

## Tectonic Event of the Cenozoic in the Tasman Area

Un navire de recherche, comme tout navire hauturier, est un lieu de travail et une sorte de petit village, flottant sur l'océan. Nous naviguons loin de la terre et en dehors des trajets habituels des transports maritimes. Notre navire, L'Atalante, long de 85 mètres, large de 16 mètres s'étend sur 6 niveaux et a tout ce qu'il nous faut. Nous sommes comme un petit village autosuffisant de 50 habitants, qui, comme la « Big Apple », ne dort jamais. D'une manière générale, un navire de recherche ne va pas vite, et à cause de l'acquisition sismique, notre vitesse est réduite à même pas 10 km par heure, soit la vitesse d'un vélo ... pas un vélo de course, mais celui de votre grand-mère ! Nous opérons 24 heures sur 24, 7 jours sur 7 et c'est ainsi que nous arrivons à couvrir une vaste région telle que celle du continent immergé Zealandia.

Le travail sur les navires Ifremer est généralement organisé en quarts de 4 heures de travail, suivi de 8 heures hors-quart. Pour la campagne TECTA nous avons décidé d'un arrangement différent pour l'équipe scientifique : nous travaillons un quart de 8 heures, suivi de 16 heures hors-quart. Pendant les quarts les scientifiques sont tenus de surveiller les acquisitions, réaliser un suivi des opérations, traiter et interpréter les données et ajuster le planning des opérations à venir. Pour la plupart d'entre nous ce rythme de quarts de 8 heures est une nouvelle expérience mais s'avère en fait assez efficace. Au cours d'un seul quart, nous pouvons commencer et terminer des tâches plus longues sans interruption que si nous opérions suivant deux quarts de quatre heures ce qui nécessiterait de les reprendre au cours du prochain quart de travail. En outre, les 16 heures hors-quart permettent une bonne nuit de sommeil pour tous (bien que ce ne soit pas pour tout le monde durant la nuit !). Ce temps nous permet aussi de tenir régulièrement des réunions scientifiques, de travailler en groupes restreints et de prendre du temps pour soi. Pendant une mission de 6 semaines qui opère 24h/24, nous apprenons à bien connaître nos collègues, fêter des anniversaires ensemble et la plage avant devient le petit parc de quartier de notre ville flottante où nous discutons au coucher du soleil.

Bien que nous soyons loin de la terre, nous suivons régulièrement les nouvelles. Notre équipe scientifique étant composée de français, de Kiwis et d'australien, nous avons bien évidemment lancé des pronostics sur la Coupe du Monde de Rugby qui se déroule au Royaume Uni. Désolé de dire que la France n'est pas un grand favori dans nos prévisions (sauf pour le chef de mission !). Notre propre sport sur le navire se limite au rameur et au tapis roulant, sans oublier le tournoi de « baby foot » qui est en train de se mettre en place doucement. Le ping-pong avec une houle de travers devient aussi très intéressant.

A research vessel, or any working ship for that matter, is both an office and a kind of little village, floating on the ocean. We are navigating far away from land and outside usual shipping routes. Our ship, L'Atalante, is about 85 meters long, 16 meters wide, six floors high, and has everything that we need. We are a self-sufficient village of 50 residents that, like the Big Apple, never sleeps. A research vessel does not go fast and, because of seismic acquisition, we must go even slower than normal. At less than 10 km per hour, we go at about the speed of a bicycle... pedalled by your grandmother! We work around the clock, and this makes it possible to cover such a large region as the submerged continent of Zealandia, which is our study area.

Work on Ifremer vessels is generally organised in shifts of 4 hours on, followed by 8 hours off. For the TECTA voyage we have decided to have a different arrangement for the scientific team: we work 8 hours straight and then 16 hours off. During the shifts we have to regularly monitor instruments, keep records of operations, process and interpret data, and decide what to do next. For most of us, this 8 hour shift work is a new experience, but it is quite efficient. During a single shift, one can start and finish longer tasks than we could if we operated two four hour shifts, which require tasks to be interrupted and then restarted. Also, the 16 hours off allows everyone to get a good sleep (even if it is not always during the night!). Within that time, we also fit our regular group science meetings, work in smaller groups, and have time to ourselves. During a 6 week voyage that operates 24 hours a day, you really get to know your colleagues well, celebrate birthdays together, and the front deck also becomes like the little neighbourhood park of our floating village where we have a chat at sunset.

Although we are far away from land we still follow the news. Since our scientific team comprises French, Kiwi and Australian members, we closely follow progress in the Rugby World Cup. Unfortunately, France is not a big favourite in our predictions (except for the chief scientist!). Our own sport on the ship is restricted to rowing and running machines, not to forget the table football competition that is slowly picking up speed. Table tennis can also be interesting with a beam swell.

### L'Atalante in the News / L'Atalante dans la Presse

(Les Nouvelles-Calédoniennes, Nouméa ; Le Télégramme, Brest ; <http://www.meretmarine.com/fr>)

*Mercredi 16 septembre à 10h25, un des mécaniciens à bord, a été sérieusement blessé à la main. Contacté par téléphone le Centre de Consultation Médical Maritime du CHU Toulouse décide de son évacuation. Un hélicoptère PUMA des Forces Armées en Nouvelle Calédonie (FANC) est engagé, avec un médecin du service de santé des armées à bord. L'Atalante est alors à 330 nautiques au Sud de Nouméa et doit se rapprocher des côtes afin que le PUMA puisse hélitreuiller le blessé. Le navire fait route vers la Nouvelle-Calédonie pour arriver au point de rendez-vous à 09h00 le lendemain. Jeudi 17 septembre, le PUMA arrive au dessus du navire à 08h50 pour débiter les opérations de treuillage. A 09h00, le blessé est pris en charge dans l'hélicoptère, qui retourne vers le CHT Gaston Bourret de Nouméa. Selon les dernières nouvelles, l'intervention médicale s'est bien déroulée, et le blessé doit retrouver la France sous peu. Nous lui souhaitons un bon rétablissement.*



Wednesday, September 16 at 10:25, one of the sailors on board, seriously injured his hand. Contacted by telephone, the Centre for Maritime Medical Consultation of the Toulouse hospital decided that evacuation was deemed necessary. A PUMA helicopter of the Armed Forces in New Caledonia (FANC) was prepared to join the vessel, with a doctor of its health service on board. L'Atalante was about 330 nautical miles south of Noumea and had to approach the coast so that the PUMA could pick up the injured. The ship set route to New Caledonia to reach the meeting point at 9:00 the next day. Thursday, September 17, the PUMA arrived at 8:50 above the vessel to begin winching operations. At 9:00, the injured was on board the helicopter, which returned to the Gaston Bourret Hospital in Nouméa. According to the latest news, the medical intervention went well, and he should arrive back in France shortly. We wish him a good recovery.

**Entretien avec Philippe Moimeaux, Commandant du N/O L'Atalante**

*Bonjour Philippe, peux-tu nous parler de toi ?*

Je m'appelle Philippe Moimeaux et je suis le commandant du N/O L'Atalante sur la campagne TECTA. J'ai commencé ma carrière à GENAVIR en 1993 comme élève, jusqu'à devenir pour la première fois commandant en 2005. J'ai embarqué sur tous les navires hauturiers de l'Ifremer alternant les postes au pont et à la machine afin de rester le plus polyvalent possible.

*Quel est le rôle du commandant à bord d'un navire scientifique ?*

Le commandant est le responsable de la conduite et de la sécurité du navire. Il doit veiller non seulement au respect des règles de sécurité, la sûreté et la prévention de la pollution, mais également aux conditions de travail et de vie des marins et scientifiques embarqués. En tant que responsable du déroulement de la mission, il est aussi l'interlocuteur privilégié du chef de mission. Au début d'une campagne océanographique, des objectifs sont établis et mon rôle est de tout mettre en œuvre pour les atteindre sans casse ni accident malgré les aléas techniques, humains et climatiques. Malgré ça, on n'est jamais à l'abri d'une urgence : c'est le commandant qui coordonne les actions nécessaires dans de tels cas (voir « L'Atalante dans la presse » en première page de ce Bulletin).

*Qu'est-ce qui te plaît le plus dans ton métier ?*

L'équipage est composé de personnes d'horizons très différents : les marins, les sédentaires et les scientifiques qui forment à chaque campagne une nouvelle équipe et c'est parfois un vrai challenge que de fédérer tout le monde autour d'un même projet, mais quand on y arrive, c'est gratifiant. De plus à la différence des cargos qui sont généralement affectés sur des lignes régulières, nous naviguons un peu partout dans le monde et chaque mission est unique d'un point de vue navigation, travaux océanographiques et humain, c'est un peu l'aventure à chaque embarquement!

*Dernière question, aurais-tu un conseil musical à nous donner ?*

Étant Açorien d'adoption, je conseillerais Amália Rodrigues, la reine du Fado portugais.

**Interview with Philippe Moimeaux, Captain of the R/V L'Atalante**

*Hello Philippe, what can you tell us about yourself?*

My name is Philippe Moimeaux and I am the Captain of the R/V L'Atalante on this TECTA voyage. I started my career at Genavir in 1992 as a student, and climbed the ladder to become captain for the first time in 2005. I navigated on all high seas vessels of Ifremer, occupying different positions, alternating between the bridge and the machine, in order to stay as versatile as possible.

*What is the role of a captain on board of a scientific vessel?*

The captain is responsible for the navigation and the safety of the ship. He must ensure not only the compliance with safety rules, security and pollution prevention, but also deal with the proper working conditions and lives of sailors and scientists on board. In charge of the conduct of the survey, he is also the primary interface with the Chief Scientist. At the start of an oceanographic cruise, goals are set and my role is to do everything possible to achieve them, without damage or accidents despite the technical, human and climate related hazards. Nonetheless, emergencies can happen, in which case the captain has to coordinate the appropriate actions (see also "L'Atalante in the news" on page one of this Newsletter).

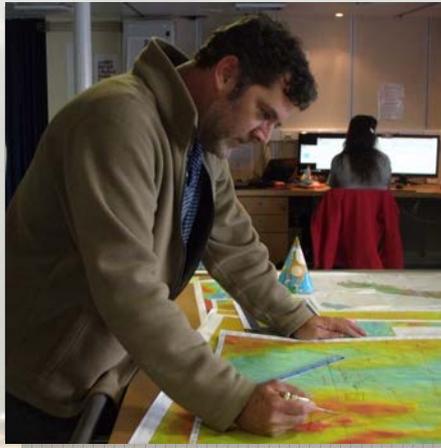
*What pleases you the most in your job?*

The crew consists of people from very different backgrounds: sailors, sedentary staff and scientists make up a new team for each survey. It can be a real challenge to unite everyone around a common project, but when you manage, it's rewarding.

Also, unlike freight ships that are usually assigned to a regular service, we sail around the world and each cruise is unique from the perspective of navigation, oceanographic studies and human interactions; Each time it is somewhat of an adventure!

*Last question, would you have any musical advice for us?*

Being adopted by the Azores, I would recommend Amália Rodrigues, the queen of Portuguese Fado.

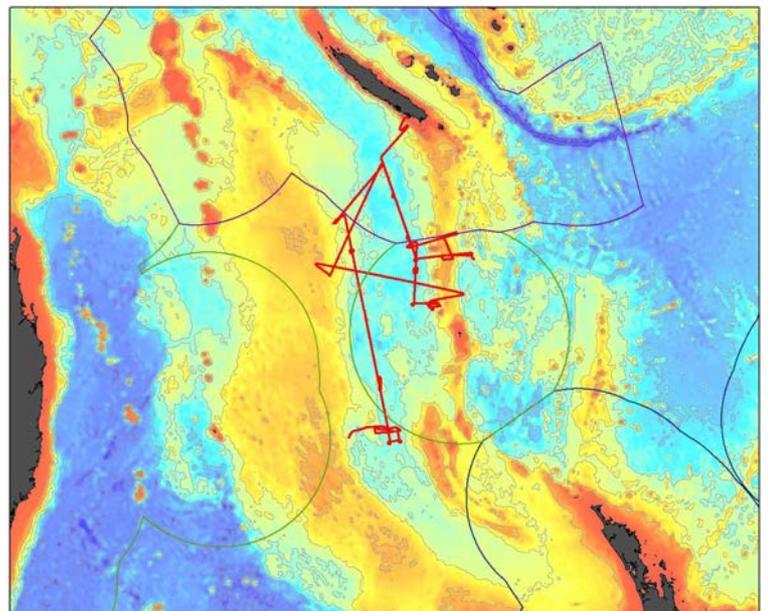


Bathymetric map of the study area showing the landmasses of New Caledonia, New Zealand and Australia in dark grey. Red colours represent relatively shallow water depths, whereas yellow to blue areas are deep (> 1000 m). The limits of the Exclusive Economic Zones of the three countries are indicated in different colours. The red line is showing the route of the research vessel L'Atalante during the TECTA voyage.

<http://www.ifremer.fr/posnav/PosnavWeb/WFNavire.aspx?navire=atalante>

Carte bathymétrique de la zone d'étude montrant les masses terrestres de Nouvelle-Calédonie, Nouvelle-Zélande et Australie en gris foncé. Les couleurs rouges représentent des profondeurs d'eau relativement peu profondes, tandis que les zones jaunes à bleues sont profondes (> 1000 m). Les limites des zones économiques exclusives des trois pays sont indiquées. Le trait rouge montre la route du navire de recherche L'Atalante au cours de la campagne TECTA.

<http://www.ifremer.fr/posnav/PosnavWeb/WFNavire.aspx?navire=atalante>





LUNDI 21 SEPTEMBRE 2015

**DEJEUNER**

CRUDITES  
 CREPES PONT AVEN  
 SECCHES A L'AMERICAINE  
 RIZ BASMATI  
 SALADE  
 FROMAGE  
 GLACE

**DINER**

CREME DE LEGUMES  
 SALADE BOUCHERIE  
 OMELETTES  
 RATATOUILLE  
 SALADE  
 FROMAGE  
 FRUITS

