

BULLETIN D'INFORMATION CHANTIER DE PENHOËT

NUMÉRO 13

MAI 1953

PÉTROLIERS

La construction des pétroliers qui s'est largement développée au Chantier de Penhoët mérite que l'on fasse un historique de son développement dans notre Chantier depuis une quinzaine d'années.

Pour mémoire, nous rappelons que le

la construction d'un pétrolier de 22.000 T. de port en lourd (14.600 Tx. de jauge), le "PALMYRE". Un navire identique venait d'être terminé par les Chantiers de France, l'"EMILE-MIGUET" ; mais, à la différence de ce dernier, il fut décidé d'étendre largement la soudure dans sa



Le dernier-né : Lancement de l'ARAMIS, le 14 Avril 1953

Chantier de Penhoët a construit, en 1938, un navire pétrolier de faible tonnage, l'"OCTANE" de 2.070 Tx. de jauge, qui était d'ailleurs le "sister-ship" du "Léon-Martin" construit par le Chantier de Normandie, à Rouen.

En 1938/39, le Chantier se vit confier par la Compagnie Navale des Pétroles

construction, toute la structure du navire, y compris ses attaches à la coque, fut donc soudée. Le navire fut lancé en Décembre 1939 ; mais le déroulement des hostilités ne permit pas de l'achever et, après de nombreuses péripéties, le "PALMYRE" fut finalement coulé dans le barrage constitué par les Allemands en Loire. Sitôt les



Le BETHSABEE, livré le 26 Juin 1952

Manutentionnez les bouteilles de gaz comprimé sans brutalité.

travaux de renflouement terminés, le navire fut amené à notre Chantier et complètement achevé après que ses importantes avaries de coque fussent réparées en cale sèche. C'est donc un véritable navire neuf qui prit la mer en Juin 1946, le premier, après la libération, sorti de notre Chantier.

Il était le père d'une série de trois autres navires ayant rigoureusement les mêmes formes : l'"ASTARTE", livré en 1948 à la Compagnie Auxiliaire de Navigation; le "BAGDAD" livré en 1949 à la Compagnie Navale des Pétroles; l'"ARIANE" livré en 1950 à la Compagnie Auxiliaire de Navigation.

Mais durant la construction de cette série de navires, les plans furent progressivement modifiés pour augmenter l'importance de la soudure en fonction du développement de notre expérience et de notre outillage.

Aussi, notre Chantier fut choisi, en 1948, pour construire deux navires pétroliers à moteurs de 32.000 T. de port en lourd, ce qui constituait indiscutablement à l'époque de leur conception les plus forts tonnages envisagés pour ce type de navires.

Ces deux navires, le "BERENICE" et le "BETHSABEE", furent particulièrement étudiés en fonction de la préfabrication avec un développement très poussé de la soudure.

Ces navires, livrés en 1952, ont donné en service tout ce que l'on attendait d'eux. Ils restent encore les deux plus gros pétroliers à moteurs en service de la flotte mondiale.

Ces réalisations, fonction de notre outillage et de notre technique, ont permis à notre Société d'obtenir d'importantes commandes de navires de ce type et d'un tonnage moyen de 30.000 T. (DW.).

Nous avons pu également, dans des conditions souvent difficiles, obtenir d'importantes commandes de navires pétroliers destinés à des filiales d'armements américains, payables en devises appréciées. Le dernier commandé, qui ne porte, pour l'instant, que le repère de construction du Chantier "R. 16", sera le plus gros navire pétrolier construit en France et se classera parmi les plus gros navires du monde. Son port en lourd sera, en effet, de 37.400 T.; en charge, son déplacement sera supérieur de 20 % à celui de l'"ILE-DE-FRANCE".

Malheureusement, les puissances en jeu, la nécessité de conserver, même pour les navires à moteurs, un appareil évaporatoire développé pour assurer les services de réchauffage, pompage, etc., ont conduit les Armateurs à préférer pour de telles unités, la propulsion à vapeur à 1 ligne d'arbres avec turbines. Cette nouvelle orientation a sensiblement

Evitez de vous tenir sans raison sous une charge suspendue.

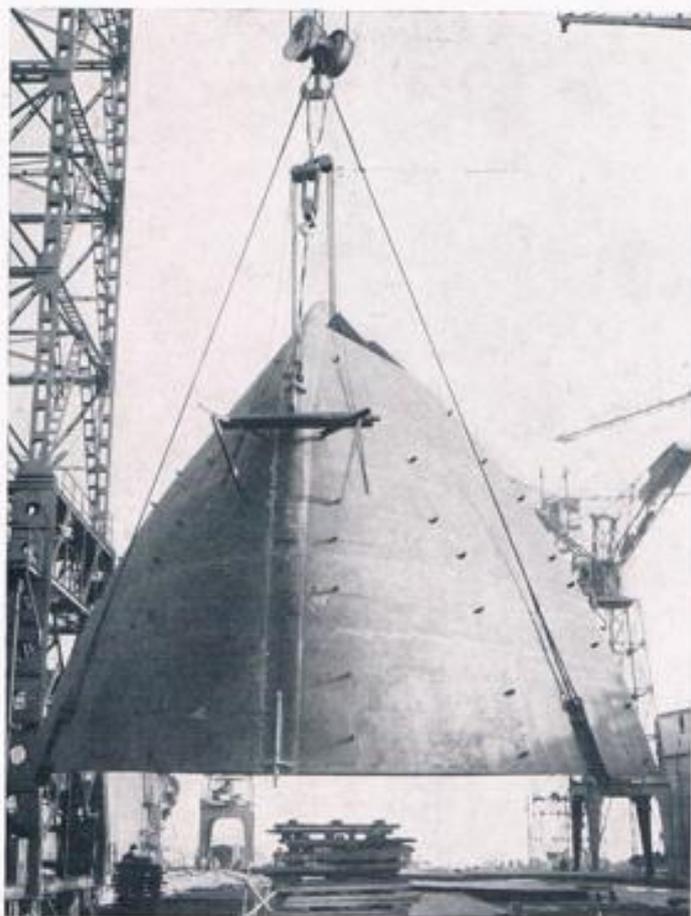
modifié l'équilibre de notre carnet de commande pour l'atelier des machines.

Le tableau ci-après donne la liste des pétroliers construits par le Chantier de Penhoët depuis la libération, en y comprenant le "PALMYRE", et également celle des pétroliers actuellement en commande, avec indication de leurs

Sur ce total, la France intervenait pour

92 navires jaugeant au total 877.492 Tx. (soit 5,6 %).

Les navires pétroliers en construction intervenaient respectivement dans ces totaux de la façon suivante :



Elément préfabriqué : l'arrière de l'ARAMIS

dimensions principales, de leur jauge, de leur port en lourd et du type de propulsion.

Les chiffres de ce tableau sont à rapprocher, d'une part, des statistiques mondiales de construction de navires, d'autre part, des statistiques des constructions navales en France.

Au 1^{er} Avril 1952, il y avait en construction dans le monde 1.829 navires, d'une jauge brute supérieure à 1.000 Tx., représentant au total 15.715.847 Tx. de jauge brute.

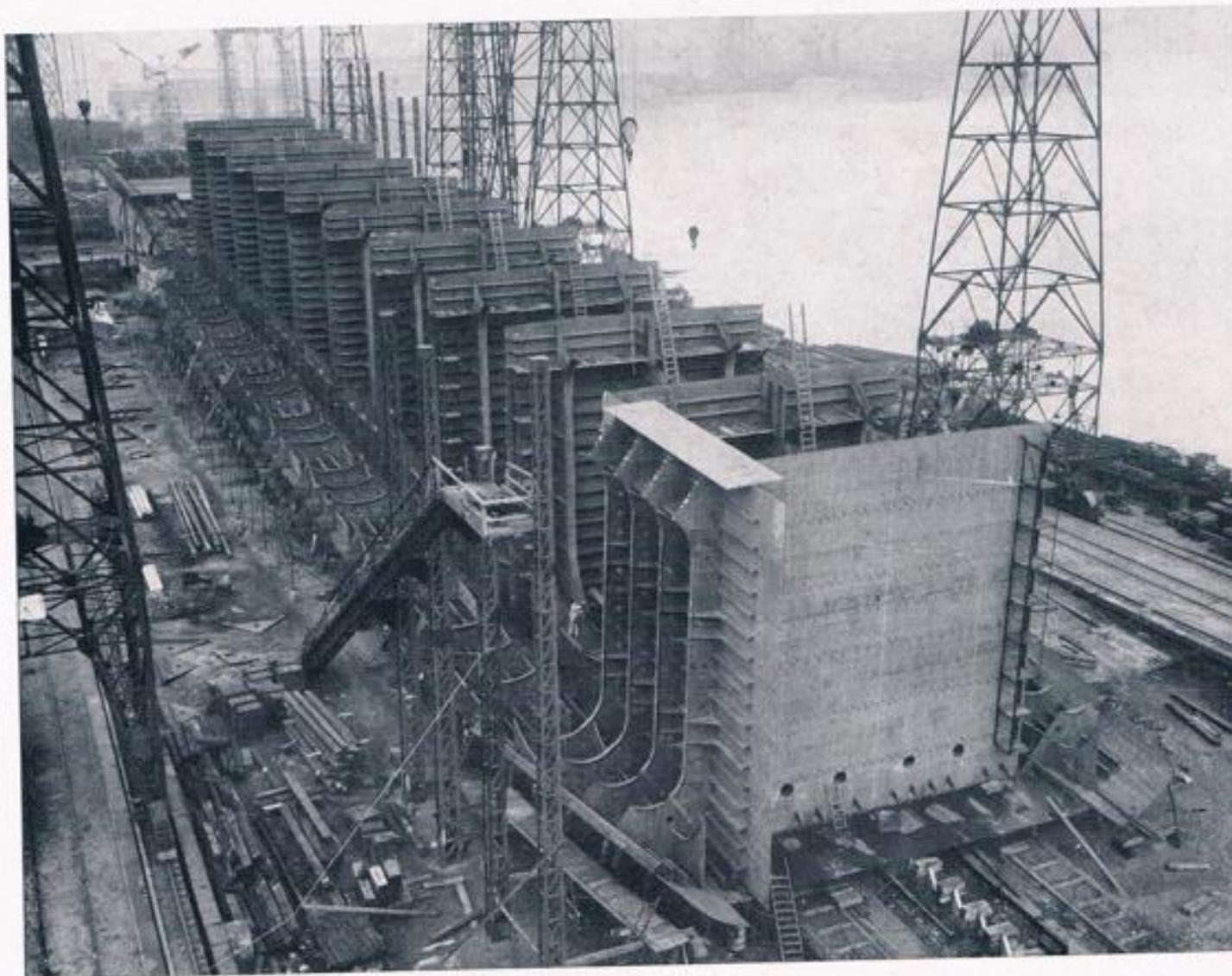
pour le monde entier :

718 navires jaugeant 9.203.083 Tx. soit 58,7 % du tonnage de la flotte en construction.

pour la France :

28 navires jaugeant 461.331 Tx., soit 5 % du total ci-dessus.

Au 1^{er} Janvier 1953, si l'on examine la construction des navires pétroliers en France, on trouve,



Cale 1. - Montage des cloisons transversales du E. 15 (31.550 T.)

en construction pour *compte français* :

26 navires pétroliers jaugeant au total 387.000 Tx., parmi lesquels étaient en construction à Penhoët :

9 navires pétroliers jaugeant au total 172.200 Tx. (soit 44,5 % du tonnage total pétroliers en construction).

en construction pour *compte étranger* :

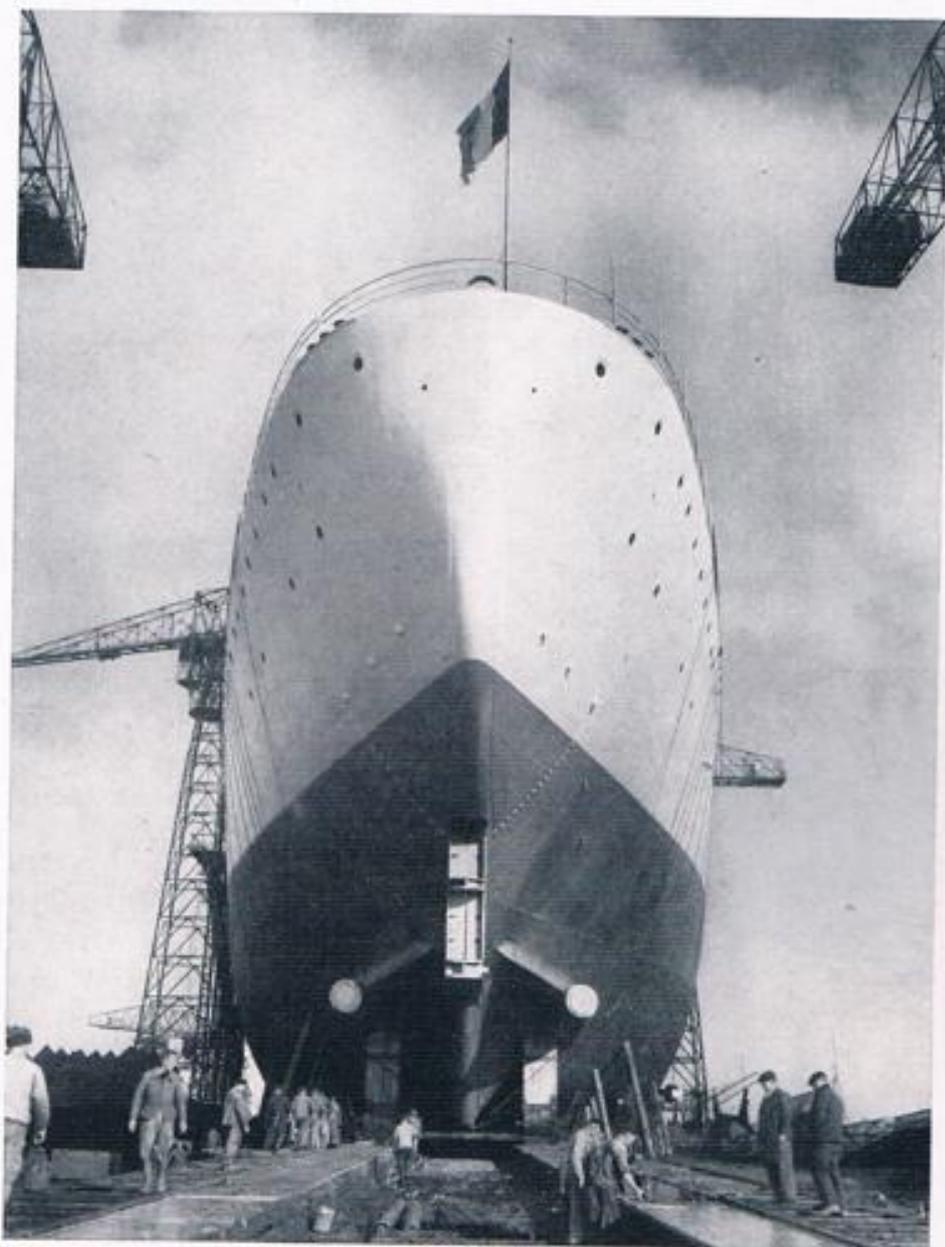
7 navires pétroliers jaugeant au total 124.000 Tx., parmi lesquels étaient en construction à Penhoët :

3 navires pétroliers jaugeant au

total 65.200 Tx. (soit 52,5 % du tonnage en construction).

Notre Chantier a ainsi en commande environ 50 % du tonnage pétrolier commandé en France. Ce rang prééminent est dû aux progrès techniques ininterrompus qu'il a apportés dans ce type de construction, à l'outillage puissant dont il dispose, aux efforts d'organisation et de rationalisation qu'il a recherchés dans la construction d'unités sinon identiques du moins analogues sur bien des points. Il ne pourra maintenir ce rang qu'en soutenant constamment cet effort, qui est celui de tous.

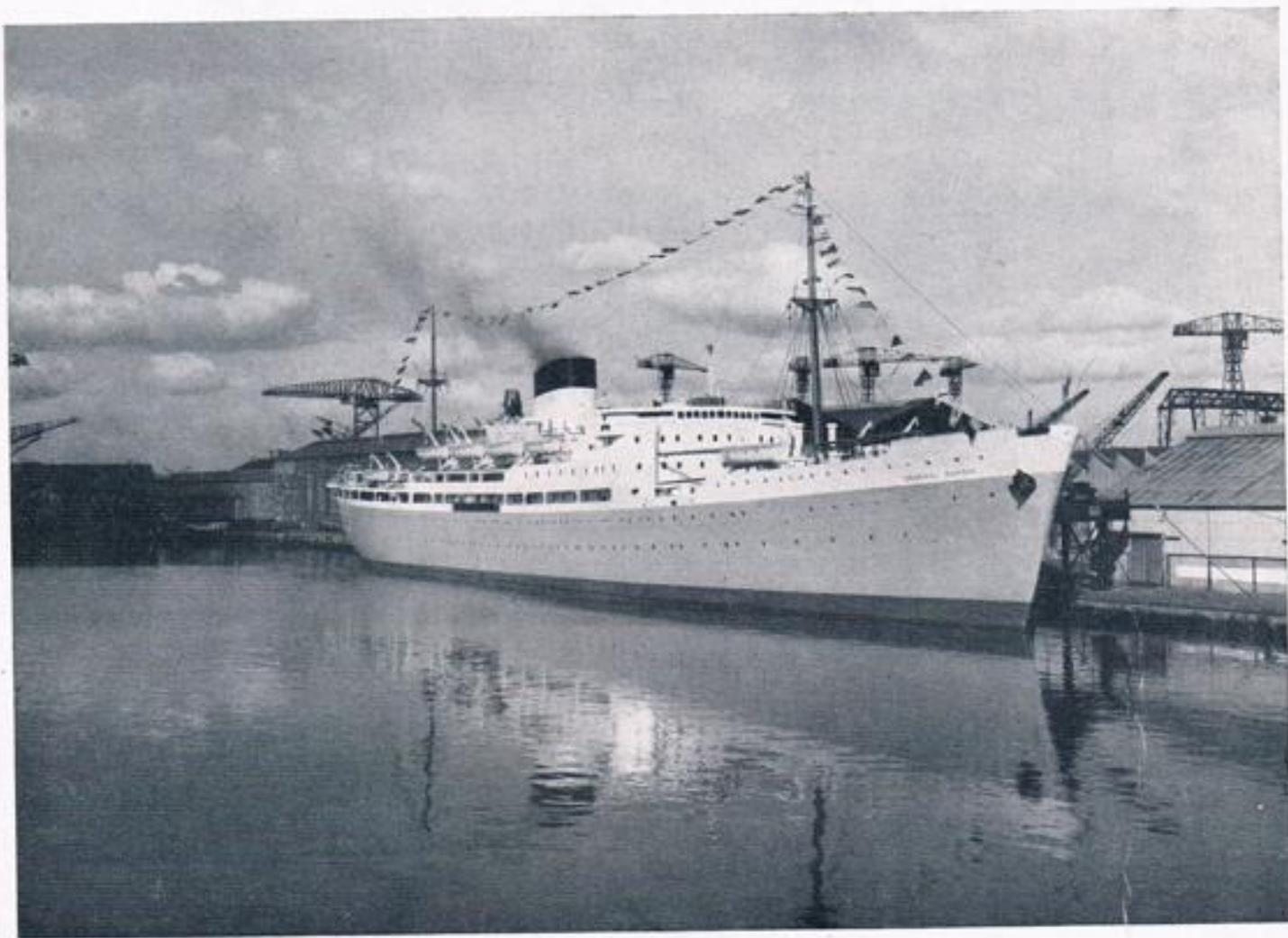
	Longueur	Largeur	Creux	Tonnage (jauge)	Port en lourd	Propulsion
A - livrés au 1-4-53 :						
PALMYRE	175 ^m 90	22 ^m 50	12 ^m 50	14.700 Tx	22.000 T.	2 moteurs B. W.
ASTARTE	d°	d°	d°	d°	d°	d°
BAGDAD	d°	d°	d°	d°	d°	d°
ARIANE	d°	d°	d°	d°	d°	d°
BERENICE	202 ^m 65	25 ^m 90	14 ^m 15	21.400 Tx	32.600 T.	d°
BETHSABÉE	d°	d°	d°	d°	d°	d°
		Total A.....		101.600 Tx	153.200 T.	
B - en commande au 1-4-53, compte français :						
ARAMIS (A. 15)	191 ^m 40	25 ^m 14	12 ^m 95	17.500 Tx	27.000 T.	1 turbine
ESSO PARIS (G. 15)	191 40	25 14	12 95	17.100	26.500	1 turbine
DALILA (J. 15)	203 00	26 44	14 20	22.000	32.850	1 turbine
ANJOU (E. 16)	170 00	22 46	12 35	12.600	19.500	1 moteur B. W.
SAMARRAH (I. 16)	193 00	25 60	13 35	19.000	29.500	1 moteur B. W.
1 ^{er} pétrolier SHELL (K. 15)	201 16	25 68	14 10	21.000	31.500	1 turbine
2 ^e d° (P. 15)	d°	d°	d°	d°	d°	d°
3 ^e d° (Q. 15)	d°	d°	d°	d°	d°	d°
4 ^e d° (J. 16)	d°	d°	d°	d°	d°	d°
		Total B.....		172.000 Tx	261.250 T.	
C - en commande au 1-4-53, compte étranger :						
E. 15	202 ^m 20	26 ^m 44	13 ^m 71	20.600 Tx	31.550 T.	1 turbine
F. 15	d°	d°	d°	d°	d°	d°
R. 16	210 ^m 50	27 ^m 14	14 ^m 32	24.000	37.400	d°
		Total C.....		65.200 Tx	100.500 T.	
		Total B + C.....		237.400 Tx	361.850 T.	
		Total A + B + C		339.000 Tx	515.050 T.	



BERENICE le jour de son lancement (11 Novembre 1950)

PAQUEBOTS

LA MISE EN SERVICE DU "GÉNÉRAL-MANGIN"



Le GÉNÉRAL-MANGIN quelques instants avant de nous quitter, le 19 Mars 1953

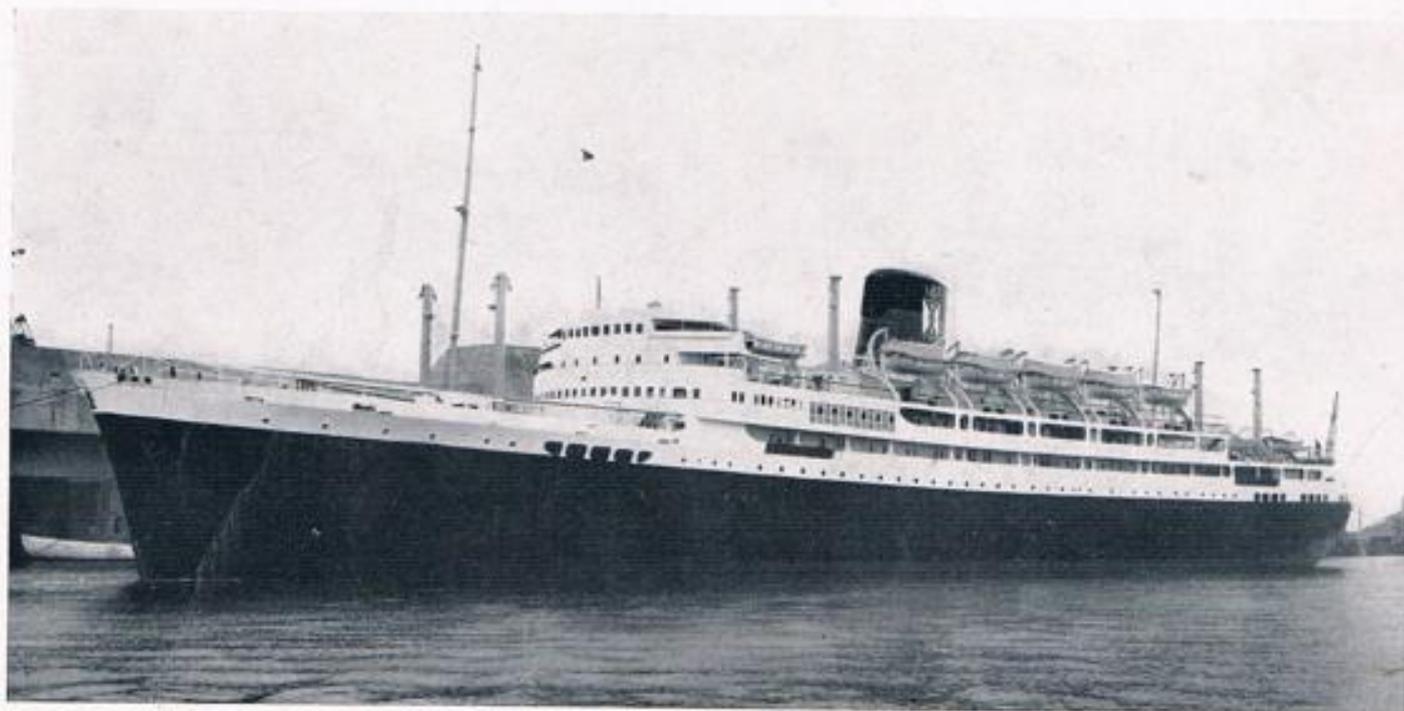
Le paquebot "GÉNÉRAL-MANGIN" a été livré à la Compagnie de Navigation FRAISSINET, le 14 Mars 1953, après des essais à la mer brillamment réussis, au cours desquels le navire a réalisé une vitesse de près de 19 nœuds, largement supérieure à celle qui était escomptée, en même temps que la consommation obtenue était inférieure à celle prévue par le contrat de construction.

Le navire, entièrement terminé jusqu'au moindre détail, a pris la mer le

19 Mars et a rejoint Marseille après une croisière qui l'a amené successivement à Cadix, Alger et Palma de Majorque.

Enfin, à Marseille, il a été inauguré officiellement le 1^{er} Avril, en présence de nombreuses personnalités du monde maritime.

Parti le 8 Avril de Marseille, il accomplit actuellement son premier voyage qui doit l'amener jusqu'à Pointe Noire.



Paquebot BRETAGNE, livré le 27 Juillet 1952, à la C^{ie} des Transports Maritimes

Soudeurs, prenez les verres de protection qui conviennent aux électrodes que vous utilisez.

C'est une parfaite réussite de plus à l'actif de nos Chantiers, et M. Jean Fraissinet et ses collaborateurs nous ont confirmé la satisfaction profonde qu'ils avaient avec cette belle unité.

Sa disposition intérieure, ses emménagements ont été appréciés pour leur parfaite simplicité qui n'exclut cependant pas un confort poussé non seulement pour les passagers de 1^{re} et 2^{me} classe, mais aussi pour ceux de 3^{me} classe qui bénéficient d'installations uniques sur cette ligne.

Quant à l'équipage, il a exprimé sa complète satisfaction pour les locaux agréables qui lui ont été réservés.

Enfin, la silhouette de ce navire a paru à tous parfaitement harmonieuse.

Il est intéressant de rappeler que ce navire est le premier commandé directement par un Armateur pour son propre compte. La mise au point a été rendue particulièrement aisée par la parfaite compréhension que nous avons trouvée auprès des Services



Lancement du GÉNÉR



Paquebot LOUIS-LUMIERE, livré le 1^{er} Octobre 1952. à la C^{ie} des Chargeurs Réunis

techniques de l'Armateur. Aussi, il convient de noter que ce navire a été livré, à quelques jours près, dans le délai de 26 mois, prévu au contrat. Il a été achevé 19 mois après sa mise sur cale, dont 7 mois 1/2 à flot.

Avec le "GÉNÉRAL-MANGIN", arrive près de sa fin, la construction de la série des paquebots qui nous a été confiée après guerre. Le "HENRI-POINCARÉ", que nous devons livrer dans le courant de cette année, sera le dernier.

Heureusement, un grand nombre de pétroliers ont été commandés au Chantier de Penhoët ; mais, pour permettre la pleine utilisation de nos différentes spécialités et de nos installations, il serait désirable que d'autres paquebots soient mis en construction.

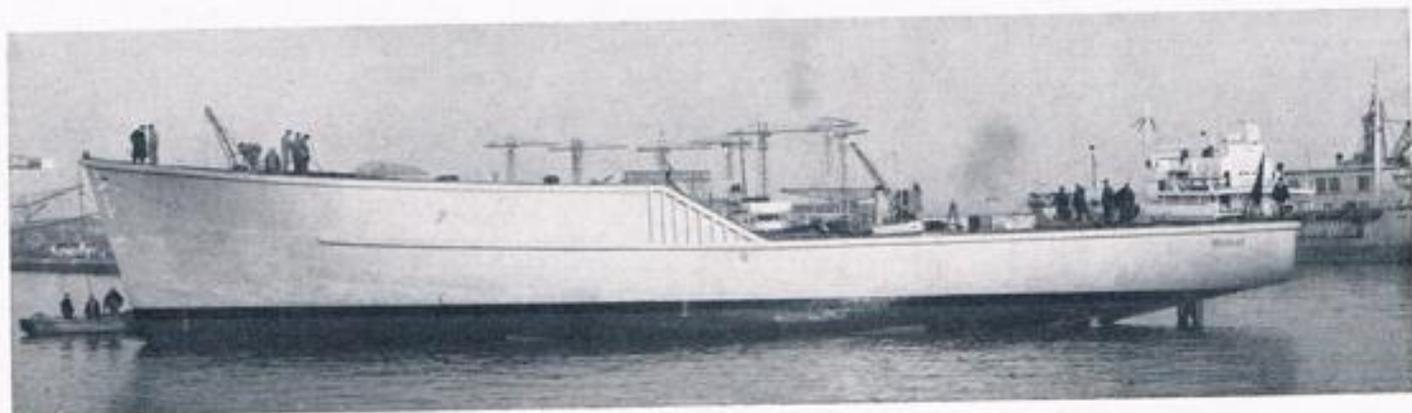
Il faut espérer que, malgré la concurrence sévère faite par les avions, le besoin s'en fera sentir. Il n'est pas douteux que les passagers qui utiliseront le "GENERAL-MANGIN" seront nos meilleurs agents de publicité pour ce moyen de transport.

Elingueurs, n'oubliez pas de garnir les angles vifs qui risquent de couper les élingues.



S, le 9 Juillet 1952

DRAGUEURS



Le Dragueur REGULUS après sa mise à flots, le 18 Novembre 1952

Les quatre dragueurs, "RÉGULUS", "VEGA", "CASSIOPEE", "ERIDAN", que nous exécutons pour la Marine Nationale ont de modestes dimensions par rapport à celles des navires sortant habituellement de notre Chantier.

Toutefois, ils sont doté d'une structure particulière et d'installations nombreuses et complexes, exigeant pour leur réalisation une somme de travail très importante relativement à leur tonnage.

La construction de ces navires permet

d'employer en particulier un important contingent de charpentiers bois et des effectifs de menuisiers et d'électriciens qui ne sont pas négligeables.

Arrivant à la fin de la période des paquebots et au début de celle des pétroliers, la construction des dragueurs a permis d'éviter des débauches à l'atelier à Bois et chez les électriciens.

La commande de quatre autres dragueurs D 22, D 23, D 32 et D 33, est maintenant acquise à notre Chantier, c'est là un événement heureux.

PESCARA

Le nom de l'ingénieur Pescara, inventeur du générateur de gaz à pistons libres, sert à désigner couramment l'ensemble "turbine à gaz - générateur de gaz", tel qu'il a été utilisé tout d'abord dans quelques centrales électriques, puis sur la locomotive Renault de 1.000 CV, et enfin sur le pétrolier "BETHSABEE", où il entraîne un alternateur. Ces mêmes groupes sont actuellement en cours de montage à bord des dragueurs construits à la base sous-marine: le dragueur "REGULUS" sera un des premiers navires dont la propulsion est assurée par une turbine à gaz entraînant l'hélice.

Cet ensemble, dont nous donnons ci-contre le schéma correspondant à l'installation réalisée sur les dragueurs, se compose essentiellement :

- d'un générateur de gaz, dit Pescara (A), dont le rôle est de fournir à la turbine des gaz à la température de 500° C et à la pression de 3 à 4 kg/cm² ;
- d'une soupape (B) de distribution des gaz aux aubages de marche avant et marche arrière de la turbine ;
- d'une turbine à gaz (C), entraînant, par l'intermédiaire d'un réducteur, la ligne d'arbres et l'hélice. Cette turbine tourne en régime normal à 9.000 t/m ; elle transforme en travail, absorbé ensuite par l'hélice, l'énergie contenue dans les gaz fournis par le générateur.

Le fonctionnement du générateur de gaz est, en principe tout au moins, fort simple. C'est un moteur Diesel à deux pistons libres

Les vêtements flottants sont un danger surtout près des machines-outils.

couissant d'un mouvement symétrique dans un cylindre central. Ce Diesel fonctionne suivant le cycle à deux temps, avec lumières d'échappement et de balayage. L'air de balayage est fourni par deux pistons de grand diamètre, solidaires de deux pistons moteurs. Cet air est admis dans un espace annulaire autour de la chambre de combustion où il pénètre ensuite par les lumières de balayage.

Une partie de cet air traverse directement la chambre de combustion pendant le balayage. Il s'y réchauffe tout en maintenant à une température raisonnable les parois du cylindre. Une autre partie est emprisonnée dans le cylindre et participe à la combustion. A sa sortie des lumières d'échappement, le gaz est admis dans un ballon dont la capacité est suffisante pour assurer une égalisation des pressions (3 à 4 kg/cm²) et des températures (500° C). De là, le gaz est admis dans la turbine.

Les capacités extérieures des grands cylindres servent de matelas pneumatiques pour assurer, après chaque course aller, le retour des pistons vers le centre, et la compression de l'air participant à la combustion. Un embiellage, très léger puisqu'il n'a à transmettre aucun effort important, assure la synchronisation du mouvement des deux pistons, alors que la limitation de la course dans les deux sens est assurée uniquement par le matelas d'air.

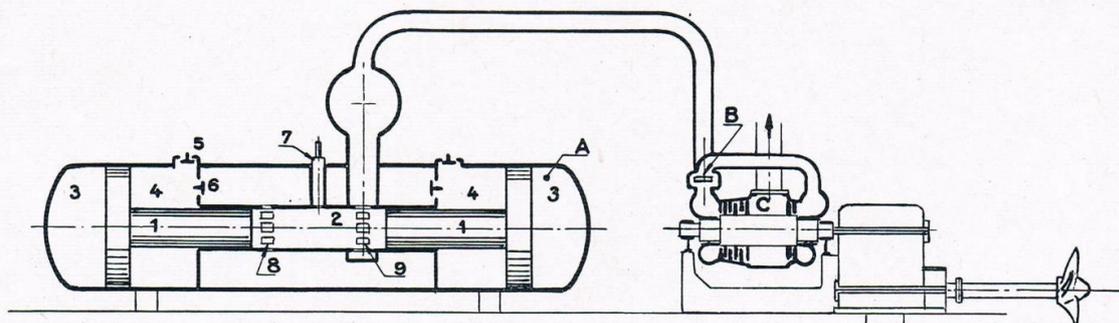
Suivant les quantités de combustible injectées dans le cylindre moteur, la course des deux équipages varie, ainsi que la fréquence des battements. On règle ainsi la température, la pression et le débit du gaz fourni à la turbine.

Une semblable installation conduit à une certaine complication par le fait de la présence du cycle alternatif à haute température et des servitudes qu'il entraîne : (réfrigération du cylindre et des pistons, usure des parties frottantes), mais cette complication est amplement compensée par l'excellent rendement théorique - et pratique - obtenu. C'est ainsi que, dans le domaine des moyens de puissance, le Pescara et sa turbine à gaz, avec une consommation spécifique de 200 gr/CV/h., se place très honorablement immédiatement derrière le Diesel (170 gr/CV/h. pour les gros 2 temps), bien avant les plus modernes installations à vapeur (230 gr/CV/h.) et la turbine à gaz classique avec compresseur entraîné (290 gr/CV/h. au minimum).

Il est cependant beaucoup d'utilisations où les avantages mécaniques de la turbine sont primordiaux, et le groupement de plusieurs générateurs alimentant une seule turbine permet d'obtenir des ensembles de forte puissance, dont l'installation est très facile (le Pescara étant parfaitement équilibré ne nécessite aucun carlingage spécial) et dont la souplesse d'utilisation et la sécurité de marche sont très grandes.

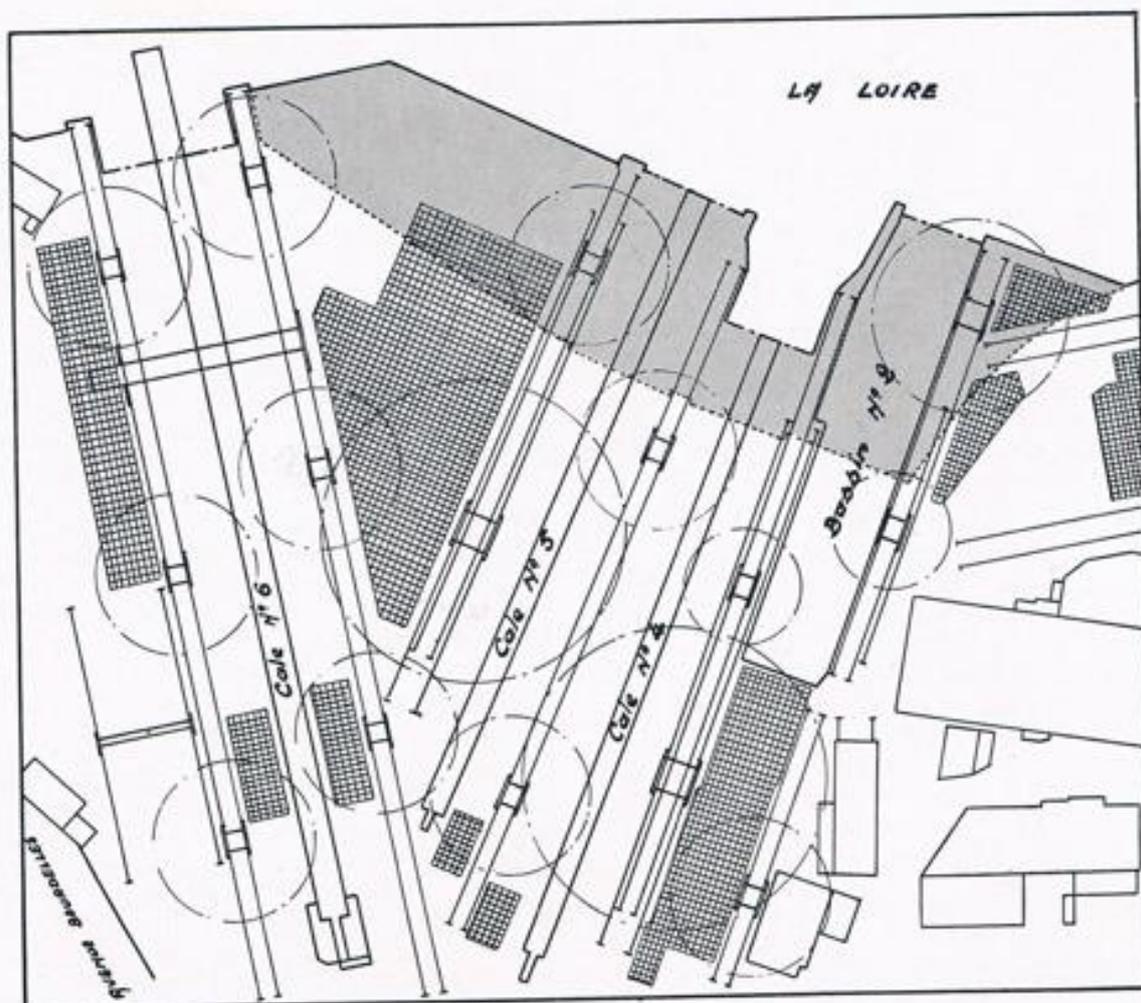
Il est réconfortant de penser que, dans la compétition actuelle pour l'utilisation de la turbine à gaz pour la propulsion des navires, la France figure au premier rang, et cela grâce aux longues études et aux patientes mises au point de la Société d'Etudes Mécaniques et Energétiques et à l'effort financier consenti par un groupement de Sociétés, dont notre Chantier, qui n'ont pas hésité à engager des dépenses considérables pour sortir des techniques habituelles et confirmées.

Il est interdit d'utiliser les machines sans les protecteurs qu'elles comportent.



- | | | | |
|----------------------------|---------------------|---------------------------|---------------------------|
| A. Générateur | 1. Piston | 4. Cylindre compresseur | 7. Injecteurs |
| B. Soupape de distribution | 2. Cylindre moteur | 5. Clapets d'aspiration | 8. Lumières d'admission |
| C. Turbine | 3. Cylindre matelas | 6. Clapets de refoulement | 9. Lumières d'échappement |

TRANSFORMATION DU CHANTIER



Agrandissement du Chantier sur la LOIRE

Jusqu'en 1951, le Chantier de Penhoët comportait une série de cales dont les longueurs s'échelonnaient de 150 à 325 mètres. Elles permettaient de construire toutes les sortes de navires, en admettant qu'ils aient des longueurs très diverses.

Effectivement, nous avons toujours eu en construction, simultanément, des petits navires de guerre, des cargos ou des petits paquebots, des pétroliers, des grands navires de guerre, des grands paquebots.

La situation s'est brusquement transformée à la fin de l'année 1951. A cette époque, où le chômage semblait très menaçant, la commande de gros navires par des armateurs étrangers et l'application du statut de la construction navale permirent tout d'un coup de regonfler considérablement les carnets de commandes. Malheureusement, tous les navires étudiés étaient,

sans aucune exception, des pétroliers de grandes dimensions.

Il s'agissait donc d'une véritable reconversion de nos fabrications. Pour faire face à cette nécessité, nous avons dû transformer le chantier lui-même.

Deux buts devaient être atteints rapidement : tout d'abord, permettre de mettre sur cale, simultanément, quatre gros pétroliers ; ensuite, faciliter leur construction par l'augmentation de grandes tables de préfabrication ; il fallait, en outre, garder la possibilité de construire en même temps quelques navires de faibles dimensions : cargos moyens, torpilleurs, escorteurs.

Une seule solution était possible : gagner du terrain sur l'estuaire de la Loire. Elle fut réalisée immédiatement, dans les conditions suivantes :

La cale 2 fut définitivement supprimée. Sur la plus grande partie de la surface ainsi disponible, fut installée une grande aire de préfabrication. Sur la partie disponible côté Loire, on commença à creuser un bassin de construction, dont le reste doit être construit en Loire. Ce bassin, qui aura 135 mètres de longueur et 25 mètres de largeur minimum, permettra de construire simultanément deux escorteurs ; il sera desservi par une grue de 20 tonnes, permettant de prendre les ensembles préfabriqués dès leur sortie de l'atelier de Tôlerie.

La cale 4 fut allongée de 25 mètres et la cale 5 de 40 mètres. Ces deux cales permettent ainsi de construire des navires de 200 mètres de longueur, et même 210 mètres. Elles sont, depuis plusieurs années, équipées chacune d'une grue de 50 tonnes.

Rappelons enfin que les cales 1 et 6 permettent respectivement de construire des navires de 330 mètres de longueur, d'une part, et de 240 mètres, d'autre part. Elles sont toutes les deux balayées par un portique de 80 tonnes.

Le croquis schématique ci-contre explique ces transformations.

Simultanément, l'atelier des machines, déjà très vaste, a été allongé de 60 mètres vers le sud, afin de permettre le dégagement des différents postes de montage, qui étaient trop encombrés, et d'augmenter encore l'importance et le nombre des machines-outils.

Enfin, la nef de soudure de l'atelier des chaudières va avoir sa surface doublée, et sera munie de nouveaux positionneurs permettant de souder les ensembles dans les positions les plus favorables.

Ainsi, notre Chantier se trouvera en état de faire face à tout programme de construction de navires pouvant se présenter dans l'avenir. Bien entendu, tout sera fait pour chercher et obtenir des commandes nouvelles afin de maintenir le plus longtemps possible, une grande activité et garantir le plein emploi.



Travaux d'allongement des cales - Forme de construction

LOGEMENTS



LA DERMURIE - Maisons individuelles

Le Chantier a eu récemment la possibilité de mettre à la disposition du personnel quelques nouveaux logements.

Dans le courant de l'été 1952, ce fut l'immeuble de trois étages de la DERMURIE, comportant 8 appartements de 4 pièces, 9 de 3 pièces et 7 de 2 pièces, avec cuisine, salle d'eau, W.-C., cave et grenier.

A proximité de cet immeuble ce furent

tout récemment, 22 maisons individuelles de 3 pièces et 12 de 4 pièces. Ces maisons comportent chacune, cuisine, cabinet de toilette, W.-C., buanderie, débarras, grenier, jardin.

Malheureusement, il est encore de nombreux ouvriers qui ont besoin d'être relogés et le Chantier ne pourra leur donner satisfaction tant que l'Administration ne se décidera pas à lui attribuer les terrains pour reconstruire toutes les maisons détruites par la guerre.

A cet égard, le Chantier a acheté, dès 1945, de grands terrains à La Turballe qui permettraient d'y construire de très nombreux logements dans une région saine et agréable. Jusqu'à présent l'autorisation de construire a été systématiquement refusée.

La Direction du Chantier accorde chaque année aux constructeurs de maisons neuves des subventions qui sont acquises



LA DERMURIE - Immeuble collectif

Utilisez les palans avec soin. Vérifiez que les chaînes sont bien montées.



Maison construite par un "Castor", ouvrier du Chantier

après 25 ans de présence et des prêts à 2 % remboursables en 10 ans. En 1952, une somme de 15 millions a été répartie entre 62 nouveaux constructeurs.

En 1953, cet effort sera poursuivi et même amplifié. Les dossiers sont en cours d'examen avant décision.

Depuis 1949, 176 constructeurs ont bénéficié de l'aide du Chantier. 104 habitent leur maison. L'aide du Chantier leur a permis de commencer les travaux et d'attendre des financements plus importants, dans la plupart des cas, par le Crédit Foncier.

La plupart des constructeurs aidés de camarades bâtissent eux-mêmes une partie plus ou moins importante de leur maison.

Un groupement d'une soixantaine de Castors de St-Nazaire vient d'obtenir l'autorisation de construire une Cité à Kerlédé sur un emplacement de 3 hectares 1/2, desservie bientôt par des voies d'accès et

rues transversales prévues dans le plan d'extension de la ville.

Le financement s'effectuera de la façon suivante :

— Avance de la Caisse d'Allocations Familiales pour l'achat du terrain.

— Prêts du Crédit Foncier et des Cies d'Assurances pour la construction. Les 20 Castors du groupement qui appartiennent au Chantier auront la possibilité en outre de présenter des demandes de prêts et de subventions au Chantier, au même titre que les individuels.

Chaque Sociétaire pourra disposer de 450 ou 500 m² et chaque habitation sera aménagée de telle sorte que des agrandissements seront possibles sous les toits sans grande dépense.

Le défrichage du terrain est commencé depuis Avril et les Sociétaires comptent que les 60 maisons seront terminées d'ici deux ans.

Soudeurs, placez les aspirations des ventilateurs à proximité immédiate de l'arc.



Projets d'habitations jumelles pour la Cité "Castor" de Kerlédé

VACANCES

*Agents de maîtrise, veillez à la
sécurité de vos ouvriers.*



Caravane en Corse

*Pour les travaux à la meule,
n'oubliez pas vos lunettes.*

Le Comité d'Etablissement du Chantier de Penhoët s'intéresse particulièrement aux vacances des jeunes, voici ce que le Comité a fait pour ces jeunes, en 1952.

Il a versé des subventions dont le maximum, individuellement a été de 9.000 frs à 103 apprentis partant 15 jours en caravanes ou camps, total : 558.376 frs.

Il a assimilé aux apprentis, les enfants de plus de 15 ans des membres du personnel, continuant des études, 64 ont ainsi reçu des subventions, pour un total de 494.265 frs.

Il a accordé des subventions aux jeunes ouvriers et employés du Chantier âgés de moins de 21 ans, partant 15 jours en camps ou caravanes, max. 7.000 frs, total 478.845 frs.

Il a donné aux différentes colonies de vacances, des subventions dont le montant était proportionnel au nombre d'enfants du personnel du Chantier, ayant participé à la Colonie. — Pour 338 enfants il a été versé 1.631.520 frs.

Il a participé aux frais de vacances et de voyage des enfants partant en vacances avec leurs parents ou passant leurs vacances chez des parents ou amis, pendant une durée d'un mois. Une somme de 1.236.465 frs a été ainsi versé pour 668 enfants.

Il a versé aux garderies qui offrent le déjeuner et le goûter, pour 12.447 journées de présence, des subventions se montant à 871.290 frs.

Il a offert aux douze meilleurs apprentis de 2^e année, un voyage en Corse et aux douze meilleurs apprentis de 3^e année, un voyage en Autriche.

De son côté, la Direction du Chantier a offert au meilleur apprenti de chacune des trois années, la participation à la croisière inaugurale du Paquebot "Bretagne".

Pour les vacances des jeunes, en 1953, faites votre demande au Comité d'Etablissement du Chantier par l'intermédiaire du Service Social.



Vacances dans le Midi