

## Un accident tout bête

Le paquebot *Titanic* fit naufrage au milieu de son voyage inaugural, le 14 avril 1912. Ce fut aussi bête qu'un accident de voiture sur l'autoroute, sauf que cela fit 1523 morts. Comme le *Titanic* faisait toute sa réclame sur son confort et sa sécurité (on le disait insubmersible) l'affaire fit grand bruit ; c'était le premier naufrage de paquebot géant, un désastre alors que n'existait aucun autre moyen de transport entre l'Europe et l'Amérique. Lancé 5 ans après le *Mauretania* (sistership du *Lusitania*) il était moins moderne : 2 moteurs à pistons et 1 turbine, alors que le *Mauretania* avait 4 turbines. *Titanic* avait atteint la vitesse maximum de 23,5 nd aux essais, avec ses 46000 chevaux, *Mauretania* avait dépassé 30 nd avec ses 68000 chevaux. A titre de comparaison, le dernier paquebot géant fut *United States* qui dépassait 38 nd avec 240000 chevaux (désarmé en 1969).

Une si exceptionnelle machine fit beaucoup jaser. Par exemple, avant même son lancement, son numéro de coque était 390904, ce qu'on pouvait lire à l'envers comme « NO POPE » ; pour les ouvriers irlandais et principalement catholiques (*Titanic* fut construit à Belfast) c'était un blasphème. Après le naufrage, d'innombrables anecdotes édifiantes circulèrent, toute concernant l'héroïsme des passagers de première classe, curieusement ... En voici les deux plus amusantes (si l'on peut dire !) Après la rencontre fatale avec l'iceberg, le milliardaire John Jacob Astor aurait dit au milieu du bar « j'ai demandé de la glace, mais ça, c'est ridicule ! » Pendant que les femmes embarquaient dans un canot de sauvetage, un garçon de 13 ans aurait été refoulé ; le même milliardaire aurait saisi le chapeau d'une femme, l'aurait posé sur la tête du garçon et aurait dit « maintenant c'est une fille, il peut embarquer » Après quoi il rentra dans le bateau et alla libérer son chien qui était enfermé dans le chenil. Il ne reparut pas. Les enquêtes américaine et britannique épiloguèrent longtemps sur le fait qu'il y avait moins de places dans les canots que de personnes à bord ; cela ne devint obligatoire qu'après. Mais les canots partirent en sous-charge manifeste, certains avec une douzaine de personnes alors qu'ils pouvaient en contenir plus de 60.

L'accident lui-même est inintéressant. Les vigies ayant aperçu et signalé un iceberg droit devant, l'officier de quart commanda « toute la barre à babord » pour écarter sa trajectoire de l'obstacle, puis « toute la barre à tribord » pour écarter son arrière. Mais il commanda aussi « les machines en arrière toutes ». Il ne lui en fut pas fait reproche, et pourtant : un paquebot n'a pas de plan de dérive. Le coup de barre à babord ne fit que mettre la coque à 22,5° de la trajectoire, mais la coque continua sur la même trajectoire, en crabe. Si les hélices avaient propulsé la coque sur la nouvelle trajectoire, l'obstacle aurait peut-être été évité ; en plus, les coups de barre auraient été plus efficaces. Mais il ne faut pas comparer les mouvements d'un bateau de 12 mètres et ceux du paquebot géant, auquel il fallait 37 secondes pour altérer sa route de 22,5° !

Peut-être, peut-être ... je ne suis probablement pas le premier, ni le dernier, à savoir ce qu'il aurait fallu faire !