

LA CATASTROFE DELLA “LIBERTE’ ” - 25 SETTEMBRE 1911

La rada esterna di Tolone accoglieva, il 6 settembre 1911, tutte le navi della flotta militare francese, che venivano passate in rivista dal presidente della repubblica, dai presidenti del senato e della camera, dal ministro della marina e dai parlamentari. Una manifestazione intesa a rispondere all’opinione pubblica influenzata da aspre critiche sulla gestione e l’amministrazione dell’importante settore.

L’armata comprendeva 18 corazzate, 9 incrociatori corazzati, 24 cacciatorpediniere, e qualche unità meno importante divise in tre squadre sotto il comando del viceammiraglio Jauréguiberry, ispettore della flotta metropolitana.

La manifestazione fu un successo.

Il caldo era ancora torrido, a bordo delle navi alle boe disposte a 400 m. le une dalle altre, il termometro segnava 26°. Tra di esse si trovava anche la corazzata “Liberté” di 15.000 tonnellate di stazza, entrata in servizio da qualche anno al comando del capitano di vascello Jaurés, in quel momento assente per un periodo di 10 giorni. Era il 25 settembre quando alle ore 5,31 del mattino, al momento di riporre le brande, si vide uscire dalla casamatta di sinistra uno sbuffo di fumo seguito da lingue di fuoco e da due o tre serie di sorde esplosioni. Un certo numero di uomini dell’equipaggio, presi dal panico, si gettava in mare.

Quarantacinque secondi dopo si videro in fiamme le basi delle passerelle e delle alberature con lingue molto luminose che salivano sulle gabbie e sull’albero di mezzana provocando tra il fumo numerosi focolai.

Un torrente di fuoco invadeva, nell’interno del bastimento, l’interponte principale estendendosi al compartimento dei tubi sottomarini sistemati al di sopra del pagliolato. Gli uomini risparmiati dalle fiamme si ritiravano a poppavia con l’impressione che il fuoco stava divorando tutta la nave.

Messo al corrente della situazione dall’ufficiale di guardia tenente di vascello Mignon, l’ufficiale più anziano presente a bordo, tenente di vascello Garnier, dava l’ordine di allagare i depositi delle munizioni ma ormai non si poteva più accedere alle manovre situate nell’interponte piombato nell’oscurità e invaso dai gas e fumo irrespirabili, con temperatura da forno. Il primo mastro cannoniere Sélo e il primo meccanico ing. Lestin si erano provati ma senza successo. Lestin aveva fatto rapporto ma Garnier lo sollecitava a fare l’impossibile per cui egli ridiscendeva nell’interponte: non fu più visto.

La “Liberté” aveva intanto alzato il segnale “Avaria grave. Si invoca il pronto intervento” per cui numerose imbarcazioni provenienti dalle navi presenti in rada misero la prua sulla nave in fiamme. Per ristabilire l’ordine, alle ore 5,43, Garnier dava l’ordine di “posto d’incendio” e, sentendo suonare “la generale”, gli uomini che si erano gettati in acqua tornarono a bordo per riprendere i loro posti.

Trascorrevano 10 minuti senza che si manifestassero segni di aggravamento della situazione, ma poi, improvvisamente, alle ore 5,53, la “Liberté” saltava in aria ed affondava. L’avanti veniva distrutto interamente, il ponte di mezzo con le sue torri da 190 mm veniva sollevato e ripiegato all’indietro con le torrette capovolte. La coperta poppiera restava a pelo d’acqua.

La corazzata non era più che una massa informe di ferraglia fumante. La rada si presentava coperta da una cortina di fumo che oscurava il cielo. Numerose breccie metalliche e membra umane erano volate in tutte le direzioni, colpivano i bastimenti vicini provocando altri morti e feriti e avarie. La “Republique” e la “Democrazie” ebbero lo scafo perforato, la “Vérité” trovò sul suo ponte la passerella. Garnier e Mignon furono scaraventati in mare dallo spostamento d’aria. Le imbarcazioni fattesi sotto sembravano colpite dalla mitraglia e il guardiamarina (insegna) Gabolde, il cui canotto s’era accostato, rimaneva ucciso sul colpo.

L’esplosione della “Liberté” ispirava a Claude Ferrère la novella intitolata “Foutenoy” pubblicata nella raccolta “Dix-sept histoire da marine”.

La catastrofe aveva provocato 210 morti (tra i quali 4 ufficiali) o dispersi, 143 dei quali appartenenti alla "Liberté", 136 feriti gravi, di cui 91 della "Liberté", e 48 feriti leggeri. I soccorsi venivano organizzati immediatamente sotto la direzione del vice ammiraglio Aubert, comandante della 3.a squadra.

Seguiva una inchiesta aperta da una commissione presieduta dal contro ammiraglio Gaschard. Veniva riconosciuta la causa dovuta ai cartocci della polvere B del deposito servente le torri da 190 mm di destra. Per l'influenza del calore e dell'umidità, questa polvere si era decomposta fondendosi con un processo di autocombustione che aveva messo a fuoco il deposito anteriore facendo esplodere i proiettili carichi di melanite. Per misura di sicurezza, gli ammiragli comandanti le tre squadre davano l'ordine di sbarcare immediatamente le polveri vecchie e sospette. Per questo fatto la flotta veniva a trovarsi pressoché disarmata.

Non era la prima volta che si verificavano simili incidenti dovuti all'instabilità della polvere B, ideata da M. Viellie, ingegnere capo del servizio polveri e salnitro. Si verificavano esplosioni anche a terra, come quella della pirotecnica di Lagoubran del 1899, e deflagrazioni spontanee a bordo della "Duperré" (1896), della "Vauban" (1900), della "Forbin" (1904) e sulla "Charlemagne" (1904). A bordo di questi bastimenti i depositi potevano venire inondati in tempo con avarie limitate. Non fu lo stesso sulla corazzata "Jéna", il 12 marzo 1907 quando la nave, in secco nel bacino dell'arsenale di Tolone, saltava in aria in condizioni simili a quelle della "Liberté" proprio per l'instabilità della polvere B. Ma nulla di concreto era stato fatto dal servizio delle polveri che contestò la possibilità dell'autocombustione. Questo servizio dipendeva dal ministero della guerra sul quale la marina non aveva alcuna influenza. Inutili le indicazioni di quanto successo, si continuò a produrre polveri instabili.

Dopo la catastrofe della "Liberté", M. Decassé, esasperato per l'incapacità delle commissioni, incaricava il capitano di vascello Schwéerer, eminente ufficiale di artiglieria, di esaminare le polveri fornite alla marina. In un rapporto del marzo 1912, Schwéerer stigmatizzava senza riguardi l'incuria e il cattivo operato del servizio polveri. Grazie all'energia e alla tenacia di M. Decassé e dei suoi successori si ottennero infine risultati tangibili e va detto che tre anni più tardi, al momento della dichiarazione di guerra (1914) le navi della flotta furono infine munite di polveri stabili, che davano piena sicurezza.

IL RICUPERO DELLA "LIBERTE"

Dopo l'esplosione del 25 settembre 1911, che causò 400 vittime, la "Liberté" è rimasta ad ingombrare col suo scafo lo specchio d'acqua di Tolone per tutta la durata della grande guerra. Dopo si è proceduto al suo ricupero. Il vecchio incrociatore "Latouche - Treville" fu impiegato come bastimento base e due sommergibili del tipo "Topaze" modificati servirono come cilindri di spinta. Non c'era altro.

Mentre la dozzina di fotografie scattate al momento dell'esplosione sembravano indicare che la corazzata fosse andata bruciata interamente, le nuove fotografie mostrano curiosamente che lo scafo compare praticamente intatto. L'esplosione ha provocato la proiezione verso l'alto di tutte le sovrastrutture comprese le torri principali dei cannoni da 305 mentre lo scafo, irrobustito dalla corazzatura, ha subito danni irrilevanti.

Non esisteva, in quest'epoca, modo di riutilizzarlo come base di una unità rimodernata, e non restò che la demolizione.

Fonti

Jean Tonnelé - "La catastrofe della « Liberté » - « Neptunia », 4° trim 1962 nro68

« Il ricupero della « Liberté » - « Neptunia », 1° sem. 1975 nro 117