

Echanges sur le dossier Tao entre le skipper et Frédéric JP d'Allest

Le 7 mars 2016 à 21:35, Sécurité Haute Mer <securitehautemer@stw.fr> a écrit:

Bonsoir Monsieur,

Je vous remercie de votre message. Votre témoignage nous est très précieux pour préparer notre dossier de Bonnes Pratiques (BP) pour assurer notre sécurité météo en mer.

Je crois, sans exagérer, que nous apprenons tous à l'occasion de ce travail, comment améliorer nos pratiques.

Comme je vous l'ai dit pour ce qui me concerne je ferai appel systématiquement une fois par 24h appel à une carte météo retraitée par un prévisionniste pour compléter l'analyse des fichiers grib.

Elles ne sont malheureusement pas disponibles partout sur les océans.

Je vous adresserai ces BP d'ici début Mai.

Je vous souhaite de nouvelles et belles navigations en vous tirant mon chapeau très bas pour avoir réussi à vous sortir avec tous vos équipiers de ce naufrage brutal.

Cordialement.

Frédéric JP d'Allest

----- Mail original -----

De: "Jean-Jacques DUPOUY" <dupouyjeanjacques@gmail.com>

À: "Sécurité Haute Mer" <securitehautemer@stw.fr>

Envoyé: Lundi 7 Mars 2016 18:49:18

Objet: Re: rapport d'enquête du naufrage de Cheeki Rafiki.

Bonjour Monsieur,

Merci pour votre dernier message. J'ai bien remis de l'ordre dans ma mémoire et approfondi l'ensemble des documents que vous m'avez adressés. Votre analyse est exacte et c'est bien le 12 mai que j'ai vu sur Zygrib la dépression traverser ma route le 15 mai, ainsi que je l'ai écrit. Effectivement, si j'avais eu l'analyse de Mr Meulnet j'aurai, à n'en pas douter, contourné la dépression par le sud. D'autant que j'ignorai que l'état stationnaire de la dépression des jours précédents le naufrage était de nature à creuser davantage la mer.

Il est certain quand même que j'ai trop fait confiance à la prévision Zygrib qui annonçait le croisement de route le 15 mai alors qu'il s'est réalisé avec une journée d'avance le 14.

C'est bien ce que m'avait alors expliqué le Capitaine du Robero qui s'était sorti de zone grâce à l'information d'une météo anglaise. Je regrette maintenant de ne pas lui avoir demandé ses sources.

Ceci étant on ne refait pas l'histoire.....

Bien cordialement.

JJ Dupouy

Le 6 mars 2016 à 16:59, Sécurité Haute Mer <securitehautemer@stw.fr> a écrit:

Bonjour Monsieur,

Je suis vraiment désolé de vous amener à remuer ces souvenirs douloureux. Mais vous et la commission travaillons pour la bonne cause; comprendre ce qu'il s'est passé pour tirer des enseignements pour éviter que moi, vous, un autre retombe dans le même piège.

Les fichiers météo à 4 jours figures 4 et 5 du rapport de la commission d'enquête sont issus strictement du même fichier brut des résultats de calculs du modèle GFS de la NOAA. Qu'ils soient ouverts par Maxsea Chopper, par Ugrib, par zyGrib ou par Sailgrib ne change rien aux isobares et aux barbules à une même heure donnée, seule la présentation (couleurs, taille des barbules, indication de précipitations...) change. Vous pouvez le vérifier auprès d'autres sources.

Si vous avez ouvert le 12/5 un fichier daté de 06h00z valide pour le 16/5 à 3h00z avec votre logiciel de navigation de bord vous avez eu le même fichier (mêmes isobares, mêmes barbules, même position de la dépression) que la figure 5. Je ne vois pas comment il peut en être autrement. Tous les documents (cartes météo, fichiers gribs situation du 15/5 ou du 16/5) sont cohérents indiquant la dépression quasi stationnaire centrée sur 40°W ou légèrement au-dessous, et 43°W à 45°W (elle recule légèrement entre le 15 et le 16/5 comme annoncé dans la carte météo). Le 12/5 au matin vous indiquez que vous êtes à la latitude 37°28'N et le 13/5 à la latitude 37°38'N, vous faites donc route pratiquement plein Est et la dépression que vous voyez sur vos fichiers gribs est pratiquement sur route (gisement environ 10° au Nord de votre route) le 15/5 à 0h00z et sur votre route le 16/5 à 3h00z. C'est d'ailleurs ce que vous indiquez déjà dans votre message du 11/5: « la météo est bonne jusqu'au [Mercredi](#) 14/5 mais je surveille une forte dépression sur la route pendant 3 jours après », c'est-à-dire le 15, 16 et 17/5. Tout cela est cohérent et je ne m'explique pas votre souvenir consistant à localiser la dépression dans votre Sud. Si elle avait été à votre Sud le 12/5 ou le 13/5 vous auriez eu des vents d'Est et vous n'auriez pas pu faire une route Est. Etes-vous certain de vos souvenirs?

Aviez-vous la superposition de la position de Tao et des fichiers gribs sur le même écran? Prenez-vous les fichiers gribs sur une zone suffisamment large pour avoir un minimum de synoptique?

Le rapport d'enquête du naufrage de Cheeki Rafiki montre clairement que l'équipage de Cheeki Rafiki ne regarde pas les fichiers projetés sur 48 ou 72h, ni d'ailleurs la base arrière (StormForce coaching) puisqu'à aucun moment ils ne signalent de dépression sur la route. Ils sont manifestement moins vigilants que vous. On ne peut déduire du rapport que la dépression n'était pas là. Au contraire cruellement le rapport montre les fichiers qui disaient qu'elle était bien sur route et que le 16/5 au matin Cheeki Rafiki était au pire endroit. Mais le but de la commission d'enquête était de rechercher la cause de la perte de la quille qui a causé le chavirage et non pas de s'attarder à rechercher si une route d'évitement aurait pu éviter la dépression (La commission met d'ailleurs en évidence plusieurs talonnages qui ont pu affaiblir la zone de fixation de la quille).

Je dois vous dire que comme vous je n'utilisais pas les cartes météo avant d'effectuer le travail actuel. Ce sera certainement un point fort

dans le document de Bonnes Pratiques que nous allons rédiger de recommander de les utiliser pour compléter la vision de la situation donnée par les fichiers grib: avoir une vision synoptique large de ce qui se passe, lire le mouvement prévu (flèche et croix) de la dépression, lire les avertissements de vents forts, lire l'état prévisionnel de la mer...Il est certain que le 12/5 au matin si vous aviez reçu la carte météo figurant dans l'analyse de Michel Meulnet vous auriez certainement sans hésiter modifier votre route pour partir au portant vers un waypoint situé bien au Sud de la dépression. Malheureusement les cartes météo américaines retraitées par un prévisionniste ne sont pas disponibles sur tous les océans et d'autres sont moins complètement renseignées.

Cordialement;

Frédéric JP d'Allest

----- Mail original -----

De: "Jean-Jacques DUPOUY" <dupouyjeanjacques@gmail.com>

À: "Sécurité Haute Mer" <securitehautemer@stw.fr>

Envoyé: Dimanche 6 Mars 2016 12:25:59

Objet: Re: rapport d'enquête du naufrage de Cheeki Rafiki.

Bonjour Monsieur,

Le hasard a fait que nous étions hier soir chez notre ami Bernard le deuxième équipier.

Je lui ai communiqué les dossiers que vous m'avez transmis et sans vouloir l'influencer je lui ai demandé le souvenir qu'il avait conservé de notre route des Bermudes, de la météo, de la dépression.....

Ce n'est qu'après que je lui ai donné lecture de mes observations sur votre rapport dont il m'a confirmé l'exactitude, la dépression étant bien à notre S.

Ce qui est surprenant pour lui comme pour moi c'est que nous n'ayons pas eu connaissance en aucun moment à partir du 12 mai d'une prévision météo et de grib semblables à ceux figure 4 et 5 du dossier Cheeki Rafiki. Ce qui nous interpelle également c'est que le Cheeki Rafiki ait fait avec quelques heures de décalage la même route que nous et la même erreur d'analyse des prévisions météo.

Je vous rappelle aussi que le chalutier espagnol le Robéro qui est venu nous secourir, nous a confirmé qu'il avait eu connaissance de l'arrivée de la dépression grâce à une météo anglaise, qui lui a permis de sortir de la zone, alors que les prévisions météos US qu'il avait prises étaient décalées de 24 heures.

Bien cordialement,

JJ Dupouy

Le 5 mars 2016 à 14:53, Sécurité Haute Mer <securitehautemer@stw.fr> a écrit:

Je vous remercie de vos commentaires.

Je me permettrai de vous transmettre, lorsqu'il sera validé, le dossier de Bonnes Pratiques pour assurer sa sécurité Météo en haute mer.

J'espère qu'il contribuera à rendre plus sûres pour nous tous nos navigations futures. Pour ce qui me concerne en effet en faisant ce travail je me rends compte que je peux encore améliorer mes pratiques antérieures comme, sans doute, la majorité d'entre nous. En particulier je vais exploiter la carte synoptique météo, ce que je ne faisais pas

avant. Elle donne en particulier clairement le déplacement prévu des dépressions.
Cordialement
Frédéric JP d'Allest

----- Mail original -----

De: "Jean-Jacques DUPOUY" <dupouyjeanjacques@gmail.com>

À: "Sécurité Haute Mer" <securitehautemer@stw.fr>

Envoyé: Samedi 5 Mars 2016 13:45:32

Objet: Re: rapport d'enquête du naufrage de Cheeki Rafiki.

Monsieur bonjour

Ci joint mes observations aux documents que vous m'avez transmis.

Naufrage Tao /Mes commentaires sur votre rapport

1° ma route

L'idée pour ma part est de prendre en direction de la route N. Mon équipier principal veut à tout prix faire la route directe, non pas pour des questions météo, mais pour des considérations personnelles de rapidité de route, en cause un RDV en France.

Nous quittons les Bermudes le 8 mai au matin, sans vent comme l'indiquait la météo prise avant de partir. Mais il faut partir pour satisfaire les desideratas de l'équipier. On fera du moteur, mer plate, pendant que je recherche du vent sur les fichiers Grib de Zygrib.

Je trouve au bout de 25 heures de moteur de mémoire un vent aux allures portantes et je ferai ma route en suivant ce canal de vent qui nous porte à des allures rapides et très agréables pendant plusieurs jours.

2° la dépression

Je la vois dans mon SE le 12 mai matin. Je la dessine sur l'écran de mon ordinateur pour bien surveiller son évolution.

Certainement le lendemain 13 mai matin je vérifie son évolution, qui effectivement laisse apparaître une situation stationnaire.

Avec la position de la dépression, la route que je suis et la vitesse du bateau, je n'ai aucun doute pour passer facilement au N de la dépression.

Il est très vraisemblable que j'ai pris une 2° météo le soir, mais je ne m'en souviens pas maintenant.

Par contre quand le 14 au matin je reçois les fichiers Grib, la dépression s'est déplacée dans une route SW, elle a terriblement grossi et se présente sur mon SE.

L'analyse des fichiers me permet d'entrevoir 2 solutions. Le contournement par le S me paraît impossible tellement la dépression est immense, j'aurai rétrospectivement du partir alors plein SW.

Mais la route E m'est apparue possible en raison de la vitesse du bateau, de la position de la dépression et de son évolution sur les fichiers.

La suite vous la connaissez puisque probablement 6/8 heures après l'analyse des fichiers nous rentrions dans la dépression.

3° Le fichiers du rapport CHEEKY RAFIKI

Si j'avais eu les fichiers Grib figure 4 et 5 je n'aurai pas pris la décision de continuer plein E.

Cordialement
JJ Dupouy

Le 5 mars 2016 à 11:45, Sécurité Haute Mer <securitehautemer@stw.fr> a écrit:

Bonjour Monsieur,

Je viens de prendre connaissance du rapport d'enquête du naufrage de Cheeki Rafiki intervenu comme vous le savez sur la même zone dans le même coup de vent.

Comme vous le constatez les fichiers grib avec prévisions 48h sont en tous points cohérents avec le dossier que je vous ai envoyé.

Y a-t-il pu avoir une erreur de positionnement ou de lecture des fichiers grib qui vous faisait penser que vous aviez la dépression dans votre Sud?

Cordialement
Frédéric d'Allest