



Les Amis de la Construction Navale Nazairienne

Siège social: Maison des Associations
Avenue Albert De Mun 44600 Saint-Nazaire



Association loi 1901

Les A.C.N.N. Présentent: Ils étaient CONSTRUCTEURS DE NAVIRES



Claude GENEVOIS
J'étais ajusteur montage bord
aux Chantiers ...

Les Amis de la Construction Navale Nazairienne

Présentent

Interview de Claude GENEVOIS

... contacté par l'association « les Amis de la Construction Navale Nazairienne », j'ai témoigné de mon passé professionnel, devant la caméra, pour évoquer mon métier de :

« Ajusteur au montage bord appareil propulsif »

Sur les navires en construction aux chantiers de Saint-Nazaire de 1961 à 2001.

Ce livret résume la vidéo de 17 minutes réalisée en 2003

... ce sont mes souvenirs d'ajusteur dans le compartiment machine du navire ...

Je m'appelle Claude Genevois, je suis né en 1946 à Blain

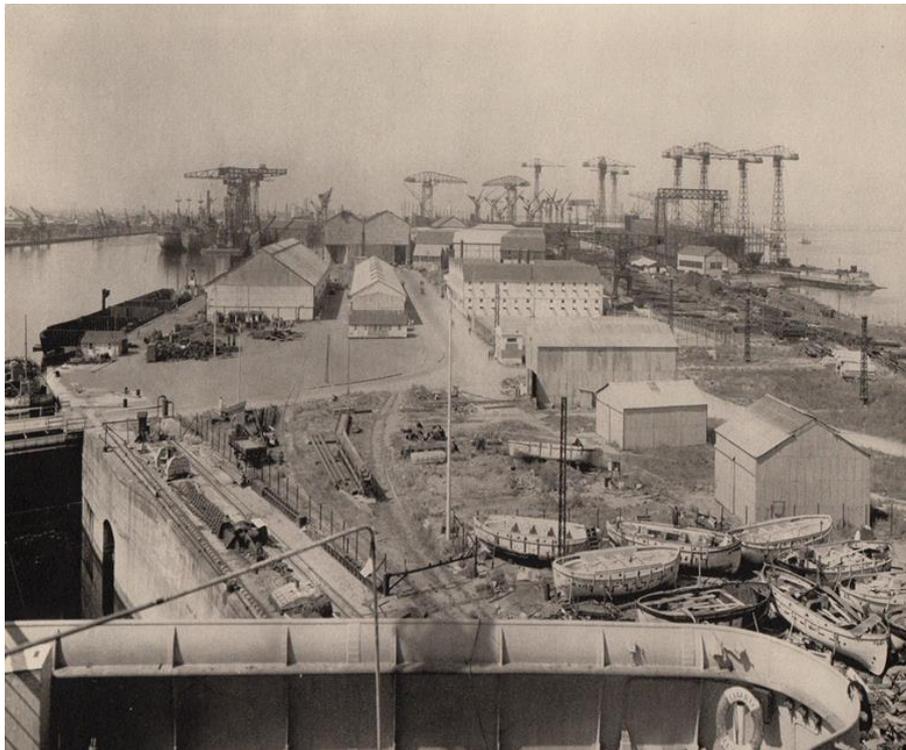


... dans le compartiment machine ...

Je m'appelle Claude Genevois, je suis né en 1946 à Blain et, en 1961, après avoir passé et réussi les concours d'entrée en centre d'apprentissage de la SNIAS, de la SNCF et des Chantiers de l'Atlantique, je choisis les chantiers, car tous les apprentis formés obtiennent leur CAP après trois années d'apprentissage.

A cette époque, mon père travaille aux chantiers.

J'aime bien la précision, je suis formé au métier d'ajusteur, et après 3 années d'apprentissage, j'obtiens mon CAP.



Ecole d'apprentissage vue du paquebot Liberté

J'entre rapidement dans la vie active, et je suis affecté à bord des navires en construction, afin d'exercer mes compétences sur les moteurs, auxiliaires, pompes etc...

Je me présente à l'ingénieur Mr Verré, au chef d'atelier Mr Moyon Ludovic qui me présente mon matelot, je suis intégré à l'équipe.

Mon premier travail consiste à monter des tableaux de manomètres en atelier.

Ensuite, je vais à bord, au montage des moteurs : ce montage s'effectue en 3 quarts et après ma journée de travail, avant un transfert de navire, on me demande de revenir travailler de nuit : j'ai alors 18 ans.



Embarquement d'un moteur

Il s'agit d'effectuer l'accouplement de la chapelle ce qu'on appelle la distribution.

Je dois mettre en place des boulons de 100mm de diamètre et vers 1 heure du matin, je suis « sur les rotules » ; le lendemain, il faut continuer : c'est mon test de jeunesse !

Par la suite, je vais travailler sur les turbines, les moteurs, les lignes d'arbres, les gouvernails, et tous les moyens de propulsion.



Sortie de ligne d'arbre porte-hélice

A bord, le travail est difficile mais intéressant.



Un palier de ligne d'arbre

La butée de ligne d'arbre

La butée de ligne d'arbres qui est une pièce fixée sur un carlingage solidaire de la structure du navire doit résister à une poussée de 450 tonnes.

Son réglage au 1/100ème de mm implique de procéder à un lignage très précis.

Réglage de la butée

La butée est réglée en hauteur, les points de cales sont pris entre le dessus du carlingage et le dessous de la butée avec beaucoup de minutie.

Les cales sont usinées en serrurerie, puis ajustées au 1/100ème à la perfection car il faut 80 pour cent de portage lorsqu'on les présente à la société de classification.

La fixation est également contrôlée, puis la butée est percée et alésée.

Pour donner les diamètres des boulons, on prend les points sur 3 endroits avec une jauge micrométrique.

Les boulons sont emmanchés à la massette avant l'opération de serrage vérifiée par les représentants armateur et société de classification.

On peut alors continuer le travail de réglage sur les lignes d'arbres en prenant soin de répondre au cahier des charges.



Hélice et gouvernail

Vidéo réalisée à bord

Sur cette vidéo réalisée dans le compartiment machine du navire, Claude nous montre les gestes techniques utiles au réglage de la butée de ligne d'arbre : mise en place des cales, contrôle du portage, la cale d'angle, le lacet ou boulon ajusté, le contrôle au jeu de cales, les conditions de travail : le bruit, la chaleur : 40 degrés.

Le travail en extérieur

Le métier d'ajusteur bord a ses contraintes notamment lors du montage des treuils et guindeaux sur la plage avant ou arrière du navire : c'est un travail en extérieur, sous les intempéries, froid, vent, pluie, ou lors de montages d'appareils dans les ballasts : régler les cales d'un poids de 20 kg n'est pas facile !



Calage des treuils

Le montage à bord nécessite de travailler parfois avec des horaires contraignants : travail en trois quarts, travail de nuit, le dimanche et parfois aussi, les jours fériés.

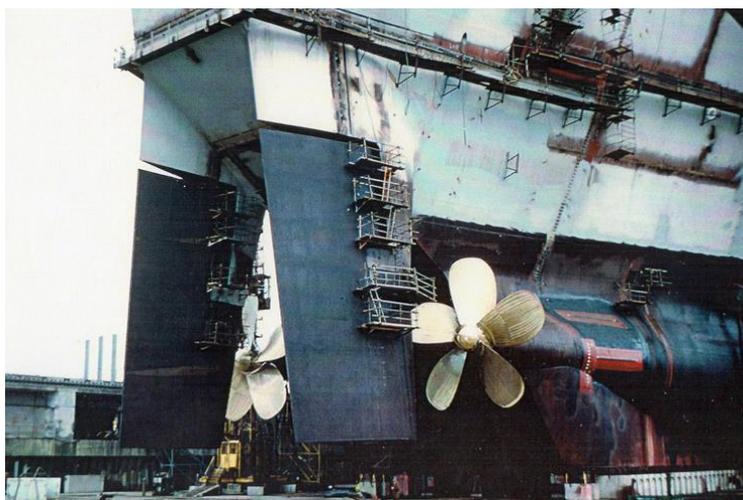
J'ai passé 40 années à pratiquer ce métier, j'ai été nommé agent de maîtrise à 25 ans avant de cesser mon activité en 2001 en restant toujours dans le même service.

En mécanique, on travaille en équipe, avec toutes les professions utiles dans la machine du navire : ajusteurs, chaudronniers, serruriers, peintres, en essayant toujours de trouver les séquences de travail les moins contraignantes pour tous : on arrive toujours à s'arranger !



À l'intérieur du compartiment machine

On doit entretenir de bonnes relations avec le bureau d'études, le service contrôle, avec les sociétés de classification et les représentants de l'armateur qui sont chargés d'approuver notre travail, notamment pour le lignage des lignes d'arbres.



Lignes d'arbres et safrans du « Batilus »

Ma conclusion

De ma vie professionnelle, je retiens surtout les bons moments et après 40 années passées aux chantiers, de 1961 à 2001, dont 30 années d'agent de maîtrise, je suis satisfait de mon évolution de carrière.

Je n'ai pas de regrets d'avoir travaillé dans cette entreprise et pas de regrets de l'avoir quittée.

J'ai cessé mon activité en 2001 à l'âge de 55 ans, et aujourd'hui, c'est la retraite !

Mémoire des chantiers

Claude GENEVOIS

1961/2001

Février 2014



MÉMOIRE DES CHANTIERS

Claude GENEVOIS
Embauche : 1961 / 2001 : Retraite

Reproduction interdite, sauf accord écrit de A.O.A.A.