



Événement de mer

(Lettre d'un capitaine à sa compagnie d'armement)

Nous reproduisons la copie d'une lettre qui circulait dans les bureaux maritimes il y a de nombreuses années à une époque où les télécopieurs, e-mails et autres moyens de communication modernes n'existaient pas.



To : Messrs . WOOD MILL & C°
As Owners, somewhere in London.

Chers Messieurs, Dear Sirs,

Je me hâte de vous informer, avec regret, que par suite d'une légère erreur d'interprétation, certains événements se sont déroulés dont je voudrais vous faire le récit avant que vous ne vous fassiez une idée préconçue et erronée à la lecture des racontars de la presse mondiale qui auront une tendance certaine à dramatiser cette affaire.

Nous venions juste d'embarquer le pilote et le jeune élève-officier était de retour à la passerelle après avoir échangé le pavillon «G» contre le pavillon «H». C'était son premier voyage et il avait des difficultés à ferler convenablement ce pavillon «G». Je suis allé lui montrer comment faire. A la fin de l'opéra/on je lui ai dit «larguez» ! Bien que plein de bonne volonté, le garçon n'est pas très doué, ce qui m'a obligé à lui répéter l'ordre sur un ton plus ferme.

A ce même moment, le chief-officier sortait de la chambre de navigation et supposant que mon ordre « Larguez ! » s'appliquait aux ancres le répercuta immédiatement à l'officier sur le gaillard d'avant. L'ancre de bâbord était déjà prête pour le mouillage et elle fila instantanément. Le navire était en route à demi-vitesse et la chaîne tendue s'avéra être un effort insupportable pour le frein du guindeau et dévala toute entière jusqu'à l'étingure, dont je crains que les avaries ne soient assez importantes.

L'effet de freinage de l'ancre mouillée fit évidemment brusquement dévier le navire de sa route et l'orienta directement vers un pont mobile qui franchit un affluent de la rivière que nous étions en train de remonter. Le contrôleur chargé de la manœuvre du pont fit preuve d'une remarquable présence d'esprit en ouvrant rapidement ledit pont pour laisser le passage, à mon bateau. Malheureusement, il en oublia le trafic routier. Si bien que le pont en s'ouvrant à demi déposa sur notre avant une Volkswagen, deux cyclistes et un camion chargé de bestiaux. Mes hommes sont actuellement en train de rattraper ces bêtes, qui, si j'en juge par la nature de leurs cris, sont sans doute des cochons.

Pour tenter de stopper le navire, l'officier de l'avant fit mouiller immédiatement l'ancre de tribord, d'ailleurs trop tard pour servir à quoi que ce soit, puisque cette ancre tomba sur la cabine de contrôle du pont. Dès que l'ancre de bâbord eut été mouillée, j'ai aussitôt manœuvré le transmetteur d'ordres avec la machine pour commander « En Arrière Toute ! » et j'ai, en outre, immédiatement et personnellement téléphoné au chef mécanicien afin qu'il mette le maximum de puissance en arrière. Le chef me répondit que la température de l'eau était de 12°C et m'a également demandé s'il y avait un film en soirée. Ma réponse n'est pas indispensable dans ce rapport....

Jusqu'à maintenant, j'ai limité mon récit aux diverses activités survenues à l'avant du bateau. A l'arrière cependant, ils avaient quelques problèmes. Au moment même où l'ancre de bâbord filait au fond, l'officier de l'arrière surveillait la prise de remorqueur, et la remorque pendait, à l'aplomb du croc. Le ralentissement soudain du navire dû au mouillage de l'ancre fit que le remorqueur s'engagea sous l'arrière du bateau, ceci juste au moment où, selon mes ordres promptement exécutés, l'hélice se mit à battre en arrière à toute vitesse. L'officier fit promptement raidir la remorque, ce qui retarda quelque



peu le naufrage du remorqueur et permit à son équipage de se sauver la nage.

Bizarrement, au moment même où l'ancre de bâbord touchait le fond, survint une panne générale d'électricité à terre. Le fait que nous étions justement au-dessus d'une zone de câbles électriques immergés peut laisser penser que nous avons touché quelque chose au fond de la rivière, et c'est fort heureux que le câble de haute-tension que nous avons fauché avec le mât de misaine n'ait pas été alimenté, remplacé sans doute par les câbles immergés. Mais le black-out à terre étant complet, on ne peut affirmer où est tombé le pylône de haute-tension.

Je suis toujours surpris en constatant le comportement des étrangers au cours des moments de crises mineures. Le pilote, par exemple, est actuellement recroquevillé dans un coin de mon salon se parlant alternativement à lui-même ou pleurant après avoir absorbé une bouteille de gin dans un laps de temps surprenant qui devrait être inscrit dans le livre des records de la firme Guinness. Le patron du remorqueur, par ailleurs, a réagi avec une certaine violence, et a dû être maîtrisé par le steward qui l'a enfermé dans l'infirmerie d'où il me destine très haut des paroles tout-à-fait inacceptables pour mon navire et pour ma personne.

Je vous adresse ci-joint les noms et les adresses des conducteurs et des assureurs des véhicules tombés sur mon bateau, détails que le troisième lieutenant a réussi à noter après avoir assez vivement évacué le gaillard d'avant. Ces renseignements pourront vous permettre de vous faire rembourser les dommages qu'ils ont occasionnés aux rambardes tribord, par le travers de la cale n°3.

Je termine ce rapport préliminaire car il m'est difficile de me concentrer à cause des sirènes de police et des éclairs des projecteurs. Il est triste de penser que, si le cadet avait réalisé qu'il était inutile de hisser le pavillon de pilote après la nuit tombée, rien de tout cela ne serait arrivé. Pour mon rapport comptable hebdomadaire je consigne ces quelques événements sous les numéros T/750101 à T/750199, compris.

Sincèrement
J.F.C. HARDCOOK
Captain

(Pour copie conforme Jean-Louis Fillon)