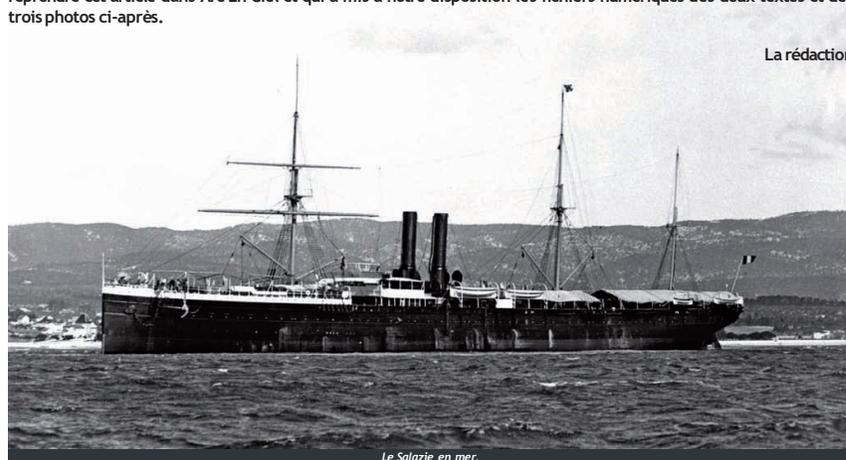


6 Le « *Salazie* » face au cyclone

C'est grâce à notre ami de l'AAM, Jean-Claude Marciacq, également membre de l'association French lines*, que nous pouvons reprendre cet article publié dans le bulletin N° 64 d'août 2008 de la revue « French Lines ». Nous remercions particulièrement M. Aymeric Péroy de l'association French lines qui nous a donné l'autorisation de reprendre cet article dans Arc En Ciel et qui a mis à notre disposition les fichiers numériques des deux textes et des trois photos ci-après.



Copie du rapport du Commandant du Salazie, Monsieur Macé...

Adelaïde, le 21 février 1884



Monsieur le Directeur,

J'ai l'honneur de vous adresser le récit épique d'une lutte que le paquebot le « Salazie » vient de soutenir contre un formidable cyclone de l'océan indien, à 500 milles dans le SE 1/4 Est de Maurice, lutte dont le beau navire qui porte si fièrement les couleurs de la patrie française et des Messageries Maritimes est bien entendu sorti absolument victorieux.

Parti de Port Louis (Ile Maurice) à 2h30 du matin le vendredi 8 février 1884, le Salazie aussitôt après avoir contourné dans l'ouest les rivages Madréporiques de l'île, s'est lancé sur l'arc de grand cercle unissant le cap Brabant de Maurice au cap Borda de l'île Kangourou, de manière à gagner par le plus court chemin, port Adelaïde d'Australie sa destination.

A peine au large de Maurice il est facile de constater de fâcheux pronostics : le ciel, la mer, l'horizon, ne promettent rien de bon, le thermomètre lui même est infidèle à ses habitudes, il fait une chaleur lourde, l'air est électrisé, saturé d'ozone, l'humidité énorme, le baromètre pourtant est encore très haut et stationnaire ; la brise est forte du Sud Est.

Le lendemain 9 février. Le vent augmente dès le lever du jour et souffle plus violemment qu'il ne devrait, une double houle est nettement visible, celle du vent d'abord puis une lame lourde et glauque qui s'allonge de l'Est Nord Est, le ciel se charge.

A 9h du matin. L'apparence du temps est très menaçante, la brise hale le sud et fraîchit beaucoup, la mer se fait.

A midi. Baromètre encore à 760, mais l'horizon devient sinistre, la brise souffle violemment du sud et mugit étrangement dans ses rafales stridentes, les lames très grosses se poursuivent vivement. Évidemment, nous allons avoir affaire à un redoutable ouragan, notre séjour à Maurice a d'ailleurs fait déjà pressentir la marche encore très éloignée. Je fais noter chaque quart d'heure les hauteurs barométriques et commence bien tranquillement à prendre les unes après les autres mes précautions : les tentes sont serrées, les perroquets dégrésés, les voiles rabattées, les canaux reçoivent doubles saisines ; sabords, hublots, panneaux surtout, tout ce que nous avons d'ouvertures à bord est hermétiquement fermé, les panneaux à typhons sont mis en place, les luxueuses descentes condamnées.

Bientôt tout est paré partout, le beau navire est prêt à faire tête à l'ennemi ou plutôt à l'éviter spirituellement quand l'heure sera venue. Mais nous n'en sommes pas encore là!

A 2h (soir). Le baromètre a baissé de 1 millimètre depuis midi, il vente grand frais du sud, la mer est très grosse. Décidément, nous sommes en présence d'une énorme perturbation atmosphérique.

Hémisphère Sud! Faisons face au vent et tendons le bras gauche....le centre du cyclone est dans l'Est, et à 200 milles environ nous dit le baromètre. C'est parfait! Nous avons de la marge!

Sur une feuille de papier, je trace la position du navire, la route qu'il suit (toujours l'arc du grand cercle jusqu'ici bien entendu) puis à 200 milles dans l'Est le centre cyclonique.

4h (soir). Baromètre à 758, la tempête tournante s'approche, la brise rugit désespérément, la vague se creuse, le vent étant toujours du sud, le centre de l'ouragan est dans l'Est et à 170 milles, la tempête a fait en deux heures 18 milles au Sud.Ouest 1/4 Sud. Allons! Le Salazie a de la chance, vraiment! C'est à un cyclone de 1ère classe qu'il a affaire, à un cyclone formidable d'au moins 800 milles de diamètre qui a un mouvement de translation de 9 milles à l'heure.

L'adversaire est de taille, il y a plaisir à le combattre!



Le Salazie à quai.

2h45. Le baromètre commence à remonter, l'ouragan d'Ouest-Sud-Ouest à l'Ouest souffle avec une violence extrême, nombreux éclairs, tonnerre fréquent, la foudre tombe à plusieurs reprises auprès du navire à tribord devant, de superbes arcs voltaïques surgissent entre la surface de la mer et le poids qui termina notre paratonnerre de misaine.

4h (matin). Tempête d'Ouest, mer confuse et affolée, la hausse barométrique continue, l'instrument marque 749, nous sommes à 100 milles dans le Nord du centre. C'est le moment de reprendre notre route primordiale au Sud.62° Est. vrai qui va nous faire couper vers 7h du matin le sillage du cyclone, et à cent milles derrière lui.

8h (matin). Coup de vent Nord Ouest baromètre à 753, la mer énorme s'apaise graduellement. Nous venons au Sud.48° Est. vrai pour rejoindre notre arc de cercle Brabant au cap Borda.

Nous en avons fini avec la tempête tournante qui fuit vers le sud, pas un clou perdu, pas un filin étoupé, notre beau Salazie a vaillamment reçu son baptême d'ouragan, il a seulement profité de l'occasion pour montrer fièrement ses merveilleuses qualités!

Dans l'après midi, la brise toujours violente rallie progressivement le Nord où elle se fixe ; nous larguons la voilure pour augmenter la vitesse déjà considérable, c'est bien le moins que nous utilisions du cyclone et que nous profitions des vents frais du Nord qui se précipitent dans le gouffre créé par lui dans le Sud. A la nuit le temps continue à s'embellir et le baromètre à remonter.

Lundi 11 février 1884. Beau temps, vent frais du Nord, mer tourmentée, tout va bien!

A l'observation méridienne, nous constatons qu'en 48 heures, du 9 février jusqu'à aujourd'hui 11, le navire malgré un courant contraire de 38 milles au Nord a fait en bonne route sur l'arc du grand cercle 555 milles, la course totale qu'il a fournie, crochet compris étant réellement de 610 milles, 55 milles seulement ont été employés pour contourner en toute sécurité le cyclone, c'est insignifiant.

Elle est, Monsieur le Directeur, l'historique de ce duel nautique au sujet duquel le « Salazie » a le droit d'inscrire glorieusement dans ses états de services la date du 9 février 1884. Je suis, Monsieur le Directeur, votre très obéissant serviteur.

LE LIEUTENANT DE VAISSEAU
COMMANDANT DU SALAZIE
SIGNÉ MACÉ

L'aventure du Salazie est une vérification de la loi des tempêtes, puisque le bon navire a pu observer le phénomène dans tout son ensemble, dans toute sa plénitude. »

Crédit photo : French lines

French Lines

L'Association French Lines, reconnue d'intérêt général, conserve et valorise le patrimoine historique des compagnies maritimes françaises dont celui de la Compagnie Générale Transatlantique et des Messageries Maritimes. Avec 6 km/l d'archives, elle est un des plus gros fonds sur le maritime en France et détient de nombreux documents ressources pour des études sur la météorologie, comme, par exemple, les informations météorologiques des rapports de voyage sur toutes les mers et de 1860 à 1995. Les archives sont ouvertes au public sur rendez-vous. Vous pouvez en amont faire une recherche des cotes qui peuvent vous intéresser en consultant le site :

www.frenchlines.com
Association French Lines
Avenue Lucien Corbeaux
BP CMA CGM
76 096 Le Havre cedex
02 35 24 19 13

Association@frenchlines.com
Adhésion : 27 €

Petite anecdote

C'est bien la forme quelque peu ampoulée de cette lettre qui nous fait sourire aujourd'hui. Alors, profitons-en... Il est possible, néanmoins, de se demander si nous en avons le droit alors que le genre épistolier ne se cultive plus guère de nos jours ; que le stylo nous brûlerait les doigts que d'essayer tandis que notre langue fait désespérément naufrage.

Ce qu'en pensa Son Excellence, nous ne le savons pas et c'est dommage. Logiquement, il eût dû se réjouir d'autant d'enthousiasme...

Ce que nous connaissons, par contre, est la réaction de la Compagnie à la lecture du rapport de voyage du commandant même si l'épisode du cyclone y est rapporté avec moins de grandiloquence. L'annotation fut brève ; c'est un mot au crayon, griffonné et presque illisible, sans doute de la main même d'Armand Behic, le Père tout là-haut à Paris : « phraseur »...

Infortuné capitaine ! Qui fut indiscutablement pompeux par le style mais qui avait été assez méritant en manoeuvrant d'une manière exemplaire à l'approche de « l'ennemi ». Et ce ne sont pas les professionnels qui soutiendront le contraire, qui mesurent toute la difficulté des circonstances, tout en se replaçant à une époque où la météorologie se réduisait à l'expérience et à l'intuition du marin assisté du « sorcier* » du bord. Quant au Salazie, qui joua dans cette épreuve son rôle en vaillant soldat, et là aussi les gens de mer sont d'accord, qui donnaient – donnent encore ? – à leurs navires les qualités et faiblesses humaines –, il affrontera, bien sûr, d'autres tempêtes par la suite, notamment quelques sévères typhons chinois à force de parcourir les mers jaunes pendant la plus grande partie de sa carrière. En 1912 cependant, il allait se trouver un autre cyclone sur sa route, un de ces perfides en maraude dans l'océan Indien, qui, cette fois, le jetterait à mort sur la côte malgache : probablement un lointain descendant du premier, ayant nourri patiemment sa rancune !

MR BIGNAULT ANDRÉ,
Adhérent « French Lines » et chercheur

* Le baromètre, confident fidèle du capitaine.