

Toujours plus macabre : le torpillage du *Lusitania*

Le *Lusitania* fut lancé en 1907, donc avant le *Titanic*, mais il sombra le 7 mai 1915, donc nettement plus tard, et avec « seulement » 1201 victimes contre 1523. S'il fit grand bruit, c'est en tant qu'évènement militaire majeur : il inaugurait la guerre « à outrance », où il est légitime de tuer plus de mille civils, femmes et enfants, pour détruire des caisses de munitions. Il y a cependant quelques considérations nautiques dignes d'intérêt.

Lusitania et son sistership *Mauretania* avaient 4 hélices actionnées par 4 turbines. *Lusitania* détint le Ruban Bleu brièvement, pendant que *Mauretania* était en travaux, puis *Mauretania* le reprit et le conserva jusqu'en 1929. *Normandie* le remporta en 1935. *Lusitania* était plus petit que *Titanic*, 252m de long et 26m de large, contre 265m et 28m, mais il produisait 68000 chevaux au lieu de 46000. Sa vitesse de pointe était supérieure à 30nd, contre 23, et sa vitesse de croisière 25nd contre 21. La vitesse est importante, comme on va le voir. *Lusitania* avait été construit, comme *Mauretania* et *Carmania* (qu'on retrouvera bientôt) avec des subventions de l'Amirauté Britannique ; en cas de guerre, il était réquisitionnable pour transformation en « croiseur auxiliaire » par adjonction de canons.

Le jour fatal, la guerre était en marche depuis presque un an. Les sous-marins allemands chassaient les navires commerciaux au S-E de l'Irlande, près de l'entrée du canal St George (entre l'Irlande et l'Angleterre, voie normale d'accès au port de Liverpool) ; dans le canal, l'étrécissement du plan d'eau et la faible profondeur les rendaient vulnérables. Au large, leur faible vitesse (15nd en surface, 8 en plongée pendant à peine 2 heures) les rendait impuissants contre des navires capables de les laisser sur place.

Lusitania venait de traverser l'Atlantique par temps couvert, donc sans avoir pu faire un point astronomique précis. Normalement, les paquebots approchaient de nuit, mais de façon à arriver à Liverpool de jour. *Lusitania* approcha d'abord le feu du Fastnet (au S-W de l'Irlande) pour confirmer sa navigation à l'estime, puis s'éloigna pour éviter la zone dangereuse, entrer dans le canal St George de nuit et se présenter devant Liverpool à l'aube et par marée haute, ce qui lui permettait éventuellement d'entrer dans le port sans pilote. Il reçut par radio l'ordre de se mettre à l'abri à Queenstown, sur la côte S-E de l'Irlande, son escorteur *Juno* étant retourné à terre. Il se rapprocha donc de la terre, releva le promontoire caractéristique Old Head of Kinsale et se dirigea vers Queenstown, le tout à vitesse réduite en raison de la proximité de la terre ; en outre, 4 de ses 25 chaudières étaient éteintes depuis le départ pour économiser le charbon. Il naviguait aux environs de 15nd, parfois moins, ce qui le rendait très vulnérable aux sous-marins. Il roulait beaucoup car ses canons nouvellement installés l'alourdisaient dans les hauts.

Lusitania reçut une torpille par tribord et vers l'avant, là où était situé le fret (et, probablement, des explosifs militaires). Les explosifs explosèrent, agrandissant le trou dans la coque. Le navire s'enfonça par l'avant et par tribord. La gîte atteignit rapidement 15° ; il aurait fallu la compenser en noyant le compartiment longitudinal babord, mais on aurait encore accéléré le naufrage (qui dura, en tout, moins de 20 minutes !) Le navire avait autant de places dans les canots de sauvetage que de personnes à bord, et même plus puisqu'il ne transportait que 1257 passagers alors qu'il était prévu pour 2198, mais la prescription datant du naufrage du *Titanic* était postérieure à sa mise en service. On avait simplement ajouté des canots pliants sous les canots ordinaires, ce qui n'allait pas faciliter la mise à l'eau.

Les canots étaient situés à plus de 20m au-dessus de la ligne de flottaison. A tribord, les canots pendaient aux bossoirs, à 3m de la coque : impossible à des passagers ordinaires d'y embarquer. A babord, les canots pendaient au-dessus de la coque en pente : on essaya bien de les lancer en glissade, mais ils arrivaient à la mer en miettes. Pour couronner le tout, la plongée vers l'avant fit glisser les canots normaux vers l'avant ; or, ils pesaient plusieurs tonnes ; ils écrasèrent les passagers qui essayaient d'embarquer. Les manœuvres ne furent pas facilitées par la rareté des matelots : on avait réduit l'équipage, toujours par mesure d'économie. Et les bossoirs étaient manuels, tandis que ceux de *Titanic* étaient motorisés. Finalement, c'est quand la coque était presque submergée que les canots étaient mis facilement à l'eau.

Derniers détails macabres : à cet endroit, la profondeur de l'eau était seulement une centaine de mètres. Quand l'étrave toucha le fond, les hélices tournaient encore en l'air (et hachèrent quelques courageux plongeurs). Sur l'aquarelle de Wilkinson, reproduite une semaine après le drame par *L'illustration*, on voit très clairement que le safran était compensé ; cela ne servit en rien *Lusitania*, mais si *Titanic* avait eu le même, il aurait peut-être pu manœuvrer plus vite et éviter son iceberg...