



**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**



**Auguste GUIHARD**  
**J'étais chanfreineur aux Chantiers ...**

# **Les Amis de la Construction Navale Nazairienne**

*Présentent*

## **Interview d'Auguste Guihard**

*... sollicité 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 :*

**« Chanfreineur- mateur d'épreuves de capacités »**

*Sur les navires en construction aux chantiers de Saint-Nazaire de 1939 à 1978*

*Ce livret résume la vidéo de 36 minutes réalisée en 2003.*

*... Ce ne sont que mes souvenirs d'ouvrier, pratiquant un métier aujourd'hui disparu, mais qui m'a permis de gagner ma vie ...*

***Je m'appelle Auguste Guihard, je suis né à Missillac le 23 février 1921***



## **Chantiers de Penhoët - cale 2 et cale 6**

Le métier de « Chanfreineur- mateur » d'épreuves de capacités, consiste à rendre parfaitement étanches les capacités du navire susceptibles de contenir de l'eau douce, de l'eau salée, de l'huile ou du fuel combustible sous le contrôle du représentant armateur.

L'étanchéité est obtenue en faisant la reprise des soudures défectueuses et en matant celles-ci au marteau pneumatique.

On pratique 2 sortes d'épreuves :

Les épreuves à air.

Les épreuves hydrauliques sous pression.

***Ces tâches furent assurées par Auguste Guihard de 1954 à 1978.***

Je suis né le 23 février 1921 à Missillac.

J'ai été à l'école primaire de La Chapelle-des-Marais jusqu'à l'âge de 12 ans.

Ensuite, mon père m'a envoyé travailler chez l'un, chez l'autre, et à 14 ans, je suis pris comme ouvrier agricole jusqu'à l'âge de 18 ans, mais « ça ne payait pas ! »



## Les chantiers de Penhoët en 1950

En 1939, je me présente aux chantiers de Penhoët pour me faire embaucher : je suis pris comme teneur de tas, avec un riveur : je reste 6 ans à Penhoët mais ce travail ne me plaît pas !



## Le travail du riveur

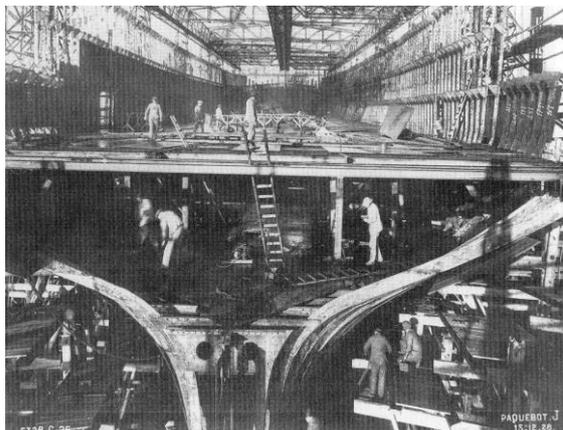
Durant cette période tourmentée de la guerre, je suis embauché en 1939, débauché en 1940, réembauché en 1941 car les allemands me recherchent.

Alors, avec quelques camarades, je pars à Pénestin construire les blockhaus, je prends le travail que je trouve, mais un jour, le patron qui nous emploie nous demande de partir au plus vite, car les allemands arrivent pour nous arrêter, et nous partons par la Vilaine.

En 1943 c'est le retour à la maison : il faut trouver du travail et posséder un certificat de débauche.

Je me présente aux chantiers de Penhoët en face de la cale 6.

Je rencontre le père Allard, chef des riveurs qui me dit « fout le camp à bord tout de suite » et je suis mis comme aide avec un riveur confirmé : je suis alors le teneur de tas : celui qui appuie la tête du rivet pendant l'opération de rivetage.



### **Montage pièce à pièce à bord**

Puis je pars au régiment, pendant 7 mois : j'ai 24 ans.

Ensuite, c'est le retour aux chantiers, avec les riveurs, comme teneur de tas mais je m'aperçois que je suis payé comme manœuvre !

Je ne suis pas d'accord, et l'après-midi, je me présente aux chantiers de la Loire :

*Nous sommes en 1945, j'ai 26 ans !*



## 1947 : lancement du cargo « Washington »



### La grue « Gusto » aux chantiers de la Loire

Je suis pris comme chanfreineur-mateur à l'essai sur le pétrolier « Vendée » : on me demande de reprendre une rive de tôle au burin et au pétard en faisant attention de ne pas dépasser les coups de pointeau.

La veille, on avait confié cette tâche à un autre ouvrier qui avait cessé ce travail pour se mettre à l'assurance. Le lendemain, le chef revient, l'essai est concluant : je suis embauché en première catégorie.



## **A cette époque, les assemblages sont rivés**

*Le travail de chanfreineur consiste à faire des chanfreins au pétard pour la soudure des joints.  
Le travail de mateur consiste à assurer l'étanchéité des joints en repoussant le métal avec un burin pneumatique. Il fallait mater 85 mètres par jour.*

Je suis surtout mateur de 1946 à 1954, et, en 1955, c'est la fin du rivetage : on me demande de m'occuper des épreuves de capacités : j'ai appris cette technique avec les anciens.

Les épreuves des capacités du navire sont demandées par l'armateur afin de vérifier :

- > L'étanchéité des différentes capacités qui, en exploitation, seront remplies d'eau douce, d'eau salée, d'huile ou de fuel d'alimentation des moteurs.
- > la résistance de la structure des capacités à la pression exercée par le liquide sur ses parois.

### **Ces épreuves se déroulent en 2 temps :**

#### **1 : l'épreuve à l'air :**

On doit tout d'abord nettoyer la caisse.

Vérifier si tous les trous sont bouchés.

*A l'intérieur de ces caisses, dans le noir, j'ai un aide avec moi, pour m'éclairer afin de vérifier si des soudures n'ont pas été oubliées.*

Après avoir envoyé de l'air sous pression dans la capacité, on recherche les fuites en badigeonnant un savon liquide sur les soudures : les bulles de savon indiquent la fuite !

La réparation consiste à renforcer ou mater la soudure au burin pneumatique.

Pour effectuer ce travail, par mesure de sécurité, on reste 2 heures de plus le soir avec un soudeur pour réparer.

Quand tout est prêt, on vérifie les soudures, à l'extérieur de la caisse mise sous pression.

## 2 : l'épreuve hydraulique :

Elle se déroule après l'épreuve à air.

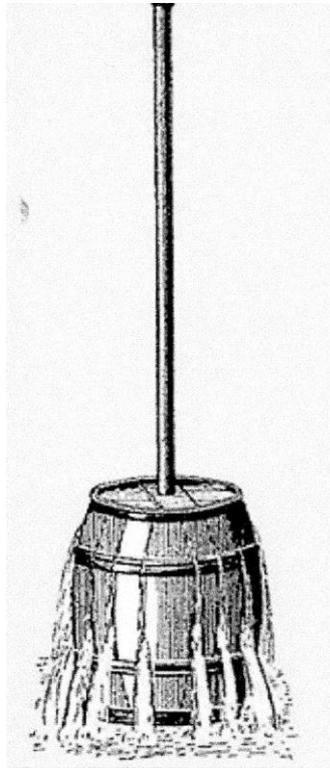
On met la pression d'eau dans la caisse avec la charge demandée.

On vérifie les fuites, les suintements et les déformations des parois de la caisse.

Cette opération se déroule dans les caisses à huile, dans les ballasts, dans les soutes à combustible.

La durée de ces opérations peut s'étaler sur 1 ou 1 jour et demi, puis visite avec le représentant armateur.

A la fin de l'épreuve, il faut alors vidanger la caisse : par les nables ou à l'aide de pompes.

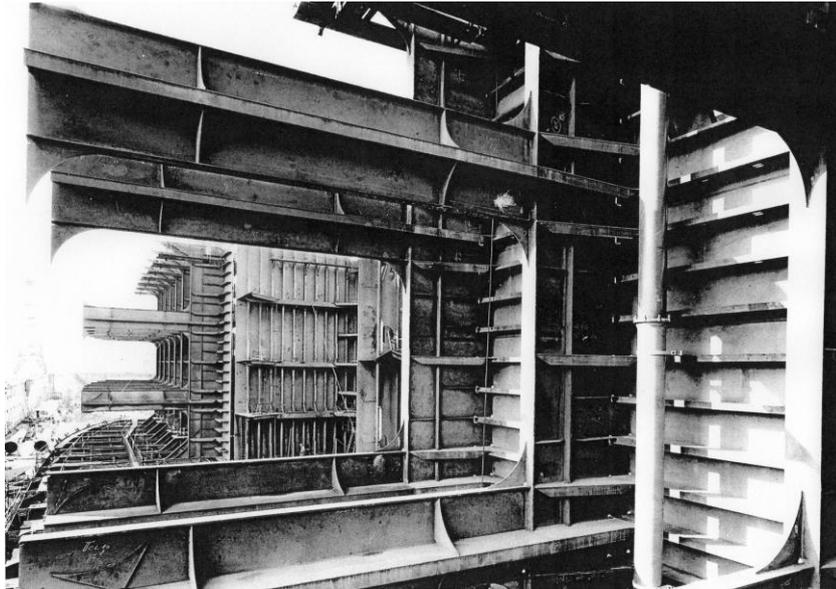


Principe de Pascal :  
Éclatement d'un tonneau sous  
la pression d'une colonne  
d'eau

*La théorie de ces épreuves de capacités repose  
sur le principe du tonneau de Pascal :  
« Dans un liquide de masse volumique uniforme,  
la différence des pressions en deux points est égale  
au poids de la colonne de liquide ayant pour section  
l'unité de surface et pour hauteur la différence  
de niveau des deux points ».*

Ces épreuves se déroulent à sec dans la cale de construction, ou dans le bassin de Penhoët pour les navires à flots : il faut une coordination entre services afin de ne pas gêner les ajusteurs de la machine et les marins chargés de régler les amarres du bateau au quai : le poids d'eau embarqué dans les caisses modifie l'assiette du navire à flots.

Lorsqu'un bateau est terminé en épreuves, je passe au suivant.



### **La structure de citerne de pétrolier**

#### **Sécurité :**

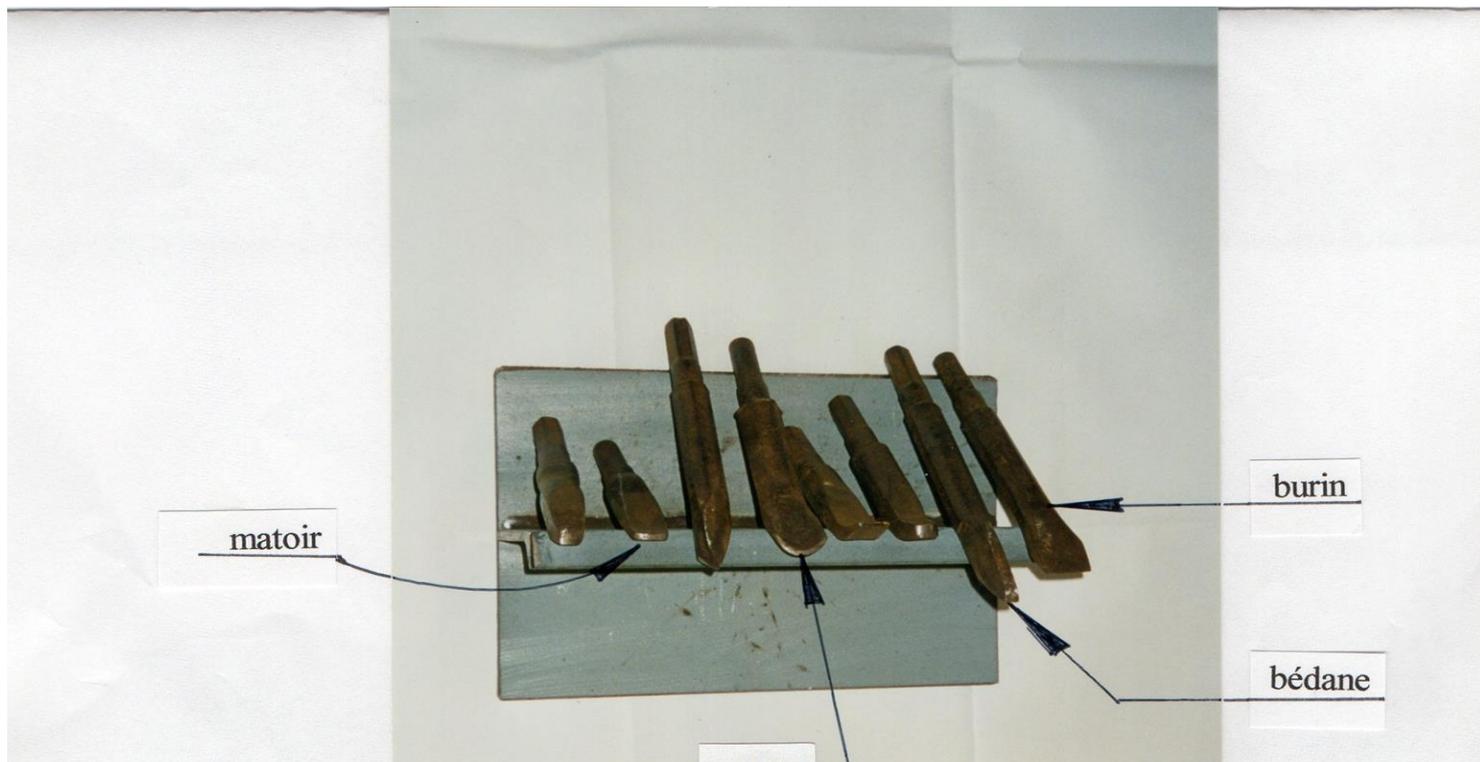
Il faut être vigilant afin de ne pas enfermer des ouvriers dans les soutes.

Il m'est arrivé d'être enfermé dans une citerne de pétrolier : la citerne étant nettoyée, le panneau de citerne est resté entrouvert et un ouvrier croyant le travail terminé, ferme le panneau alors que nous sommes deux à l'intérieur de la citerne d'une hauteur de 32 mètres : dans ce genre de situation, il ne faut pas être cardiaque ! nous remontons en haut et je tape au panneau de citerne : un contremaître qui passait à côté entend et ouvre le panneau ! nous sommes sauvés !

Durant ces opérations, je côtoie beaucoup de professions : ajusteurs, chaudronniers et on doit s'arranger pour réaliser nos travaux respectifs : je connais tout le monde, je répare moi-même les anomalies, je me débrouille !

*C'est un métier dur ! mater les bordés est extrêmement dur !*

Il faut posséder un bon outillage : matoirs et bédanes bien affûtés : bien affûter ses outils demande parfois une demi-journée de travail à la meule !



### **Outillage du chanfreineur-mateur**

Les anciens, les vieux briérons, travaillent bien et, au début, on me met avec un ancien qui me montre comment m'y prendre pour mater, j'observe les outils qu'il a dans son coffre afin de confectionner l'outillage nécessaire.

Après la guerre, nous devons masquer les ouvertures pratiquées dans les parois des navires américains accostés à Saint-Nazaire : il faut mater les contours des portes afin de reconstituer une paroi lisse: gros travail de matage !

Nous sommes alors une dizaine de mateurs ; c'est un boulot qui demande force et application, le travail se déroule dans une bonne ambiance mais chacun est autonome, chacun se débrouille comme il peut, « débrouille-toi et avance ! »

Dans l'ensemble, je suis satisfait de ma vie aux chantiers :

**J'étais habitué à faire ce travail, les épreuves de capacités étaient mon domaine, je gagnais ma vie, je faisais des heures supplémentaires.**

**Je pense encore à cette vie, ça ne s'oublie pas comme ça !**



## MÉMOIRE DES CHANTIERS

**Auguste GUIHARD**  
**Embauche : 1939 / 1978 : Retraite**

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