

# Une traversée de l'Atlantique agitée

(mai-juin 2016)

par Joan BASSOLS

Trad. Patrice GEFFROY

## *Introduction du traducteur*

*Joan est le fils de Avel-Li BASSOLS, un catalan qui a fait un tour du monde avec son Amphitrite « Trotamar III », rebaptisé pour un temps « Andorra » (voir sur la même page de notre site l'article de V&V « 90 000 milles autour du monde » et, pour ceux qui lisent l'espagnol, ses livres « Andorra entre alisios et tifones » et « Historias de un vagabundo de la mar »).*

<http://www.editorialjuventud.es/2558.html>

<http://www.editorialjuventud.es/2875.html>

*C'est aussi un ami.*

*Trotamar III porte le numéro de série n° 100 et Mindelo le numéro 98, ce qui revient à dire qu'il ont été lancés tous les deux en juin 1982, à une ou deux semaines d'intervalle.*

*Il se trouve que – grâce à sa balise de suivi – j'ai pu suivre la traversée retour des Caraïbes de Trotamar du premier au dernier jour et que, suite au débat que nous avons eu il y a deux ou trois ans sur le forum de Sail the World et qui a été suivi d'un document sur la sécurité rédigé par notre ami Artimon, je me suis interrogé sur sa route.*

*Joan a d'ailleurs ajouté quelques explications (cf. fin de l'article).*

*Son témoignage met en évidence qu'on est jamais à l'abri de situations critiques, que les prévisions météo ne sont pas d'une fiabilité à toute épreuve et qu'on peut, même en étant parfaitement informé, se faire piéger par une tempête.*

*N.B. Je n'ai malheureusement pas conservé les fichiers grib de mai-juin 2016.*

*Merci à ceux qui relatent leurs expériences et en font profiter les autres.*

## L'ARTICLE

Depuis 17 ans nous naviguons sur notre Trotamar III en Méditerranée et en l'Atlantique. Il connaît pratiquement déjà toutes les routes, car mon père a déjà navigué sur tous les océans avec lui.

À cette époque, il prenait son dernier bulletin météo avant de larguer les amarres et ensuite, irrégulièrement et au gré du hasard, il interrogeait les cargos qu'il croisait. Sur son parcours d'Espagne jusqu'en Australie [*NdT : par l'ouest*], il a échappé à toutes les tempêtes et il en était fier.

En 2012, ma petite famille et moi avons traversé l'Atlantique pour la première fois sans notre vieux skipper expérimenté. Comme Trotamar avait appris à le faire, il évita toutes les tempêtes. La navigation fut si belle que nous avons voulu refaire une nouvelle boucle en 2016 et sommes repartis de Tenerife au mois de janvier en direction des Caraïbes via les îles du Cap Vert.

Le retour fin mai vers l'Europe allait être palpitant. En 2012, nous avions un Iridium à bord, grâce auquel nous pouvions recevoir quotidiennement des fichiers grib, un luxe dont mon père aurait rêvé. Cette fois, j'avais installé une station de radio amateur, qui me permettait de recevoir des emails et des fichiers météo, et de rester en contact avec la communauté de navigateurs Intermar [*NdT : association de radios amateurs allemands qui informent les bateaux navigant autour du monde sur les conditions météo*].

### Traversée retour de l'Atlantique

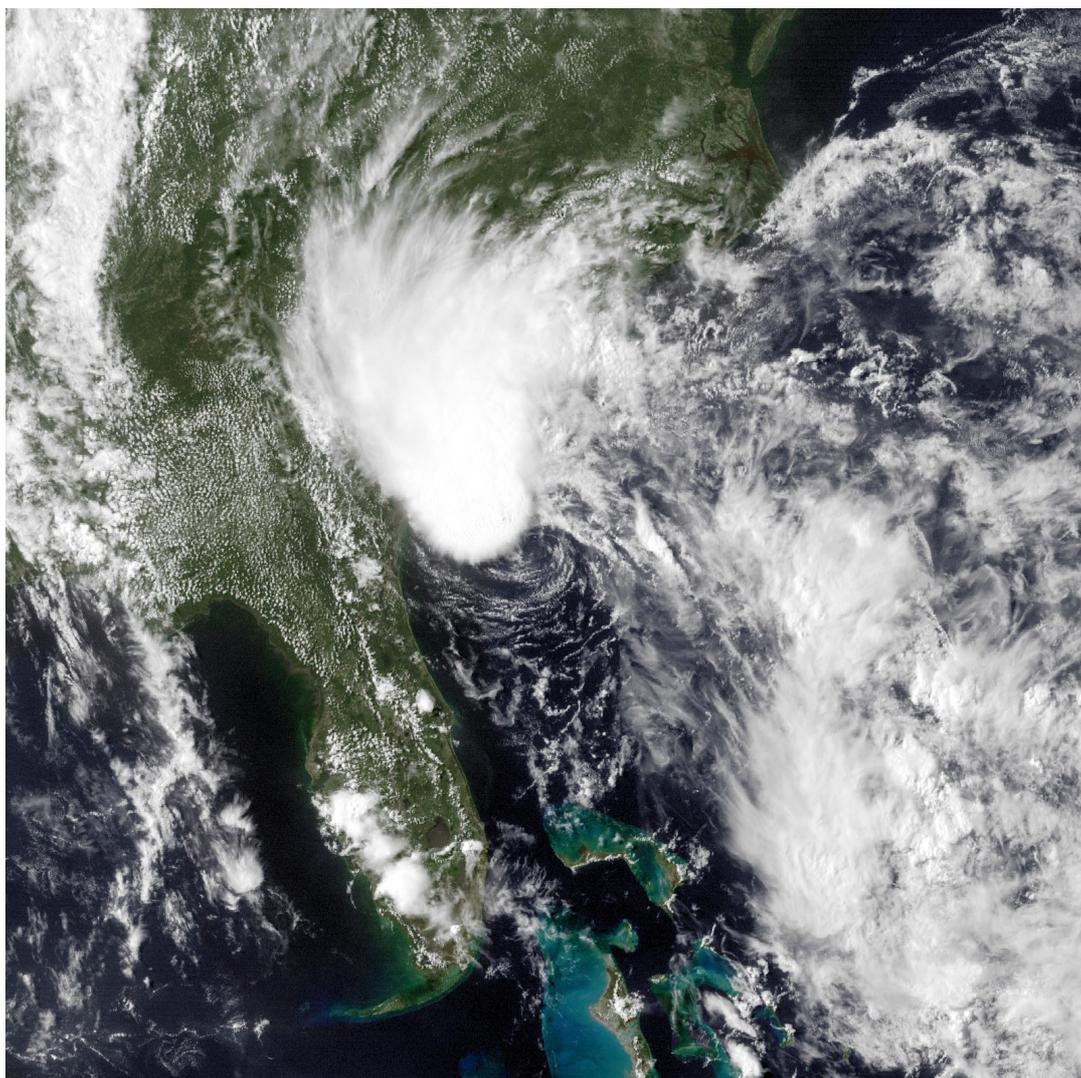
Fin Mai, nous quittons la merveilleuse île de Barbuda et la solitude de ses plages de sable blanc et mettons le cap à l'est. Notre plan est de naviguer en ligne directe vers les Açores. Il est évident que le risque est grand de tomber dans une zone de calme plat. En revanche, nous avons l'intention de toujours rester au sud de la zone de passage des dépressions et ainsi d'échapper au vent fort. Le même plan a été suivi en 2012. Nous n'avons eu alors que deux jours de calme plat et, le reste du temps, des vents qui n'ont jamais dépassé 30 nœuds.

Comme c'était à prévoir, nous devons d'abord naviguer cap au nord. Lorsque nous pouvons mettre le cap sur les Açores, le vent tombe rapidement. Nous avons pénétré directement à l'intérieur d'un anticyclone stable. Alors il faut mettre en route le moteur. Chaque jour, nous sommes accompagnés par nos amis d'Intermar ; cette fois, les bulletins météo qui nous arrivent nous secouent réellement.

En effet, fin mai, le premier ouragan des Caraïbes est déjà en formation. Uwe d'Intermar me décrit dans le détail les différents chemins que « Bonnie » peut emprunter. Une possibilité est qu'il suive le 32ème parallèle vers l'est, celui sur lequel notre moteur nous fait progresser avec lenteur dans la même direction. Le matin suivant, fin d'alerte. Bonnie a fait mouvement vers la Caroline du nord et a perdu de sa puissance en passant au-dessus des terres. Cette information qui nous soulage comporte toutefois un bémol : il serait tout à fait possible que Bonnie revienne vers la haute mer, refasse son plein d'énergie et reprenne sa route vers l'est. Une évolution qui se confirmera dans les faits !

[NdT : Voir l'article détaillé de Wikipedia sur Bonnie (en anglais) : [https://en.wikipedia.org/wiki/Tropical\\_Storm\\_Bonnie\\_\(2016\)](https://en.wikipedia.org/wiki/Tropical_Storm_Bonnie_(2016))]

## Bonnie nous tient



*Bonnie, le 28 mai 2016, le long de la côte américaine. Source : Wikipedia.*

Jusqu'ici, nous espérons pouvoir nous extraire de l'anticyclone, qui se déplace vers le nord, et atteindre son flanc sud. De cette manière, nous aurons eu de nouveau du vent. En réalité, nous sommes piégés : la zone de haute pression dans notre nord s'est étendue et l'anticyclone forme à présent une ellipse. Au bout de deux jours, nous sommes toujours en pleine pétrole. La perspective de devoir affronter Bonnie n'est pas pour nous tranquilliser. Alors nous décidons de nous porter vers le nord pour entrer le plus tôt possible dans une zone de vent. Mais les hautes pressions ne veulent tout simplement pas nous lâcher. Le jour suivant, les trains dépressionnaires transforment notre ellipse en poire, mais nous sommes toujours en plein milieu. Ce matin-là, j'écris un message assez désespéré à Uwe. Il faut que je partage mon inquiétude avec quelqu'un et je ne veux pas que ce soit avec l'équipage. Depuis plusieurs jours, je stocke les messages d'Uwe dans un classeur à part pour que l'équipage ne puisse pas les lire. Nous avons un temps magnifique et Bonnie ne doit pas angoisser tout le monde.

Jeudi 26 mai 2016 — message de Uwe [NdT : adressé à tous les navigateurs sur la route des Açores] : « Bon, je ne sais pas si la tempête tropicale prévue a quelque chose à voir

avec ça ; en tout cas, il y aura un changement de temps [mercredi] 1<sup>er</sup> juin au sud-est des Bermudes, qui suggère la formation d'une véritable dépression. Le truc en question suit exactement la route sur laquelle Joan se trouve, ce qui veut dire que vendredi (dans une semaine, tout de même) le centre de la dépression devrait se situer aux alentours de 32°N et 54°W et, de cette position, aller à peu près en ligne directe sur les Açores. Donc, si c'est exact, le système est à votre poursuite et maintenant il faut voir qui sera le plus rapide des deux. »

Vendredi 27 mai 2016 – message de Uwe : « La formation d'un système de basse pression se confirme de plus en plus. Il n'y a PLUS LE MOINDRE DOUTE que ce qui n'est pas encore clairement identifiable sur les cartes météo et les images satellite ARRIVE ! »

### Il faut aller plus vite !

Nous finissons par sortir de l'anticyclone et naviguons toutes voiles dehors (genaker, grand-voile, genaker d'artimon et artimon) vers l'est. Nous sortons tout ce qui peut nous faire avancer. Une dernière tentative pour prendre de la vitesse et échapper au monstre. Mais notre Trotamar a besoin d'un bon vent pour être rapide. Uwe et Rüttger nous accompagnent chaque jour. En tout, nous étions cinq voiliers à fuir devant Bonnie.



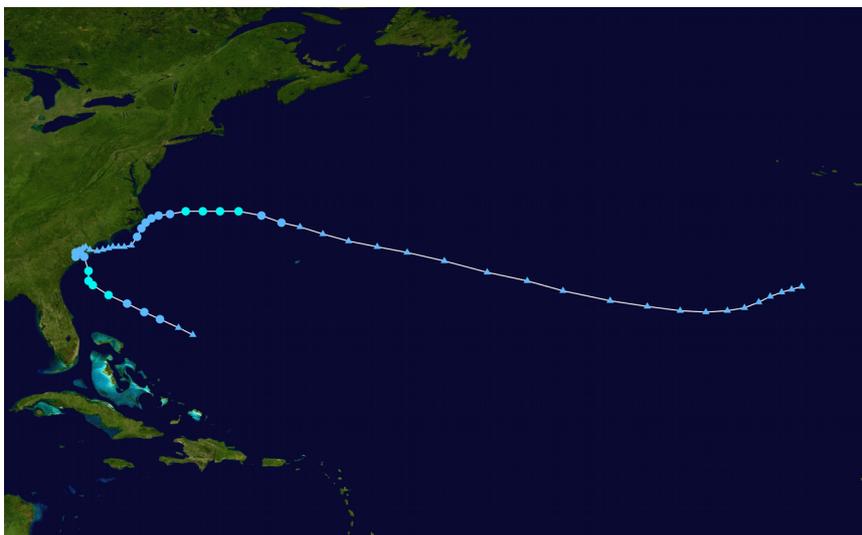
Jeudi 2 juin 2016 – message de Uwe : « Cher Joan, C'est toi qui es ma principale inquiétude, parce que vous progressez relativement lentement. Cela pourrait vous inciter à devoir effectuer une manœuvre d'évitement. » [NdT : probablement piquer vers le sud]

Vendredi 3 juin 2016 – message de Uwe : « ...cela signifie qu'il y aura des vents de 30 nds sur la route de

Horta pour Safari Njema [NdT : Safari Njema, un cotre suisse en acier de 36 pds, a quitté les Bermudes le dimanche 22 mai ; il arrivera au port de Flores aux Açores le lundi 6 juin et échappera de justesse à la tempête. Voir un extrait de son blog à la suite de ce récit] et Trotamar avec des rafales de plus de 40 nds... et les rafales pourraient bien dépasser les 50 nds tout le lundi à partir de 15 h. Cela dépendra essentiellement de votre position : plus vous aurez gagné vers l'est, plus ce sera faible et, en principe, ça soufflera plus dans le nord que dans le sud. C'est Trotamar qui est le plus en arrière et sa vitesse n'est pas très élevée. Ça signifie pour Joan de devoir se préparer d'une manière ou d'une autre à affronter la tempête, c'est à peu près certain. Le tout sera accompagné de violentes averses, pas vraiment sympa tout cela. »

Samedi 4 juin 2016 – message de Uwe : « Seul Trotamar doit se préparer absolument à des conditions météo assez dures et tout sécuriser en conséquence. Le front, qui avec l'arrivée de la dépression se prolonge très loin vers le sud, est unique en son genre. Il n'est pas particulièrement épais et il passera relativement vite, mais il sera assez violent. Même pour quelques heures, vous devez être préparés. Derrière le front, il n'y a pas de pétrole... Alors vous devriez vous en sortir. Le cas échéant mettre en fuite, en toute logique vers le sud-est, même si ça vous éloigne de nouveau de votre but. Ça passera et vous pourrez ensuite reprendre votre cap initial. »

Dimanche 5 juin 2016 – message de Uwe : « À tous. Maintenant, nous allons adopter la seconde meilleure solution ; nous ferons face à la tempête. Vous y arriverez : Trotamar – d'après les photos – donne une extraordinaire impression de stabilité ; même si vous n'y arrivez pas, lui y arrivera... »



*Trajectoire de Bonnie entre le 27 mai et le 9 juin 2016. Source Wikipedia.  
Pour des raisons qui tiennent à la présence de l'anticyclone,  
elle ralentit sur la fin (ce qui explique la hauteur des vagues) et remonte vers les Açores.*

### **Esquiver la tempête : c'est peine perdue**

Bonnie perd de sa puissance en cours de route et donne naissance de deux dépressions ; l'une d'entre elles nous passera dessus. Nous avons deux jours pour tout préparer, deux très longues journées. Pendant mon quart, je fais des listes de tout ce que je dois encore préparer. C'est une longue attente, mais le coup de vent ne doit durer que 10 à 15 heures.

Lundi 6 juin 2016 – message de Uwe : « Je pense que tu as dû recevoir le bulletin météo de la part de Rüttger ; cela correspond aux conditions que nous avons prévues. C'est un mauvais moment à passer, mais Trotamar le fera, et je pense que c'est aussi une bonne expérience de vivre une tempête en ayant confiance dans son bateau et dans ses qualités personnelles, même si on n'appelle certainement jamais de ses vœux une telle situation. »

Le soir du 6 juin, le vent monte rapidement. Premier, puis second ris, remplacement du génois par le foc n°1, affalage de la voile d'artimon. Le vent a déjà franchi la barre des 30 nds. Troisième ris dans la grand-voile. Le vent continue de forcir. La

grand-voile est également affalée et nous volons sur l'eau uniquement tractés par le le foc en faisant une route directe vers les Açores. Au bout de 15 heures, le vent faiblit lentement et nous nous détendons. Mais ça repart ensuite de plus belle.



*Des vagues gigantesques. Source : article publié dans la revue trans-Ocean par Joan.*

Cinq heures avant le coucher du soleil, le vent atteint de nouveau 40 nds. Ce n'est pas ce que nous escomptions. La tempête devait durer deux jours de plus. Nous sommes 4 à bord. Ana et moi avons déjà parcouru de nombreux milles avec Laia, notre fille de 10 ans. Pour cette traversée une amie s'est ajoutée, Raisha. Elle n'a navigué qu'en Méditerranée, jamais encore sur l'Atlantique.

Durant la tempête, je suis toujours sur le pont ; je veux être prêt si la situation l'exige. Sur l'iPad, nous avons une application [App. Waveheight] grâce à laquelle Laia peut mesurer la hauteur des vagues. Elle en a mesuré jusqu'à 10 m par plus de 40 nds de vent. Lorsque la tempête est à son paroxysme, Ana et Laia réussissent à nous préparer une soupe chaude avec les dernières carottes et pommes de terre qui restent. Après cela, il y a même un bon dessert. Je n'aurais réellement pas souhaité avoir meilleur équipage.



Mardi 7 juin 2016 – message de Uwe : « Selon les prévisions et en restant prudent quant à la marge d'incertitude dont vous avez déjà pu apprécier la réalité là où vous êtes, je ne vois plus de réelles difficultés jusqu'à Horta. Faites en sorte de retrouver votre sérénité et sortez-vous cette tempête de la tête. Une belle performance que vous avez réussie là avec un petit équipage et en plus avec des problèmes de santé !!! »

Le 8 juin à minuit, nous jetons l'ancre dans le port de Horta, très heureux mais quelque peu épuisés. Le dernier jour, nous avons navigué au moteur. Une autre dépression arrivait et nous voulions et pouvions facilement lui échapper. Nous y avons réussi. A posteriori, nous ressentons que c'était une expérience précieuse et, malgré tout, une belle expérience pour nous tous. Personne n'a eu peur et nous sommes d'accord pour dire que, si le vent avait forcé davantage, ce ne serait pas devenu beaucoup plus compliqué. 40 nds c'est encore surmontable. Quelques coutures sont à reprendre dans la grand-voile et dans le foc, ce qui n'est pas étonnant. Mon père avait fait tailler ces deux voiles et les deux avaient déjà beaucoup souffert du soleil et du vent.



*Situation au 7 juin. On note que la perturbation est très étendue du fait d'un thalweg qui descend au sud de Las Palmas.  
Source : site de Safari Njema.*

Lors de cette traversée, nous disposions de deux auxiliaires que mon père n'avait pas et qui nous ont grandement facilité l'existence. Timoteo, notre régulateur d'allure, qui a conduit le bateau en toute fiabilité, même dans les hautes vagues et au-delà de 40 nds de vent, et notre station de radio amateur, grâce à laquelle nous étions accompagnés en permanence par nos amis d'Intermar, ce qui nous a procuré non seulement du plaisir mais aussi une sécurité accrue. Uwe et Rüttger sont devenus de bons amis, car nous avons partagé tant de choses avec eux.

*(Article publié dans le numéro 156 du magazine Trans-Ocean, avril 2017)*

[www.trans-ocean.org](http://www.trans-ocean.org)

Blog de Joan rédigé en espagnol et en allemand :

[www.trotamar.es](http://www.trotamar.es)

**Question posée à Joan :** Tu savais depuis plus d'une semaine (dès le 27 mai) qu'une tempête se dirigeait vers toi. À ce moment-là, tu étais dans la pétrole. Pourquoi n'as-

tu pas navigué au moteur cap au sud-est 3 jours avant qu'elle ne te tombe dessus, pour au moins ne pas avoir à affronter les vents les plus forts et les vagues les plus hautes ? (je posais déjà posé cette question lorsque je te suivais)

**Réponse de Joan (05/06/2017) :** J'étais coincé dans la pétéole ; je devais juste en sortir pour pouvoir échapper à la tempête. J'ai appelé par radio un ami à Madère et lui ai demandé de me réserver une place. Faire cap au SE n'aurait eu aucun sens, car l'anticyclone où nous nous trouvions était en forme de poire et nous étions dans la partie supérieure, ce qui nous permettait d'espérer un peu de vent pour les jours à venir. En allant vers le SE, nous nous serions enfoncés davantage dans la zone de calme. Lorsque nous avons enfin touché du vent, j'ai pris un cap un peu plus sud pour échapper à la tempête, car, selon les prévisions, Bonnie devait se mouvoir vers le nord-est. Ce que je n'avais pas prévu était qu'elle se déliterait et donnerait naissance à deux dépressions, dont l'une nous rattraperait. Après, on ne pouvait plus s'échapper. Un voilier rapide ou un catamaran s'en serait sans doute sorti, pas nous. Trotamar est un voilier confortable et lent.

**En complément un extrait du blog de Safari Njema (rédigé en allemand) :**

<http://sy-safari-njema.blogspot.fr/>

Après seulement 14 jours et 18 heures et 1846 milles parcourus, nous avons atteint notre but. Durant la seconde moitié de la traversée, la navigation été rapide, mais aussi astreignante. Ce printemps, à plusieurs reprises, les zones de basse pression ont traversé l'Atlantique plus au sud que d'habitude. Nous sommes heureux de nous être maintenus plutôt au sud de la route habituelle, entre 34 et 36° de latitude nord. Normalement, sous ces latitudes, on tombe dans des zones de grand calme – ce ne fut pas notre cas. Nous avons navigué vent arrière juste sur le bord des dépressions qui passaient au nord et avons toujours réussi à rester suffisamment loin pour n'avoir à gérer que des forces de vent maniables – le bon sens même.



Environ à 400 MN des Açores, les recommandations de notre routeur météo se font plus pressantes ; l'évolution vers gros temps nous préoccupe et efface le plaisir des agréables journées de navigation et du bon déroulement de la traversée. Une dépression importante s'annonce de nouveau et Bonnie, la deuxième tempête tropicale de cette saison entre les Caraïbes et la côte américaine fiche en l'air la bonne ambiance. Il apparaît que d'ici le premier week-end de juin une tempête arrivant sur les Açores nous menace. Uwe d'Intermar, un réseau de radios amateurs allemands, nous a envoyé aussi des messages d'alerte, lorsqu'il a vu notre progression quotidienne. En outre, il nous fournit un second avis précieux sur l'évolution du temps.



*À 15 nds, PRB nous aurait presque culbutés. Le skipper seul à bord ne réagit pas à nos appels radio. Plus tard, il s'excusera (plus de courant !).*

Notre routeur nous fixe une date limite : nous devons absolument être à l'abri avant dimanche soir, au plus tard être dans un port le lundi 6 juin au matin, plutôt sur l'île de Horta, où se trouve un port protégé de tous les vents, que sur l'île de Flores, où le port est petit et sans protection par vent et houle de nord-est. De plus, Horta devrait être moins violemment touché par la tempête.

Alors c'est le début des calculs et un sentiment de malaise commence à nous envahir. Il est clair pour nous que nous n'avons pas la moindre de chance d'atteindre Horta – encore assez éloigné – dans les temps, même si nous poussons Safari Njema au maximum. Au mieux on atteindra Horta mardi. Devons piquer au sud-est pour tenter d'échapper à la tempête – en risquant, au bout du compte, de manquer les Açores et de devoir traverser vers le Portugal ? Non surtout pas ça !

Les prochaines 24 heures, nous mettrons le cap sur Horta en donnant le maximum pour pouvoir faire de la route.

Entretiens nous nous trouvons aux prises avec un autre front froid et durant 30 heures un vent de force 6-7 et de très hautes vagues. Notre régulateur d'allure accomplit un travail inestimable !

Il nous conduit au travers des rafales et des vagues incroyablement puissantes qui bousculent le bateau dans tous les sens. En particulier la nuit, si nous étions nous-mêmes à la barre, nous ne pourrions pas – et de loin – garantir une telle sécurité dans de telles conditions. De plus, il nous épargne les vagues submergeantes et les averses de pluie. Nous passons la plus grande partie du temps à l'intérieur, même la descente reste fermée – du moins, en partie. [...] Trouver le sommeil lorsqu'on n'est pas de quart est difficile du fait des mouvements du bateau... Nous sommes fatigués, faire la cuisine et manger ne nous procurent aucun plaisir. Sans se laisser impressionner par les conditions de mer, Safari Njema continue simplement sa route cap au nord-est – notre vaillant bateau ! Nous attendons avec inquiétude chaque nouveau bulletin météo.



*Vagues impressionnantes. Difficile de réussir une photo ! Source : blog de Safari Njema.*

Notre décision est arrêtée : Un email de la marina de Flores nous indique la possibilité d'un abri. En fait, ils ne font pas de réservations : celui qui arrive le premier est servi d'abord. En même temps, une place à l'ancre nous paraît relativement acceptable. Même si l'ancre ne tient pas dans la tempête, nous dériverons vers la haute mer et pas sur les rochers. Eh bien, ce sont des nouvelles roboratives ! Il ne faudrait simplement pas que le vent tourne au nord-est ! Et puis, avec l'ARC, le rallye transocéanique, et le mauvais temps durable, la marina de Horta doit être déjà saturée, et les fonds sont moyens. Nous ne choisissons pas forcément la meilleure solution, mais nous faisons ce qui relève du possible : nous mettons le cap sur Flores en espérant que la dépression ne changera pas de trajectoire et que les conditions météo iront en s'améliorant, non en se dégradant.



Le dimanche soir, c'est notre dernière nuit, 10 nds de vent et un ciel étoilé. Pour la première fois de la traversée, nous mettons en route le moteur – le calme s'est installé avant la tempête. À 2 h le vent fraîchit à 20 nds en quelques minutes. À partir de maintenant, il gagnera en puissance, disent les derniers fichiers météo. Encore 4 heures jusqu'à l'aube. À 3h15, nous avons 28 nds de vent et des averses.

C'est la nuit la plus noire que nous ayons jamais vue ! On ne distingue pas l'horizon entre le ciel et l'eau – juste le sifflement du vent, le grondement des vagues, les gémissements du bateau et l'eau de pluie qui tambourine. Brusquement, à 4 heures, un éclat de lumière – le phare de Lajes ! Par de telles forces de vent, il est difficile de réduire la vitesse du bateau. Même avec la petite voile d'avant, nous avançons encore à 5 nds. Nous voulons profiter des premières lueurs du jour pour nous réfugier derrière la digue du port et – nous l'espérons – nous glisser à l'intérieur de la petite marina, du moins si le vent nous permet de manoeuvrer.

À 6h15 nous doublons le grand môle de pierre de Lajes ; dans l'avant-port calme, nous sommes à l'abri des vagues qui entretemps ont commencé à se former. Effectivement, sous la protection de l'île et du port, la vitesse du vent n'atteint qu'un petit 12 nds. Dernière décision : nous ne nous amarrons pas au môle rugueux prévu pour des cargos et ne jetons pas l'ancre ; nous nous risquons dans l'entrée de la petite marina, où la manoeuvre sera certes difficile mais sans doute possible. Nous virons donc dans l'étroite marina et nous amarrons à couple du Mayflower suédois, notre voisin lors de notre dernière nuit aux Bermudes...



*La marina de Lajes sur l'île de Flores (Açores).*