



**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**



**André GUIHENEUF**  
**J'étais ajusteur aux chantiers ...**

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

*Présentent*

## **Interview d'André GUIHENEUF**

*... 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 :*

**« D'Ajusteur »**

*Aux chantiers de Saint-Nazaire de 1942 à 1982*

*Ce livret résume la vidéo de 42 minutes réalisée en 2008.*

**Les Amis de la Construction Navale Nazairienne  
présentent un nouveau témoignage  
de la vie des constructeurs de navires**

## 1942 :

Notre nouveau témoin évoque sa formation sur le « tas » dès l'âge de 15 ans, puis son apprentissage durant la période tourmentée de la guerre : occupation allemande, apprentis déplacés, programme de formation accélérée, avant de se retrouver AJUSTEUR à l'atelier de ST DENIS, puis à bord du « LIBERTE », avant de connaître le travail en déplacements : Brest, Marseille, Cherbourg, Calais ou le Havre....

Revenu à SAINT NAZAIRE, aux Chantiers de l'Atlantique, à l'atelier de Mécanique numéro 1, il a réalisé sa vie professionnelle en travaillant successivement au montage et réglage des moteurs Burmeister, des condenseurs de vapeur et autres centrales nucléaires.

Enfin, après une promotion tardive et une compétence reconnue, il a terminé sa carrière en travaillant pour AIRBUS avant un départ en pré-retraite en 1982.

Nous accueillons donc **ANDRE**, qui nous expose sa vie professionnelle dans une vidéo réalisée en 2008.



## A l'Atelier de Formage

Durant ma formation, j'ai pu observer l'atelier de formage des tôles de coques des navires, *c'était une horreur !*

Là, sur de la houille ardente, une tôle était posée sur ce lit fumant. Des gaz brûlants s'en échappaient et vous piquaient les yeux, tout en noircissant l'atelier.

Un maître formeur avec quatre frappeurs armés de masses d'environ 13 kg pièce, galbaient la tôle posée sur un tas de sable noirci par la chaleur ; le maître formeur avec une baguette de bois, indiquait aux frappeurs l'endroit précis où les masses devaient frapper afin de galber la tôle, qui sous les coups prenait forme petit à petit.

Chaque séance de frappe durait un quart d'heure, voire plus, puis on présentait le gabarit de forme, et le travail de frappe reprenait jusqu'à ce que la tôle martelée s'adapte parfaitement au gabarit de forme.

Une fois ce travail terminé, une nouvelle tôle prenait la place de celle qui avait été formatée et qui avait été enlevée par le pont roulant.

C'était un travail physique, donc harassant, entrecoupé de pauses.

***« A ce sujet, il convient de préciser que les frappeurs bénéficiaient d'un traitement de faveur... Ils avaient droit à double ration de tickets de pain, de beurre, de viande ou de formage... Aussi je fus stupéfait de voir, durant une pause, un frappeur manger un morceau de pain sur lequel il avait tartiné un camembert, en engloutir le litre de vin qui était à ses pieds.***

***Le métier était rude et épuisant et il fallait compenser. »***

## La presse au fond de l'atelier.....

Dans ce même atelier, il y avait au fond une presse, dont le rôle était de poinçonner les cornières de faible épaisseur de 50 à 100, et c'est à cet endroit que l'on ramassait les « débouchures » qui servaient pour les lance-pierres, afin de chasser les volatiles...

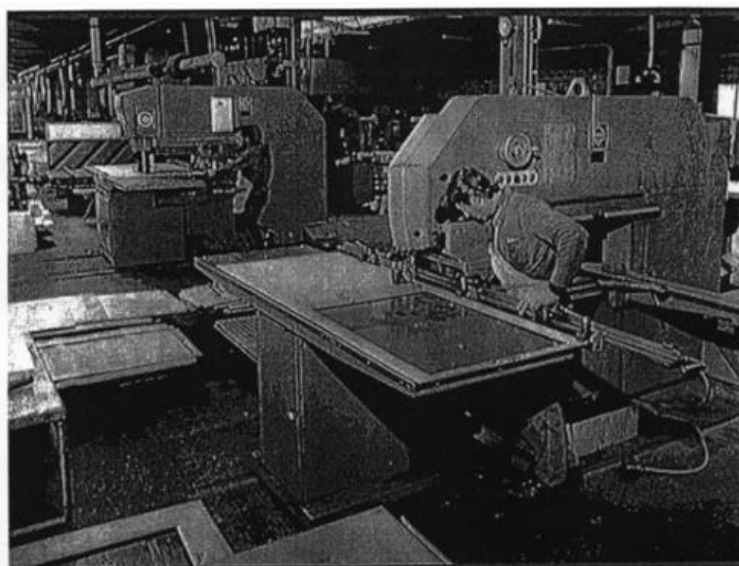
***« En effet avec le rationnement en vigueur les tickets de ravitaillement et les produits alimentaires étaient de plus en plus rares, d'où la nécessité de compenser par soi même son alimentation, pas de pertes, système D oblige, les débouchures servaient à la chasse aux pigeons ou aux canards en Brière, histoire d'améliorer le quotidien. »***

## La formation en Apprentissage

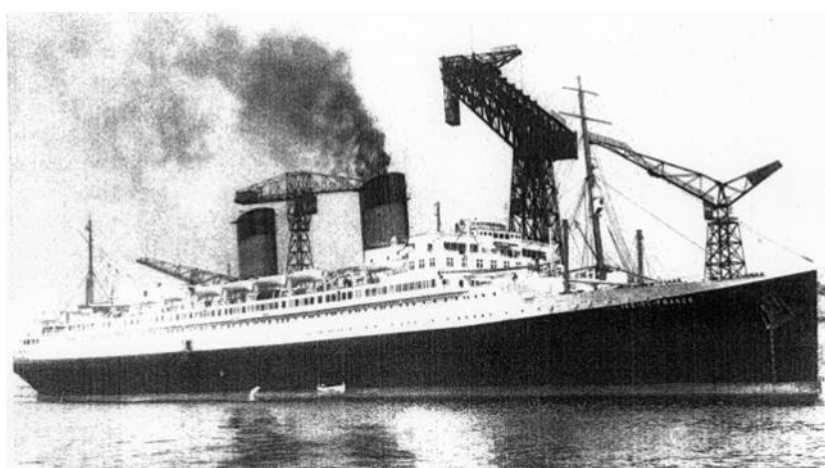
Mon travail était apprécié du contremaître, mais aussi de mon « *matelot* », l'ouvrier professionnel qui me formait.

Vinrent alors les inscriptions dans les écoles d'apprentissages, où je passais les concours avec succès, obtenant de bons résultats, tant au chantier de la LOIRE, qui pour la première fois ouvrait un centre d'apprentissage, qu'au chantier de Penhoët dans lequel mon père était employé au service incendie, que pour ST DENIS Turbines ainsi que pour SNCASO.

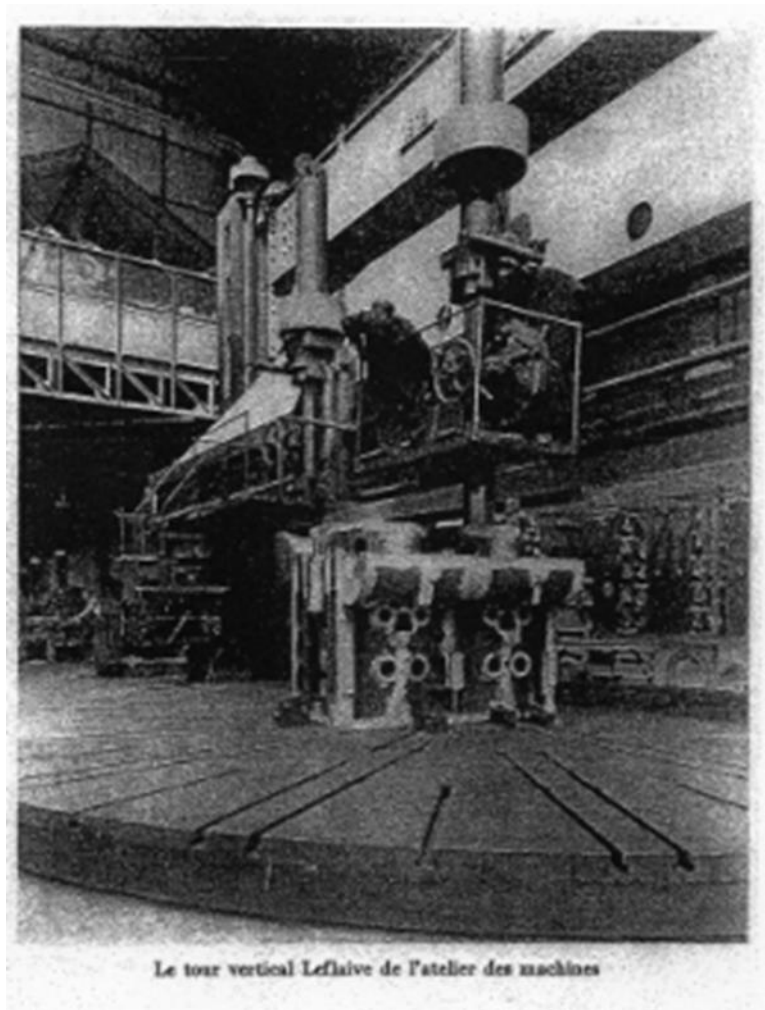
Reçu partout, je n'avais que l'embarras du choix, mais je ne savais pas vers quel centre me diriger.



*Les poinçonneuses dont je parle étaient horizontales*



*Le paquebot Ile de France*



*SAINT DENIS Turbines - Atelier N°2*

## **A BORD DES NAVIRES**

Ce n'est que le 23 décembre 1948, que je reprenais du service auprès de ST DENIS Turbines, et je me retrouvais dans la forme de radoub numéro 1, dans laquelle, « **l'Île de France** » se refaisait une beauté, après les années de guerre passées à assurer le transport des soldats alliés ; je fus affecté au montage des hélices au fond de la forme de radoub avec pour partenaire un courant d'air glacial, avec lequel j'ai dû m'habituer, car j'y suis par la suite retourné à quatre ou cinq reprises , toujours pour le montage d'hélices de bateaux, et comme toujours en hiver !!!!

Bonjour les rhumes...

## A bord du « LIBERTE »

De « l'Île de France », je passais sur le paquebot « Europa », rebaptisé « Liberté » (dommage de guerre de l'Allemagne à la France).

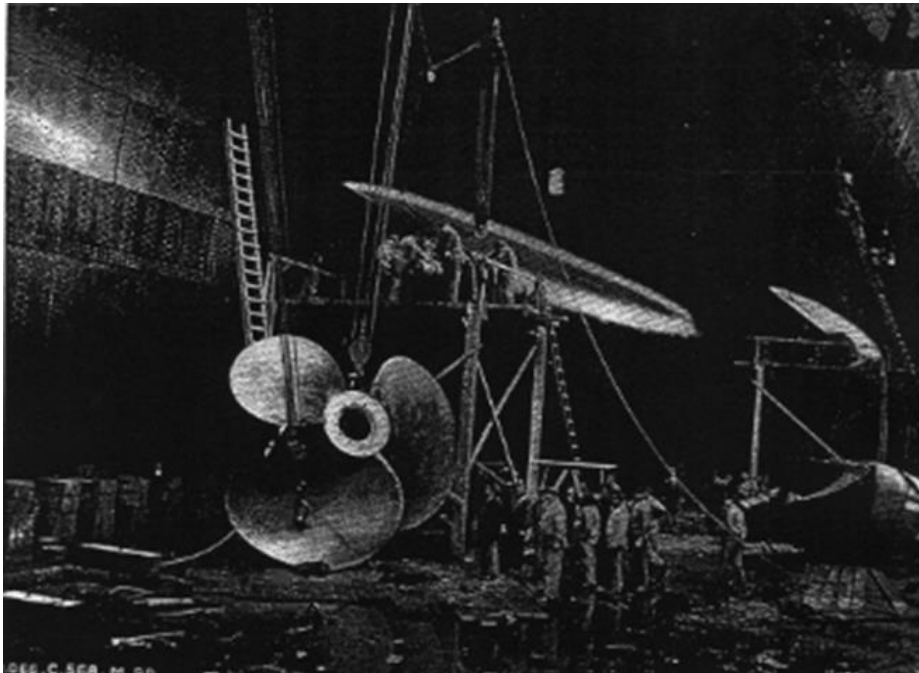
Ce fut une refonte totale pour ce bateau, machines, cabines, salons, salles à manger.... Les travaux allaient durer environ deux ans, les heures de travail étant hachées car c'était toujours la pénurie d'électricité.

Je m'en accommodais cependant assez facilement, mon statut de célibataire m'accordant une grande liberté.

C'est à ce moment que le travail fut particulièrement intéressant, car très diversifié : turbines, moteur principal, turbo de ventilation des chaudières, et aussi compresseur de refroidissement des compartiments chambres froides.

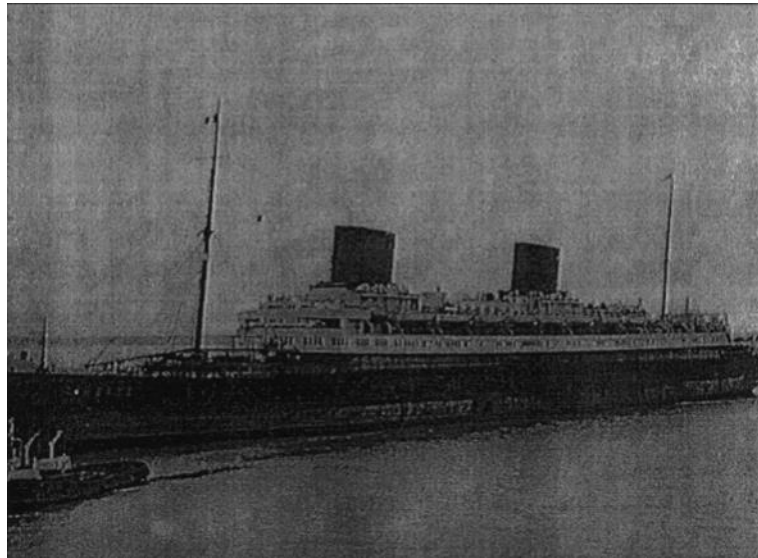
Je fis à cette époque la connaissance de nombreuses personnes, je n'en citerais que deux : Marcel BERTHELOT, alors simple chaudronnier, et Mr QUENERVE, contremaître chargé des Turbines Propulsion (côté Penhoët) qui allait devenir le chef d'atelier des moteurs Diesel, atelier n° 1 avec le surnom de « caïd ».

Le « Liberté » possédait quatre groupes de turbines (2 bâbord – 2 tribord) et après bien des avatars de turbines – *un chauffeur de chaudières ayant envoyé de l'eau, ce qu'elles n'ont pas aimé* – le paquebot fut livré au HAVRE en 1950.

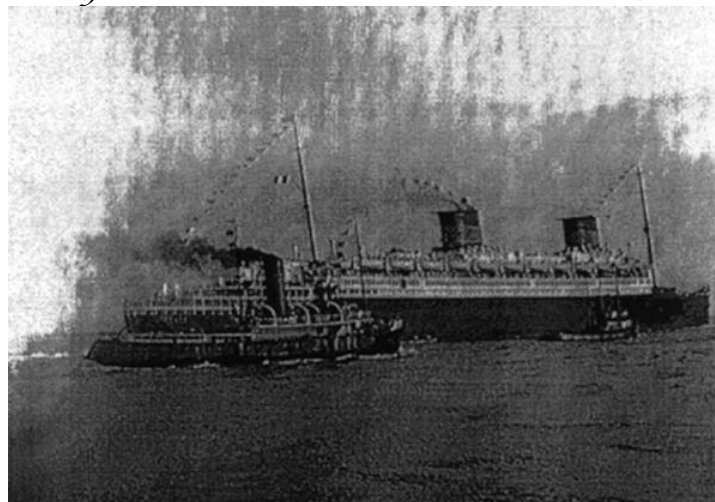


*Montage d'une hélice*

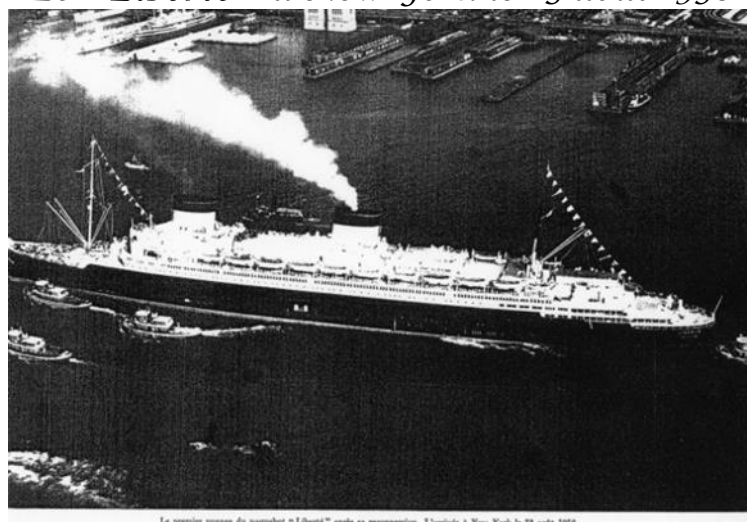
*Arrivée de l'Europa le 11/11/1947*



*Départ du « Liberté » de Saint-Nazaire le 01/08/1950  
(j'étais dans la salle des machines)*



*Le « Liberté » à New York le 23 août 1950*



Le premier voyage du paquebot « Liberté » après sa reconstruction. L'arrivée à New York le 23 août 1950.



## La rébellion

Cependant la période des essais du navire fut mouvementée, en ce sens qu'elle a engendré de nombreuses discussions avec l'ingénieur responsable des essais.

En effet, les ouvriers réclamaient des frais de déplacement de 1250 francs anciens, aucun accord ne fut trouvé, et à l'unanimité, chaudronniers et ajusteurs, décidèrent de reprendre le chemin de Saint-Nazaire....

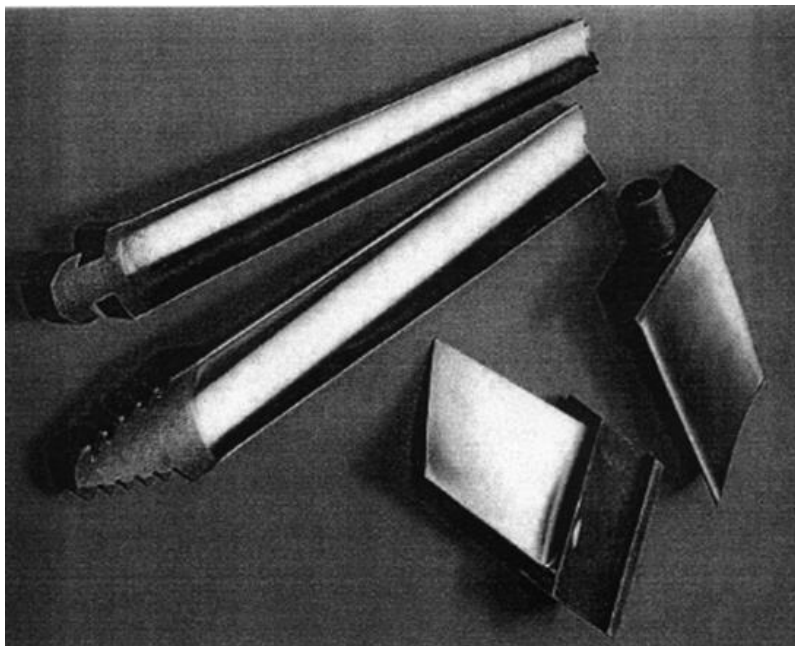
De là, découlèrent des jours qui changèrent ma vie de travail, punition ou chance.... Nous le découvrirons plus tard.

## Retour à l'atelier de mécanique

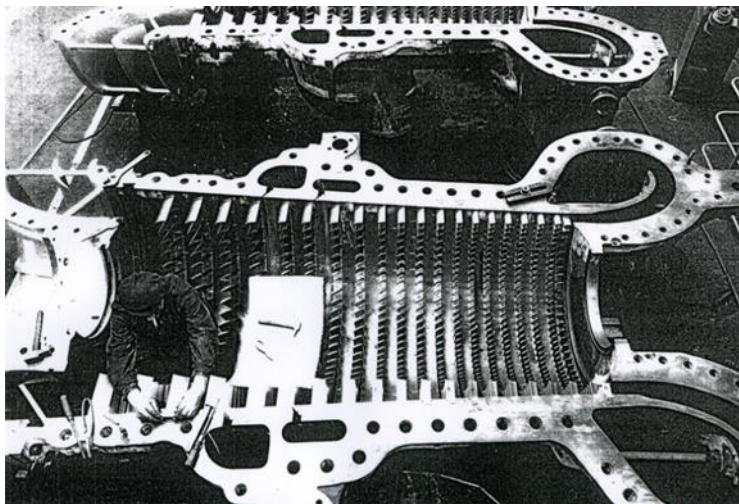
Reclassé à l'ailettage avec plusieurs de mes camarades, je me calquais sur une nouvelle situation de travail, qui finalement s'ajustait à moi comme un gant ! En effet, le travail sur presse horizontale pour emboutissage me rappelait les souvenirs de la presse de l'atelier de formage du chantier de la Loire.

J'assumais la coupe des ailettes de différentes formes, sciage des sections sur fraiseuse à multiples scies et fraises, perçage des ailettes, recoupe à longueur définitive, réglage des nombreuses fraiseuses sur lesquelles travaillent à la chaîne des ouvriers spécialisés (OS), à l'époque j'étais devenu OP2 et je travaillais à différents postes : montage des turbines, Rotor Stator, puis je fus transféré dans l'atelier de montage et d'essais des turbines, où je connus Mr Claude PEROUSE, alors ajusteur sous les ordres de Mr CADIET, chef d'atelier des turbines.

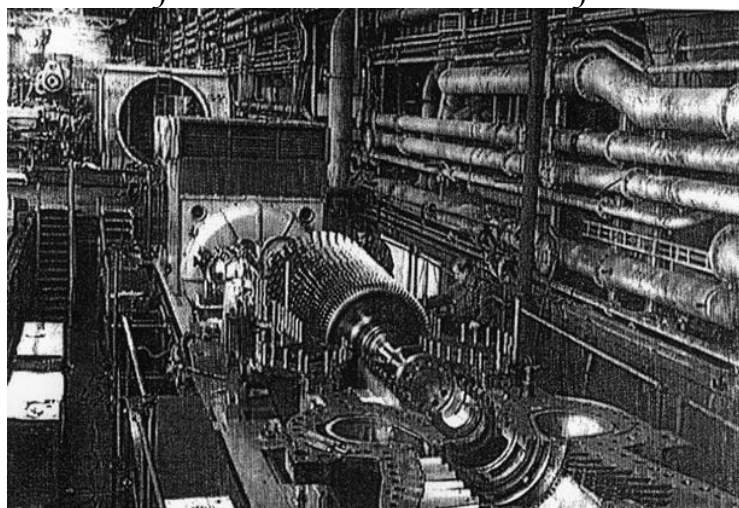
### *Ailettes de rotor et de stator*



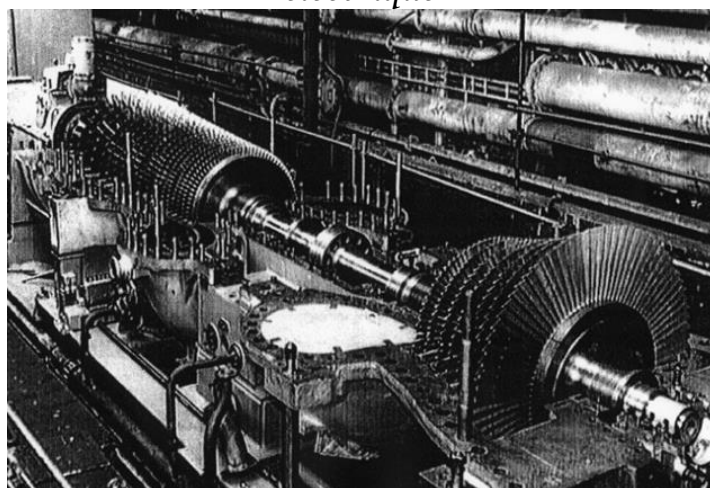
*Ouvrier spécialisé posant la pièce d'arrêt d'une demi-partie de compresseur à gaz*



*Compresseur avec son rotor en place*



*La turbine à gaz couplée au compresseur pour entraîner un alternateur électrique*



## **Le travail en déplacement...**

Vinrent alors pour moi les périodes de déplacement, durant lesquelles de 1952 à 1955, je voyageais entre Calais, Marseille, Le Havre et Cherbourg.

Il me revient d'ailleurs en mémoire une anecdote qui serait déclarée peu conventionnelle de nos jours.

En effet, déplacés sur l'arsenal de CHERBOURG, sur les sous-marins afin d'avancer le travail des gars de NANTES – DUBIGEON qui assuraient le service des tubes de lance-torpilles, nous restâmes à deux volontaires pour les aider à rôder les petites vanes qui cloisonnaient chaque compartiment étanche, du compartiment arrière avec les moteurs, jusqu'aux tubes avant, Les pressions étaient extrêmes, de plus de 125 kg cm<sup>2</sup>, et là nous surprénions les gars de DUBIGEON en finissant le rodage des vanes à la .... **Cendre de cigarettes** ! 100 /100 de réussite garantie !!!!!

## **Retour à SAINT NAZAIRE**

C'est sur BREST que je retrouvais mon ancien contremaître du paquebot « **Liberté** », Mr MOYON, que je n'avais pas revu depuis le départ en fanfare du HAVRE et des punitions qui suivirent....

Il me demanda de rester dans son équipe, affectée sur les avisos de la « Royale » - *demande que j'acceptais* – mais qui fut refusée par la grande direction de ST DENIS....

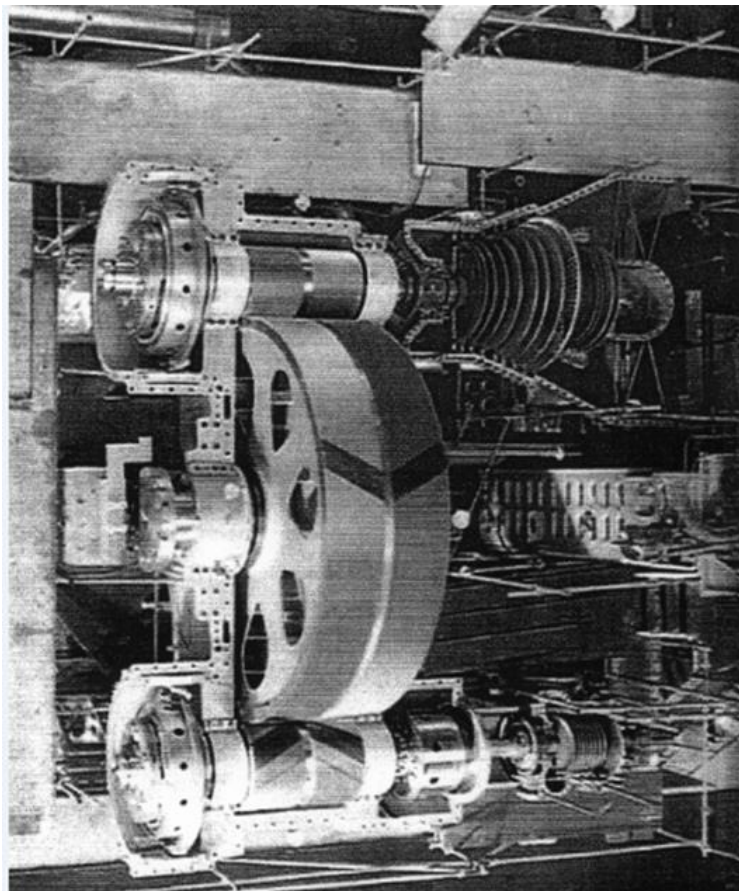
Je repris donc la route de SAINT NAZAIRE, officiellement les problèmes de rébellion au retour du HAVRE après la période du « Liberté » pesaient encore dans la balance, mais officieusement, il me fut indiqué que j'étais devenu l'expert, de part mon travail diversifié.

Une fois de plus, je considère avec le recul, que la chance a été de nouveau avec moi, car tous les copains de BREST, qui travaillaient au montage des turbines sur les avisos disparurent de façon dramatique, les uns après les autres, quelques années plus tard, victimes de l'amiante.

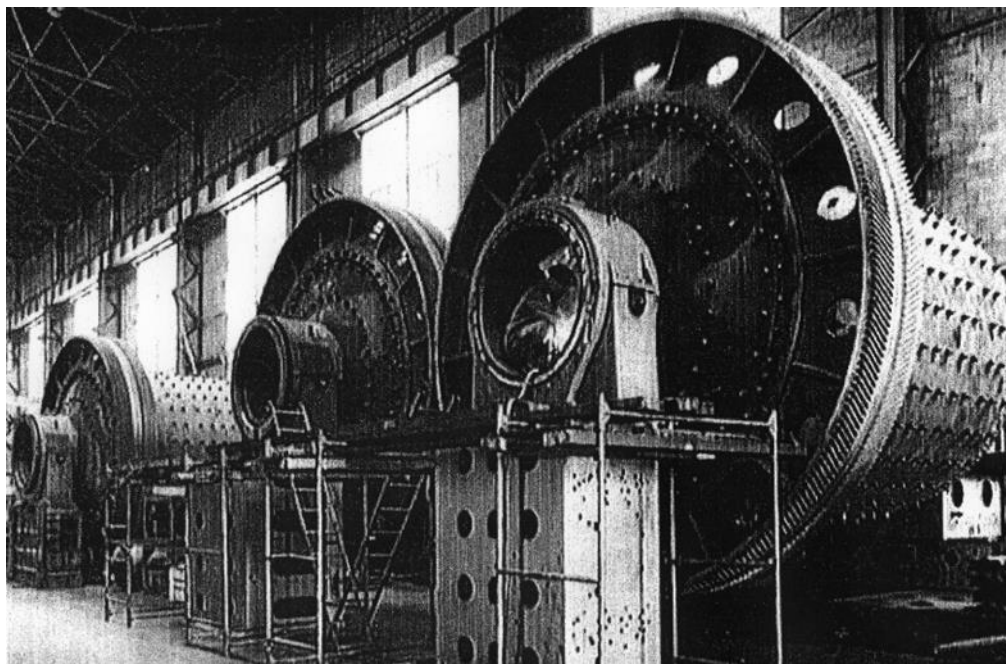


*J'ai « monté les turbines « Pearson » en atelier des turbines à Saint-Denis »*

*Turbine HP/BP à vapeur + réducteur de vitesse et roue de réduction principale « STAL - LAVAL »*



## *Broyeurs à charbon pour centrale thermique*



### **1955 : Fusion LOIRE – PENHOET Création des Chantiers de l'Atlantique**

Puis ce fut la fusion des chantiers en une société commune : **Les Chantiers de l'Atlantique**, et je fus dans les premiers à rejoindre l'atelier de Mécanique numéro 1, que j'avais déjà connu pour finir les turbines du « **France** ».

Alors là, je rêvais.... en 1960 j'avais l'impression de me retrouver en 1942 !!!

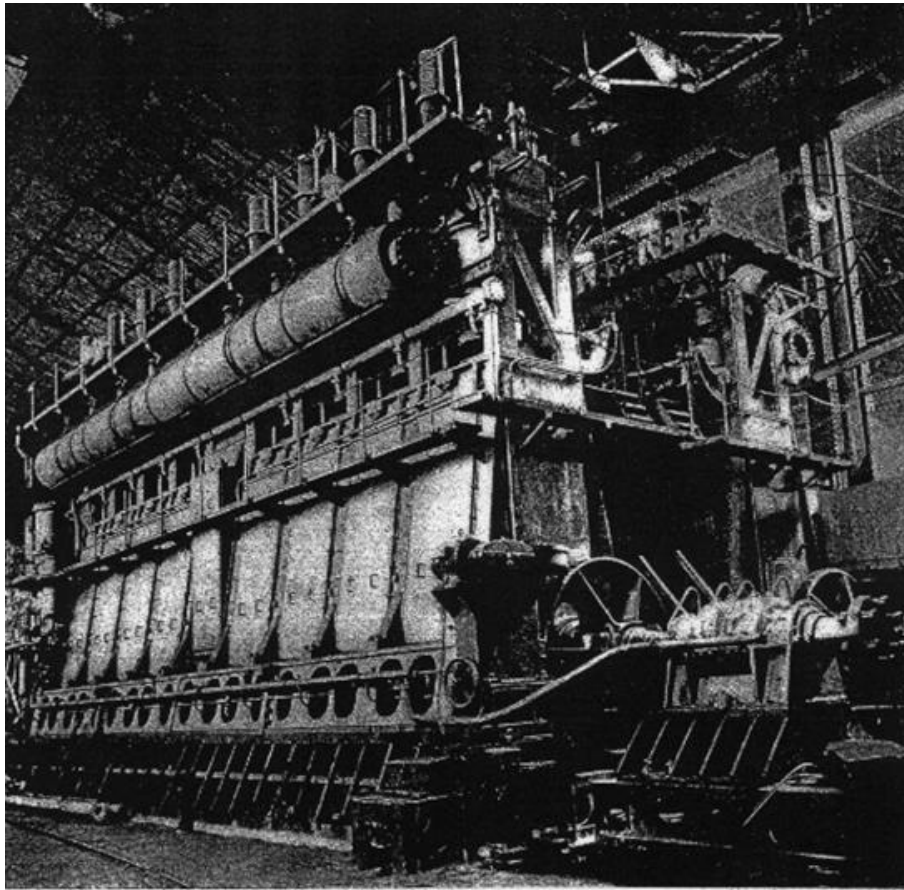
Le sol de l'atelier de montage des moteurs était toujours en terre battue. Le montage et l'assemblage des diverses parties du moteur, se faisait sur des billots de bois, genre traverses de rail de chemin de fer, les machines étaient totalement vétustes par rapport à ce que j'avais connu à l'atelier de SAINT DENIS, qui était en avance de plus de 10 ans avec des machines modernes.

### **Le montage et le démarrage des moteurs**

Dans cet atelier numéro 1, il fallait tout reprendre à la main, et ce fut un combat, que je qualifierais de titanesque, pour amener le personnel à changer les méthodes de travail, les ouvriers de l'atelier 1 avaient toujours travaillé de la même manière, et il ne fut pas simple de faire accepter ma méthode de travail, qui petit à petit cependant s'imposa, car les anciennes machines de ST DENIS arrivaient doucement pour les ajusteurs et les machinistes.

Cette période m'évoque un souvenir, qui à ce jour me porte encore à sourire : j'avais eu à régler la tringlerie de démarrage d'un moteur diesel Burmeister de 12 cylindres (un gros) et là, MOULET, chef d'atelier principal, m'interpelle au lancement du démarrage du moteur en me disant « on va voir si tu as bien travaillé GUIHENEUF »

Il faut dire que le courant ne passait pas beaucoup entre nous, et à sa stupeur, le moteur démarra au quart de tour, alors qu'il fallait en principe de 3 à 5 lancements pour les autres.... Je revois encore sa tête !



Moteur Diesel Burmeister et Wain de 3.000 CV. du cargo "Téméraire" (1927)

*Moteur 8 cylindres, 90 tours minutes en croisière, 105 - 110 en rapide*

## **Ma vie en atelier**

Je tournais donc d'équipe en équipe au sein de l'atelier : moteurs Burmeister, condenseurs de vapeur, broyeurs à charbon, lignes d'arbre, turbines, réglages sur machines, centrale électrique nucléaire... bref un vrai manège, ce qui me fut défavorable, puisque comme je ne restais que 5 à 6 mois dans chaque équipe, mon avancement était oublié au profit des plus anciens qui ne changeaient jamais de poste, outre qu'au surplus je refusais les déplacements pour raisons familiales, *je fus annoté sur le fameux livre rouge...*

## Ma promotion se fait attendre....

Mais je ne pense pas que ce fut les seules vraies raisons de mon défaut d'avancement ! Je dois reconnaître avoir souvent remis en question la façon de travailler imposée, par exemple j'utilisais les fraiseuses pour reprendre des pièces de moteurs, là ou les autres utilisaient des meules, mais à résultat égal je n'y passais qu'une demie heure, alors que mes collègues y passaient une matinée, voire plus !

Dans le même esprit, je passais aussi à la planétaire pour rectifier les clavettes de ligne d'arbres ; étant totalement polyvalent, passant d'équipe en équipe, je changeais constamment ma façon de travailler, dans le seul souci d'améliorer la pénibilité du travail dans un premier temps et dans celui d'exécuter les pièces à assembler ou à usiner dans les meilleurs délais.



*Fraiseuse universelle*

# NOUVELLES



CHANTIERS  
DE  
L'ATLANTIQUE  
SAINT-NAZAIRE

MARS 1973

## LA NEF 100 T. OUEST DE L'ATELIER N° 1 A CHANGÉ COMPLETEMENT D'ASPECT DEPUIS DEUX ANS - POURQUOI ?

L'Atelier de Mécanique n° 1 doit assurer la production, pour l'essentiel, de :

- 1 — Groupes turbo-réducteurs de propulsion Atlantique/Stal-Laval puissance 17.000 à 45.000 Ch.
- 2 — Moteurs semi-rapides S.E.M.T.-Fielstick (marque propriété de C.A.)

Types	PC.2 400	PC.2-5 400	PC.3 480	PC.4
Alésage.....	400 mm	460 mm	480 mm	570 mm
Course.....	460 mm	460 mm	520 mm	620 mm
Vitesse de rotation nominale.....	500 t/min	500 à 520 t/min	470 t/min	400 t/min
Puissance par cylindre.....	500 Ch	650 Ch	950 Ch	1.500 Ch
Poids du moteur le plus important (18 cyl.)	75 T	80 T	160 T	285 T

Il a été décidé, en 1969/1970, de procéder à la mise en place progressive :

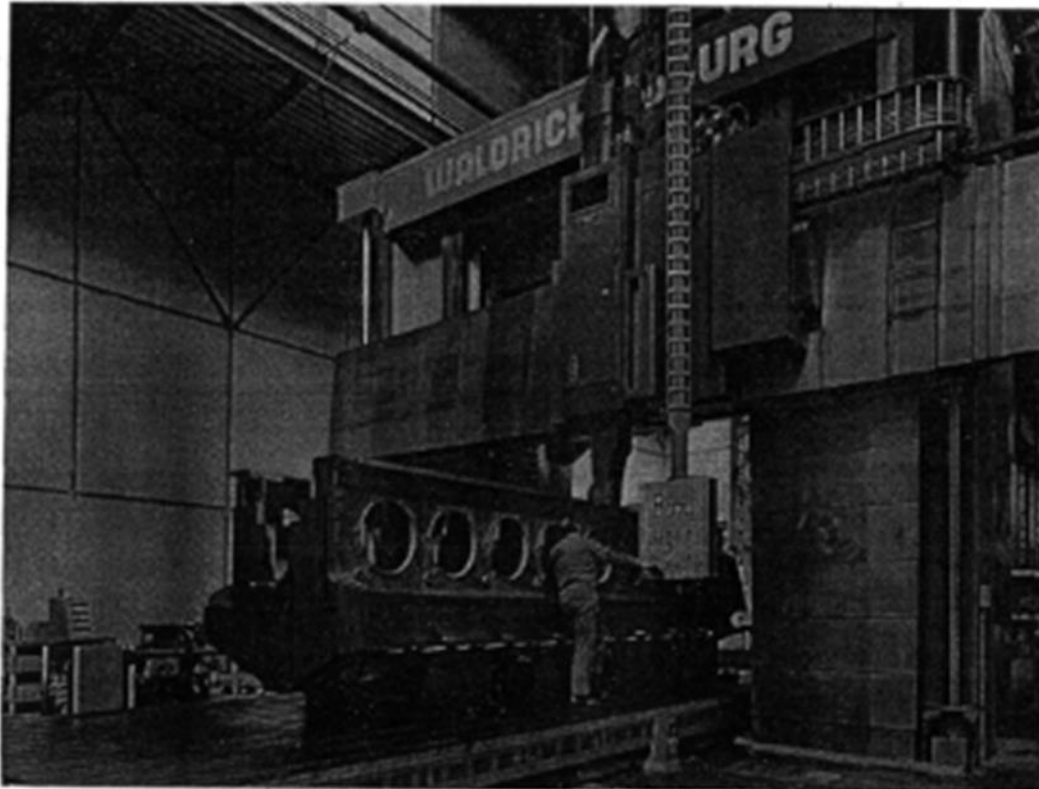
- de moyens modernes et puissants d'usinage des pièces fixes : carters de réducteurs de turbines Atlantique/Stal-Laval, bâtis des moteurs PC,
- d'installations rationnelles de : montage, essais, expédition.

L'essentiel de l'effort a porté, en 1971/1972, sur la nef Ouest qui abrite :

- le groupe des machines lourdes d'usinage de carters et bâtis,
- le montage des moteurs PC.2 - PC.3,
- les essais-expéditions de moteurs PC.3.

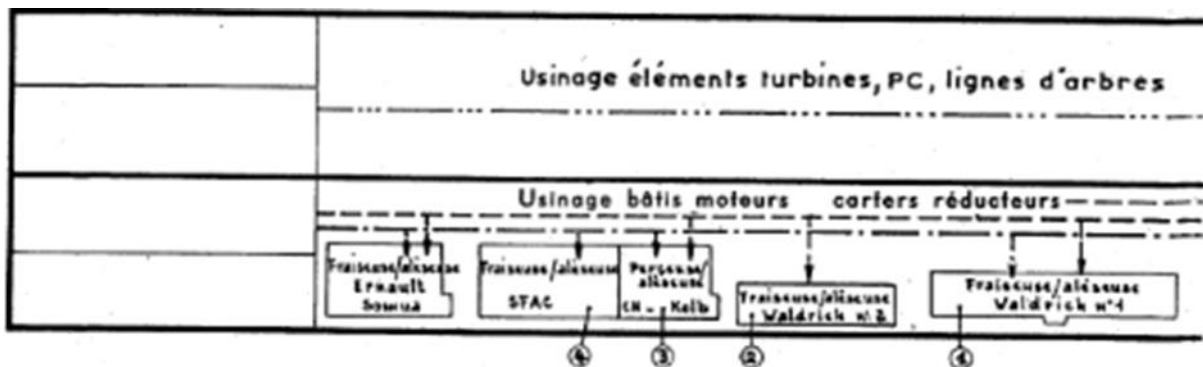
L'effort de rééquipement portera, en 1973/1974, sur la nef Est :

- réaménagement du secteur montage et essais groupes turbo-réducteurs Stal-Laval,
- installation d'emballage/expédition,
- équipement montage-essais pour moteurs PC.4.



Usinage d'un bâti PC.3 sur Fraisage-Alésage WALDRICH N° 1





### USINAGE DES CARTERS ET BATIS

Les carters de turbines Steal-Laval et les bâtis de moteurs Diesel PC doivent être usinés avec une précision telle qu'elle permette :

- d'éviter toutes opérations de retouches ou contrôle lors du montage,
- de garantir une géométrie d'ensemble correcte des machines constituées, condition essentielle de la bonne tenue en service :
  - des engrenages de réducteurs des turbines à vapeur.
  - de l'embellage et de la ligne d'arbres-manivelles des moteurs Diesel.

Ceci requiert l'utilisation de machines robustes et précises, la qualité des usinages assurés par ces machines dépendant, pour l'essentiel :

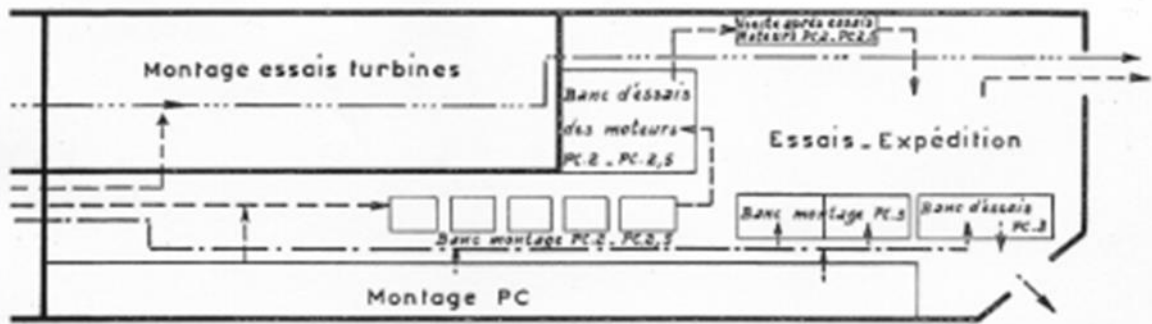
- du choix judicieux :
  - des caractéristiques mécaniques des machines
  - de leur équipement,
  - de leur constructeur,
- de la réalisation de fondations rigides,
- d'une utilisation correcte (conduite, entretien).

Nous disposons, actuellement, des machines suivantes :

- ① fraiseuse-alésage à portique "Waldrich Coburg n° 1", installée en 1970  
Machine de 4,20 m de passage entre montants, équipée de 2 tables et d'une visualisation de position de table et outil. Elle assure le fraisage et l'alésage des bâtis PC.2 - PC.3 - PC.4.
- ② fraiseuse-alésage à portique "Waldrich Coburg n° 2", installée en 1972.  
Cette machine est un peu moins importante que la machine n° 1 (1 table/passage entre montants 3,200 m). Elle est équipée de la même tête de travail et du même dispositif de visualisation que la machine n° 1 ; elle assure le fraisage et l'alésage des bâtis PC.2 et PC.3 (partiellement).
- ③ perceuse-alésage "Kolb" à commande numérique, installée en 1972.  
Cette machine et son équipement (dispositif de présentation des différentes faces des bâtis) permettent d'assurer les alésages et perçages sur bâtis PC.2 - PC.3 sans traçage préalable et sans intervention manuelle autre que le changement d'outil (800 perçages-taraudages sur un bâti 16 cylindres PC.2).
- ④ fraiseuse-alésage à montants mobiles "S.P.A.C.", installée en 1963.  
Cette machine, de grandes dimensions :
 

• course horizontale .....	16,80 m
• course verticale .....	5,50 m
• course transversale .....	3,55 m

 permet d'usiner des pièces importantes et dispose d'un plateau tournant.



Section-Alésage EDLR à commande numérique usinée en bloc cylindric PC.1

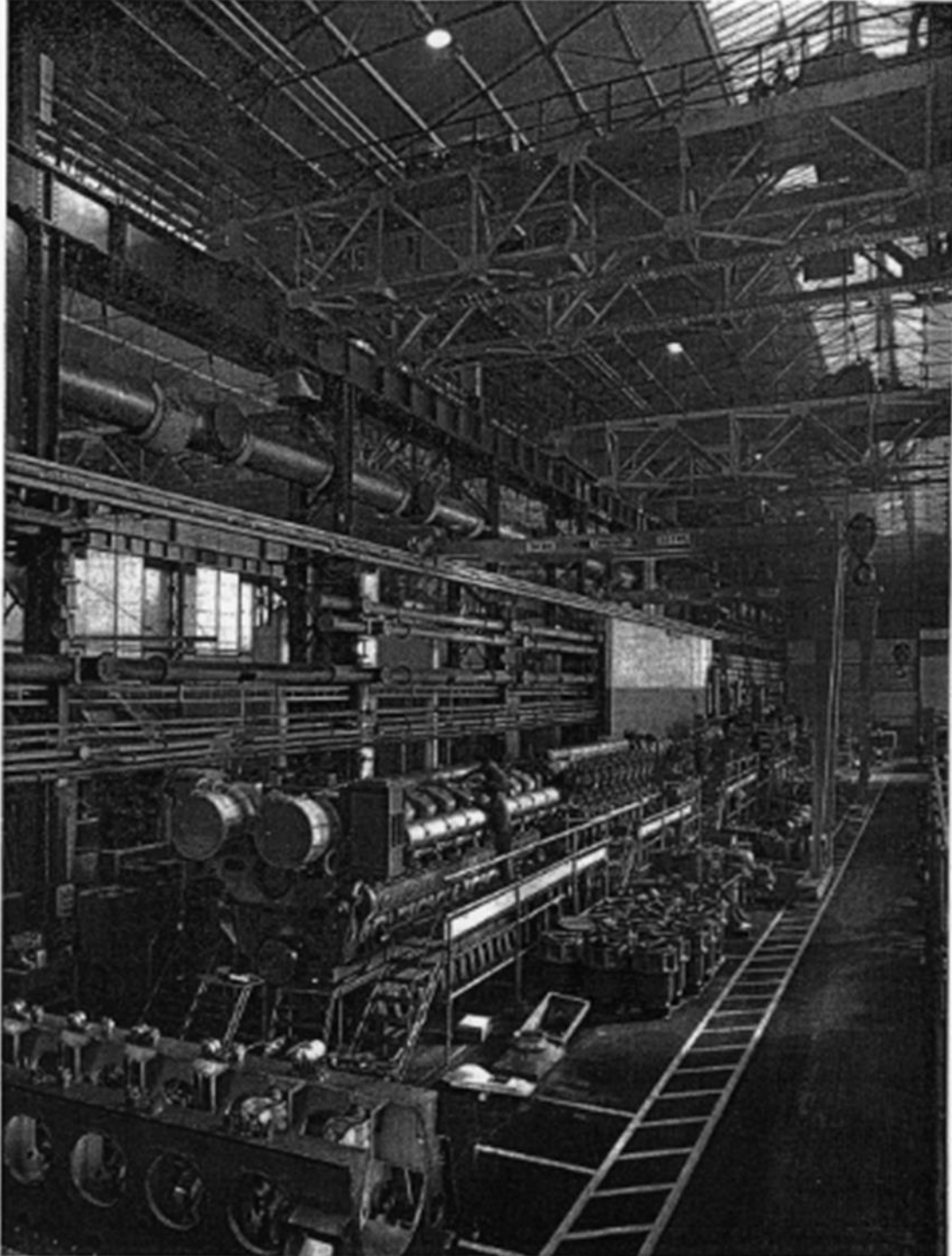
## INSTALLATIONS DE MONTAGE ET D'ESSAIS

Les aires de montage sont équipées (ou seront complètement équipées en 1975 pour FC.3/turbines Stal-Laval) de moyens :

- de stockage de pièces finies provenant des ateliers ou des fournisseurs,
- de pré-montage des sous-ensembles,
- de montage en poutres fixes (avec installations de manutentions assurées par semi-portiques).

Les bancs d'essais permettent :

- pour moteurs FC, d'assurer les essais en pleine charge (et surcharge). Ils sont équipés, pour cela :
  - de freins hydrauliques absorbant la puissance produite,
  - d'appareils de mesure et de contrôle,
  - de dispositifs d'insonorisation mobiles
- pour turbines Stal-Laval, de procéder aux essais sans charge à vitesse nominale et en survitesse. Ils sont, pour cela, équipés d'une alimentation vapeur (chaudières et condenseur).



Ligne de montage des moteurs FC.2 et FC.3, sur la droite section de pré-assemblage des sous-ensembles

## Atelier numéro 1 – de poste en poste

Les années s'écoulaient et je faisais toujours le tour de l'atelier n° 1... gouvernails avec ajustage des aiguillots coniques, où l'on me surnommait « *le fil de soie* » car il fallait positionner le gouvernail en ligne droite avec sa mèche directionnelle, le tout ayant une longueur d'environ 15 mètres.

Je travaillais avec une jauge micrométrique, d'où ce fil d'acier, tendu à la limite de la rupture.

Et la ronde continuait, je passais des épreuves de Turbines (Stal- Laval) aux épreuves des chemises de PC2 ou PC3.

J'ai travaillé pendant des années sans avoir d'avancement, j'étais toujours OP2, puis un jour miracle, c'était le 1<sup>er</sup> janvier 1974, cela faisait plus de six mois que j'étais dans la même équipe, et le jeune chef d'atelier, Mr MONIER, parvint à me faire changer de catégorie, devenant OP3, j'étais alors le seul sur la liste des promotions.

## Je travaille pour AIRBUS

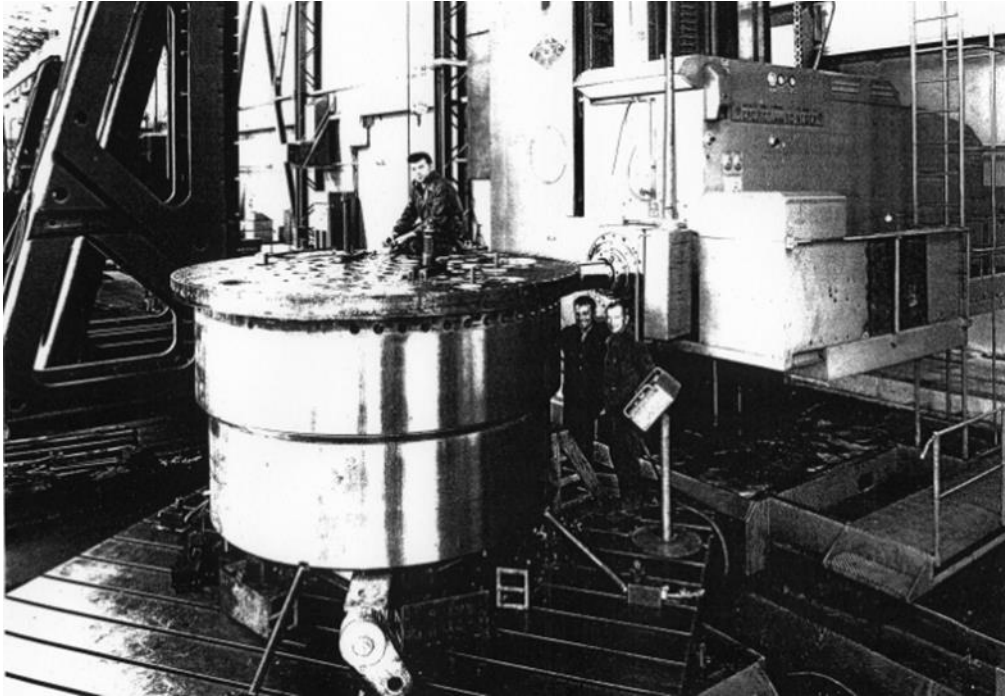
Ce coup de pouce donné, me permit de monter assez vite dans la hiérarchie des ajusteurs ; et mes dernières années de vie active furent encore plus intéressantes car je travaillais pour **AIRBUS NANTES** sur les fraiseuses à usiner des blocs de métal AU 4G (aluminium).

Par exemple, pour dégrossir et finir les longerons d'aile de **A 310** et **A 320**, les pièces d'emboutissages pour les presses caoutchouc pour former les tubes de passage des câbles électriques des corps d'avions, ces pièces demandant une précision micrométrique, et là je peux dire que j'étais devenu mon « *chef* », j'avais une paix royale, je prenais les décisions seul, personne ne voulant prendre de risques.

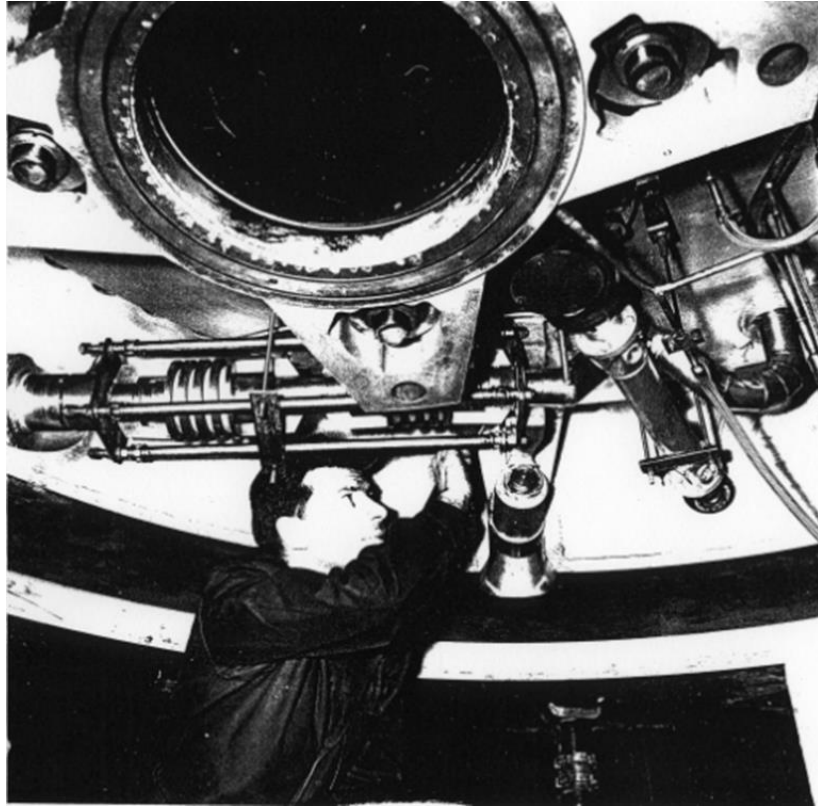
C'est ainsi qu'ayant atteint l'âge de 55 ans, je fus mis en préretraite le 26 novembre 1982.

Je revois encore l'expression interrogative de mon chef d'atelier, Mr MENARDAIS, qui disait que je blaguais « *vous n'avez que 45 ans GUIHENEUF...* » !

*Noyau nucléaire Centrale électrique de Chinon*



*« J'installe une soupape de sécurité sous le noyau nucléaire.  
Elle fut très utile durant l'utilisation de la centrale »*





## **MA CONCLUSION**

J'ai donc quitté les chantiers, une bonne dose d'amiante dans les poumons, mais avec la satisfaction d'avoir, je pense, par mon expérience, aidé à innover autour de moi en modernisant toujours la façon de travailler, et en imposant, autant que faire se peut, des conditions de sécurité, car hélas sous prétexte *qu'on avait toujours travaillé comme cela*, j'ai vu bon nombre de camarades perdre la vie.

**André GUIHENEUF**



# **MÉMOIRE DES CHANTIERS**

**André GUIHENEUF**  
**Embauche : 1942 / 1982 : Retraite**

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