

Journal 9 : mardi 10 avril 2012.

Route Abidjan - Radiale (1.30°N-10°W)

Le départ du deuxième leg était prévu le 4 avril 2012 en fin de matinée après avoir fait le plein de carburant au petit quai SIAP. Mardi après midi, mauvaise nouvelle, l'agent nous annonce que les pompes de ce quai doivent être calibrées avant le « soutage » et que cela ne pourra pas être fait avant le 5. On nous annonce également que ce quai n'a pas été dragué depuis dix ans et que le Suroit risque de ne pas pouvoir y aller avec son tirant d'eau. Le grand quai SIAP n'est quand à lui pas disponible avant le vendredi 6 !!! Il est alors décidé de faire le plein du navire par camion ce qui pourra être réalisé que le jeudi 5 en fin d'après midi (17h). Cette solution avait pourtant été préconisée par l'agent et le commandant à Genavir avant l'escale, solution certes plus onéreuse mais plus sûre en termes de ponctualité de livraison, solution qui n'avait pas été retenue. On se demande où sont les économies réalisées après 2 jours passés à quai !!!

Le jeudi 5, les 2 camions citernes sont prêts. Le chargement est terminé à 20H. Nous quittons le quai à 21H, route vers la première station CTD à 1.30°N-10°W. Genavir nous accorde une rallonge de 24 heures sur le leg2, décalant l'escale suivante du 17 au soir au 19 dans la journée.

Transit validé (XBT tous les 1 degré de latitude et prélèvements de surface tous les 2 degrés de latitude) jusqu'à la station CTD. Nous avons le courant contraire pendant les premières 36 heures, nous ne dépassons pas 8 nœuds

Radiale 10°W entre 1.30°N et 10°S :

Une station CTDO2/LADCP tous les ½ degrés, 2000m, avec prélèvements de surface pour CO2, O18, C13 tous les 2 degrés.

Après la deuxième station et lors de la mise à jour du planning sous Excel, nous nous rendons compte qu'il ne sera pas possible de réaliser l'ensemble des travaux prévus. Entre les stations, nous avons le vent et la houle de face, la vitesse moyenne en transit entre 2 stations ne dépasse pas les 7 nœuds car il est réalisé sur 1 seul moteur. En effet, les stations ne peuvent être effectuées que sur un seul moteur avec un groupe électrogène en fonctionnement, le couplage des 2 moteurs avant et après la station nécessite des opérations supplémentaires en salle des machines, qui ne peuvent être réalisées que de jour, et avec le temps de montée en allure et en température progressif, le gain serait minime, voir inférieur en cas de problème. Un essai est tout de même réalisé. En effet, nous ne gagnons rien au final sur le temps de transit. Après diverses simulations avec la feuille Excel de gestion du planning, je décide alors de ne faire que des stations à 500m sur la radiale 10W.

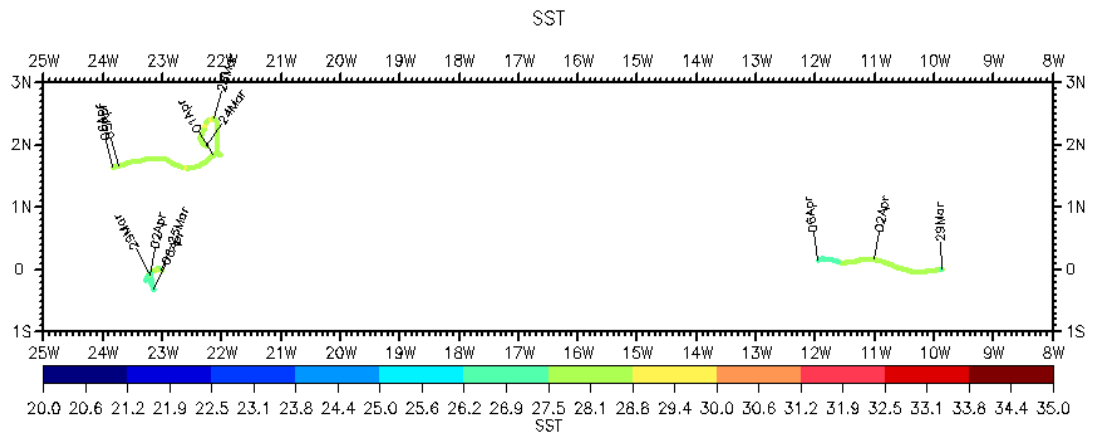
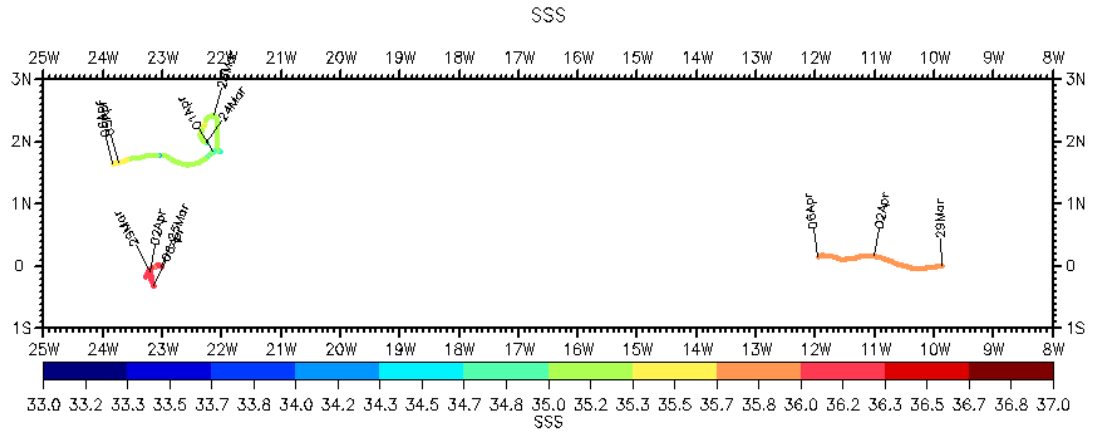
Relevage de JAVA (0-10°W):

Arrivée sur zone à 14H00 le 08/04/2012. Coup de pêche, 3 tours de bouée, un « yellowfin » de quelques kilos... Nous n'insistons pas et procédons au relevage de la bouée. Le temps de relevage est de 7H15. Nous faisons route au sud ouest pour se placer au point de mouillage de la nouvelle bouée Java. La bouée est mise à l'eau à 21H20 et le lest largué à 0H50. Le temps de mouillage est de 3H30 heures. Fin de stabilisation de la bouée de surface.

Sa position définitive est : 00°01.69 N et 009°53.80 W

Station CTD puis nous continuons la radiale en alternant les profils XBT et CTD. L'arrivée sur le prochain point de mouillage à 6°S-10°W de la bouée Gavotte est prévue demain, le 11 avril en début d'après midi. La journée sera consacrée à préparer la bouée et y installer le capteur de CO2 de

la DT-INSU qui est arrivé est arrivée par avion à l'escale d'Abidjan. Un flotteur de surface sera également mis en route. Pour information, les trajectoires des 3 bouées déployées au premier leg, avec la salinité de surface pour la première figure, et la température pour la deuxième.



Jacques Grelet

