

Le journal de bord de la Belle Poule

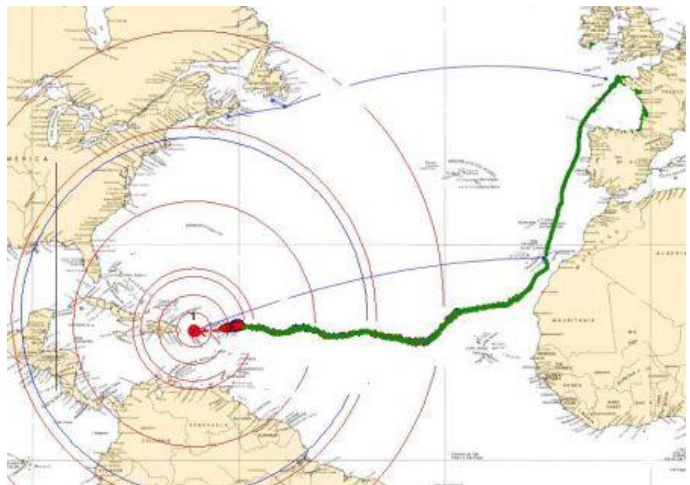
Jeudi 12 avril 2012

« L'équipe passerelle de la Belle Poule »

Source : Marine nationale

Le 11 avril 2012. Un parfum de nouveau monde flotte sur la Belle Poule qui est à la position 19°05'N-60°53'W, en route directe vers les « West Indies » comme indique la carte d'approche que nous avons sortie aujourd'hui qui ne sont plus qu'à 200 Nq dans l'Ouest. L'alizé soutenu nous fait parcourir près de 8 Nq par heure, nous permettant d'envisager une arrivée à San Juan samedi matin.

La civilisation approche en effet, quelques oiseaux (une sorte de « paille-en-queue ») viennent à notre rencontre et nous avons même croisé le deuxième navire depuis trois semaines de mer, un voilier moderne en route inverse. Ces derniers jours sont marqués par de nombreux grains tropicaux, nous apportant pluies et surventes. La fortune, grande voile carrée de 150 m² hissée sous le hunier a d'ailleurs subi quelques accros qu'il a fallu recoudre de nuit entre deux grains.



L'équipe passerelle dans son bureau.



Thibault et Xavier recousant la fortune

Pour continuer le tour de notre bord, Arthur nous présente aujourd'hui l'équipe passerelle.

Le secteur timonerie

À quelle heure peut-on virer de bord ? – De combien de milles nautiques distance-t-on l'Étoile ? – Quelle sera la profondeur de l'eau au mouillage ? – Quelle sera la météo dans deux jours ? Quand arrivera-t-on en escale ? Toutes ces questions sont courantes en passerelle, que ce soit pour déterminer la future route, pour lancer la production d'eau douce ou bien simplement par curiosité.

La passerelle, aussi appelée abri de navigation ou timonerie est le lieu où sont prises toutes les décisions concernant la navigation présente et future de notre goélette. Pour nous informer, un arsenal de technologie est à notre disposition. Satellites, radios, instruments électroniques, centrales informatiques, radars et autres capteurs, rien n'est trop beau pour notre voilier. Mais tout marin sait qu'il ne doit, en mer, pouvoir compter que sur lui-même en cas d'imprévu. En plus de tous les moyens électroniques cités ci-dessus, nous sommes capables, en cas de défaillance de ces derniers, de nous débrouiller par nos propres moyens, et c'est là que le terme « moyens du bord » prend tout son sens. Ce sont plus de 100 cartes marines, 20 livres de documentation maritime, des annuaires de marée, des livres d'éphémérides nautiques et autres tables et abaques de navigation qui sont embarqués en plus du matériel déjà présent comme nos sextants, nos différents compas, et autres ligne à sonder.

Une équipe de choc, triée sur le volet, manie à la perfection la pointe sèche, la souris, le compas et la règle Cras, menée par le maître de passerelle, Olivier, qui est par la même occasion responsable des moyens de transmission. Avec lui ce ne sont pas moins de quatre personnes qui le soutiennent : Max et Arthur, affectés à bord, ont reçu le renfort d'Ivan et Benoît pour cette mission sortant de l'ordinaire. À la lueur du jour, ou de la lumière rouge la nuit, ils calculent, tracent, estiment, cliquent, mesurent et recommencent. Ils n'ont pas le droit de se tromper et savent qu'une simple erreur peut mettre tout le navire et son équipage en danger.

Mais la chose la plus importante, qui ne les quitte jamais, c'est leur sens marin. Qualité primordiale pour toute personne allant sur la mer, le sens marin devient indispensable pour ces hommes devant composer avec elle et la prévoir, d'autant plus sur notre navire à voile, dépendant des éléments et devant en tirer le meilleur.