

Sécurité Météo en haute mer

(Lancement du Forum)

Au cours des années récentes plusieurs naufrages, certains dramatiques, ont été évoqués sur le Forum du Café du Port. Sur l'Atlantique Nord, sur la route classique de retour des Antilles ou des USA vers les Açores et l'Europe, des tempêtes ont notamment coulé ou fait disparaître Grain de Soleil, Tao, Cheeki Rafiki et, plus récemment, Rêve d'O avec quatre autres voiliers.

Ce dernier est notamment emblématique puisque cinq voiliers de cinq nationalités différentes (française, hollandaise, norvégienne, suédoise et américaine) ont été en détresse et abandonnés dans la même zone.

J'ai proposé à la Commission Sécurité en mer de STW nouvellement créée d'ouvrir son premier dossier avec celui très important de la Sécurité Météo en haute mer en revenant d'une manière plus précise sur les informations météo qui étaient accessibles aux skippers, pour apprécier si un choix de route approprié aurait permis d'éviter ces naufrages, puis, c'est le point important, proposer une conclusion à nos forums sous forme de Bonnes Pratiques pour assurer au mieux la Sécurité Météo en Mer de son bateau et de son équipage.

Même si ces lignes peuvent être cruelles pour celles et ceux qui ont été les victimes de ces naufrages, il est important comme cela se fait à la suite des accidents aériens, ferroviaires ou routiers de bien comprendre en effet ce qu'il s'est passé pour identifier les bonnes pratiques réduisant au maximum le risque qu'ils se renouvellent.

Commençons aujourd'hui par analyser le cas de Rêve d'O et des quatre autres bateaux surpris dans la même tempête. Le rapport de mer est joint en lien.

Michel (Meulnet), conseiller professionnel météo de notre commission, a fait l'analyse jointe en lien (2 fichiers pdf qui se lisent à la suite pour rester sous la barre des 500Ko des fichiers).

On peut en résumer les points essentiels suivants :

Analyse des cartes météo

- Rêve d'O appareille le 24/4/15 de St Martin.
- dès le 29/4/15 Michel relève que l'anticyclone des Açores est positionné très au Sud de l'archipel, avec une valeur relativement faible, ce qui laisse la voie ouverte au passage des dépressions sur la route des Açores. C'est, nous dit-il, un premier signal météo qui indique que l'on doit être vigilant sur l'évolution de la situation (je traduis : se procurer à intervalles rapprochés, 12 heures, les deux informations essentielles : cartes météo et fichiers vents grib)

- dès le 2/5 au matin une dépression est annoncée pour le 4/5 00hz sur route se creusant. Michel précise que le front froid pris entre deux Hautes Pressions est un indice sérieux de creusement rapide.
- Dès le 3/5 à 5h21z la tempête est annoncée pour le 5/5 0h00z écrit en toutes lettres majuscules (« DVLPG STORM », tempête se développant) sur la carte météo dans le SW des Açores, en plein sur route.
- La tempête se développe ensuite comme prévu

Analyse des fichiers de vents grib

- pour le 4/5 à 0h00z les fichiers grib annoncent des vents grib de 25 noeuds. Pour avoir les vents réels il faut faire les corrections classiques : majoration de 20%=30nds+5nds car on est dans la traîne=35nds avec des rafales à +50% (fortes rafales car on est proche du front froid)=52nds Valeur sur zone indiquée dans le rapport de mer 50nds
- Pour le 5/5, vents fichiers annoncés : 28nds vents réels $28+20\%+5=39$ nds rafales $+50\%=59$ nds Valeur sur zone indiquée 60nds (il faudrait avoir une idée plus précise du timing pour cette comparaison, le rapport de mer indiquant vent forçissant)
- Pour le 6/5 à 0h00z, vents fichiers annoncés 40nds (à la position estimée de Reve d'O, au SW des Açores) vents réels $40+20\%+5=53$ nds rafales $+50\%=80$ nds Valeur sur zone indiquée par le rapport de mer 82nds.

Conclusion de cette analyse

Les prévisions à 3 jours étaient correctes pour les cartes météo comme pour les fichiers grib (classiquement corrigés pour passer des vents météo moyennés 10mn à des vents réels plus rafales). Dès le 3/5 en milieu de nuit (du 2 au 3/5) la tempête était prévue pour la nuit du 5 au 6/5.

Les 5 bateaux pouvaient disposer de tous les éléments pour décider d'infléchir vers le Sud leur route dès le 2/5 et devaient décider en tout état de cause de partir plein Sud ou SSE, au large, au plus tard dès l'avis de tempête sur route du 3/5 à 5h21z signalé en toutes lettres majuscules sur la carte météo. Ils seraient alors restés dans une mer maniable et les naufrages n'auraient pas eu lieu. Malgré ce détour ils seraient arrivés sans dommages à Horta avec un retard n'excédant pas 4 jours par rapport à une route orthodromique, dans un temps honorable de trajet d'une vingtaine de jours pour cette traversée de 2200 milles, bien que retardés par une tempête.

Les deux erreurs de Rêve d'O (et très probablement des 4 autres bateaux) ont été manifestement d'ignorer les corrections à apporter aux fichiers vents grib pour passer de fichiers vents météo moyennés 10mn à des prévisions de vents réels plus rafales d'une part, et de ne pas se procurer les cartes synoptiques météo permettant d'identifier par les soins d'un prévisionniste les positions des dépressions et hautes pressions et leur déplacement prévisionnel, la position du front froid et les avertissements de zones de vents forts (mentions

GALE, DVLG STORM, STORM, ...) d'autre part (peut-être aussi de ne pas rafraîchir assez souvent les fichiers dans cette situation potentiellement dangereuse).

Cette double erreur a entraîné un retard à l'anticipation de la dégradation et une sous-estimation des vents annoncés qui les a entraînés tout droit dans la tempête.

Je tiens ici à exprimer particulièrement ma solidarité entière avec Sophie et Claude Hachet qui ont perdu leur fille par hypothermie à la suite de ce drame indicible, mon profond respect à avoir réussi dans des conditions extrêmement difficiles à évacuer leur catamaran détruit et à ramener toute leur famille à bord du cargo qui les a recueillies, mon profond respect également à faire face à la vie en décidant de reprendre leurs navigations avec un nouveau bateau. Puissent ces lignes, si elles leur parviennent, contribuer, s'ils n'ont pas déjà fait cette analyse, à rendre leurs futures navigations, comme les nôtres, plus sûres.

Le fait que 5 bateaux de 5 nationalités différentes se soient fait surprendre dans la même tempête, nous montre que les moyens disponibles actuels de surveillance et de prévision de la situation météorologique sont encore peu ou mal utilisés par la majorité d'entre nous. Plus précisément un nombre croissant de bateaux utilisent les fichiers vents grib, mais souvent en ignorant les corrections importantes à faire pour passer d'une abstraction mathématique (moyenne arithmétique sur 10mn du vent qui lisse énormément les phénomènes) à l'estimation du vent réel et des rafales. En outre une large majorité d'entre nous sans doute (j'en faisais personnellement partie jusqu'ici avant d'entreprendre avec Michel M. ce travail d'analyse) néglige bien à tort d'utiliser les cartes météo retraitées par un prévisionniste, essentielles pour bien voir et anticiper ce qu'il se passe à l'échelle synoptique.

Je soumets cette analyse à vos critiques et commentaires.

Frédéric d'Allest (Artimon), animateur de la Commission Sécurité

PS le dossier de Bonnes Pratiques que la commission vous proposera à l'issue des débats inclura les procédures d'acquisition à bord des fichiers grib et cartes météo et des recommandations pour fiabiliser leur réception à bord.
