



LE POSTE DE CONTRÔLE
photo : Eloi Stichelbaut/Maitre Coq

COMMENT

JÉRÉMIE BEYOU SE DIRIGE-T-IL ?

Mais où est le sextant de nos grands-pères qui servait à calculer les droites de hauteur par rapport aux astres ? Mais où est la sonde à main avec ses mètres de cordage qui servait à connaître la profondeur ? Les outils de navigation ont évolué à la vitesse de déplacement d'une dépression et Jérémie Beyou, comme tous les autres skippers, fait appel aujourd'hui à une batterie de capteurs, de logiciels et d'aides électroniques à la navigation. **Une pression sur un bouton et il connaît la profondeur de l'eau sous sa quille, un coup d'œil sur des cadrans et il observe la puissance du vent, son orientation, sans oublier la vitesse du bateau.**

Pour savoir où il se trouve, **le GPS** est là aussi. Il s'agit d'un système de positionnement par satellites qui **offre la possibilité au skipper de savoir exactement où il se trouve dans le bleu océanique.** Couplé à un logiciel de cartographie, le skipper « se voit » sur l'écran de son ordinateur et peut, via des fichiers météo téléchargés par Internet, anticiper la progression de son coursier et affiner sa stratégie à plus ou moins long terme. Météo à quelques heures, à 24h, à 48h ou plus, il peut même scruter des photos prises par satellites qui lui permettent de surveiller le déplacement d'une tempête. Panser dans toutes ces sources est très alléchant, encore faut-il savoir les analyser, les comprendre et les digérer.

Vous avez donc compris que le skipper du milieu des océans peut se connecter sur Internet, aller chercher ses mails, envoyer des photos, organiser une visioconférence à distance et échanger avec ses enfants via webcam. Magique, si ce n'est qu'il faut gérer les batteries du bateau, leur temps de charge, sans pour autant priver d'énergie les autres aides à la navigation gourmandes de puissance. Il faut trouver le juste équilibre entre toutes ces aides qui peuvent rapidement se retourner contre le skipper en cas de panne. Une panne de pilote automatique est catastrophique pour un solitaire qui ne pourrait passer 24h/24 rivié à sa barre. Une panne électrique sur un système de navigation embarqué priverait un skipper de positionnement et l'empêcherait de mener à bien sa course. **L'électronique à bord est devenu au fil des ans aussi importante que le gréement et les voiles.** Autant dire primordiale pour un voilier en course autour du monde !

