

15 février 1855 : Au cours de son voyage vers la guerre de Crimée, naufrage de la *Sémillante* au large des îles Lavezzi dans les bouches de Bonifacio entre Corse et Sardaigne.

Elle est prise dans une violente tempête au large de la Sardaigne et son commandant décide de passer par les bouches de Bonifacio, aux îles Lavezzi, dans une zone de brisants et d'écueils. Poussée par une rafale de sud, elle heurte à une vitesse estimée à 12 nœuds un haut-fond rocheux signalé par une bouée. Broyée par le choc, elle coule par le fond dans la nuit du 15 au 16 février 1855, perdue corps et biens.

Le 18 février, les premiers cadavres, certains complètement déchiquetés, sont ramenés sur les grèves par les courants. Ils sont tous inhumés sur l'île, faute de moyens de transport, par une corvée de cinquante soldats, détachés en renfort des marins. Le 20, le nombre de corps inhumés s'élève à 250. Les corps du capitaine Jugan et de l'aumônier ont pu être identifiés.

Les autorités militaires confièrent l'enquête administrative et les opérations de recherches à la suite du naufrage au commandant de l'avisos à vapeur *l'Averne*, le lieutenant de vaisseau Jean Baptiste Bourbeau. Celui-ci appareilla de Livourne où il était stationné le 28 février et arriva sur site le 1er mars. Les différents rapports établis par le lieutenant de vaisseau Bourbeau adressés au Préfet maritime de Toulon permirent, grâce aux témoignages recueillis et à l'étude du positionnement des débris de la frégate, de mieux établir les circonstances et le lieu exact du naufrage. Ce fut également sous les ordres de cet officier que furent activement recherchés les corps des naufragés et ouverts les deux cimetières ouest et est sur l'île Lavezzi pour leur donner une sépulture. Dans son dernier rapport du 13 mars 1855, le lieutenant de vaisseau Bourbeau écrivait « *Seul sur les 250 cadavres ensevelis jusqu'à ce moment, le corps du capitaine Jugan a été retrouvé à peu près intact et parfaitement reconnaissable ; cet état de de préservation était dû au paletot d'uniforme dans lequel il a été retrouvé entièrement boutonné. Tous les autres cadavres étaient nus en grande partie. La mort a donc trouvé le brave capitaine faisant courageusement son devoir en luttant jusqu'au dernier moment pour les autres sans songer à lui même* ». Il fit inscrire sur la tombe du capitaine *Ci-gît G.Jugan, Capitaine de frégate Commandant la Sémillante, Naufragée le 15 février 1855, Lavezzi, 5 mars 1855.*

Il n'y eut aucun survivant sur les 773 hommes à bord de la *Sémillante*. Cinq-cent-soixante corps reposent dans les deux cimetières de l'île, Acharino à l'ouest, Furcone à l'est. Les autres corps ne seront pas retrouvés.

Le ministère de la Guerre et de la Marine de l'époque a fait construire un monument commémoratif en forme de pyramide au sommet de l'un des trois îlots bordant à l'ouest la Cala Lazarina, îlot sur lequel s'est échouée la *Sémillante*.

Source : WIKIPEDIA



15 février 1874 : Naissance de Ernest Henry Shackleton, explorateur anglo-irlandais célèbre pour ses expéditions en Antarctique au début du XX^e siècle, considéré comme l'une des principales figures de l'âge héroïque de l'exploration en Antarctique et même, par un expert en *leadership* tel que le Britannique John Adair : « *comme le plus grand leader (civil) du XX^e siècle.* »

Shackleton prend contact pour la première fois avec les régions polaires en 1901 en tant que troisième officier lors de l'expédition *Discovery* menée par Robert Falcon Scott, qu'il doit quitter avant son terme pour raisons de santé.

Déterminé à faire oublier cet échec personnel, il retourne en Antarctique en 1907 comme chef de l'expédition *Nimrod*. En janvier 1909, il établit, alors, avec trois compagnons, un record avec une marque à la latitude 88°23'S, soit à près de 100 milles du pôle Sud. Cet exploit lui vaut d'être anobli par le roi Édouard VII dès son retour.

Après la conquête du pôle sud en 1911 par Roald Amundsen, Shackleton porte son attention sur ce qu'il estime être le dernier grand objectif de l'Antarctique : la traversée du continent de la mer de Weddell à la mer de Ross *via* le pôle. Il monte, à cette fin, ce qui est devenu

l'expédition Endurance (1914-1917). La malchance le frappe lors de cette expédition et le navire, l'*Endurance*, se retrouve emprisonné plusieurs mois dans les glaces. Il est lentement écrasé par la pression des glaces, obligeant les hommes à débarquer. S'ensuit une série d'exploits — dont un ultime sauvetage sans aucune perte humaine — qui va asseoir le mythe de Shackleton, bien que ce ne fut pas immédiatement évident.

En particulier, Shackleton et quelques marins triés sur le volet se lancent à travers les mers les plus hostiles du globe (le détroit de Drake, où règnent les vents et les houles des quarantièmes rugissants) à bord d'une simple chaloupe de l'*Endurance* que le charpentier de l'expédition a tant bien que mal modifiée. Parti de l'Antarctique, il parvient à rejoindre la côte méridionale de la Géorgie du Sud puis à traverser à pied cette île montagneuse et glaciale, parcourue de blizzards épouvantables pour atteindre la station baleinière britannique de Grytviken où il trouvera enfin de l'aide pour lancer une expédition de secours qui ramènera sains et saufs tous les membres de son expédition.

En 1921, il retourne en Antarctique avec l'expédition Shackleton-Rowett, dans l'intention de mener à bien un programme scientifique et des explorations. Avant que le travail ne commence, quelques heures après avoir jeté l'ancre dans l'anse de Grytviken en Géorgie du Sud, Shackleton meurt d'une crise cardiaque dans sa goélette, le *Quest*. À la demande de son épouse, il est enterré sur place, où il a accompli l'un de ses plus grands exploits.

Loin de ses expéditions, la vie de Shackleton est généralement agitée et insatisfaisante. Cherchant à faire fortune rapidement, il lança un grand nombre d'entreprises dont aucune ne prospérera. Ses affaires financières sont plutôt nébuleuses et, à sa mort, il doit plus de 40 000 livres sterling (soit plus de 1,5 million de livres de 2008). À l'annonce de son décès, il est salué dans la presse européenne, puis tombe dans l'oubli, tandis que la réputation d'héroïsme de son rival Scott est entretenue.

Dans les années 1980, Shackleton est « *redécouvert* », et devient en peu d'années une figure culte, un modèle de *leadership* qui, dans des circonstances extrêmes, a gardé son équipe unie pour réaliser l'une des histoires de survie les plus mémorables de l'histoire polaire.

Source : WIKIPEDIA



15 février 1898 : le cuirassé américain USS *Maine* explose dans le port de La Havane.

En janvier 1898, L'USS *Maine* fut détaché de Key West en Floride à La Havane à Cuba pour protéger les intérêts américains lors de la guerre d'indépendance cubaine. Trois semaines plus tard, le 15 février à 21 h 40, une explosion eut lieu à bord du navire. Les investigations ultérieures révélèrent que plus de 5 tonnes de charge propulsive pour les obus de six et dix pouces avaient explosé et avaient arraché le tiers avant du navire. Le reste de la coque coula rapidement au fond du port. La plus grande partie de l'équipage dormait ou se reposait dans ses quartiers à l'avant du navire quand l'explosion eut lieu. 253 marins furent tués par l'explosion ou se noyèrent pendant le naufrage. Huit autres moururent de leurs blessures par la suite. Il n'y eut que 94 survivants dont le capitaine Sigsbee et seulement 16 ne furent pas blessés. Le 21 mars, la commission d'enquête de la Marine à Key West déclara qu'une mine navale avait causé cette explosion.

Les journaux *New York Journal* et *New York World*, appartenant respectivement à William

Randolph Hearst et Joseph Pulitzer, offrirent une intense couverture médiatique à l'incident mais employèrent des tactiques qui furent par la suite qualifiées de « *journalisme jaune* ». Les deux publications exagérèrent et déformèrent les informations dont elles disposaient et en inventèrent même quand aucune ne correspondait à leurs agendas. Dans la semaine qui suivit le naufrage, le *New York Journal* consacra une moyenne journalière de huit pages et demie à la tragédie. Ses éditeurs envoyèrent sur place une équipe complète de journalistes et d'artistes à La Havane dont Frederic Remington et Hearst annonça une récompense de 50 000 dollars « *pour la condamnation des criminels qui ont envoyé 258 marins américains à la mort* ». Si la couverture du *New York World* fut moins agressive, il employa les mêmes tactiques en affirmant continuellement que l'USS *Maine* avait été bombardé ou miné. En privé, Pulitzer avançait que « *personne en dehors d'un asile de fous* » ne croyait réellement que l'Espagne avait approuvé la destruction de l'USS *Maine*. Cela n'empêcha pas le *New York World* d'insister que la seule « *expiation* » que l'Espagne pouvait offrir aux États-Unis pour la perte du navire et de son équipage était d'accorder une indépendance complète à Cuba. L'opinion publique américaine, déjà ulcérée par les atrocités espagnoles à Cuba, devint de plus en plus hystérique.

La destruction de l'USS *Maine* n'entraîna pas une déclaration de guerre immédiate des États-Unis. L'incident créa néanmoins une atmosphère qui empêchait virtuellement l'obtention d'une solution pacifique. La guerre hispano-américaine commença deux mois après le naufrage en avril 1898. Les partisans de la guerre employèrent le cri de ralliement *Remember the Maine, to Hell with Spain !* (« *Souvenez-vous du Maine, Mort à l'Espagne !* »). L'incident attira l'attention du pays sur la crise à Cuba mais ne fut pas cité par l'administration McKinley comme un *casus belli*.

—

L'amiral Hyman Rickover mena une enquête privée en 1974. À l'aide des deux rapports officiels, de journaux, de documents personnels et d'informations sur la construction et les munitions de l'USS *Maine*, il conclut que le naufrage ne fut pas causé par une mine. La combustion spontanée du charbon dans la soute adjacente aux munitions était pour lui la cause la plus probable. Rickover publia un rapport sur son enquête, *How the Battleship Maine Was Destroyed*, en 1976.

Au moment de la construction de l'USS *Maine*, des cloisons simples séparaient les soutes à charbon des soutes à munitions et les navires américains utilisaient essentiellement de l'anthracite qui brûlait sans fumée. Avec l'augmentation du nombre de navires en acier, la Marine américaine commença à utiliser de la houille qui brûlait à une température plus importante que l'anthracite et permettait une vitesse plus élevée. Si l'anthracite ne brûlait pas spontanément, la houille était connue pour libérer de grandes quantités de grisou, un mélange de gaz inflammable et explosif. Plusieurs incidents avaient d'ailleurs été rapportés avant le naufrage de l'USS *Maine*. Wegner cite également une étude de transfert thermique de 1997 qui concluait qu'un incendie dans une soute à charbon, du type proposé par Rickover, aurait pu faire détoner les munitions du navire.

Source : WIKIPEDIA

15 février 1982 : la plate-forme pétrolière semi-submersible qui dérivait au milieu d'une mer déchaînée l'*Ocean Ranger* coule au large de Terre-Neuve (aucun survivant parmi les 84 personnes à bord).

Elle forait alors un puits de pétrole dans les Grands Bancs, à 267 kilomètres à l'est de Saint-Jean, pour le compte de Mobil. Frappée par des vents soufflant jusqu'à 90 nœuds et des vagues estimées pour les plus hautes à 29 mètres, la plate-forme voit plusieurs de ses ballasts inondés et subir des courts-circuits généralisés. Il n'y a aucun survivants dans les 84 membres d'équipage.