

ALPHONSE CHASLES

Alphonse CHASLES



Alphonse Chasles

Je suis arrivé au chantier Gustave *Tabourel* le 9 juillet 1956. A cette époque-là, il n'y avait pas le troisième bassin. C'était l'ancien chantier. Il se trouvait au bout de la cale. J'ai travaillé chez M. Gustave *Tabourel* du 9 juillet 1956 au 1er janvier 1961. A cette date-là, M. *Tabourel* a vendu son fond à M. André *Bellot*. J'y suis resté jusqu'au 18 février 1987. Après je suis partis à la retraite.

Les chantiers ont dû déménager quand ils ont creusé le bassin. Les premiers bâtiments faits c'étaient les chantiers. On était content parce qu'on avait des chantiers fermés. Tandis qu'avant, chez M. *Tabourel*, le hangar, qui n'était pas bardé du tout, faisait à peine vingt mètres et on faisait des chalutiers de vingt-et-un mètres, donc tout l'arrière était dehors. On a eu froid là-dessous. On attrapait la crève les hivers pendant lesquels il faisait si froid… A cette époque-là, ce n'était pas comme maintenant, on avait une cabane en bois. Ce n'était pas très grand. C'est là qu'on ramassait tous nos outils, l'outillage. Et on y mettait nos vêtements, ça faisait vestiaire, ça faisait tout. Comme lavabo, c'était une grande cuve. On se lavait tous les mains là-dedans. L'eau était toute verte et dégueulasse. C'était comme ça.

On faisait 54 heures la semaine

On travaillait beaucoup plus que maintenant parce qu'on faisait 54 heures la semaine. Après, M. *Bellot* a fait barder le hangar.

Nous avions chacun notre boite à outils. Le charpentier de marine n'avait pas beaucoup d'outils. Il avait une **herminette**, c'était l'outil principal, des **fers à calfat**, un maillet, des ciseaux de charpentier, un rabot, un compas et une fausse équerre. Ça, il ne faut pas l'oublier. Les fausses

Herminette : outil tranchant emmanché, dont la lame courbe permet de dégrossir et d'aplanir les pièces de bois. C'est une hache à lame transversale.

Fers à calfat : outil permettant au calfat d'introduire un cordon d'étoupe dans les coutures afin de les rendre étanches.



Le hangar qui n'était pas bardé du tout, faisait à peine vingt mètres et on faisait des chalutiers. de vingt-et-un mètres, donc tout l'arrière était dehors. (ici , *Reine Mathilde* en chantier)



Centre culturel Léopold Sergthor, Port-en-Bessin

Opération de calfatage.

Collection "La Jolie Brise"



L' herminette, c'était l'outil principal ...

Alphonse Chasles

équerres de charpentier ce sont des fausses équerres spéciales.
Une table d'équerrage, c'est une petite tablette sur laquelle on lève tous les équerrages. Parce qu'un bordé de bateau, il s'en va en gauchissant. Et à chaque membrure, ce n'est pas le même équerrage. La table d'équerrage c'est un des outils principaux, avec l'herminette. Enfin l'herminette on ne s'en sert plus. Les rabots électriques vont plus vite. Parce qu'on rabotait les coques avec un rabot. Le bois, c'était du bois brut. Et bien ça, c'était une sacrée corvée. C'était dur. Et puis dans toutes les positions.
L'**étuve** existait déjà. C'était un collecteur de pipe-line du Débarquement. Le réservoir, ils ont dû le changer bien des fois parce qu'il se trouvait percé. Au départ, c'était un fut de deux cents litres. Il ne durait pas long. Je ne sais pas s'il faisait le temps de la construction d'un bateau.
On a toujours été assez nombreux, entre huit et dix. Quand on construisait des bateaux, il fallait du personnel, surtout au départ. On n'avait aucun moyen de levage. Il n'y avait pas de grue, tout était manuel. Il n'y avait rien. On montait les membrures avec trois palans : un au pied pour la glisser et deux pour la lever. Quand on montait l'**étambot** ou l'**étrave**, c'était pareil. Quand je suis arrivé en 1956, il y avait comme matériel, une vieille scie à ruban, un vieux tacot qui datait de je ne sais pas quand, et une dégauchisseuse. C'est tout ce qu'il y avait comme outillage.

Dans un bateau, le départ c'est la quille

Dans un bateau, le départ c'est la quille. Sur les grands bateaux, la quille était en deux morceaux. On faisait un écart, c'est comme une greffe en somme. Un **trait de Jupiter**. Et ça s'emmanchait à la masse parce qu'il n'y avait pas de clés. On mettait un peu de suif. Quand la quille était débitée, on montait l'étrave dessus, l'étrave et le **marsouin** qui faisait la courbe. Aussitôt que c'était

Étambot : pièce maîtresse de la charpente axiale. Il s'élève sur l'extrémité arrière et reçoit le gouvernail

Étrave : pièce maîtresse située à l'extrême avant de la charpente axiale

Étuve : coffrage en bois ou en métal dans lequel circule de la vapeur afin de soumettre les bordés à une chaleur humide qui les rend flexibles et permet de les ployer sans les casser

Trait de Jupiter: Raccord de deux éléments de charpente dont la découpe en zigzag rappelle la forme d'un éclair. (principalement utilisé pour la quille)

Marsouin: massif, généralement courbe, servant de liaison intérieure entre l'étrave et la quille.

Photo Dimitri Rogoff



Il y avait comme matériel, une vieille scie à ruban...





L'étuve était un collecteur de pipe-line du Débarquement...

Alphonse Chasles

Ventrière: bordé plus épais renforçant le ventre de la coque, utile notamment lorsque le navire est sur le flan à l'échouage

Bordés (ou bordage) : chaque planche recouvrant la charpente de la coque pour former l'enveloppe extérieure

Battis: Éléments de structure supportant le moteur

Barrot : pièce de bois transversale supportant le pont et servant également à maintenir l'écart des côtés du navire.

Membrures : Les membrures constituées de plusieurs pièces de bois, sont fixées perpendiculairement à la quille et constituent la structure transversale du navire qui donne la forme de la coque. (*couples*)

Serres : virures fixées à l'intérieur des couples, destinée à supporter les barrots (serre-bauquière) ou à renforcer la structure au niveau du ventre de la coque (serre de bouchain)

Carlingue : pièce maîtresse longitudinale placée à l'intérieur du bateau qui renforce la quille et maintient la base des couples

monté, on mettait l'étrave debout. Ça fait 35 cm une quille. L'arbre arrivait, on battait des traits et on le traçait. On le tournait. On donnait des traits de scie, à la main, parce qu'il n'y avait pas de tronçonneuse. Ça n'existait pas la tronçonneuse. Et on enlevait les quartiers, après on surfaçait. Des grosses courbes comme ça on ne pouvait pas les réaliser en une seule fois alors on sciait au fur et à mesure. On mettait debout, puis on mettait un bouquet en haut de l'étrave. C'était la tradition. Il n'y en avait qu'un qui traçait les membrures. C'est celui qui avait tracé le bateau. Après on débitait les membrures et on les montait au fur et à mesure jusqu'à l'arrière. Avant d'arriver complètement à l'arrière, on montait l'étambot. On faisait la partie arrière, on passait les **battis**, on **barrotait** et on pontait. Puis après, il fallait monter les **membrures**. Ça n'a pas changé, c'est toujours le même système. Une fois les membrures mises, on mettait les **serres**. Avant de border, on mettait les serres d'empattement, les serres de bouchains. Chaque chose à un nom dans la marine, chaque pièce. On montait la **carlingue**, on montait tout et on bordait une fois qu'on avait mis les serres. On mettait les **ventrières** à l'extérieur. Les ventrières étaient plus épaisses. Car à cette époque-là les bateaux échouaient. Alors, sur la partie qui échouait, les **bordés** étaient plus épais. Mais maintenant, on n'échoue plus puisque le bassin est à flot.

A notre époque, la quille était en orme, l'étrave, l'étambot étaient en chêne. Les bordés de fond, en dessous de la flottaison, étaient



Photo Dimitri Rogoff



Quand la quille était débitée...on montait l'étrave et le marsouin qui faisait la courbe... on mettait l'étrave debout. L'étambot, on le mettait en dernier.

On mettait un bouquet en haut de l'étrave.

Photo Dimitri Rogoff



Après on débitait les membrures et on les montait au fur et à mesure jusqu'à l'arrière.

Alphonse Chasles

en orme parce que l'orme tient mieux à l'eau de mer que le chêne. Le chêne s'effrite. Mais maintenant, ils mettent du chêne. Il n'y a plus d'orme. La graphiose s'est mise sur l'orme. La graphiose, c'est un champignon. Les bordés au-dessus de l'eau étaient en chêne et le pont en sapin. L'armature de la passerelle était au départ en chêne, à la fin en acajou. Et recouverte de contre-plaqué marine. Le contre-plaqué marine, c'était une révolution parce qu'autrefois c'était en frise. Le chêne venait des fossés. Dans la forêt, on ne trouve pas de bois cintré. Le fournisseur de bois nous amenait des **croches**, du bois cintré, parce que dans la marine, il n'y a rien de droit.

A l'époque, **ils brayaient** les joints, maintenant, ils ne le font plus. On brayait les joints avec un tipon qu'on trempait dans la marmite. Après il fallait gratter le brai. Il fallait se couvrir comme il fallait parce que ça brûlait les yeux. Ça brûlait partout. C'était une saleté ça. Maintenant, c'est fini, ils ne braient plus les joints. Sur le pont, ils le font toujours mais plus sur la coque. Il y avait aussi une autre corvée, c'était les mécaniciens qui la faisaient : le perçage du **tube d'étambot**. Autrefois, c'était à la main. On utilisait une barre à aléser. C'est une barre qui avait un couteau dessus. Elle avançait au fur et à mesure. Il fallait aléser l'étambot et la **mèche de gouvernail**.

Pour construire un bateau de vingt-et-un mètres, il fallait cent-vingt m3 de bois environ. Il fallait compter l'année pour le construire, parce qu'à cette époque- là il y avait les radoubs. Et au moment des radoubs, on n'y travaillait pas. Souvent, on finissait un bateau pour en commencer un autre.

Je vais vous expliquer un peu le lancement

Je vais vous expliquer un peu le lancement. Car on lançait les bateaux. On ne les mettait pas à l'eau. Maintenant, c'est une mise à l'eau qu'ils font. Mais les lan-

Tube d'étambot: Tube traversant l'étambot pour le passage de l'arbre d'hélice.

Mèche de gouvernail: Axe du gouvernail

Des croches: bois naturellement tord permettant de conserver le fil du bois lors de la découpe des pièces courbes (membrures).

Ils brayaient: Action de remplir les joints de brai goudronneux



Photo Dimitri Rogoff

Le fournisseur de bois nous amenait des croches, du bois cintré, parce que dans la marine il n'y a rien de droit.

C'était les mécaniciens qui le faisaient, le perçage du tube d'étambot.



Photos Dimitri Rogoff

Alphonse Chasles

cements, c'était une sacrée corvée. On préparait ça longtemps à l'avance, bien huit jours à l'avance, parce qu'il fallait tout dégager. Le bateau était en peinture à ce moment-là. On lançait les coques nues. Il n'y avait rien à l'intérieur. On les lestait d'abord. Il fallait faire le ciment puisqu'on les lestait au ciment. Autrefois, c'était des **gueuses** ou des galets. On mettait les galets entre les membrures pour lester le bateau une fois qu'il était lancé. Ensuite, on embarquait les réservoirs. On fixait les réservoirs, puis on embarquait le moteur, le réducteur, enfin, tout ce qu'il fallait.

Pour le lancement on manœuvrait des tonnes de bois. On mettait le bateau sur un **ber**, c'était comme un traîneau. On gîtait le bateau, on passait un ber dessous. Il y avait un grand longeron de huit mètres à peu près qui était sous la quille. On suiffait bien le dessous. On couchait le bateau sur le ber et on l'attachait dessus. C'était plus prudent. Et on faisait un chemin avec des plateaux avec du savon

Gueuse : masse de fonte telle qu'elle sort du haut fourneau

Ber : (ou berceau) charpente de bois (ou de métal) qui supporte un navire et glisse avec lui pendant le lancement.



Ça faisait une grande gerbe d'eau. (Lancement du *Sancta Maria*)

Alphonse Chasles

mou dessus. Ça l'avançait jusqu'à la cale. Le point le plus critique, c'était le balancement sur la cale. Ce n'était pas toujours facile à trouver. Dès qu'il arrivait dans l'eau, ça faisait une grande gerbe d'eau. Ce qui était émouvant, c'est que toutes les sirènes des bateaux se mettaient à sonner. Il y avait de grandes amarres de chaque côté pour freiner le bateau, pour qu'il n'aille pas s'échouer dans un autre bateau. Et après, c'était la fête. On arrosait ça et il fallait ramasser tout le matériel. Il y avait du bois à ramasser ! Il faut reconnaître que les manœuvres étaient très dangereuses. Quand on construisait les bateaux, on marchait ensemble. Il y avait mécanicien et forge. A cette époque-là, c'était un peintre qui venait faire les peintures, Manuel *Mora*.

On lançait les bateaux. On ne les mettait pas à l'eau. (ici Le *Saint-André*).









Un lancement attire beaucoup de monde (Lancement de *Reine Mathilde*).

Il y avait de grandes amarres de chaque côté pour freiner le bateau.