

# La chute de la première cheminée

Auteur : Philippe Chevalier  
Année : 2020

---

## Table des matières

Historique.....	1
Reconstitution vs témoignages.....	1
Inclinaison du navire sur tribord.....	2
Éléments à conviction.....	3
Index.....	5

---

## Historique

La chute de la première cheminée est un fait acquis depuis 1912. Pourtant, aucun film, jusqu'à celui de James Cameron (*Titanic*, 1997) ne montre cet événement. Dans une scène dramatique, le film de Roy Baker (*A Night to Remember*, 1958) montre la quatrième cheminée s'effondrer tandis que le navire plonge dans les profondeurs. Dans un but d'esthétisme, le film de Jerry Jameson (*Raise the Titanic*, 1980), qui imagine le renflouement de l'épave, montre que c'est la deuxième cheminée qui s'est brisée durant le naufrage.

## Reconstitution vs témoignages

Généralement, dans les reconstitutions du naufrage, la cheminée avant est représentée comme tombant sur bâbord. En effet, comme le *Titanic* affichait une lourde gîte sur bâbord, alors que les derniers canots étaient mis à la mer, il devient logique de penser que la cheminée soit tombée de ce côté.

Cependant, plusieurs éléments tendent à indiquer que la chute de la cheminée se soit produite sur tribord.

Dans son autobiographie, *Titanic and Other Ship*, le deuxième officier Lightoller rapporte que la cheminée est tombée sur tribord :

*L'impressionnante tension apportée à l'extrémité de cette énorme coque déagée hors de l'eau, causa l'ouverture du joint d'expansion derrière la cheminée n° 1. (Ces joints d'expansion étaient nécessaires aux grands bateaux pour leur permettre de ne pas travailler dans les voies maritimes.) Le fait que deux câbles de cette cheminée étaient fixés derrière le joint d'expansion jeta sur eux une tension extraordinaire et des câbles de bâbord cédèrent, suivis presque immédiatement de ceux de tribord.*

*À l'instant où les câbles bâbord cédèrent, la cheminée commença à tomber, mais le fait que les câbles de tribord tinrent un moment ou deux plus longtemps, donna une traction de cette énorme structure sur ce côté du bateau, causant la chute avec un grand nombre de tonnes, droit parmi la masse d'hommes déjà en difficulté dans l'eau. Elle frappa l'eau entre l'Engelhardt et le bateau en me manquant de quelques pouces.*

*[...] Un effet de la cheminée s'écrasant sur la mer fut de soulever l'Engelhardt sur une vague, l'éloignant du bateau qui coulait. Je notais que nous étions éloignés du bateau de cinquante yards. Je tenais encore le morceau de corde dans la main, avec*

*ce vieil ami Engelhardt retourné, avec plusieurs hommes qui se tenaient maintenant debout sur lui. Je montais dessus.*

Le récit de Lightoller indique qu'initialement rangé à bâbord, au pied de la première cheminée, le radeau B a commencé, d'une façon ou d'une autre, à dériver sur tribord, passant devant la première cheminée.

Il est admis que la deuxième cheminée tomba sur tribord. Nous tenons cette information de Jack Thayer qui l'a indiquée dans son livre *The Sinking of the S. S. Titanic*. Celui-ci se tenait à tribord quand il sauta à l'eau :

*L'eau atteignait maintenant la base de la première cheminée. La masse des gens refluait vers l'arrière, toujours plus loin vers la poupe. Les grondements et les rugissements se poursuivaient dans un vacarme de plus en plus distinct de chaudières et de machines arrachées de leurs socle et projetées contre les parois. Soudain, toute la structure du navire, de son avant à son milieu, parut se scinder en deux et exploser, ou bien se tordre en remontant. La seconde cheminée, d'un diamètre tel que deux voitures auraient pu y rouler de front, se souleva dans un nuage d'étincelles. Je crus qu'elle allait s'écraser sur moi. Elle s'abattit sur l'eau, me manquant de six ou neuf mètres. Les remous provoqués par sa chute m'entraînèrent par le fond, loin, encore plus loin. Je me débattis de mon mieux, pratiquement à bout de forces. Je remontai à la surface, les bras au-dessus de la tête, pour me protéger de tout ce qui pourrait me blesser. Mes doigts sentirent quelque chose de doux et de ferme, de forme arrondie. Je levai les yeux et vis qu'ils avaient rencontré un revêtement de liège qui n'était autre que celui dont était recouvert le fond des bateaux pliables. Celui-ci flottait sur l'eau, retourné.*

Le récit de Thayer confirme que d'une façon ou d'une autre, le radeau B s'est retrouvé du côté tribord du *Titanic*. La dérive a été telle qu'il s'est retrouvé pratiquement au niveau de la deuxième cheminée.

## **Inclinaison du navire sur tribord**

La chute de la deuxième cheminée sur tribord va à l'encontre de la version inclinant le navire sur bâbord.

Le mât de misaine, quant à lui, est tombé en arrière, sur bâbord, comme s'il avait rencontré une force opposée, qui semble s'expliquer par le fait qu'au moment de la pliure du mât (à considérer que le mât se soit plié lors de la descente dans les profondeurs), la partie avant penchait par la proue, sur tribord. La force opposée qui a plié le mât l'a fait se pencher en arrière, sur bâbord.

Dans le documentaire *Titanic : Anatomie d'un Naufrage* (réalisé par Sylvain Pascaud), David Livingstone explique que la partie avant de l'épave a touché le fond de la mer en étant légèrement inclinée sur tribord, prenant notamment pour élément à conviction le fait que le monticule de boue au niveau des ancres soit plus élevé à tribord qu'à bâbord. Nous pouvons voir ce détail sur les mosaïques réalisées en 2010.

Il est envisageable que pour une raison quelconque (peut-être l'envahissement d'un compartiment), la fameuse gîte sur bâbord ait été stoppée. Dans son livre *The Truth About the Titanic*, le colonel Gracie retranscrit un extrait d'une lettre écrite par Jack Thayer au juge Charles L. Long, de Springfield, Massachusetts, le père de Milton Long dont il a fait la connaissance dans la soirée du 14 avril :

*Le navire donnait si fortement de la bande par bâbord que l'on aurait dit qu'il allait se coucher.*

*C'est vers ce moment-là que les gens se mirent à sauter à l'arrière. J'avais pensé le faire aussi, mais j'avais peur de m'assommer sur un objet en atteignant l'eau. Par trois fois, je m'étais décidé à me laisser glisser le long des cordages des palans,*

*pour nager ensuite vers les canots, à l'arrêt à quelques distances du Titanic, mais à chaque fois, Long m'avait dit d'attendre encore un peu. J'avais pris un repère sur un cordage, entre le palan et une étoile et je pus me convaincre que le bateau s'enfonçait peu à peu. À ce moment-là, il roula et s'arrêta en équilibre sur la quille et on ne sentit plus la gîte. Il commença à s'enfoncer assez vite, à un angle de trente degrés à peu près.*

Nous disposons de l'hypothèse du mât de misaine qui a été plié en arrière et sur bâbord en rencontrant une force opposée créée par l'eau, du fait que la partie avant avait une inclinaison sur tribord lors de la descente dans les profondeurs.

Nous disposons du fait que la deuxième cheminée soit tombée sur tribord.

Nous disposons du témoignage de Jack Thayer qui dit que l'inclinaison sur bâbord a cessé. D'ailleurs, avec ce témoignage, plus rien n'oblige la première cheminée de tomber sur bâbord.

## Éléments à conviction

La chute de la première cheminée sur bâbord rencontre des difficultés que nous prenons en compte les mouvements du radeau B. Par exemple, Lightoller explique que le radeau a été projeté loin du *Titanic* par la vague provoquée par la cheminée frappant l'eau.

*L'un des effets de la cheminée qui s'est écrasée sur la mer a été de soulever l'Engleheart dans la vague ainsi créée, et de le projeter bien loin du navire en train de couler.*

Nous savons aussi, grâce à Jack Thayer, que le radeau B s'est retrouvé sur tribord, à peu près au niveau de la deuxième cheminée. Il est douteux que si la première cheminée soit tombée sur bâbord, elle a provoqué une vague qui a propulsé le radeau si loin derrière, sur tribord. Par contre, cette possibilité devient envisageable si la première cheminée est tombée sur tribord avant.



Figure 1: Cette reconstitution illustre la problématique du radeau B propulsé en arrière et sur tribord, si la première cheminée est tombée sur bâbord. Par contre, la position du radeau B en arrière et sur tribord, proche de Jack Thayer, s'explique si la première cheminée est tombée sur tribord avant.

Certains détails de cette photographie me font penser à une chute de la cheminée sur tribord. Nous voyons des éléments de la cheminée repliés, comme s'ils pointaient en arrière et sur bâbord (1).

D'abord, nous pouvons argumenter que les grilles sont tordues (2), comme si cela résultait de la chute de la cheminée. Seulement, dans ce cas, comment expliquer que le montant bâbord du grand ventilateur (3) soit encore debout ? Sa conservation était meilleure en 1986, comme nous pouvons le voir dans le documentaire *Secrets of the Titanic* (Robert Ballard et Graham Hurley, 1986).

Les éléments repliés (1) qui font penser à un pincement, semblent trouver une explication dans le fait que la cheminée se soit effondrée sur sa base.

Comme la cheminée s'est effondrée sur sa base, ceci a plié l'acier vers l'intérieur

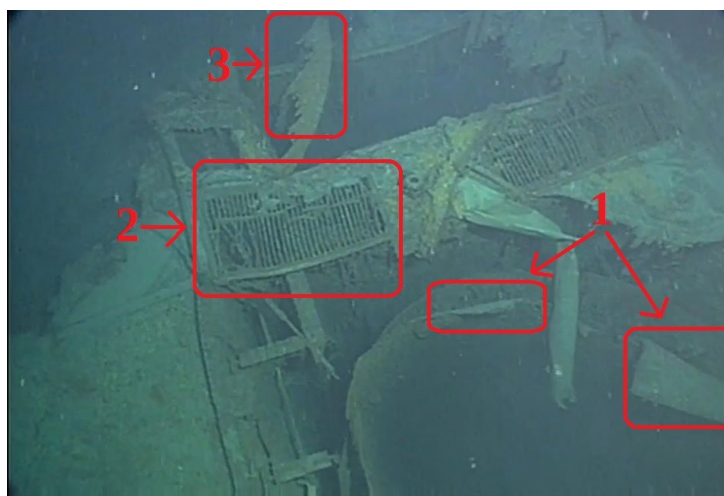


Figure 2: L'emplacement de la première cheminée.  
Storied Treasures, Titanic Archive Project and NOAA. Remerciement à Spencer Littrel.

Une expérience accessible à tout le monde (mais qui n'a, selon moi, aucune valeur scientifique) : pliez un tube en carton. Vous verrez qu'au niveau de la pliure, le carton s'oriente selon le sens de cette pliure. La partie arrière, celle opposée au sens de la pliure suivra le tube. La partie avant, celle du sens de la pliure, sera repliée en arrière. Mais, je le répète, je doute de la valeur scientifique d'un tel test. Au niveau de la pliure, le tube prend une forme ovale perpendiculaire à la pliure. J'ignore si un tel détail peut être vérifié sur l'épave.

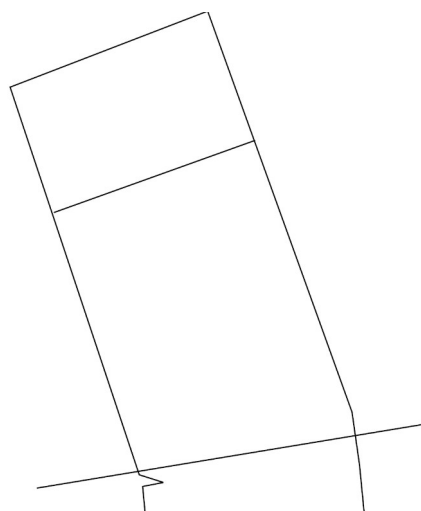


Figure 3: Schéma montrant qu'au niveau de la pliure, un pincement se fait dans le sens de la chute, comme sur la photo.

La chute de la première cheminée sur tribord est une hypothèse sérieusement concevable qui entre en adéquation avec différents éléments de l'épave, mais surtout avec le témoignage de l'officier Lightoller.

**Index**

BAKER Roy Ward.....	1	LIGHTOLLER Charles Herbert.....	1, 2, 3, 4
BALLARD Robert D.....	3	LIVINGSTONE David.....	2
CAMERON James.....	1	LONG Milton.....	2, 3
GRACIE Archibald.....	2	PASCAUD Sylvain.....	2
HURLEY Graham.....	3	THAYER John "Jack".....	2, 3
JAMESON Jerry.....	1	Titanic.....	1, 2, 3