

Résister à un cyclone sur un corps-mort à Fidji

Yannick, s.v. TY-YANN, ty-yann.image-etc.com

Le cyclone Winston a traversé Fidji le 20 février 2016. À terre, plus de quarante morts sont à déplorer et des dizaines de milliers d'habitations sont détruites dans les villages des différentes îles. Le secteur agricole est fortement touché.

Nous étions alors une soixante de bateaux sur corps-mort dans la crique de Savusavu sur l'île de Vanua Levu. Le vent a soufflé à plus de 100 nds pendant 6 heures avec un rotation du sud-ouest au nord-ouest. 20 voiliers ont été emportés, heurtant d'autres bateaux et provoquant de gros dégâts structurels. 3 bateaux en bois ou contreplaqué seront classés en épave.

Les corps-morts résistants aux cyclones sont constitués d'une bouée d'amarrage sur une ligne ancrée sur fond dur (corail) par un 2 ou 3 pieux à hélice reliés au moyen d'une chaîne. Ces ancrages sont disposés dans une crique qui est elle même située à l'intérieur de la baie de Savusavu. La protection des vagues est bonne sauf à l'entrée de la crique. Protection au vent du secteur Est.

Les corps-morts qui n'ont pas tenu étaient soit en mauvais état, soit mal conçus comme par exemple des pieux à hélice sur fond mou (certains ancrages de Savusavu Marina) ou des blocs sur fond dur ou qui ne sont pas suffisamment lourds (Copra Shed Marina).

Je n'ai pas pu descendre à terre après avoir préparé le bateau parce que le cyclone est arrivé avec 6 heures d'avance et un ferry a voulu occuper ma place alors que l'accès à la crique lui était interdit depuis 2 ans. Gros stress avant le début du match... Si le corps-mort décroche à Savusavu, il y a peu de risque d'accident corporel parce qu'on s'échoue dans la mangrove et la crique protège des grosses vagues. S'il y avait un risque de choc sur un quai en béton ou une baie ouverte aux vagues (cas du cyclone Pam aux Vanuatu en 2015), je ne voudrais pas rester à bord.

Pour remettre à flot les bateaux, les navigateurs se sont organisés en association sous l'impulsion de Curly, un navigateur kiwi établi de longue date à Savusavu. Une équipe pour stratifier, une équipe de plongée, une équipe d'amarrage et de préparation avec des barils ou ballons gonflés pour la flottaison et une équipe sur le trawler de remorquage avec plusieurs dinghies bien motorisés afin de maintenir le trawler dans l'axe. Curly a fait le lien avec les autorités parce qu'il faut des autorisations pour couper la mangrove, creuser des tranchées sous les quilles avec une excavatrice, stocker les matériels dans un container sous douanes afin d'alléger les bateaux... Hormis 2 bateaux avec de gros moyens financiers qui ont joué en solo, tous les navigateurs se sont impliqués bénévolement y compris ceux qui n'avaient pas de dégâts. En 3 semaines, 12 bateaux ont été remis à flot avec un coût très bas. Reste 4 cas difficiles de bateaux échoués très loin dans la mangrove qu'il va falloir traîner aux prochaines grandes marées sur la vase pendant une centaine de mètres.

Dans les autres centres d'activités marines de Fiji, sur l'île principale de Viti Levu :

- Les bateaux de la marina de Port Denaurau avaient été déplacés dans la rivière voisine (mangrove) suivant une organisation bien rodée à l'avance (équipage obligatoire sur site pendant toute la saison cyclonique, email de suivi hebdomadaire, N° d'ordre pour le déménagement dans la rivière lorsque l'alerte est lancée, ancrage avant et arrière plus 4 amarres à terre) .
- La marina de Vuda Point a été fermée par un barrage anti-vague pour éviter l'effet "machine à laver" qui s'était produit lors du cyclone précédent.
- Une dizaine de voiliers à sec sur ber ou avec la quille enterrée dans un trou auraient été renversés sur le chantier de Vuda Point qui n'assure pas les bateaux avec des blocs de 2 tonnes comme cela est fait en Polynésie Française.

Les leçons de cette expérience

1. Avant la saison cyclonique, vérification sérieuse des ancrages. Changement si nécessaire des chaînes au fond, des manilles (bloquées), de l'émerillon et de la ligne principale en textile (50 mm). La ligne mère du corps-mort ne doit pas tirer à la verticale sur les pieux à hélice. Dans mon cas, il y avait 2 pieux à hélice enfoncés dans le corail par un outil hydraulique et reliés par une chaîne ; la ligne mère en textile était doublée.
2. Préparer le bateau dès qu'un cyclone est annoncé dans le sud-ouest du Pacifique par les sites d'alerte cyclonique (RSMC Tropical Cyclone Center Fiji, MetService NZ, Météo-France à Nouméa ou Joint Typhoon Warning Center aux USA). Les phénomènes tels cyclones ou Zone de Convergence du Pacifique Sud Ouest ne pas sont pris en compte par les modèles numériques GFS dont sont issus les GRIBs, windgourou.com et autres windyty.com. La trajectoire des cyclones est tout à fait erratique dans cette zone (trace de Winston : http://www.meteo.nc/prod/cyclones/saison/traje_QMDE02NWBB.jpg) . Après avoir contourné une première fois Fiji, le cyclone était à plus de 1000 km (entre Samoa et Niue) sur une trajectoire Est quand il a fait demi-tour pour revenir frapper Fiji. Il ne faut pas n'ont plus compter sur des prévisions précises à plus de 12 heures : le 19 février, Winston était prévu en catégorie 4 sur Suva mais en réalité, le 20 février, il a traversé entre les deux îles principales Viti Levu et Vanua Levu, en catégorie 5.
3. Le bateau est relié à la boucle à l'extrémité de la ligne principale, sous la bouée, par un double amarrage. Enlever l'œillet métallique sur la ligne principale qui pourrait rogner une amarre textile. Malgré une protection par tuyau plastique armé, une de mes amarres a été abîmée par frottement sur le liston, il faut doubler avec de la chaîne l'amarrage entre le bateau et le dessous de la bouée. Cela évite également qu'une amarre textile soit coupée par un bateau à la dérive.
4. Enlever tout ce qui peut être retiré du pont, taux, pales des éoliennes, toutes les voiles (génois sur enrouleur et grand-voile), etc... afin de diminuer la prise au vent et éviter que le vent dégage

une voile mal ferlée. C'est un travail pénible d'enlever la grand voile sur un grand catamaran mais ceux qui ne l'ont pas fait l'ont payé cher. Les panneaux solaires non orientables fixés sur portique ou à plat pont ont résisté.

5. L'annexe au niveau du pont, suspendue sur un portique et bloquée dans tous les axes par de multiples amarres. Pas question d'avoir une petite embarcation à l'eau. Les bateaux de pêche locale et dinghies qui n'étaient pas cachés dans la mangrove ont coulé ou ont chaviré.
6. Dans les rafales, les bateaux tirent des bord en restant accrochés au corps-mort, avec des coups de gîte et des accélérations donc il faut ranger l'intérieur.
7. Pendant le cyclone, le moteur principal en prise permet de se déporter sur un coté tout en restant accroché au corps mort afin d'éviter ou de minimiser les dégâts causés par un bateau à la dérive. La visibilité est très mauvaise. Il faut mettre un masque ou des lunettes de nage pour regarder face au vent, l'air est saturé d'eau avec les pluies diluviennes.
8. Faire des réserves d'eau potable. L'eau de ville et l'eau de mer dans la crique étaient très chargées pendant plusieurs jours après le cyclone, impossible de faire tourner le dessalinisateur.

Pour la zone Fidji, Tonga, Vanuatu, Nouvelle Calédonie et le nord-est de l'Australie, il y a des alertes cycloniques tous les ans. La Polynésie Française et Cooks peuvent être affectés pendant les années El Nino. Il est malgré tout possible malgré pour un voilier de voyage de rester dans cette zone pendant la période cyclonique, en préparant bien le bateau et en assurant l'ancrage sur un corps-mort cyclonique ou caché dans la mangrove. L'aléa principal reste les autres bateaux à la dérive.