

L'ÂME



Le journal des équipes AMEL

N°4 - novembre 2021

Les métiers chez AMEL

Les métiers de l'électricité et de
l'électronique :
Technicien B.E. électricité

Actualités

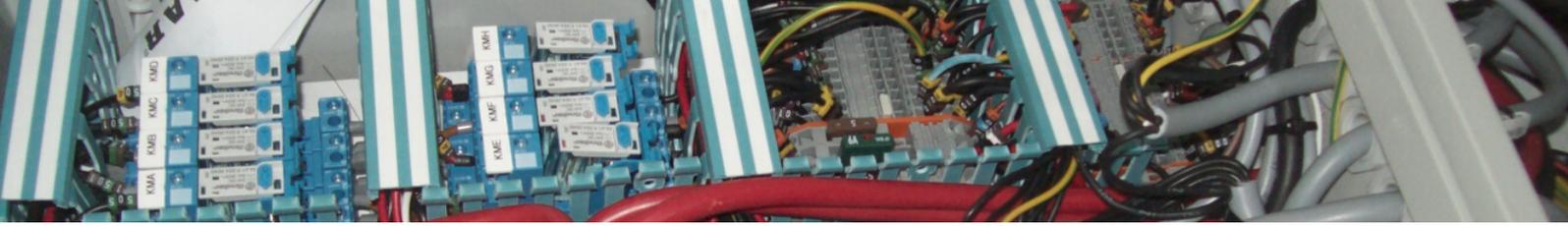
Salons nautiques
Nouveaux collaborateurs
Voyage de Liberty II

Retrouvez votre journal
sur notre site

amel.fr/journal-interne/

Mot de Passe : L'ÂME

AMEL 60 n°10 "TAO" et AMEL 50 n°39 "LIBERTY II" au large de La Rochelle



LES METIERS CHEZ AMEL

Les métiers de l'électricité et de l'électronique

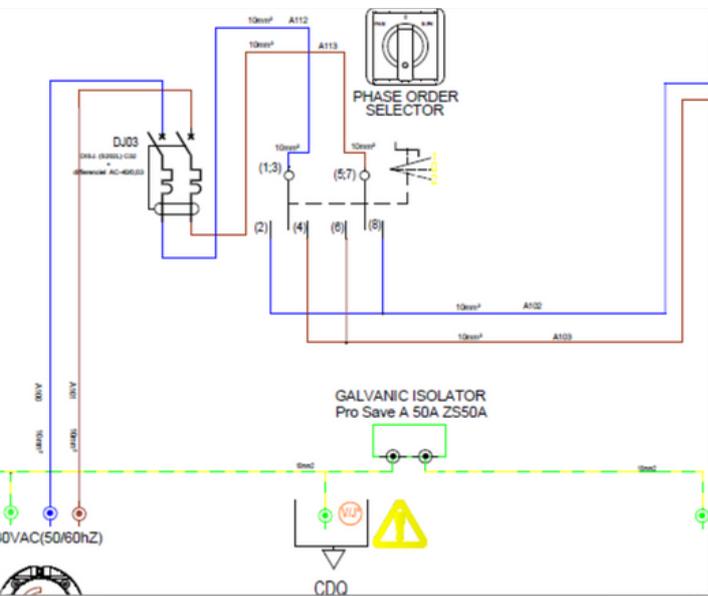
Les bateaux d'aujourd'hui, et notamment les voiliers AMEL, offrent un confort d'équipement comparable à celui d'une maison. Cependant, les sources d'énergie permettant de faire fonctionner tous ces appareils sont beaucoup plus diverses sur un navire, et il ne suffit pas d'appuyer sur le bouton de la machine à café pour pouvoir déguster tranquillement son expresso ! Des convertisseurs, des batteries 24V, des batteries 12V, un groupe électrogène, le courant du quai ... un AMEL est un concentré de technologies électriques et l'intégration de ces systèmes requiert des compétences, que nous allons vous présenter en commençant par le métier de **technicien bureau d'études électricité**.

Fabien GUILLEBOT, technicien B.E. électricité :

-Je travaille dans l'électricité de marine depuis 1997, après avoir suivi une formation BAC PRO équipements et installations électriques, et cela fait 4

ans que je suis chez AMEL. Le métier de technicien B.E. électricité consiste à suivre toute la partie électricité lors de la construction des bateaux, à aider les clients à distance et à étudier les systèmes électriques à installer à bord pour qu'ils soient toujours plus optimisés. Pour cette partie de bureau d'études, des outils informatiques sont utilisés, tels que DraftSight (logiciel de CAO), MasterAdjust (dédié aux appareils Mastervolt utilisés dans les bateaux), Word et Excel4. Les deux tiers de mon travail s'effectuent au chantier, entre le B.E. et les ateliers, et un tiers au port, à bord des bateaux.

-Ce travail est étroitement lié avec celui des équipes en production. Aujourd'hui, nous comptons au chantier 12 électriciens dont 1 chef d'équipe et 1 intérimaire.



-Sur un bateau, nous travaillons en TBT (très basse tension (24 volt) continue). En effet, la source d'énergie principale à bord provient des batteries, car elle permet d'avoir plus d'autonomie. Le circuit 24V permet d'alimenter l'éclairage du bateau, les outils d'assistance à la navigation (winches, enrouleurs, propulseurs...), l'électronique de navigation et de communication, ...

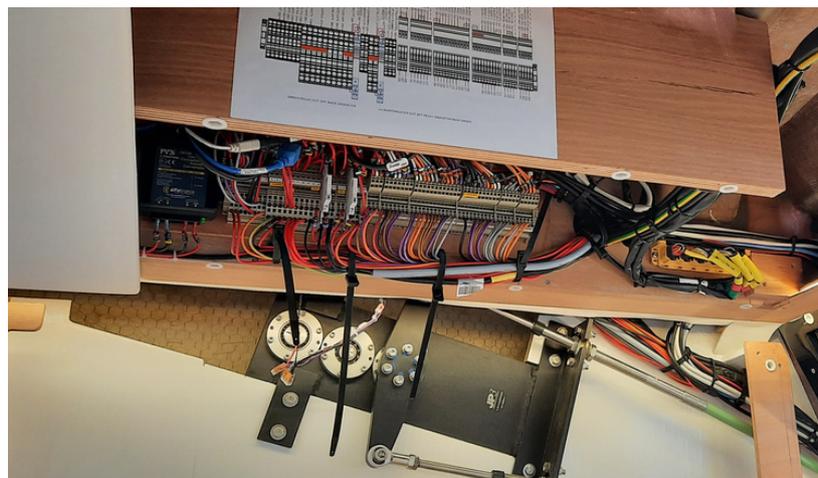
-Le courant 230V provient quant à lui soit du quai, soit du groupe électrogène, soit des convertisseurs. Il permet de faire fonctionner les appareils électroménagers tels que lave-vaisselle, four à micro-ondes, machine à café ou sèche-cheveux, mais aussi la climatisation.

-Il existe également une tension 12V qui correspond aux batteries de démarrage du moteur et du groupe électrogène.

-Enfin, sur les bateaux destinés aux navigations aux USA, un 4ème circuit est parfois installé : le 110V.

-Le développement et la conception de réseaux électriques est un travail méticuleux et passionnant. La présence d'électricité dans un bateau nécessite également des systèmes de protection pour le matériel mais aussi pour les passagers (isolations galvaniques et électrolytiques, alarmes, fusibles, coupe-circuit...).

-Une des difficultés dans le travail au B.E. électricité est de réaliser certaines personnalisations sur des bateaux de série. En effet, il faut parfois développer des systèmes spécifiques pour certains clients, mais faire en sorte que l'organisation de la production n'en soit pas ou peu perturbée. Quoi qu'il en soit, de manière générale, l'électricité et l'électronique doivent être fiables et adaptées pour la vie en mer et la navigation, tout en permettant aux clients d'utiliser des appareils électriques « classiques », qui sont les mêmes que ceux qui se trouvent habituellement dans une maison.



ci-contre : câblage du poste de barre



ACTUALITES

Salons nautiques passés

Les salons de la rentrée ont eu un beau succès. Que ce soit le Festival du Yachting de Cannes, le Grand Pavois de La Rochelle ou le boat show d'Annapolis, les visiteurs ont été nombreux malgré les conditions d'accès soumises au pass sanitaire, et le marché de la plaisance continue de faire de nouveaux adeptes. Notre gamme actuelle a séduit encore de nouveaux clients, et aujourd'hui plus de 90 AMEL 50 et 24 AMEL 60 ont été vendus depuis leurs lancements, repoussant les délais de livraison au printemps 2024. Les acheteurs sont en majorité européens, suivis par les américains, puis par les russes et européens de l'est, mais les autres nationalités telles que la Turquie, l'Australie, le Brésil, ou encore le Chili nous montrent que l'attrait de nos deux modèles est véritablement universel.



AMEL 50 "FREGATA" à Annapolis

Equipes : départs et arrivées

Depuis le mois de juillet, nous avons eu un peu de mouvement dans les équipes. 6 personnes en contrat long nous ont quittés, deux contrats d'apprentissage se sont terminés, dont celui de Romain Dime, qui est maintenant en CDI au sein du B.E. pour la partie méthodes. En ce qui concerne les arrivées, elles ont eu lieu en grande partie sur octobre et novembre. Anthony Mourgues a remplacé temporairement Augustin Navion, parti fin septembre. Une nouvelle personne devrait arriver prochainement pour occuper ce poste de coordinateur de projet client, ce qui permettra à Anthony de retourner à sa fonction au sein de l'équipe du Lean. Dans les ateliers, nous pouvons souhaiter la bienvenue à 6 nouveaux collaborateurs en CDI : Steven Bariteau, Jimmy-Pierre Geffre, Adrien Morinaud, Laurent Langlois, Fabien Bis et Mattéo Caudron. Au moment de la rédaction de ce journal, des postes sont encore à pourvoir : un/e magasinier-logisticien H/F, un/e menuisier de fabrication, un/e coordinateur/trice de projet client.

Un nouveau directeur industriel / production

Le 18 octobre dernier, Loïc Leclair a pris ses fonctions en tant que directeur industriel/production. Sa mission sera d'une part de gérer l'organisation de la production, avec une phase importante liée aux travaux sur les bâtiments 2 et 3, et d'autre part de remplacer à terme James Segalen, qui fera valoir ses droits à la retraite en juillet 2022.

"Après 21 ans à différents postes (chef de projets industriels, responsable d'atelier de production, responsable industriel ...) dans le groupe Bénéteau, j'ai souhaité rejoindre une structure à dimension plus humaine. En parallèle, nous avons, avec mon épouse, la volonté de quitter Bordeaux pour nous rapprocher un peu de Nantes. Mon premier mois chez AMEL n'a fait que confirmer ce que j'avais perçu dès ma première visite, à savoir des équipes impliquées, des métiers maîtrisés, des bateaux bien finis ... et un potentiel d'amélioration énorme qui se déblocuera avec l'amélioration de l'organisation de la production. La sécurité et la qualité resteront les priorités pour le bien-être des salariés et la satisfaction des clients. La création du poste de directeur industriel, tout comme l'a été la mise en place de l'amélioration continue, répond au besoin de modernisation de la production et des infrastructures. C'est un très beau challenge que nous relèverons tous ensemble. J'apporterai mon expérience et ma détermination à ce beau projet."



UN PEU D'HISTOIRE

Puisque nous avons évoqué des travaux, revenons un peu sur l'histoire du site de production de Périgny. Vous le savez probablement, le site sur lequel sont produits aujourd'hui les voiliers AMEL a été inauguré en janvier 1969, après que les premiers ateliers de la "ville en bois" furent détruits par un incendie en 1968. Les bâtiments construits à l'époque étaient les bâtiments aujourd'hui identifiés comme n° 2, 3 et 4. Ils étaient parmi les premières installations industrielles de Périgny, plantées littéralement au milieu de champs de culture. Nous avons retrouvé quelques photos d'archives que vous pourrez voir sur le lien suivant : [archives AMEL Périgny](#). Ces années-là, des unités telles que le Super Mistral Sport (7 m), l'Euros (12 m), le Kirk (11 m) et le Garbi (6 m) sortent des ateliers. C'est à partir de 1974 avec le Meltem (16 m) que des voiliers plus grands commencent à être produits.



à gauche : bâtiment 3 dans les années 1970



à droite : les 3 bâtiments en 1969



FAMILY ON THE BOAT

Arrivés aux Canaries

Aux alentours du 26 octobre, la famille Nydrle (Michal, Pavla et leurs enfants Adina et Hugo) et leur AMEL 50 Liberty II sont arrivés à l'île de Lanzarote, aux Canaries. La traversée depuis Cadix en Espagne s'est bien passée et Michal nous a avoué "être plus amoureux chaque jour de son bateau". Le départ pour la transatlantique aura lieu mi-novembre, direction La Barbade, l'île la plus à l'est des Antilles.

Vous pouvez suivre leur périple sur Instagram [#ahoyfamilyontheboat](https://www.instagram.com/ahoyfamilyontheboat), et sur leur site www.familyontheboat.com. Le film que nous avons réalisé avec eux en juillet doit bientôt être diffusé.



Et les autres alors ?

Lorsqu'on surfe sur les réseaux sociaux, notamment sur Instagram avec le [#amelyachts](https://www.instagram.com/amelyachts), on trouve quelques récits et images des voiliers AMEL. Voici une petite sélection des plus belles photos récoltées.



AMEL 50 "Galatea" à Lopez Island, côte N.O. des USA



AMEL 50 "Fregata" sous voile sur la côte Est des USA



AMEL 50 "Calista" au mouillage l'été dernier en Italie

Le premier AMEL 60 sur une transat

Depuis son lancement en 2019, aucun AMEL 60 n'avait encore traversé l'Atlantique. Le n°3, "Carmma", sera le premier à le faire. M. Dajani et son équipage doivent partir prochainement pour quitter la Méditerranée et rejoindre les Antilles. Nous suivrons de près leur navigation, grâce notamment à notre collaborateur Jean Collin, qui sera à bord et qui pourra ainsi nous aider à avoir un retour très utile sur l'utilisation du 60 en traversée océanique.