

# Face à Delta,



## tempête tropicale de l'Atlantique nord

**La Transat des passionnés, mi-course, mi-rallye, offre aux plaisanciers la possibilité de traverser l'Atlantique en flottille, bénéficiant ainsi d'une sécurité accrue. L'édition 2005, partie le 17 novembre de Santa-Cruz-de-Ténérife à destination de Saint-Martin aux Antilles, est confrontée à une saison cyclonique exceptionnelle. L'ouragan Delta, notamment, vient jouer les trouble-fête. Faut-il passer au nord ou au sud de la tempête ? Dans ce face-à-face, pas facile de connaître les intentions de l'adversaire et de choisir la bonne option. Témoignages.**

# À bord du monocoque *Twinckle*

Témoignage  
d'**Éric François**,  
skipper professionnel

**P**apa, papa, le cyclone, y te fonce dessus ! dit la petite voix qui sort du téléphone Iridium. C'est Paul, 10 ans, mon routier préféré.

- *Qu'est-ce que tu racontes ? Sur RFI, ce midi, ils annonçaient qu'il descendait.*

- *Si, si, je t'assure.*

- *Donne-moi les différentes positions prévues.*

Qui croire ? Le site internet américain consulté par Paul, détaillé sur quarante-huit heures, ou les infos Météo-France, succinctement émises par RFI ? Elle monte, elle descend ? (le « cyclone » Delta n'en est qu'au stade de tempête tropicale, 982 hPa, 60 nœuds au centre).

Si elle monte, on est mal, même très mal, puisque nous essayons de la contourner par le nord. Calcul et recalcul. Nous passerions à 50 milles du centre, soit à la limite du force 9 Beaufort. Maniable et souvent rencontré en Atlantique nord, mais il s'agira ici d'affronter une mer cyclonique, donc croisée, ce qui change tout. Si elle descend, comme prévu par Météo-France, on la laisse à 150 milles, à la limite du cercle de force 8. Plus tranquille.

Ce stage des Guides de haute mer<sup>1</sup>, inscrit à la Transat des passionnés, avait pourtant bien commencé. Le bateau, parti de Cherbourg, était arrivé juste à temps à Santa-Cruz-de-Ténérife, pour prendre le départ de la course, avec un équipage d'enfer :

- Jacques, ciré rouge, lunettes, grosse barbe ; on le surnomme le « Père Noël ». Retraité actif, trente ans de navigation de l'Antarctique à la Grèce.

- « Bande-Son », ex-mannequin de D. Hechter dont nous tairons le nom, pdgère de choc, auteur, caresse un projet de transat en solo.

- Christophe, « Totoff », profite de ses rentes d'ancien patron de bar cannois sous le soleil du Guatemala.

- Éric, skipper.

Et le bateau, *Twinckle*, un Dufour 44 tout neuf.

Passons sur le départ, très décontracté : « 10 minutes ? Hein ? J'ai plutôt entendu 1 minute. Bon, allez, on range le pastis ! » Puis, la recherche d'alizés inexistantes, tempérée par des pêches miraculeuses. Totoff, marié à une fille des Lofoten, utilise le balcon de pied de mât comme séchoir à dorades.

« - Totoff, ça pue ! »

- Ah ! Mais aux Lofoten...

- On n'est pas aux Lofoten ! »

Deux rayons verts, aperçus par les lucides du bord. Pour en savoir plus, se reporter à Jules Verne ou à Éric Rohmer.

1. Pour plus d'information sur l'école de voile « Guides de haute mer », voir le site internet [www.ecole-voile-francaise.com](http://www.ecole-voile-francaise.com)

Le temps est tout de même bizarre : de gros grains orageux la nuit, montant à 40 nœuds. D'habitude, on les trouve plus à l'ouest et bien moins forts. La journée, il fait beau. Bande-son peut nous égayer avec sa collection de bikinis, tous plus ravageurs les uns que les autres ; dans le sac du marin, c'est pratique, ça ne prend pas de place du tout.

On croise *Victorinox*, concurrent de la Transat Jacques Vabre, un peu en retard, qui nous renseigne ; pas de vent au sud. Nous restons donc sur la route directe.

## Passer au nord ou au sud ?

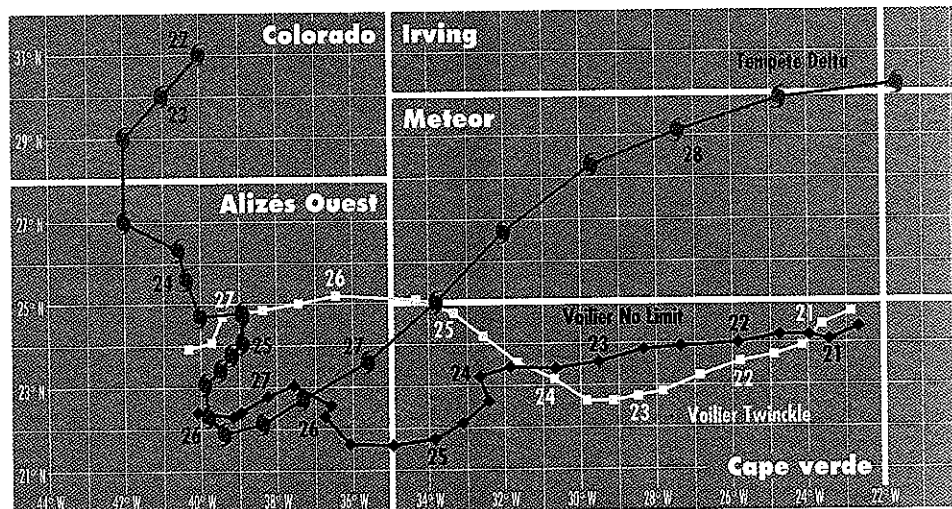
Et puis, ce bulletin RFI du mercredi 23 novembre : la dépression que je surveillais du coin de l'œil s'est creusée : 982 hPa, tempête tropicale. Elle est centrée par 30° N et 41° W, mais pas d'indication de déplacement. Nous sommes par 22°36' N et 29°17' W. Si on veut passer au-dessus et profiter des vents portants (qui tournent autour dans le sens

qui pronostique une descente de la tempête... ce qui permettrait de la contourner par le nord. Il nous donne le way-point à atteindre : 25° N, 35° W. Merci. Conciliabule de l'équipage : cap au North by Northwest, La mort aux trousses.

Bulletin RFI du 24 novembre : Delta - la tempête est maintenant nommée, on en est aux lettres grecques car l'alphabet latin est épuisé -, est centrée par 24,7° N et 39,8° W, se déplaçant à 7 nœuds (comme nous), vers le SSE. Elle est prévue par 23,9° N et 39,4° W le lendemain. Vent moyen de 55 nœuds au centre, rafales à 65. Évolution en cyclone (appelé ouragan en Atlantique nord) possible. Ouf ! Tout baigne, Lasnier avait raison, nous passerons à distance raisonnable, et surtout, au portant. Pastis ! J'appelle à la maison pour rassurer mon petit monde, qui, je le sais, suit la course sur internet. J'aurais pas dû...

- *Papa, papa...*

Aïe ! c'est Météo-France (via RFI) contre les prévisions américaines du site de la Transat des passionnés. Montera, montera pas ? 60 nœuds



Trajectoires respectives de la tempête tropicale Delta et des voiliers No Limit et Twinckle, avec indication des jours. Le 26 novembre, *Twinckle* passe à 180 milles au nord du centre et *No Limit*, quasiment dans l'œil.

contraire des aiguilles d'une montre), il y a du chemin : huit degrés de latitude (480 milles), plus quatre à cinq cents milles de marge de sécurité. Beaucoup trop ! Seule solution, plonger dans le sud, pour nous en éloigner le plus possible, mais ce sera contre le vent. Exécution.

Les dieux nous attendaient trois heures plus loin. Un voilier, inconnu à ce jour, nous annonce qu'il est routé par Pierre Lasnier,

de vent au large ne m'effraient guère : en trente ans de navigation, dont vingt dans un cadre professionnel, je les ai souvent rencontrés, mais jamais dans un cyclone. La différence ? La mer. Le vent change de direction en quelques heures, il a le temps de lever des vagues dans un sens puis dans un autre. Et tout ça se croise à quai mieux-mieux, tout en déferlant joyeusement. Je suis un peu inquiet de ce qui nous attend. L'équipage le remarque.

## Météo-France avait raison

Calcul et recalcul. Il existe en effet un moyen de se situer par rapport au centre d'un cyclone, comme l'explique très bien Jean-Yves Bernot, ancien collègue du temps de l'école de croisière *Chimère Yachting*, dans son excellent ouvrage *Météo et Stratégie*. Le vent d'altitude, 20° à droite du vent de surface, est parallèle aux isobares. Comme un cyclone, c'est rond, parfaitement rond, ça suffit pour déterminer exactement l'azimut de l'œil. En observant la rotation du vent au fil des heures, on peut en déduire la trajectoire du phénomène et savoir si l'on est en route de collision ou pas, comme avec les cargos dans le rail, entre Cherbourg et Cowes.

Et ça marche ! En l'occurrence Météo-France avait raison, Delta descend, nous passons comme une fleur, dans un force 6-7 de demoiselle. Plus au sud, *No Limit*, catamaran de 20 m, passe à 30 milles du centre, se prend 50 nœuds avec des rafales à 70. Au nord, Lavezza, un Lavezzi très équipé en moyens informatiques, est encore plus au calme.

Voilà l'aube du 25 novembre.

Nous admirons les fameuses vagues pyramidales, résultats des mers croisées 100 milles plus au sud. Khéops devant, Abou Simbel à droite et, mirage, le capitaine Haddock au fond. Le temps d'imaginer ce que ça peut être quand ça déferle. Allez ! on dégage, cap à l'ouest.

Après ? La routine. On mange du thon et des pâtes, les douches sont rares, on arriverait bien tout en voulant continuer. La lune monte, conversations, silences.

J'oubliais Epsilon, *hurricane*, 80 nœuds au centre, mais très au nord de notre route. Nous remontons un peu dedans pour toucher du vent et faire le trou avec Sunshine, le seul monocoque qui puisse nous inquiéter.

Arrivée à Saint-Martin après 19 jours de mer, premier monocoque, précédé de *No Limit* et de *Lavezzi*. Les autres, dont de nombreux catamarans, sont toujours absents quand je prends l'avion.

*Twinckle* est nickel. Juste le dessus de la cocotte minute qui a disparu.

# À bord du catamaran *No Limit*

Témoignage  
d'Éric Vaysse, équipier

**No Limit**, catamaran de 57 pieds, entièrement construit par son propriétaire, Michel, est engagé dans la Transat des Passionnés.

Les trois jours qui précèdent le départ permettent à l'équipage de faire connaissance, de se familiariser avec le bateau, de préparer l'avitaillement, de faire un peu de tourisme sur l'île... et de consulter les premiers fichiers météo. Ces derniers nous font désespérément comprendre que les alizés ne sont pas encore bien établis.

Lors de la traversée, nous bénéficierons d'une assistance météo réalisée par Rémy Malburet, ami régatier et fin stratège, qui pourra nous envoyer ses informations via Internet, le bateau étant équipé d'une liaison satellite. Rémy suivra notre progression grâce à une balise de positionnement fournie à chaque bateau participant à la régates.

Lors du départ, ce jeudi 17 novembre 2005 à 14 h UTC, le ciel est bien dégagé, juste pommelé de quelques cumulus, et le vent de nord-est souffle entre 10 et 15 nœuds... *No Limit* nous dévoile de suite sa puissance et ses capacités en parcourant 35 milles au cours des trois premières heures. Rémy nous a conseillé de rester au nord de la route, un peu plus ventée.

Mais, dès le lendemain, il nous apprend la formation d'une dépression, vers 30° N-40° W, qui devrait, tout en se creusant, rester stationnaire en position jusqu'au mercredi 24 novembre.

Le lundi 21 novembre, le vent bascule au sud, toujours faible, entre 5 et 7 nœuds. Nous naviguons alors sous genaker, bâbord amure, faisant route à l'ouest. À la nuit tombée, un contact VHF avec le skipper d'un voilier qui

croise notre route nous apprend qu'il navigue en solitaire, qu'il va également sur les Antilles, mais qu'il fait route au sud car il a eu connaissance d'une dépression menaçante sur notre route...

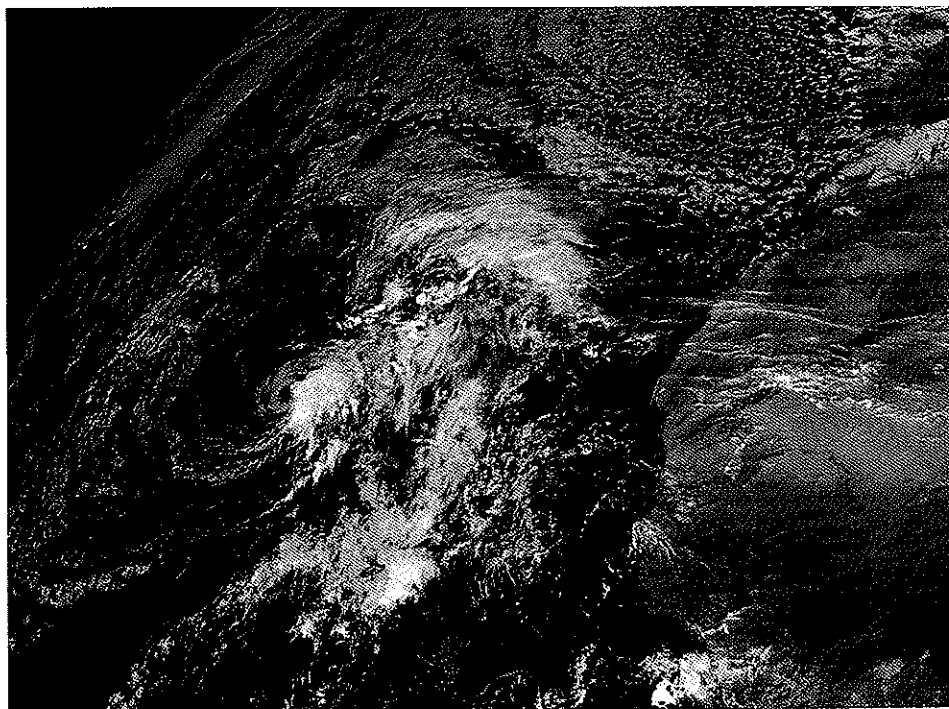
À bord de *No Limit*, cette dépression nous paraît bien loin... Au cours de la nuit, le baromètre chute, le vent se renforce jusqu'à 20 nœuds mais reste stable au sud-est ; nous subissons une forte houle de nord.

La situation générale du mardi 22 novembre nous signale la présence d'une dépression à 985 hPa sur la zone Colorado, qui se décale dans le sud... en se creusant ! Ce matin, le vent repasse au sud sud-est, nous permettant de renvoyer le genaker, le bateau accélère, le moral est au beau fixe malgré un ciel chargé,

2. Ndr. Situation générale du bulletin de météo marine diffusé par RFI.

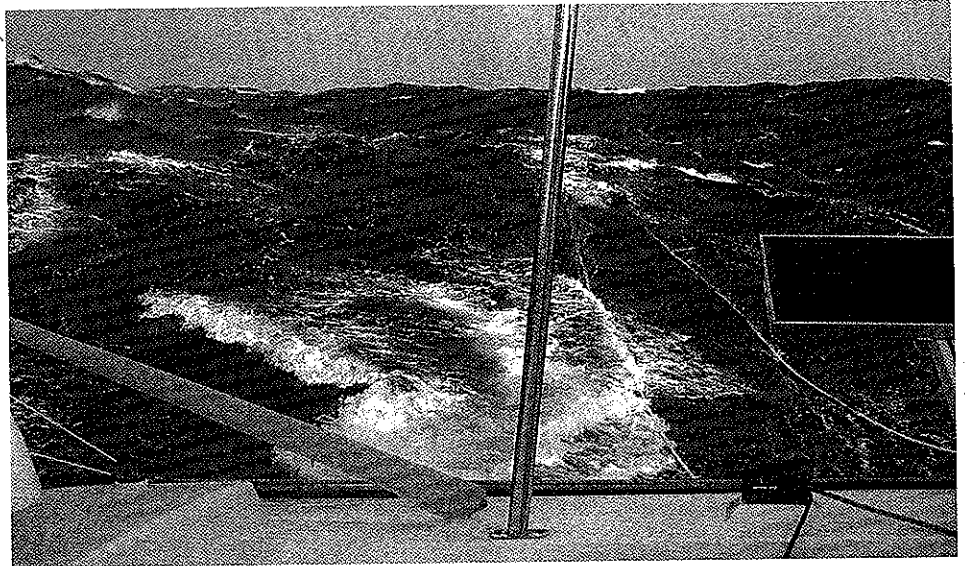
Image Meteosat du 26 novembre à midi.

La tempête tropicale Delta présente un aspect déstructuré, qui ne ressemble guère à celui d'un ouragan en pleine puissance type *Katrina*. Les cumulonimbus (en blanc) ne sont présents que dans la moitié est de la dépression, la moitié ouest n'étant affectée que par des nuages bas (en jaune).



et des ondées de plus en plus fréquentes. Mais en fin de journée, le vent refuse à nouveau, repassant au sud-ouest 20-25 nœuds... Nous sommes à nouveau au près, cap au 300-310, soit à 40° de la route à suivre ! Les prévisions du mercredi 23 novembre nous annoncent la dépression à 982 hPa, avec des vents soufflant en tempête (plus de 48 nœuds) dans un rayon de 360 milles dans le quadrant sud-ouest. Le phénomène pouvant évoluer en cyclone tropical (vent supérieur à 64 nœuds) les jours prochains... Une météo en anglais nous précise sa position prévue : 24° N 39° W, pour le 25 novembre à 0 h UTC<sup>3</sup>. Le ton de Rémy, au travers de ses mails, nous confirme le sérieux de la situation. Pour lui, au vu de nos positions et de nos routes respectives, nous allons droit sur la zone qui doit être évitée ! Deux solutions : soit nous virons de bord, et nous descendons jusqu'à 21°N pour éviter le phénomène par le sud, soit nous abattons en grand, pour passer au nord, nous obligeant à remonter jusqu'à 28° N. Nous choisissons la première option,

Eric Voyasse



le 28° N nous paraissant bien trop haut, et c'est la mort dans l'âme que nous virons de bord, au soir de ce 23 novembre, pour faire route au 150°... à 100° de notre route !

en pression (985 hPa) et en position (24° N, 39° W), elle se déplacerait plus tard dans le nord-ouest, sans se creuser, avec un talweg dans son sud-ouest. À bord, toujours au près serré dans cette mer formée, nous ressentons tous une certaine lassitude, associée au stress à l'approche de Delta...

## Changement d'option

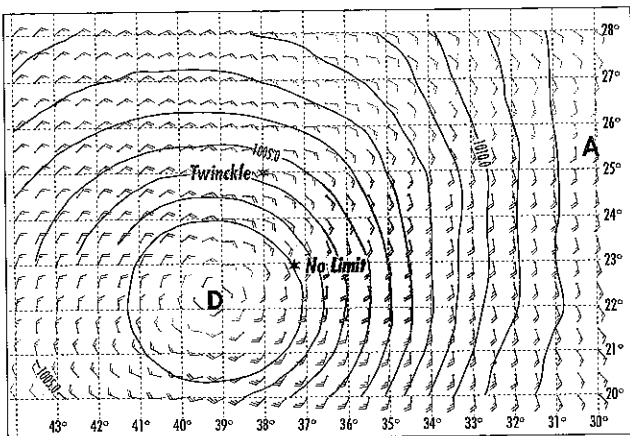
Toute la nuit et jusqu'en milieu de matinée du jeudi 24, nous parcourons une centaine de milles dans cette direction, puis, ayant atteint la latitude de 21°30', nous décidons de renvoyer. Bien mieux pour le moral de se retrouver bâbord amure, au 280°... même si les conditions sont toujours aussi inconfortables. Nous sommes au près serré, dans un vent de sud-ouest 25-30 nœuds, et les ondées orageuses sont toujours aussi fréquentes.

C'est ce même jour, le jeudi 24 novembre, que les météos nomment le phénomène, tempête tropicale Delta. Les trois sources obtenues par Rémy, française, anglaise et américaine, annoncent des conditions maniables si nous passons au sud du 22° N. La dépression est donnée stationnaire

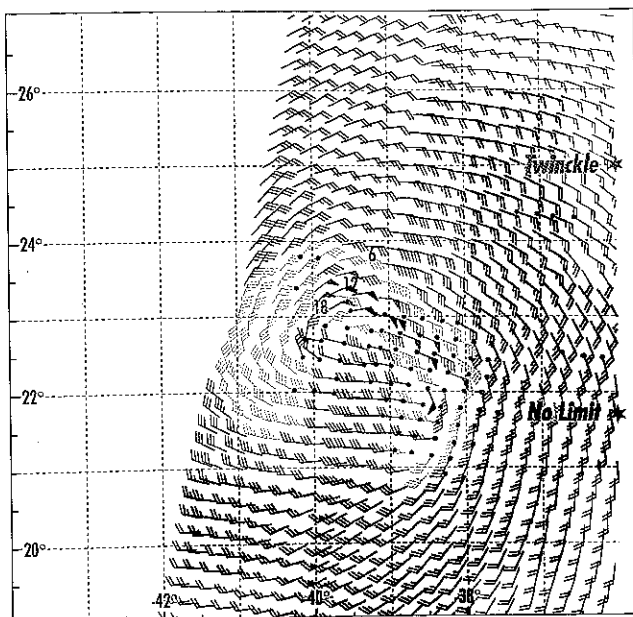
Le vendredi 25 novembre, pas de grand changement au niveau des prévisions. La dépression est donnée pour 982 hPa, par 23° N 39,7° W, stationnaire. Le souci, c'est que le vent a refusé, nous ne faisons plus du 270°, mais un pénible 290° toujours dans les mêmes conditions. Le GPS nous affiche bien évidemment une remontée en latitude... donc un rapprochement irrémédiable du centre dépressionnaire.

En milieu de journée, je suis allongé dans ma cabine, me reposant entre deux quarts, lorsque je sens *No Limit* accélérer, ne plus taper dans la vague comme il le fait depuis trois jours... je me lève, un coup d'œil au GPS, nous faisons du... 340° ! Les derniers mails reçus de Rémy et Flo, ma sœur qui travaille au centre Météo-France d'Aix-en-Provence, nous avaient conseillés de renvoyer, à nouveau vers le sud-est, voire vers l'est, pour nous écarter de Delta, le temps que la tempête reparte vers le nord. Mais Michel, notre skipper, prend la décision de passer au nord de Delta pour toucher le vent d'est et éviter encore deux ou trois jours de près.

Le vent monte progressivement au cours de la journée : 30, 35 nœuds en fin d'après midi. Nous naviguons sous trois ris trinquette. À la nuit tombée, le vent monte encore, toujours du sud, quelques éclairs rodent aux alentours, la mer est agitée, croisée... Michel décide de ferler toutes les voiles, de mettre à l'eau une aussière pour se ralentir et de pas-



Vent analysé le 26 novembre à 12 h UTC par le modèle du Centre européen de prévision, visualisé par le logiciel Navimail et positions des voiliers Twinkle et No Limit.



Vent niveau mer mesuré par le satellite Quikscat le 25 novembre à 20 h 23 UTC et positions des voiliers Twinkle et No Limit.

3. Ndr. Cette information était reprise dans les bulletins de Météo-France diffusés par Inmarsat, Monaco Radio et Navimail, plus complets que celui de RFI. Voir encadré.



ser ainsi la nuit en fuite, plein nord. Tout le monde est au repos, hors quart, mais à l'écoute...

Au petit matin du samedi 26 novembre, le vent s'est décalé au sud-est, légèrement plus faible, 30 nœuds. Nous reprenons notre route au 320°. Vers 10 h, le vent passe à l'est, monte à nouveau d'un cran, 35-40 nœuds (55 nœuds dans les rafales), nous affalons la grand'voile ; sous trinquette seule, le speedomètre affiche la vitesse record du bateau jamais atteinte : 28,7 nœuds ! La mer grossit, elle est toujours croisée (sud-est et est).

## 20 nœuds à sec de toile !

Vers 11 h, alors que Michel est à la barre, les creux atteignent 7-8 mètres. Le vent commence à soulever le bi-mini (taud protégé du soleil) que nous démontons dans un numéro d'équilibristes. Puis le vent se renforce à nouveau, la pluie nous gifle les joues, il faut affaler la trinquette ; le fasyement est tellement violent qu'il est impossible de l'enrouler. La drisse cède en quelques secondes et la voile tombe d'elle-même sur le trampoline ! Dans le feu de l'action, nous n'avons même pas remarqué l'œillet de point d'écoute qui s'est arraché et qui est venu s'incruster dans le plastique du pont avant.

La mer déferle de plus en plus. Par moment, le cockpit se remplit à moitié. Dans un surf plus important que les autres, nous atteignons les 20 nœuds (à sec de toile !) ; nous avons mis à l'eau deux aussières d'une centaine de mètres chacun ; nous sommes sous pilote. Nous restons quelques instants encore dehors, l'anémomètre affiche 72 nœuds ... puis, plus rien ! La girouette/anémomètre vient d'être arrachée. Nous décidons de tous rentrer. Une vague vient taper la nacelle par-dessous, le choc descelle la table du carré. Un coup d'œil au baro, nous sommes à 993 hPa. À bord, il règne une ambiance particulière, un mélange de stress, de fascination, d'angoisse pour certains... Au « spectacle » auquel nous assistons au travers des hublots, s'ajoutent les bruits : le vent qui hurle dans le gréement, les vagues qui frappent régulièrement sous la nacelle, les coques qui se mettent à vibrer dans les surfs, l'écoulement de l'eau sur les deux coques. Nous parvenons à prendre un petit repas, le plus « acrobatique » que nous n'ayons jamais pris !

Le vent poursuit sa rotation sans fléchir, est nord-est puis nord-est. Par moment, entre deux averses, nous apercevons quelques trouées de ciel bleu. Cela nous rassure ... et nous rappelle que nous sommes partis pour une transat, sur un superbe bateau, fin novembre... en vacances !

Vers 17 h, le vent est passé nord et a bien baissé. Nous renvoyons le tourmentin, cap au 270°. Mais, rapidement, le vent poursuit sa

## En mer, comment s'informer de la situation météo

Les témoignages le montrent bien. À l'approche d'une tempête tropicale ou d'un ouragan, connaître en permanence la position et la trajectoire du phénomène est primordial pour la sécurité. En mer, notamment en Atlantique nord, les moyens ne manquent pas mais il faut en connaître les limites.

### RFI

Le bulletin de Météo-France diffusé, en français, par Radio France Internationale est très facile à capter. De plus, son domaine géographique parfaitement adapté à une traversée Europe-Antilles en fait le bulletin le plus écouté par la plaisance et même la marine marchande française. Malheureusement, il n'est diffusé qu'une fois par jour ce qui est insuffisant pour suivre un cyclone. De plus, la nécessité de limiter la longueur du bulletin oblige parfois à réduire l'information.

### Le SMDSM

Les bulletins du Système mondial de détresse et de sécurité en mer (sigle anglais, GMDSS) constituent l'information officielle. Tous les océans sont couverts avec deux diffusions par jour. La responsabilité de la moitié est de l'Atlantique nord (zone Metarea 2) incombe à la France, celle de la moitié ouest (Metarea 4) aux États-Unis. Les bulletins, plus complets que celui de RFI, tous en anglais, sont diffusés deux fois par jour par Inmarsat standard-C. Des BMS (Bulletins météorologiques spéciaux) viennent parfois les compléter. Tous les bulletins du SMDSM peuvent être reçus par Navimail et sont consultables sur Internet.

### Monaco Radio

Monaco Radio diffuse, en BLU onde courte, le bulletin Metarea 2 de Météo-France. Comme RFI, une seule diffusion par jour, mais le bulletin, couvrant une étendue géographique plus limitée, est un peu plus détaillé.

### Navimail

Navimail, système de diffusion d'information numérique de Météo-France, permet d'acquérir, partout dans le monde, des prévisions rafraîchies deux fois par jour. Mais il s'agit de « sorties brutes » de modèle. Attention donc à leur interprétation. Les modèles numériques de prévision du temps ont du mal à bien représenter les phénomènes tels que les tempêtes tropicales et les ouragans. Dans le cas de Delta, pourait bien pris en compte par la modélisation numérique, le modèle implicitement proposé par Navimail\* affiche 25 nœuds là où le satellite Quikscat en mesure 50 (25 novembre à 6 h UTC), et 20 nœuds le lendemain quand le voilier surfe lui-même à 20 nœuds à sec de toile. En revanche, on peut se fier à la position du centre du phénomène indiquée par le modèle et aux prévisions de déplacement (en restant prudent toutefois). Outre les aspects position du phénomène et déplacement, Navimail est un outil très pratique pour acquérir les bulletins réguliers du SMDSM, toujours très détaillés en cas de cyclone, mais il ne permet pas de recevoir les avis supplémentaires éventuellement diffusés entre les bulletins réguliers.

### Internet

Le site internet de Météo-France ([www.meteo.fr](http://www.meteo.fr), cliquer en haut à gauche sur « mer », « prévisions marines », « grand large ») permet de consulter le bulletin diffusé par RFI, les bulletins Metarea 2 et l'information concernant les cyclones.

Le site [weather.gmdss.org](http://weather.gmdss.org) permet d'accéder à tous les bulletins du SMDSM. Internet permet également d'accéder, plus ou moins en temps réel, aux mesures du satellite Quikscat (voir illustrations). Quant aux sites non garantis par un organisme météorologique officiel, il est fortement déconseillé de s'y fier.

Enfin, le site internet de Météo-France - Antilles-Guyane, [www.meteo.gp](http://www.meteo.gp) offre des analyses très complètes des saisons cycloniques passées, en cours et même à venir (traduction en français des prévisions américaines).

*4. Pour les prévisions hors des côtes françaises, Navimail propose implicitement le modèle du Centre européen pour les prévisions météorologiques à moyen terme, considéré comme l'un des meilleurs.*

rotation nord nord-ouest puis nord-ouest. Sous tourmentin seul, *No Limit* subit aussi cette rotation. Il faut renvoyer un peu de grand'voile pour garder le cap à l'ouest, au près. Le vent tombe régulièrement avec la nuit.

Lorsque je me réveille, vers 9 h, pas un bruit, ça ne tape plus, ça ne bouge plus ; juste un morceau de Vaya Condios qui sort du lecteur CD. Je me lève, il fait grand beau, 5 nœuds de nord-ouest, la mer est plate, toutes les voiles sont dehors... Le cockpit ressemble à un marché aux puces de vêtements de mer, tous

les cirés sont étendus pour sécher. Nous arborons un simple sourire de satisfaction, de complicité.

Le talweg associé à cette dépression nous générera un flux de sud-ouest, puis d'ouest. Du près, toujours du près, avec des grains orange toutes les nuits ! Les alizés ? Ah ! si ! Nous les avons rencontrés à deux jours du but ; deux jours sur les dix-huit qu'aura duré la traversée ! Le bonheur et l'émotion à l'arrivée n'en furent que plus intenses...