

## Naufrage du «Hardy»

### «Fire on board !»

*Le sodium est hautement inflammable dès lors qu'il entre au contact de l'eau. Les marins à bord du «Hardy» l'ont appris à leurs dépens. Le naufrage de ce navire parti du Tréport le 11 décembre 1911 a fait deux morts.*

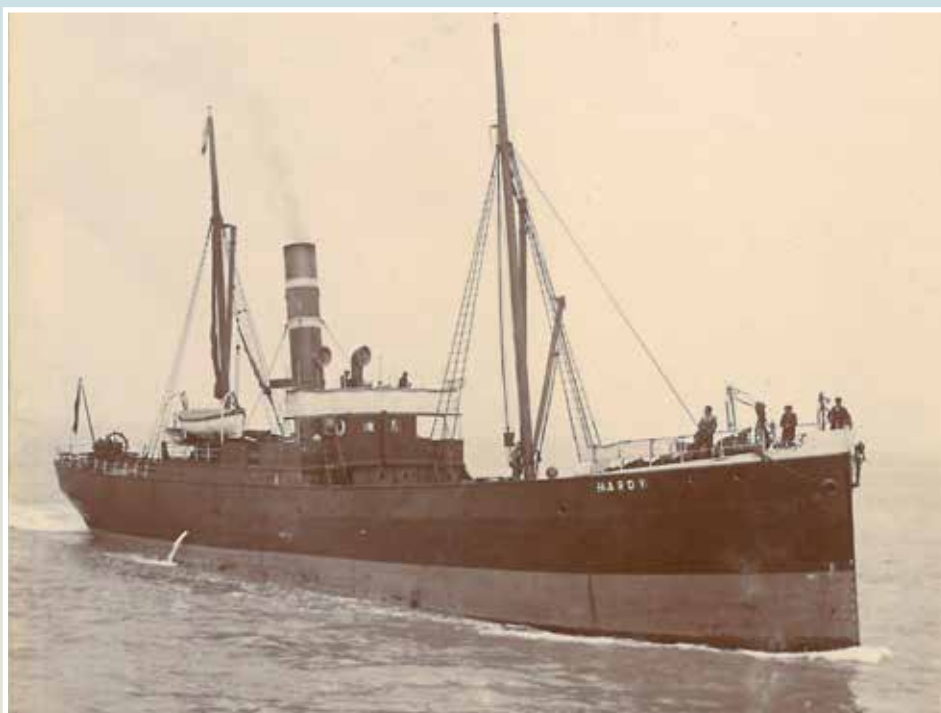
Le lundi 11 décembre 1911, c'est dans une mer formée et sous un vent violent de secteur Ouest, que le vapeur "Hardy" appareille du Tréport à 12 heures 40 à destination de Londres ; après avoir dépassé le poulier à l'embouchure du port, il établit son cap au Nord-Nord-Est.

Propriété de la compagnie des Services Maritimes du Tréport, le vapeur «Hardy» assure depuis 1897 une liaison hebdomadaire avec le port de Londres. Lancé en décembre 1880 par les chantiers McIntyre & Co de Paisley (Ecosse), le « Hardy » jauge 619 tonneaux bruts pour une longueur de 55 mètres ; sa propulsion est assurée par une machine Compound à deux cylindres développant une puissance nominale de 85 chevaux.

En plus d'une cargaison d'environ 500 tonnes arrimée dans la cale, le «Hardy», au départ du Tréport ce 11 décembre 1911, transporte environ deux tonnes de sodium métallique dans vingt caisses. Notons que le sodium s'enflamme au contact de l'eau libérant une grande quantité d'hydrogène et explose. Selon les instructions qui avaient été données, ces caisses ont été amarrées sur l'écotille de la soute principale n° 2 et recouvertes d'une toile goudronnée afin de les protéger de l'humidité.

Soudain, alors que le «Hardy» n'a parcouru que deux nautiques, une épaisse fumée enveloppe le vapeur, suivie de flammes et d'explosions ; sur les quais du Tréport, une vive émotion gagne alors les témoins qui s'interrogent ? Des éclaircissements et des précisions nous sont apportés dans le rapport d'une enquête conduite à Londres les 18 et 19 mars 1912 par le Major Cooper-Key, inspecteur en chef des explosifs, sur les circonstances exactes de la perte du vapeur «Hardy».

Vers 13 heures 15, alors que le capitaine Cooper est sur la passerelle et que le second W. Mortlock et le chauffeur Etches s'affairent à l'avant, une vague exceptionnellement grosse frappe le navire et s'abat sur le pont provoquant la rupture de l'amarrage et la projection des caisses contre le bastingage. Un malheur n'arrivant jamais seul, une ou plusieurs caisses sont éventrées laissant ainsi s'éparpiller sur le pont des lingots de sodium



qui, bien évidemment, s'enflamment au contact de l'eau ; leur embrasement entraîne l'explosion des autres caisses, de sorte qu'en quelques minutes, le bateau est en feu à différents endroits et enveloppé par les fumées denses et irritantes du sodium. Pour couronner le tout, la lance à incendie est mise en batterie sur l'ordre du capitaine Cooper ! Le chauffeur Etches parvient à regagner le pont arrière en traversant les flammes.

Au Tréport, les secours s'organisent rapidement : dans l'avant-port, les chalutiers à vapeur «Espérance» et «Walkyrie» de la Maison Calamel, sous pression, gagnent le large, le «Des Essarts», canot de sauvetage de la station du Tréport, est aussitôt mis à l'eau et le bateau-pilote mené par le patron Quesnel file toute voile dehors. Manœuvrant pour exposer le vapeur au vent et dégager ainsi les fumées du pont, le capitaine Cooper prend rapidement la mesure de la situation aux environs de 13 heures 30 : puisque plus rien ne peut être entrepris et que le navire s'affaisse à l'avant, il ordonne sur le champ de mettre à l'eau la chaloupe de tribord où prennent place les onze membres d'équipage au moment même où retentit une première explosion.

Après s'être éloignée à une distance d'environ 100 mètres, la chaloupe s'efforce d'approcher la proue du navire pour sauver le second Mortlock qui s'était trouvé dans l'impossibilité de rejoindre l'arrière à cause des flammes et des fumées, lorsque retentit une seconde explosion au niveau de la soute principale n° 2, coupant ainsi le vapeur en deux et engloutissant le second Mortlock.

Le «Hardy» coule à environ deux nautiques au large d'Ault par une dizaine de mètres de fond ; seul émerge un mât. Grâce à sa grande voilure, le bateau-pilote arrive le premier sur les lieux du sinistre, recueille les naufragés à son bord et entre au Tréport à 17 heures 15.

Grièvement brûlés, les matelots Baldwin, Turff, Wadley et le chauffeur Etches sont admis à l'hospice du Tréport ; malheureusement Frederick Etches décède au Tréport le 25 décembre 1911. Le canot «Des Essarts» remorqué par le chalutier «Espérance» rentre au port à 16 heures à l'issue de recherches infructueuses pour tenter de retrouver W. Mortlock.

Jérôme Maes