

# Naufrage du Titanic

BARBIERI Hugo, GIBELLO Grégoire

Groupe D1

*12 décembre 2023*

## Table des matières

1. Présentation de l'organisation du sauvetage.....	4
2. SEA .....	5
3. Règles de Gestions .....	5
4. Conclusion.....	6

## Table des figures

Figure 1 - SEA du naufrage du Titanic.....	5
--	---

## 1. Présentation de l'organisation du sauvetage

Le Titanic était le paquebot transatlantique le plus luxueux et le plus grand de son temps, son voyage inaugural en 1912 était censé montrer au monde entier la puissance navale et industrielle de l'Angleterre. Seulement, il n'obtint jamais la réputation d'infailibilité à laquelle il aspirait, car quatre jours après avoir appareillé de sa terre natale, il marqua irrémédiablement les mémoires en devenant l'un des naufrages les plus meurtrier du siècle.

La cause ? Une violente collision avec un iceberg. Il sombra durant la nuit, mourant à petit feu, laissant tout de même 2h40 à ses 2 201 passagers et membres d'équipage pour évacuer et appeler à l'aide.

L'histoire de ce désastre met en lumière une impossibilité logistique de sauver tous les passagers. Tout d'abord, les normes en vigueur n'obligeaient pas les bateaux à embarquer autant de capacité dans les canots de sauvetage que de passagers. La compagnie aux commandes du Titanic, la White Star Line, ne s'était donc guère embarrassée que de 20 canots de sauvetage, d'une capacité totale de 1 178 places. Synthèse de l'outrecuidance de l'époque, le personnel n'était pas, ou peu formé pour organiser l'évacuation du bâtiment.

Ainsi, l'abandon du navire fut aussi laborieux qu'inégal, presque euphorique, au rythme de l'orchestre qui joua tout du long de ce concerto tragique. Les femmes et enfants étaient prioritaires, mais surtout ceux qui avaient leur ticket de 1<sup>re</sup> classe, leurs cabines étant plus proches du pont. Dans ce capharnaüm, nombre de canots furent affalés en ayant embarqué moins de la moitié de leur capacité maximale.

De plus, les moyens de communication rudimentaire de cette période, qui ne permettaient pas de demander rapidement de l'aide, laissèrent le Titanic esseulé durant sa perdition. En effet, l'opérateur radio du Californian, un navire éloigné de 20 milles, a pris congé peu avant l'appel de détresse du Titanic, qui resta lettre morte. Sur le pont du Californian, l'on interprétait les lueurs lointaines des fusées de détresse comme des feux d'artifice.

La capacité des canots de sauvetage, ne présageait déjà rien de bon pour les passagers du Titanic, mais la cohue qui régnait à bord, et les mauvaises communications finirent d'enfoncer le clou dans la brèche béante de la coque du paquebot, qui emporta avec lui plus de 1 500 vies humaines.

## 2. SEA

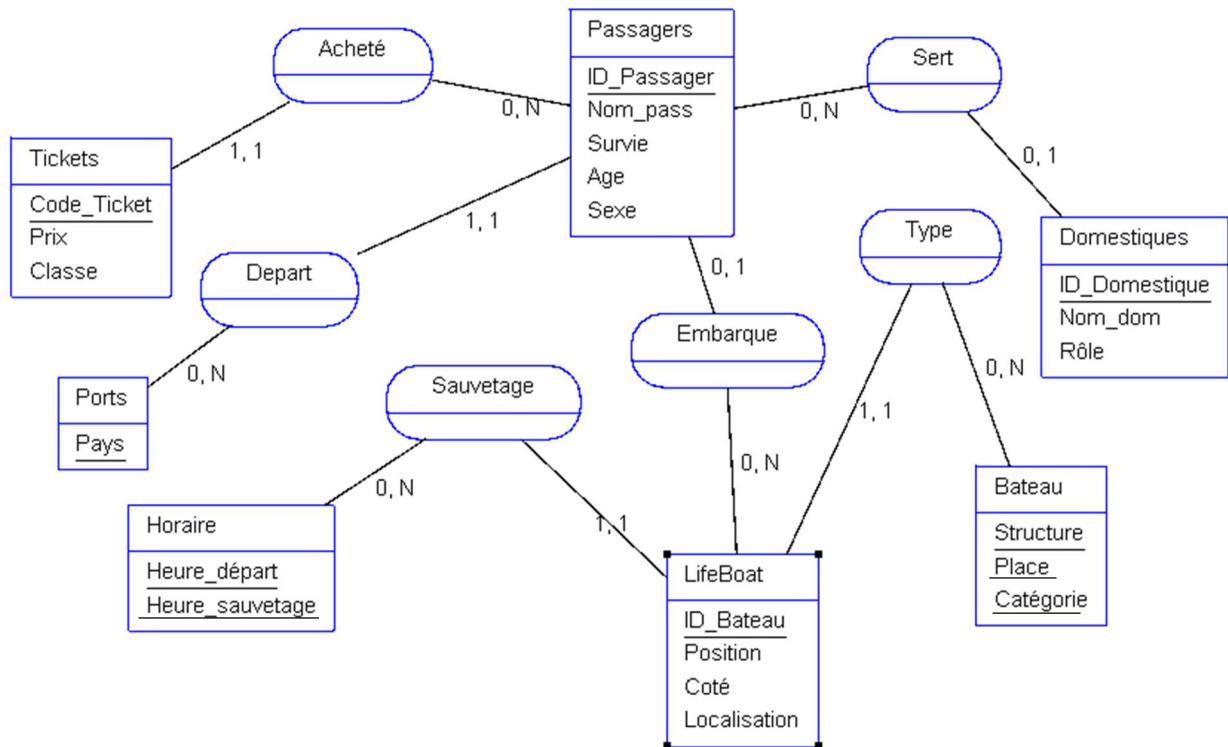


Figure 1 - SEA du naufrage du Titanic

## 3. Règles de Gestions

RG1. Chaque ticket est identifié par un code unique.

Il possède aussi :

- un prix
- une classe dont il donne accès qui peut être soit 1 (= 1ère classe), ou 2 (= 2ème classe) ou 3 (= 3ème classe).

RG2. Chaque passager est identifié par un ID unique.

Il possède aussi :

- un nom
- un indicateur de survie qui peut être soit 0 (non) ou 1 (vivant)
- un âge qui prend la valeur 0 pour les enfants de moins d'un an
- un sexe qui peut être soit M (masculin) ou F (féminin)

RG3. Chaque domestique est identifié par un ID unique.

Il possède aussi :

- un nom

- un rôle qui peut être soit chauffeur ou nurse ou cuisinière ou gouvernante ou valet ou guide interprète ou assistant ou secrétaire ou domestique

RG4. Chaque port est identifié par un nom de pays unique.

RG5. Chaque horaire de sauvetage est identifié par une heure de départ du Titanic et d'une heure de sauvetage (l'embarcation a été récupéré)

RG6. Chaque LifeBoat est identifié par un identifiant unique composé d'un numéro (entre 1 et 16) ou d'une lettre (entre A et D).

Il possède aussi :

- une position qui peut être soit avant ou arrière
- un côté qui peut être soit babord soit tribord
- une localisation qui peut être soit pont ou passerelle ou toit

RG7. Chaque bateau est identifié par :

- une structure qui peut être soit bois ou bois et toile
- un nombre de places
- une catégorie qui peut être soit standard ou secours ou radeau

## 4. Conclusion

Une analyse approfondie de la BD dérivé du SEA ci-dessus pourrait révéler des tendances importantes, comme par exemple, la corrélation entre la classe des passagers et leur taux de survie, l'impact du sexe et de l'âge sur les chances de survie, l'efficacité des différents types de LifeBoats en fonction de leur position et de leur côté, ou même l'influence du port d'embarquement sur les résultats.

Cette approche permettrait d'explorer les dynamiques complexes du sauvetage, mettant en lumière les défaillances logistiques, les priorités d'évacuation, les décisions prises à bord et d'autres éléments clés qui ont façonné le dénouement tragique de cette catastrophe maritime.

Il est donc clair qu'une BD dérivée du SEA du naufrage du Titanic offre un cadre robuste pour explorer et comprendre les multiples facteurs qui ont influencé la survie des passagers.