



Vous voulez être un graisseur?

Vous avez de la formation dans le domaine de la mécanique et vous aimez la mer? Vous êtes capable de travailler dans diverses conditions en mer? Vous avez de l'entregent? Vous êtes capable de suivre des règles dans un environnement structuré? Si oui, nous avons peut-être l'emploi qui vous convient!

Que font-ils?

Les graisseurs sont responsables de nombreuses tâches diverses. Ils relèvent du mécanicien de quart du navire.

Parmi ses principales responsabilités, le graisseur doit assurer des quarts de travail de six heures dans la salle des machines; aider le chef mécanicien à mettre en marche et à couper les machines; tenir un registre de la salle des machines; nettoyer et entretenir l'équipement, les machines et les espaces afférents; voir à la maintenance et à la réparation des machines et des réservoirs; charger et arrimer les pièces de rechange et les fournitures.

Le graisseur participe aussi aux activités de lutte contre les incendies et d'intervention environnementale et autres exercices et opérations du genre.

Comment devenir un graisseur?

Pour devenir un graisseur, il faut réussir un cours de mécanique diesel maritime dans un établissement reconnu, par exemple le Marine Institute ou le College of the North Atlantic. Il faut aussi détenir un certificat de matelot de la salle des machines.

Comme pour tous les poste à bord de navires de la Garde côtière, vous aurez besoin d'un brevet de fonctions d'urgence en mer (FUM), d'un certificat médical valide et d'une autorisation de sécurité.

On invite les personnes intéressées par le Programme de formation des élèves officiers (PFE0) offert au Collège de la Garde côtière canadienne à visiter le site Web du Collège pour obtenir de plus amples renseignements à l'adresse www.cgc.gc.ca.

Les possibilités d'emplois à la Garde côtière canadienne (GCC) sont annoncées sur le site Web de la Commission de la fonction publique (CFP) à l'adresse www.emplois.gc.ca.

pleins feux sur...

Dennis Carter, graisseur, NGCC Henry Larsen

« J'aime vraiment travailler en mer, relever des défis et collaborer avec mes compagnons de bord.

Durant un quart de six heures, il faut vérifier souvent l'huile dans toutes les machines, et voir à ce qu'il en ait toujours assez. Cet équipement fait l'objet d'une surveillance constante, et tout ce qui sort de l'ordinaire doit être signalé au mécanicien.

Il faut faire des entrées au registre de la salle des machines toutes les trois heures. Il faut jauger les citernes de décantation, vérifier les cales, mesure la pression et la température des machines en marche. Tous ces renseignements sont inscrits dans le registre du chef-mécanicien, un document juridique qu'il faut remplir de façon propre et lisible. Après que les entrées au registre sont faites, je vais vérifier les espaces à l'extérieur de la salle principale des machines. C'est une inspection de sécurité incendie qui permet aussi de vérifier l'équipement tel que les grands refroidisseurs, les dispositifs de direction et toutes les autres pièces d'équipement auxiliaire qui se trouvent à l'extérieur de la salle des machines. Il faut aussi voir à ce que la salle des machines soit propre. Il faut enlever les déchets, et veiller à ce qu'il n'y ait rien sur les ponts qui pourrait blesser les gens à bord. Il faut aussi faire de la peinture pour que tout ait l'air neuf et pour prévenir la rouille et la détérioration. Toutes les conduites doivent être de différentes couleurs afin que l'on sache exactement quel genre de liquide elles renferment, et dans quelle direction ce dernier coule. Cela contribue au bon fonctionnement du navire ... une salle des machines propre et bien entretenue est un lieu sûr pour vous et vos compagnons de bord. »

Publié par:
Pêches et Océans Canada
Direction des communications
C.P. 5667
St. John's NL A1C 5X1

© Sa Majesté la Reine
du Chef du Canada
MPO/2005-841
N° de catalogue: Fs154-7/3-2006
ISBN: 0-662-49112-2

