laquelle il griffonnait, et elle était allée rejoindre d'autres boulettes dans la corbeille à papier. "Qu'est-ce que tu dessines ?". "Je cherche un logo pour notre club de planche à voile". Car Jean-Pierre avait découvert (et adopté) la planche à voile, cet esquif minimaliste qui glisse sur l'eau et prend des accélérations fantastiques à la moindre risée. Une nouvelle feuille, des traits à main levée, une nouvelle moue, une nouvelle boulette ... et une autre feuille ...

Et puis, soudain, un grand sourire. Je regarde : "Ah ouais !!!". En quelques traits de marqueur tout est là : la voile tendue, le corps arc-bouté sur le wishbone, l'eau giclant sous la planche ... l'effort et la vitesse. Et tout ça en moins de 10 coups de crayon. Le corps est un simple S surmonté d'un ovale, avec deux arcs (les bras) tendus vers le wishbone, le trait est simple mais on sent l'effort du surfer. Simplissime, mais tout est à sa place, avec la courbure qu'il faut ! C'est beau et efficace comme le Don Quichotte de Picasso, tracé à la plume, où, en quelques traits, il fait apparaître "Le chevalier à la triste figure" qui est là, sur sa Rossinante ! Le logo de Jean-Pierre, c'est pareil ! Je lui dis : "Ce n'est pas CLC (Capitaine au Long Cours) que tu aurais dû faire, c'est Les Arts Déco !". "J'aurais voulu être Architecte", me répond-t-il, "mais quand on s'appelle KERINEC, on naît en Bretagne dans une famille de marins, et on ne pense pas toujours à ces choses-là".

Jean-Pierre a eu, par la suite l'occasion de réaliser bien d'autres levages assez "rock-and-roll" dont un sur "STATFJORD-A" pour MOBIL-STATOIL, un module déclaré "infaisable" par les gens de BROWN-AND-ROOT qui avaient essayé de le mettre en place et l'avaient redéposé en vrac, et très abimé, sur leur pont. Nous l'avons étudié en détail. Jean-Pierre a proposé de retirer des rambardes et des balcons, à remettre ensuite, et nous avons pensé aux levages de Thistle-BODL, où on déposait les modules sur des rails pour les faire ensuite glisser à leur emplacement final. Il a défini la position d'atterrissage idéale, et je me suis mis à calculer les poutres d'extension par rapport à la structure existante, et les renforts nécessaires, et tout ça avec la calculette (pas d'ordinateur personnel à cette époque-là !).

Les modifications furent approuvées par le client (qui avait le dos au mur !), et le colis fut posé pile-poil (mais de justesse) par Mimile MOISAN. J'avais enregistré au talkie-walkie les échanges d'ordres donnés pendant le levage : 17 ordres en tout et pour tout, du décollage à la mise en place (sans compter les "stop") : "... mâte /stop/ oriente à gauche / stop / démâte ...". Seulement 17 ordres pour un levage pointu. Concision et efficacité, ça s'apprend et ça se transmet. La signature de Jean-Pierre.

Un autre grand moment fut la mise en place d'une énorme colonne de chargement de type SALM. J'avais fait les calculs et le dimensionnement de l'élingage complexe La colonne était articulée sur sa base, et, après un départ à l'horizontale, on passait à la verticale sur un appui temporaire (une fourchette XXL, soudée en bordure du Pont). J'avais prévu divers points d'attache pour les treuils de brassage ("tugger winches"), mais, comme pour les modules, c'est Jean-Pierre qui devait finaliser les emplacements, quitte à souder une oreille ailleurs, et quel treuil saisir à quel point. Jean pierre a réalisé une maquette avec un tube en carton et une boîte en carton, du ruban adhésif et une paire de ciseaux (et des ficelles piquées au cuistot). Et c'est en manipulant ce truc de diverses façons (on s'y est mis à trois, lui, moi et un Chef de Pont) qu'il a pu définir ce qu'il fallait faire, et ça a marché comme prévu. Cette méthode est d'ailleurs souvent utilisée par de nombreux Chefs de Barges, avec une boîte en carton et des ficelles, pour voir s'il vaut mieux croiser les "tugger lines" ou pas.

Jean-Pierre est devenu, par la suite, le Patron des Opérations à Sharjah, où je l'ai revu plusieurs fois. Il m'a emprunté une idée que j'avais utilisée avec la "Sea-Troll" : un gabarit transparent (imprimé sur plexi) à l'échelle 1/200 qu'il suffit de faire glisser sur le plan en élévation d'un module (à la même échelle, courante), pour voir en un clin d'œil les "clearances" disponibles pendant le levage. Il en avait apprécié le principe et l'utilisation, et il en a fait réaliser pour chacune des barges d'ETPM.

Longtemps après, en 2010, étant tous deux retraités, je suis allé le voir à "Certoulou", sa villa à ROSCANVEL, dont il avait dessiné, bien avant, des aménagements pendant qu'on était sur barge. Là, j'ai pu apprécier tout son talent d'aquarelliste. Il exposait et vendait ses tableaux. Je lui en ai acheté un, "Grande marée basse à St Fiacre". Il me l'a dédicacé, et ce tableau figure chez moi en bonne place, à côté d'un Hafner qu'il a tout de suite reconnu sur une photo. J'aurais voulu lui en acheter aussi un autre, qui me plaisait beaucoup, mais celui-là trônait sur un de ses murs, et il n'était pas à vendre. Je lui ai dit que je trouvais ses ciels remarquables, surtout les nuages. Sa réponse : "Quand tu habites en Bretagne, si tu ne sais pas peindre les nuages, oublie la peinture". Je suis repassé le voir par la suite, la dernière fois en 2016. Chaque fois que je regarde chez moi la "Grande marée basse à St Fiacre", je revois le sourire, et le regard bleu, clair et franc, de Jean-Pierre. Il doit être en train de peindre d'autres tableaux, ailleurs, en regardant ROSCANVEL et Marie-Paule.

Photo prise en 2016 à "Certoulou", leur maison à ROSCANVEL.



Août 2016 - Roscanvel - Marie-Paule / MBL / J-P KERINEC

Jean-Pierre m'avait offert quatre tirages au format "carte postale". Les voici :





« Grande Marée Basse » à Saint Fiacre / J-P KERINEC

Michel BEAULIEU / MBL.
Hasparren. Le 01/09/2022