

LES TROIS FRERES

C'est l'histoire de trois paquebots Britanniques aux destins hors du commun. Leur nom, OLYMPIC, TITANIC et BRITANNIC. Des navires identiques que l'on appelle dans le langage maritime des sisters ships.

Un peu d'histoire

Nous sommes au tout début du 20^e siècle. Depuis le premier train le 13 février 1804, les progrès techniques dans le domaine industriel ont été spectaculaires. Le domaine de la construction navale n'échappe pas à cette révolution industrielle. Les navires en bois sont peu à peu remplacés par des bateaux en fer puis en acier, ils sont motorisés par des machines à vapeur de plus en plus performantes (dans un premier temps des machines alternatives à expansion double, triple... puis par la suite des turbines) alimentées par des chaudières au charbon. De ce fait on assiste à une multiplication des traversées transatlantiques, celles-ci étant plus sûres et plus rapides avec pour les passagers un confort accru.

On assiste alors à une rivalité entre les compagnies de navigation, celle qui aura le plus grand, le plus beau et le plus rapide des navires. Au 19^e siècle est créée par ces compagnies ce qui va être pour un armateur le graal : **Le Ruban Bleu**. Récompense pour le navire le plus rapide sur un trajet Ouest-Est et retour sur la route la plus difficile à contre courant du Gulf Stream (en 1935, le ruban bleu sera décerné pour tous les types de navires pour des voyages dans les deux sens et sera pris en considération la vitesse moyenne, ceci en raison de la diversité des routes et des points de départ et d'arrivée). Le navire détenteur du trophée peut hisser un fanion bleu à son maitre mât.

Le premier navire à avoir remporté le ruban bleu est le SIRIUS en 1838. Le dernier est l'UNITED STATES en 1952.

A cette époque, la rivalité entre les grandes compagnies est grande, en particulier deux d'entre elles (britanniques) s'affrontent. La Cunard Line et la White Star Line.

La Cunard Line est en avance sur la seconde, elle possède deux navires performants le LUSITANIA mis en service le 7 septembre 1907 (il sera coulé par torpillage le 7 mai 1915 au large des côtes d'Irlande) et le MAURITANIA, son sister ship, mis en service le 16 novembre 1907. Les deux navires seront détenteurs du ruban bleu alternativement jusqu'en septembre 1909 ou le LUSITANIA le reprend, il en sera détenteur pendant 20 ans.

La White Star Line ne veut pas rester en reste et décide la construction de 3 navires, ils seront les plus grands et les plus luxueux de l'époque. Cependant, du fait de leur motorisation, l'avenir fera apparaitre des performances inférieures à celles des Lusitania et Mauritania. Ils seront construits au chantier Harland and Wolff à Belfast.

L' OLYMPIC (RMS OLYMPIC) RMS: Royal Mail Ship

Caractéristiques

Concepteur : Thomas Andrews et Alexander Montgomery Carlisle

Chantier de construction : Harland and Wolff à Belfast

Quille posée le 16 décembre 1908

Lancé le 20 octobre 1910 et mis en service le 14 juin 1911.

Longueur : 269m Largeur au maître bau : 28,50m Tirant d'eau : 10,50m

Déplacement : 52060 tonnes

Propulsion : 2 machines alternatives à vapeur à triple expansion alimentant 2 hélices latérales à 3 pales

Une turbine basse pression alimentant une hélice centrale à 4 pales.

Puissance : 45000 hp (65000 hp maximum) pour une vitesse de 21 nœuds (23 à 24 maxi)

Equipage : 860

10 ponts pour 2440 passagers

Port d'attache : Liverpool

Statut : Démantelé en 1937 en Ecosse

Nota : pour paraître égal aux navires concurrents, il sera doté de 4 cheminées dont une sera factice.

Carrière

Ce navire est à son lancement le plus grand navire du monde. Il aura une longue et brillante carrière. A son lancement, le navire est une coque vide, il sera terminé dans une cale sèche spécialement construite pour les trois navires. Ses essais en mer débutent le 29 mai 1911 et le 31 du même mois, le navire est prêt à entamer sa carrière commerciale. Sa première traversée sous le commandement du capitaine Edward Smith (futur commandant du Titanic) a lieu le 14 juin 1911. Il effectue la traversée en 5 jours, 16 heures et 42 minutes et ceci avec certaines chaudières non allumées. Le 21 juin pris en remorque par 12 remorqueurs, il entre en collision avec l'un d'entre eux. Le remorqueur est fortement endommagé, l'Olympic, quant à lui, n'a qu'un creux dans sa coque. Les traversées se succèdent sans problème jusqu'au 20 septembre 1911. Au départ de Southampton pour sa 5^e traversée, le croiseur britannique HMS HAWKE heurte le paquebot sur l'arrière tribord provoquant une énorme brèche. La traversée est annulée et le navire gagne Belfast pour réparation (seule cale sèche pouvant le recevoir).

Le 30 novembre 1911, le navire reprend son service. Le 4 janvier 1912, le navire affronte une énorme tempête mais ne subit aucun dégât. Le 24 février suivant, il perd une pale

d'hélice et est contraint de retourner au chantier pour réparation. Le 30 mars, le commandant Smith cède sa place au capitaine Herbert James Haddock.

Suite au naufrage du Titanic, pour assurer la sécurité des passagers, le navire reçoit de nouveaux canots dont la plupart sont des radeaux pliables récupérés sur des transports de troupes. Ces radeaux sont pour la plupart en mauvais état, ce qui provoque une grève de 300 membres de l'équipage. Pour ne pas retarder le départ, la compagnie embauche de nouveaux marins.

Les voyages reprennent mais avec un équipage inexpérimenté qui maîtrise mal la conduite d'un tel bateau. Au mois de juin 1912, le navire évite de peu un banc de rocher, le mois suivant pour éviter une autre collision, il s'échoue sur un banc de sable. Le navire est retiré du service le 10 octobre 1912 pour subir une énorme refonte.

Compartiments étanches rehaussés

Mise en place d'une double coque sur une grande partie de la longueur

Remplacement de l'hélice centrale par une hélice tripale

Ajout de canots de sauvetage et suppression des radeaux

Le navire reprend du service avec quelques bonnes tempêtes dont l'une provoque la destruction des vitres de la salle à manger de première classe. Le 4 août 1914 débute la première guerre mondiale, le paquebot est à New York, le 9 du même mois le navire est rapatrié en Angleterre. Il va effectuer encore par la suite quelques transports de passagers.

Le 27 octobre 1914, de retour de New York, alors qu'il s'apprête à traverser un secteur miné au large de l'Irlande, il reçoit un appel de détresse du HMS AUDACIOUS et vient à son secours, il récupère les membres d'équipage et tente de prendre en remorque le navire en détresse. La tentative échoue et l'Olympic poursuit sa route.

En septembre 1915, le navire est réquisitionné pour servir de transport de troupe. Il est aménagé pour pouvoir transporter 6000 à 7000 hommes. Le paquebot opère en Méditerranée dans une zone infestée de sous marins ennemis. En 1915, il échappe à un sous marin et en janvier 1916, il évite deux torpilles, le mois suivant, il se tire sans dommage d'une attaque aérienne. Puis le navire est affecté au transport de troupes canadiennes. Entre 1916 et 1917 le navire effectue 20 voyages entre le Canada et l'Angleterre.

En 1917, nouvelle refonte, peinture de camouflage, mise en place de canons. Le 12 mai 1918, il éperonne le sous marin allemand U 103, celui-ci est achevé par un des canons du paquebot. A la suite de l'abordage le navire s'en tire avec peu de dégâts.

La guerre terminée, l'Olympic ramène les troupes canadiennes au pays. Puis le navire subit une nouvelle refonte, il est reconditionné dans son état d'avant guerre et reprend son service commerciale. Mis en cale sèche, on découvre la trace d'impact d'une torpille qui heureusement n'a pas explosé. Ses chaudières sont équipées pour fonctionner au mazout, l'hélice centrale à 4 pales est de nouveau remise en place. La sécurité incendie est renforcée (présence du mazout). Des modifications des dispositifs de sauvetage, ajout de bossoirs, de canots équipés de moteurs sont réalisées.

Le 25 juin 1920, le navire reprend du service avec souvent pour passagers des célébrités. Le 12 décembre 1921, le navire essuie une forte tempête qui dérègle la fermeture des cloisons

étanches, un passager est tué et un autre gravement blessé. Le 22 mars 1924, le navire entre en collision à la sortie du port Southampton avec le FORT SAINT GEORGE, il s'en tire sans dommage à première vue mais suite à une inspection plus poussée, la poupe sera remplacée.

Le navire subit une nouvelle refonte pour modernisation durant les hivers 1927-1928 et 1928-1929. Le 18 novembre 1929, le navire est secoué par un séisme sous marin mais ne cause pas d'avarie.

A l'orée des années 30, la concurrence avec d'autres pays devient rude, la crise de 1929 aggrave cet état de chose. L'année 1934 est désastreuse pour le trafic maritime. Le 15 mai de cette même année, le navire heurte le bateau feu de Nantucket et le coupe en deux entraînant dans la mort 7 membres d'équipage sur les 11 présents à bord.

Le 15 avril 1935, l'Olympic quitte une dernière fois le port de New York. Sa carrière est terminée. Il est envisagé un temps de le convertir en hôtel flottant dans le sud de la France mais le projet est annulé.

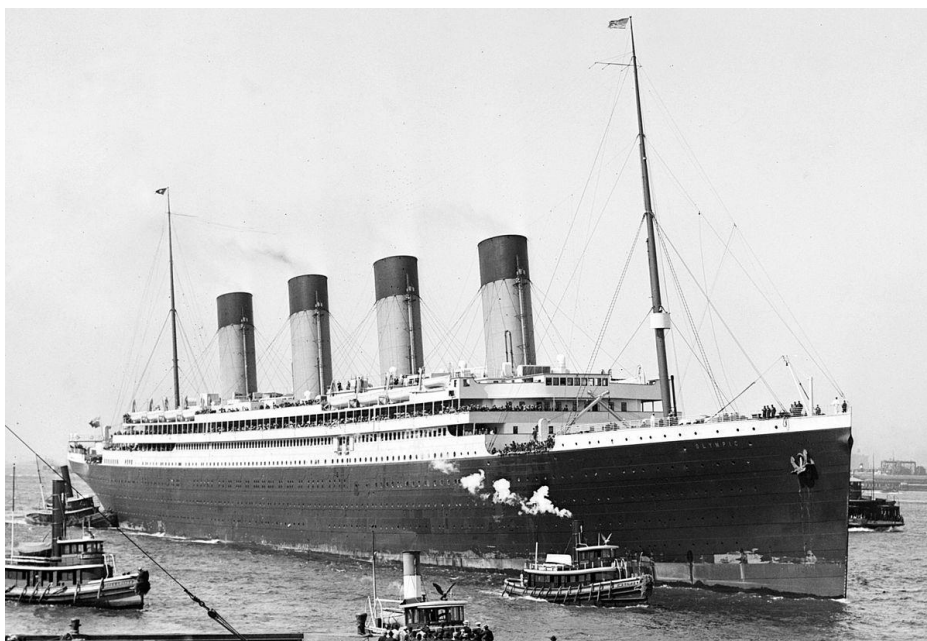
Epilogue

Le navire est alors partiellement démonté à Jarrow en Angleterre puis en 1937, il est remorqué en Ecosse à Inverkeithing pour y être démantelé.

Le navire ne remportera jamais le fameux ruban bleu.

Petite anecdote

Violet Constance Jessop et Arthur John Priest tous deux membres de l'équipage et présents à bord le jour de l'abordage avec le croiseur HMS HAWKE survivront également au naufrage du Titanic et à celui du Britannic.



TITANIC (RMS TITANIC)

Caractéristiques

Concepteur : Thomas Andrews et Alexander Montgomery Carlisle

Chantier de construction : Harland and Wolff à Belfast

Quille posée le 31 mars 1909

Lancé le 31 mai 1911 et mis en service le 10 avril 1912.

Longueur : 269m Largeur au maître bau : 28m Tirant d'eau : 10,54m

Déplacement : 52310 tonnes

Propulsion : 2 machines alternatives à vapeur à triple expansion alimentant 2 hélices latérales à 3 pales

Une turbine basse pression alimentant une hélice centrale à 4 pales.

Puissance : 46000 hp (51000 hp maximum) pour une vitesse de 21 à 22 nœuds (23 à 24 maxi)

Equipage : 885

10 ponts pour 2471 passagers

Port d'attache : Liverpool

STATUT : Naufrage dans la nuit du 14 au 15 avril 1912 en Atlantique Nord au large de Terre-Neuve par 41° 43' 59" nord , 49° 57' 36" ouest

Nota : pour paraître égal aux navires concurrents, il sera doté de 4 cheminées dont une sera factice.

Carrière

La construction du Titanic débute 4 mois après celle de l'Olympic. Les deux navires sont construits côte à côte. Le Titanic est lancé le jour même où l'Olympic entame sa carrière commerciale. Suite à l'abordage de l'Olympic, des ouvriers travaillant à la construction du Titanic sont transférés sur le chantier de l'Olympic. De ce fait, la mise en service du Titanic s'en trouve décalée d'un mois, celle-ci étant prévue initialement pour le 20 mars 1912 aura lieu le 10 avril 1912

Les essais en mer sont réalisés le 2 avril 1912, ceux-ci se révèlent très satisfaisants, notamment la distance d'arrêt (3 fois la longueur du navire). Suite à ces essais, le navire gagne Southampton pour accueillir ses passagers (quai N°44).

Le 10 avril 1912, le Titanic est prêt à prendre la mer. Pour son voyage inaugural le capitaine Smith a pris le commandement du navire. C'est sa dernière traversée, au retour il doit prendre sa retraite. De nombreuses personnalités ont pris place à bord du navire, John Jacob Astor (colonel, écrivain, propriétaire d'hôtels), Benjamin Guggenheim (magnat du cuivre), John Pierpont Morgan (milliardaire) et bien d'autres. En tout, il y a 1316 passagers à

bord (325 en première classe, 285 en seconde et 706 en troisième classe dont pour la plupart des immigrés). Le navire quitte le quai à 12H15. Lors de son départ, il manque de peu de heurter le paquebot CITY OF NEW YORK qui a rompu ses amarres aspiré par les hélices du Titanic. Grâce à un ordre du capitaine Smith (en arrière toute), le City Of New York est repoussé. Avec 1 heure de retard, le navire arrive à Cherbourg à 18H35. Du fait de son fort tirant d'eau, le navire reste en rade, deux navires de la White Star Line le NOMADIC et le TRAFFIC se chargent du transbordement des passagers. A 20H10, le paquebot appareille pour Queenstown en Irlande où il arrive le 11 avril 1912 à 11H30. Là, il embarque ses derniers passagers et appareille pour New York à 13H30.

Le 12 avril le Titanic reçoit un message de LA TOURAINE lui signalant un épais brouillard, une couche de glace épaisse et la présence d'icebergs. De même le 13 avril il reçoit de nouveaux messages lui signalant encore la présence d'icebergs, de glaces et de growlers (iceberg de 1 à 5 m). Dans l'après midi, l'incendie qui faisait rage depuis quelques jours dans la chaudière N° 5 est éteint (les incendies en chaufferie n'étaient pas rares sur les navires de cette époque, ceux-ci étaient dus à la mauvaise qualité du charbon). Pour la petite histoire, cet incendie a pu fragiliser les cloisons de ce compartiment. A 23H20, le navire reçoit un message du RAPPAHANNOCK signalant un épais champ de glace et plusieurs icebergs. Le 14 avril 1912 à 21H00, le Titanic a parcouru 1451 milles (2687 km). Durant la journée de nombreux messages confirment la présence d'icebergs. A 22H25 l'opérateur radio du CALIFORNIAN, pris dans les glaces, envoie un message à tous les navires présents dans la zone. A bord du Titanic, l'opérateur radio occupé à transmettre les messages des passagers (comme le veut l'usage à l'époque) lui demande de garder la ligne libre, Cyril Evans entendra une dernière fois le Titanic à 23H25.

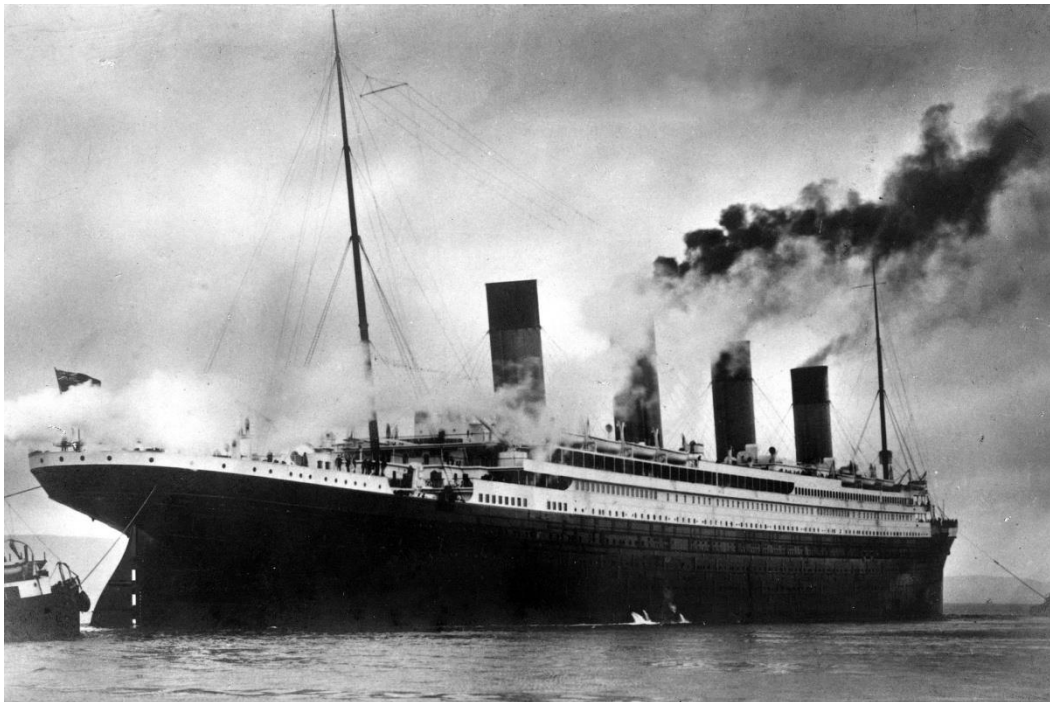
Le naufrage

A 23H40, les veilleurs Frederick Fleet et Reginald Lee, en faction dans le nid de pie du mât, signalent un iceberg droit devant, le navire file alors à 22,5 nœud (42 km/H). Le premier officier William Murdoch, alors officier de quart donne l'ordre de virer à gauche, fait stopper les machines et ordonne de battre en arrière. Il faut attendre 37 secondes pour voir le navire commencer à tourner, il est trop tard, le navire heurte la montagne de glace à tribord, le choc provoque plusieurs voies d'eau. Les portes étanches sont immédiatement fermées. L'eau commence à envahir les premiers compartiments. Le navire ne peut se maintenir à flot qu'avec au maximum 4 compartiments inondés. Après une visite des fonds, Thomas Andrew, concepteur du navire constate l'envahissement du 5^e compartiment et déclare que le navire est condamné, il lui reste à peu près 2 heures avant de disparaître dans les flots. A 0H5 le capitaine fait ôter les tauds des embarcations de sauvetage et le premier message de détresse est envoyé à 0H15. L'évacuation des femmes et enfants débute à 0H25. Les canots qui quittent le Titanic ne sont que partiellement remplis. A 2H5 le dernier canot quitte le bord. Des fusées de détresse sont envoyées à intervalles réguliers, de même le signal de détresse SOS. Le dernier est envoyé à 2H17 l'eau envahissant le local

radio. A 2H18 les lumières clignotent une dernière fois et s'éteignent, la poupe se soulève laissant apercevoir les hélices, la quille et le navire se brise en deux parties. L'avant coule, l'arrière se maintient sur l'eau quelques instant et disparaît de la surface. Il est 2H20, le drame est joué. Pendant quelques minutes les passagers embarqués sur les canots entendent les cris des naufragés mais la température de l'eau (-2°) ne leur laisse que peu d'espoir de survie. Des canots revenus sur le lieu où le Titanic a disparu récupèrent quelques personnes. A 3H30, les survivants voient apparaître les feux d'un navire, il s'agit du CARPATHIA puis à 5H30 c'est le CALIFORNIAN qui arrive.

Le naufrage du Titanic est une des plus grandes tragédies maritimes, non pas pour le nombre de victimes environ 1500 victimes (en comparaison avec les naufrages des navires de transport de troupes WILHELM GUSTLOFF 9000 VICTIMES, LE STEUBEN entre 3000 et 4000 victimes, le GOYA 6000 victimes pendant la seconde guerre mondiale) mais par le caractère particulier de la catastrophe navire neuf, luxueux dit insubmersible, premier voyage, nombreuses personnalités présentes à bord.

Suite à ce naufrage, la sécurité des navires sera renforcée, nombre de canots de sauvetage en rapport avec le nombre de passagers, rehausse des cloisons étanches, double coque, mis en place d'une surveillance des icebergs et procédures radio bien définies.



BRITANNIC (RMS BRITANNIC puis sous régime militaire HMHS BRITANNIC)

Au départ, le navire devait s'appeler GIGANTIC

Caractéristiques

Concepteur : Thomas Andrews et Alexander Montgomery Carlisle

Chantier de construction : Harland and Wolff à Belfast

Quille posée le 30 novembre 1911

Lancé le 26 février 1914 et mis en service le 23 décembre 1915.

Transformé en navire hôpital lors de la guerre 1914 - 1918

Longueur : 269m Largeur au maître bau : 28,65m Tirant d'eau : 10,50m

Déplacement : 53200 tonnes

Propulsion : 2 machines alternatives à vapeur à triple expansion alimentant 2 hélices latérales à 3 pales

Une turbine basse pression alimentant une hélice centrale à 4 pales.

Puissance : 50000 hp (65000 hp maximum) pour une vitesse de 21 nœuds (23 à 24 maxi)

Equipage : 950

10 ponts pour 2579 passagers 3309 en navire hôpital

Port d'attache : Liverpool

STATUT : Naufrage le 21 novembre 1916 37° 42' 05" nord 24° 17' 02" est

Nota : pour paraître égal aux navires concurrents, il sera doté de 4 cheminées dont une sera factice.

Le Britannic qui devait porter le nom de GIGANTIC (le nom est changé suite au naufrage du Titanic, ce nom étant jugé trop orgueilleux) est le troisième navire de la classe Olympique. Il est mis sur cale peu après ses deux frères sur la cale occupée précédemment par l'Olympic. Les concepteurs ont tiré les leçons du naufrage du Titanic, une double coque est ajoutée, les compartiments étanches centraux sont rehaussés, des canots sont ajoutés et de nouveaux bossoirs plus performants sont mis en place (en réalité, tous les bossoirs nouvelles génération ne seront pas posés, des bossoirs anciens seront installés provisoirement). Le compartimentage doit permettre au navire de rester à flot avec 6 compartiments inondés. Il sera aussi le plus beau jamais mis en service à ce jour.

Malheureusement, le navire n'aura jamais une carrière commerciale. Au moment de sa mise en service, le Royaume Uni est en guerre avec l'Allemagne et le navire est réquisitionné par la Royale Navy qui le transforme en navire hôpital. Ses aménagements luxueux sont débarqués et entreposés dans un hangar. Il est repeint en blanc, une ligne verte entrecoupée de croix rouges est aussi peinte sur ses flans de manière à le préserver des attaques de sous-marins. Des salles d'opérations sont installées et 3309 lits sont mis en place. Tout est fait pour accueillir les blessés, les cabines sont réservées au corps médical.

L'état major de la marine le déclare bon pour le service le 12 décembre 1915, une équipe médicale de 101 infirmières, 336 sous officiers et 52 officiers ont pris place à bord, l'équipage quant à lui comporte 675 personnes. Le commandement est confié au capitaine Charles Baetlett.

Le 23 décembre 1915, le Britannic appareille de Liverpool pour le port de Moudros sur l'île de Lemnos en mer Egée où il doit embarquer des soldats malades ou blessés pour les ramener au Royaume Uni. Le navire fait une escale à Naples pour ravitailler en charbon et reprend sa route. Arrivé à Moudros, il prend en charge 3000 soldats et prend le chemin du retour, il arrive à Liverpool le 9 janvier 1916.

Sa seconde mission, un aller retour sur Naples se déroule sans fait particulier.

Sa troisième mission débute le 20 mars et se termine le 4 avril 1916, là non plus pas de fait particulier.

Après cette traversée, le Britannic n'assume plus aucune mission, les Dardanelles ayant été évacuées. Le 6 juin 1916, le navire retourne à Belfast pour être de nouveau équipé pour ce à quoi il était prévu à savoir le service transatlantique. Cependant, l'Amirauté le réquisitionne à nouveau deux mois plus tard le 28 août 1916, et le 24 septembre le navire reprend la mer pour son 4^e voyage. Le personnel médical est alors composé de secouristes pour ce voyage. Arrivé le 29 septembre au large de Naples, le navire essuie une très grosse tempête dont il ressort sans avarie. Reparti de Naples le 9 octobre, le navire met le cap sur Southampton où il arrive sans avoir rencontré de problème. Pour sa cinquième mission, le navire est envoyé à Moudros. Arrivé dans ce port, l'équipage est consigné à bord pour une intoxication alimentaire. Lors du voyage retour, le chanteur Autrichien Aldebert Messamy, citoyen Autrichien embarqué à bord, remarque des soldats en uniforme, fait qu'il s'empresse de communiquer à son gouvernement provoquant de ce fait un incident diplomatique. L'Allemagne, considérant ces faits, dresse la liste des 22 points qui rendent caduc le statut des navires hôpitaux.

La sixième mission de Britannic à destination de Moudros débute le 12 novembre 1916. Après une escale à Naples, le navire reprend sa navigation en mer Egée. Au matin du 21 novembre, vers 8H12, le navire est victime d'une explosion entre l'île de Kéa et l'ilôt de Makronissos. Le navire présente une brèche à l'avant sur le flan tribord. La situation est grave, l'explosion s'est produite au niveau des compartiments 3 et 4 mais les deux compartiments avant ont aussi été endommagés. En une ou deux minutes, le navire a embarqué 10000 tonnes d'eau. Pour éviter que le navire coule, ordre est donné de fermer les portes étanches au niveau de la chaufferie N°6 mais les portes restent bloquées ouvertes, le système de fermeture ayant été certainement endommagé par l'explosion. Pour autant, les cloisons suivantes étant fermées, le navire doit se maintenir à flot. Malheureusement, les hublots inférieurs sont restés ouverts et l'eau s'engouffre accentuant la gîte du navire. Le Britannic est condamné. Aussitôt, un SOS est envoyé. Le capitaine Bartlett ne connaissant pas l'ampleur des dégâts ordonne de mettre en avant toute afin d'échouer le navire sur l'île de Kéa. Il fait virer le navire mais ces deux manœuvres ne font

qu'accélérer l'entrée de l'eau. Pendant ce temps, les passagers se préparent à l'évacuation du navire. Avant l'ordre d'évacuation, deux canots sont mis à l'eau alors que les hélices du navire tournent encore et du fait de la gîte importante, elles effleurent la surface provoquant une aspiration des deux canots qui sont broyés causant la mort de 30 personnes (les seules victimes du naufrage). Puis le navire stoppé, les évacuations se poursuivent, les naufragés seront récupérés rapidement par les navires arrivés rapidement sur les lieux.

A 9H00, le capitaine est le dernier à quitter le navire, alors que la poupe émerge hors de l'eau, la proue touche le fond, la profondeur étant à cet endroit de 110-120m (le navire mesure 269m), par un effet de levier, le bateau chavire, la poupe disparaît à 9H7. 1036 personnes survivront au naufrage.

Reste que les causes du naufrage n'ont toujours pas été éclaircies à ce jour. S'agit-il d'une torpille tirée par un sous marin, d'une mine ou une explosion interne due à un coup de grisou dans une chaufferie. Plus tard la découverte de plusieurs ancrs de mines trouvés près de l'épave semble conforter la thèse que le Britannic a été victime d'une mine.



Ainsi s'achève l'histoire des ces trois navires d'exception. Mais de nombreux paquebots seront construits lors des décennies suivantes jusqu'au jour où l'avion s'imposera de façon définitives pour les liaisons transatlantiques.

Parmi tous ces navires on pourra retenir :

Royaume Uni : Le QUEEN ELISABETH, le QUEEN Mary, le QUEEN MARY II (le dernier transatlantique en service)

France : L'ILE DE France, Le LIBERTE (ex EUROPA allemand), le NORMANDIE, le FRANCE

Italie : L'ANDREA DORIA

Allemagne : Le WIHLEM GUSTLOFF

Les Etats Unis : L'UNITED STATES (dernier détenteur du ruban bleu)

