

La collision : le Dimanche 13 novembre 2016

Au matin du dimanche 13 novembre 2016, le cargo « Grande Nigéria » est aux amarres dans le port de Freetown, Sierra Léone, flanc tribord contre le quai principal .

Les 2 jours précédents, il a déchargé et rechargé véhicules et containers, et les passagers sont resté à bord, car interdiction formelle de descendre à terre ! Trop dangereux a indiqué un membre du staff....alors, on obéi.

Dès l'aube, les insomniaques étaient sur le pont à scruter la ville basse et les rivages envahis par un énorme bidonville. Les collines, plus verdoyantes, sont peuplées de petites maisons avec jardinets. Le point commun de tous les habitacles est que seule la tôle ondulée a le droit de cité en ces lieux, donnant à la ville, la vision d'un grand patchwork gris et rouille ! Seuls les minarets octogonaux et colorés des nombreuses mosquées, pointent vers le ciel leurs 5 appels quotidiens. La population est bigarrée, et les djellabas traditionnelles se mélangent aux boubous des femmes et aux couleurs criardes des jupettes et des polos des gamins !

Il est maintenant 8 h30, et les passagers ayant fini un rapide petit déjeuner, ils sont à nouveau sur les ponts 11 et 12, appareils photos en bandoulière, et jumelles à la main. On attend le départ, le grand et vrai départ tant attendu ! Cap sur l'Amérique du sud, cap au 220 °. Mais la rampe n'est toujours pas remontée, et le temps passe. Petit à petit, depuis cette quinzaine de jours de périple, on a appris la patience, et je ne citerais personne en particulier, mais tous les regards convergent vers...lui ! On passe sans cesse de tribord à bâbord, et vice-versa. 9h, 9h 30, 10h, 10h30, et là, à exactement 10h 30, une infime vibration, mais il y en a tant sur le cargo, que l'on ne prête pas plus d'attention à celle-ci. Et à bâbord avant, on voit avancer la masse imposante d'un vraquier sous pavillon maltais, qui déchargeait son brut à notre arrivée, hier, et qui est sur le départ. Et il passe très prêt de la proue de notre bateau, trop prêt, et il touche !!! C'est la collision ! C'est fou !



De notre position, on ne peut pas voir l'avant de notre navire, mais on voit passer la masse énorme de l'autre, et les dégâts sur son bâbord. Toute la ligne de son bastingage est pliée, de l'avant à l'arrière, une des échelles de coupée est broyée, l'autre pend lamentablement près de la poupe. Le mât blanc de signalétique latéral a été cassé, net.

Son équipage est sur le pont pour constater la casse.



« Mais qu'a donc foutu le pilote à bord ? », se posent les passagers. C'est son boulot de sortir le navire !!! On le paie que pour cela !

Les deux proues étaient assez proches l'une de l'autre, et il eut suffi de faire d'abord une marche arrière pour laisser de la distance, et ensuite, avancer barre à tribord ! Il n'avait personne en poupe ! Mais bon on a son permis que pour un 8 mètres, alors, on se tait ! Mais quel permis a ce pilote ? On est effaré, et maintenant de savoir quels sont les dégâts sur le nôtre de bateau. C'est là le vrai problème.

Il faut très longtemps pour que l'info nous parvienne ; et nous rassurer ! Le vraquier a touché l'avant au niveau d'un petit balcon que l'on appelle dunette, et qui permet aux matelots de contrôler les chaînes d'ancre, et l'amarrage. La dunette est pliée, mais c'est sans conséquence, et la grosse rayure sur la coque est sans gravité. La coque à cet endroit de l'avant du bateau étant très renforcée. Il suffira d'une plaque de tôle et d'un bon soudeur ! Y a-t-il un soudeur dans la salle ? Il semble que oui, et à bord même de notre cargo.

Cela aurait pu être beaucoup plus grave, s'il avait touché le bulbe avant, au niveau de la ligne de flottaison, avec le sien !

Une partie du staff est maintenant sur le pont, un peu surpris, puis très furieux, mais en réalité, plus furieux que surpris car on apprendra que ce n'est pas la première fois que de tels incidents se déroulent ici !

L'autre bateau s'éloigne peu à peu, toujours escorté par la vedette qui accompagne le pilote.
Mais où est passé le pilote ?



Mais le vrai problème pour nous ne réside pas que là !

Maintenant, il faut attendre les experts pour savoir si on est autorisé à repartir. Quels experts ? Que quelle compagnie ? D'où vont-t-ils venir ? Combien de temps leur faudra-t-il ? Et surtout, pourrons nous repartir ?

Que de questions lancinantes, et la longue attente se poursuit. Ce n'est vraiment pas de chance, mais c'est comme cela ! On appelle cela les aléas ! Essayons de prendre cela avec calme et philosophie !

La journée passe et la nuit !!!

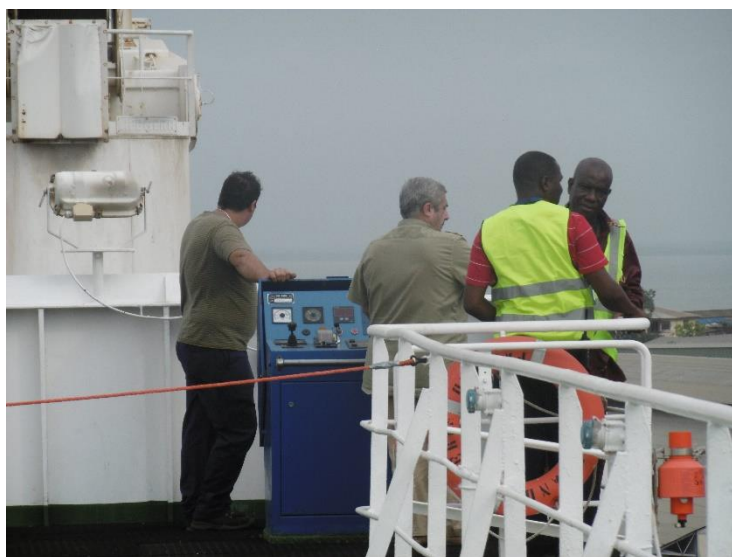
Et les rêves ne sont pas que roses à quai de Freetown.



Le matin du 14 novembre 2016 nous voit dans la même situation d'attente, et l'on va recommencer à égrener les heures. On sent le staff sur les nerfs, et même si on brule d'envie de poser des questions, on évite, car pour eux, c'est encore plus compliqué que pour nous.

Expert, pas expert ? On ne sait rien, et il est vrai que malgré les problèmes, un peu de communication ferait du bien.

Vers 17 heures, d'un coup, tout s'agite, et la rampe arrière est lentement remontée. On n'a pas vu passer les experts, mais pas grave si eux, ils ont vu le problème, et donné le feu vert. Et c'est, avec cette fois, 2 pilotes locaux à bord que la manœuvre se fait. Mais faut-il être rassuré ? Oui, car le commandant, ALDO d'URSO est aux manettes, et le vrai patron, c'est lui !



La séparation d'avec le quai est impeccable, et les 2 moteurs auxiliaires, d'étrave à l'avant, et de poupe tribord, décollent la longue masse tout en douceur. Là, on ne monte pas sur le quai, ni n'escalade d'autres navires, même pas les petits bateaux de pêches qui pullulent tout autour.

Che gioia ! Il Comandante ! Et vogue vers l'Amérique du sud !