

QUESTIONNAIRE SUR LA PASSERELLE DU BCR SOMME

Second Maître Laetitia I., Navigateur Timonier (NAVIT)

1/ Comment se pilote le bateau ?

A bord, on ne parle pas de pilotage mais de conduite. Pour ce faire, le bateau est muni de deux choses :

- Pour diriger le bateau, un appareil à gouverner, autrement dit une barre (comme un volant de voiture) qui est relié à un safran servant à diriger le bateau. Le safran va de gauche à droite (on pourrait le comparer aux roues d'une voiture).
- Pour le faire avancer, un appareil propulsif. Sans rentrer dans les détails, il s'agit du moteur du bateau.



Le SM Fabien P., BS NAVIT et OCDQ



Légende : les renforts rallient les ailerons (espace découvert de part et d'autre de la passerelle) en prévision de la manœuvre d'accostage. Ils garderont un œil sur les extérieurs et donneront des indications à l'officier de manœuvre.

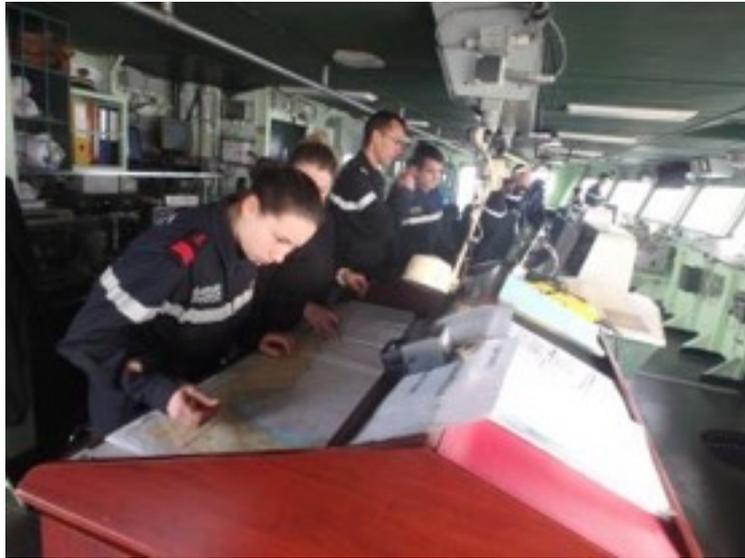
2/ Combien de personnes sont affectées au poste de pilotage ?

Il y a toujours 5 personnes au minimum en passerelle (c'est le nom du lieu que vous appelez poste de pilotage) :

- Un OCDQ (Officier Chef du Quart) qui est le chef de la passerelle. Il a la délégation du Commandant pour conduire le bateau et donne les ordres à toute l'équipe passerelle. Il a beaucoup de responsabilités car c'est de lui que dépend la sécurité nautique du bateau.
- Un ACDQ (Adjoint Chef du Quart) qui assiste l'OCDQ. Son rôle est de l'aider : il fait les points sur la carte, trace les routes, remplit les journaux de navigation, gère les communications par différents moyens.
- Un barreur, qui conduit le bateau. C'est lui qui tient le volant, en exécutant les ordres de l'OCDQ. Ce dernier, par exemple, va ordonner « gouvernez au 270° ». Le barreur répète « gouvernez au 270° », vient au cap 270° et annonce « en route au 270° ».
- Un servant de T.O. (Transmetteur d'Ordres) qui s'occupe du réglage des machines, pour gérer la vitesse du bateau. Quand l'OCDQ ordonne une allure, le servant de T.O. répète,

transmets à la machine, et rend compte une fois le réglage effectué. Le but de répéter est de s'assurer que les ordres ont bien été entendus et compris.

- Un veilleur, qui surveille le plan d'eau, muni de jumelles. Bien que nous soyons munis d'un radar, il faut toujours surveiller la mer à l'œil, pour des raisons de sécurité. Comme l'OCDQ ne peut pas tout voir, notamment à l'arrière du bateau ou sur les côtés, le veilleur devient ses yeux, et lui annonce dès qu'il voit quelque chose.



Légende : au premier plan deux ACDQ se relèvent et tracent un point sur la carte. Le CDT discute avec l'OCDQ (brassard bleu) devant le radar. En arrière-plan, on aperçoit le barreur et tout au fond le veilleur.

3/ Y-a-t-il différents grades de pilote ?

Pour devenir OCDQ, il faut avoir fait une formation particulière. Il y a tout de même deux possibilités :

- Soit on commence comme ACDQ et on passe le BS (Brevet Supérieur) qui est dans la continuité de la carrière d'un Navigateur Timonier. Dans ces cas-là on peut commencer de Second Maître (grade le plus faible pour un Officier Marinier) à Major (grade le plus fort).

- Soit on fait une carrière d'Officier et on est formé à la navigation. De manière générale, On trouve des grades d'Enseigne de Vaisseau de 2ème classe (Ev2) à Lieutenant de Vaisseau (LV), autrement appelé Capitaine.

4/ Quel est le rôle du Commandant à bord ?

Très simplement de Commander. Il a la responsabilité du bateau et de tout son équipage. Il est au courant de tout : aucune route n'est suivie sans son accord, aucune activité non plus. Il a bien entendu des délégués : le 1er étant le Commandant en Second, à qui il fait confiance pour le remplacer en cas de besoin. En ce qui concerne la navigation, si l'OCDQ a un doute, il peut et doit réveiller le Commandant à n'importe quelle heure de la nuit.

5/ A quels incidents avez-vous déjà dû faire face ?

Pour ce qui concerne la navigation, il arrive que l'on croise la route de pêcheurs et qu'il faille vite changer de route pour ne pas entrer en collision. Il faut savoir qu'il n'y a pas de

priorité en mer, mais que du bon sens : face à un pêcheur avec ses filets à l'eau, c'est nous qui manœuvrons. Il peut arriver que l'on ait une avarie de barre (on n'arrive plus à diriger le bateau depuis la passerelle). Dans ces cas-là on a des actions particulières à faire pour que cela fonctionne à nouveau. Nous n'avons rien eu de grave depuis que je suis à bord mais nous sommes entraînés à réagir rapidement et efficacement en cas de tout problème : incendie, homme à la mer, attaque, etc.

6/ Est-ce que la taille du bateau le rend plus difficile à le piloter ?

Oui, effectivement le bateau pèse environ 17 000 tonnes, donc il est plus difficile à manœuvrer qu'un petit bateau, mais les OCDQ sont entraînés à le conduire avant d'être autonomes donc cela ne pose aucun problème.



Légende : à l'aide d'une alidade, le SM Laetitia prend un relèvement sur un repère (Amer) sur la côte. Si elle relève trois amers suffisamment écartés, elle pourra les reporter sur la carte et ainsi obtenir un point optique, une technique ancienne mais très efficace pour savoir se situer en mer.

Remarque : vous pouvez utiliser le même procédé dans la campagne mais il faut utiliser une boussole et non un compas et donc corriger la différence entre le Nord magnétique et le Nord géographique.

7/ Pourquoi avoir choisi le pilotage ?

Je suis ACDQ et je ne serai OCDQ que dans quelques années. J'ai choisi ce travail pour pouvoir partir en mer, naviguer, et voyager. J'aime me sentir utile et avoir des responsabilités, être au courant de tout ce qui se passe en mer. C'est un travail très enrichissant mais qui demande beaucoup de travail.

8/ Quelles sont les compétences nécessaires pour être pilote ?

Il faut être sérieux et travailleur, ne pas avoir peur des responsabilités. Avoir le caractère adéquat pour diriger une équipe et communiquer, car vous avez une relation privilégiée avec le Commandant. Après, comme tout métier, l'expérience est le meilleur atout mais ça vient avec le temps.

9/ Avez-vous d'autres compétences sur la bateau ?

Oui, comme tout l'équipage, on est pompier (imaginez bien que si le bateau prend feu en mer, personne ne restera les bras croisés). On est également et surtout militaire, on apprend donc à manier les armes et à tirer. En passerelle on doit être capable de réagir en 2 minutes en cas d'attaque.

10/ Le pilotage est-il fatiguant ? Y-a-t-il plusieurs équipes ?

11/ Quel est votre rythme de travail ? Quels sont vos horaires ?

Je vais répondre aux deux questions en même temps. De manière générale, nous tournons en quart. C'est-à-dire que l'on partage la journée en 4 (cf. tableau à la fin du questionnaire.) Selon les activités, les journées peuvent être fatigantes, d'autant plus que l'on ne dort jamais aux mêmes horaires et que l'on peut parfois avoir des renforts à faire en plus de nos quarts. Par contre, le point positif est qu'un créneau sieste est donné de 12h à 14h45 tous les jours.

12/ Comment s'organisent vos temps de repos ? Avez-vous des jours de repos pendant une mission ?

A quai, on peut rentrer chez nous tous les soirs (sauf si nous sommes de service, car il faut toujours des gens pour garder le bateau). En mer, il n'y a pas de jour de repos, seulement des petits temps comme la sieste ou après 17h (sauf si on est de quart à ces horaires-là bien sûr).

En mission, les escales ont pour but de reposer les équipages, donc on peut se balader et visiter les lieux, dormir si on le souhaite, etc. Dernièrement, on est allé à Stockholm en Suède, à Oslo en Norvège, certains sont allés skier. Et à Dunkerque, nous avons pu profiter du Carnaval.

13/ Quels sont les avantages et les inconvénients de votre métier ?

Les avantages : les escales (le voyage) et se dire qu'on fait un métier un peu hors de commun et très enrichissant.

Les inconvénients : l'éloignement de la famille peut parfois être dur, on travaille beaucoup avec des horaires particuliers.

14/ Comment vivez-vous ? Comment vous organisez-vous pour gérer l'éloignement de votre famille ?

Je vis normalement, comme tout le monde. J'habite à Brest et à quai je vais travailler tous les matins et rentre tous les soirs. L'éloignement de la famille n'est pas trop problématique pour moi car je n'ai pas d'enfants, mais le reste de ma famille habite dans le Sud-Ouest je profite donc des vacances pour les voir. Et il faut dire que le téléphone est bien pratique pour avoir des nouvelles.

15/ Combien de temps s'écoule-t-il entre deux missions ?

Ca dépend, mais de manière générale on fait une belle mission de 2 mois par an, une petite mission de 3 semaines en été, et des petites sorties le reste de l'année.

16/ Que faites-vous à terre ?

On corrige les cartes et les ouvrages nautiques à la main (car il faut les tenir à jours régulièrement), on entretient nos zones de travail et on se forme (car on a toujours plein de choses à apprendre).

17/ Où est le bateau en dehors des missions ?

Il est à quai, à Brest. On a notre propre quai et on va quasiment toujours là-bas.



Légende : le BCR Somme va être pris en remorque par un remorqueur du port de Stockholm. On aperçoit les boscos sur la plage avant qui vont manœuvrer les aussières. La sécurité du personnel sur les extérieurs fait aussi partie des devoirs de l'OCDQ.

18/ Comment le bateau est-il entretenu ?

On pique la rouille, on ponce, on peint. On fait nous-même l'entretien courant. On a une période d'arrêt technique par an, on en profite pour faire les plus gros travaux, en faisant appel à une entreprise ou aux ouvriers de la base navale si besoin.

19/ A quoi ressemble une mission pour vous (préparation, déroulement, retour) ?

On commande les cartes dont on a besoin, on trace les routes et on prépare ce que l'on appelle une fiche traversée (avec tout le déroulement jusqu'à la prochaine escale). On s'assure d'avoir tout ce dont on aura besoin durant la mission. Le déroulement se passe au rythme des quarts et des différentes activités, et le retour se fait par le rangement, et le nettoyage intérieur et extérieur du bateau (il faut le dessaler). De plus, on remet à jour les cartes que l'on a empruntées avant de les rendre.

20/ Que faites-vous quand vous avez le mal de mer ?

Par chance je n'ai pas le mal de mer. Par contre, il existe des médicaments ou des patchs pour ceux qui sont malades. De manière générale, il faut faire son travail même quand on est malade, et encore la Somme est un gros bateau et ne bouge pas énormément.

21/ Où êtes-vous déjà allé ? Quelle zone géographique avez-vous préférée ?

Je suis allée en Angleterre, en Irlande, en Ecosse, en Allemagne, en Estonie, en Suède, en Norvège, au Danemark, en Espagne et à Malte. Il me reste beaucoup à voir mais j'ai beaucoup aimé le Danemark.

22/ Vous arrive-t-il de quitter le bateau quand vous êtes en mission ?

Oui, seulement pour les escales comme dit précédemment, car nous avons du temps libre. On peut même dormir hors du bateau.

23/ Comment et pourquoi êtes-vous arrivé dans la marine ?

Je viens de la campagne où il n'y a pas la mer, j'avais envie de travailler sur un bateau et naviguer. Je me suis donc bien renseignée et j'ai poussé la porte d'un CIRFA. C'est un lieu où on vous conseille et vous aide à valider les tests pour pouvoir vous engager. J'ai ainsi pu faire l'école de maistrance puis un BAT (brevet d'aptitude technique) de Navigateur Timonier.

24/ Comment avez-vous été sélectionné ?

Il y a des tests médicaux, de sport, de culture générale et marine, et surtout des tests de motivation. J'ai raté la première fois, car le psy avec lequel on passe l'entretien voulait que je mûrisse mon choix (on s'engage quand même pour 10ans !)

25/ Quelles études avez-vous faites ?

J'ai un parcours un peu atypique. J'ai un Bac littéraire et une Licence en Arts plastiques. Mais pour rentrer à l'école de Maistrance, un bac suffit amplement.

26/ Pourquoi avez-vous choisi la marine plutôt que l'armée de Terre ou de l'Air ?

Au départ j'ai hésité entre la Marine et l'Armée de l'Air, mais j'avais trop envie de naviguer. L'armée de Terre n'était pas dans les options, je ne suis pas assez sportive pour ça.

27/ Avez-vous choisi votre affectation sur ce bâtiment ?

Oui, on choisit en fonction de notre classement en sortant de l'école. J'ai eu de bonnes notes donc j'ai pu choisir. Une amie avait été sur la Somme et m'avait dit que ce bateau était très bien pour commencer car très formateur. Elle avait raison.

28/ Quel a été votre parcours dans l'armée ?

Je suis jeune dans la Marine, j'ai seulement fait l'Ecole de Maistrance, le BAT à l'Ecole Navale, et ensuite je suis arrivée sur la Somme.



Légende : le servant de TO transmet un ordre à la machine « poste de manœuvre dans la machine pour ravitaillement à la mer ». Dans cette situation particulière les mécaniciens doivent être attentifs et ne pas partir en ronde. Le barreur en arrière-plan a branché le pilote automatique et vérifie son réglage. Un officier marinier plus expérimenté vient renforcer l'équipe de passerelle et surveille que les ordres soient correctement exécutés. En cas d'avarie c'est lui qui prendra les décisions d'urgence qui s'imposent.

29/ Comment se déroule une carrière militaire ? Comment envisagez-vous la suite dans votre carrière ?

Ce qui est bien dans la Marine, c'est qu'on peut évoluer si on le souhaite. Dans environ un an je devrai choisir mon futur bateau, et j'attends également de pouvoir entrer au BS pour faire le cours d'OCDQ. Par la suite, j'aimerais tenter un cours d'OSM (Officier Spécialisé de Marine) pour pouvoir être spécialisée dans la manœuvre et la navigation. Mais d'ici là on verra comment ça se passe. Sinon on change d'affectation tous les 3 ans et on peut être amené à partir en campagne Outre-mer si on est volontaire.

30/ Qu'est-ce que vous conseillez à un jeune qui veut devenir marin ?

De bien se renseigner sur la marine en général, les spécialités. Si vous avez l'occasion de faire des visites profitez-en. En n'hésitez pas à pousser la porte d'un CIRFA, ils sont de très bon conseil. Vous pouvez entrer dans la Marine avec n'importe quel niveau scolaire, cependant vous n'entrez pas au même grade : sans bac vous commencez matelot, avec un bac vous commencez second maître, avec un bac+3 vous commencez officier.

Maintenant, bonne continuation à vous en espérant vous avoir aidé.

EXEMPLE TOUR DE QUART

DATE			00-04	04-08	08-12	12-15	15-18	18-20	20-24
Mardi	6-6hr.	Demi-Borée			A	C	B	D	A
		Chef du quart							
Mercredi	7-6hr.	Demi-Borée	C	B	D	A	C	B	D
		Chef du quart							
Jeudi	8-6hr.	Demi-Borée	A	C	B	D	A	C	B
		Chef du quart							
Vendredi	9-6hr.	Demi-Borée	D	A	C	B	D	A	C
		Chef du quart							
Samedi	10-6hr.	Demi-Borée	B	D	A	C	B	D	A
		Chef du quart							

