



02-03-04 Luglio 2005

RELITTI a Le Lavandou



•Le Donator
(Prosper Schiaffino)



•Le Rubis



•Le Togo



•Le Grec
(Sagona)



•Hellcat



•Ile de Gabinière

Alcune precisazioni circa la **tipologia delle immersioni** e la **logistica del diving**

L'organizzazione del **diving** è **molto rigida**, gli orari vanno rispettati pena la **perdita dell'immersione** (la barca **PARTE PUNTUALE!**). La barca esce con ogni mare, anche se a Luglio non dovremmo trovare problemi.

Immersione sul relitto: la barca, con gps e scandaglio, individua il relitto. Una guida del diving si immerge e lo pedagna. Poi, a gruppi, si salta dalla barca e si scende. In caso di corrente **occhio a beccare la cima** senno addio immersione...

Per alcuni relitti **la cima** serve solo da guida e **non ci si può aggrappare**. Visita del relitto, rispettando **TASSATIVAMENTE** le tempistiche indicate, poi **risalita nel blu**, **lancio del pedagno** e **deco in libera**.

Il diving **non** è fornito di docce ne di servizi igienici (l'hotel è a 150 metri....)

Hotel** Escapade

1 Chemin de Vannier
83980 LE LAVANDOU

Tel : 04 94 71 11 52 FAX : 04 94 71 22 14

E-Mail: hotel.escapade@wanadoo.fr



CIP Lavandou

Jean-Noël DUVAL
Quai des Iles d'Or

Face à l'Office de Tourisme et à côté de la Gare Maritime
83980 LE LAVANDOU

Fax : 04 94 15 13 09 Email : info@cip-lavandou.com

Sito web: www.cip-lavandou.com



Le CIP Lavandou

Le Gloria-Maris:
350 HP, velocità
massima 17 nodi

l'Amphitrite:
180 HP, velocità
massima 9 nodi

Le Donator (Prosper Schiaffino)

Testo di Kurt Amsler tratto da "Relitti del Mediterraneo" - le guide White Star
Foto e disegni tratti da Portraits d' Epaves di J-Pierre Joncheray e Urs Brunner



La *Prosper Schiaffino*, nota anche come *Donator*, era stata varata nel 1931 con il nome di *Petite Terre* e, utilizzata come bananiera, faceva la spola tra la Francia e le Antille Francesi. Nel 1939 divenne di proprietà dell'armatore Charles Schiaffino. Questi aveva la particolare abitudine di battezzare le navi della sua compagnia, circa venti, con i nomi dei suoi parenti.

La Seconda Guerra Mondiale fu purtroppo fatale per la flotta di Schiaffino: tutte le navi vennero infatti affondate durante la navigazione o danneggiate mentre erano alla fonda in qualche porto, a eccezione della *Donator*. La nave da carico superò infatti incolume i disastri della guerra, tuttavia la buona sorte che l'aveva accompagnata nel periodo bellico svanì: il 10 novembre 1945 la *Prosper Schiaffino*, con il suo carico di vino, si imbatte in una delle numerose mine abbandonate dai sottomarini tedeschi e affondò.

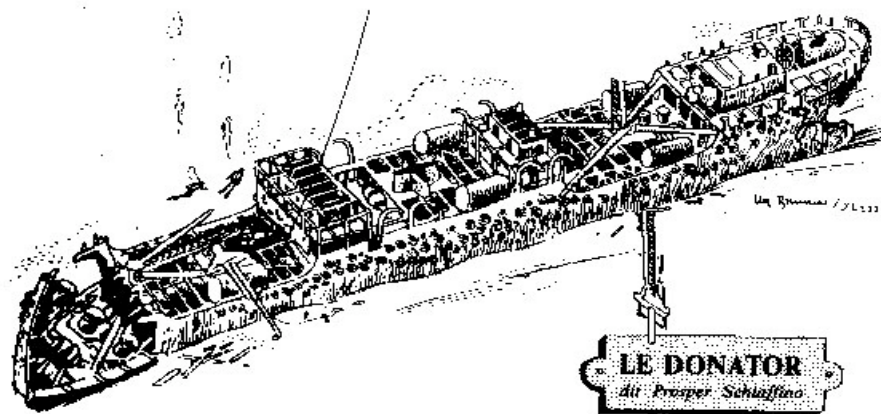
La nave, costruita nel 1931 nei cantieri della compagnia Holz

Werksted A/S, nel porto norvegese di Bergen, era lunga 78,28 metri, larga 11,94 e aveva un pescaggio di 5,54 metri; era dotata di un motore da 1.800 cavalli e aveva una stazza lorda di 1.698 tonnellate. Nell'ottobre del 1945 il cargo lasciò il porto di Marsiglia per trasportare verdure secche in Algeria; una volta giunta a destinazione nel porto di Mosatganer ed effettuate le dovute operazioni di scarico, la *Donator* accolse a bordo una partita di vino contenuto in innumerevoli botti ammassate nelle stive e in enormi cisterne collocate in coperta. Poiché il dragaggio delle mine in tutto il Mediterraneo non era ancora stato completato, il comandante della nave, il Capitano Baillet, aveva ordinato di prestare la più assoluta attenzione alla navigazione. In effetti, la *Donator* giunse all'altezza di Cartagena, sulla costa spagnola, per proseguire quindi in direzione di Tolone, senza alcun contrattempo. Poi, essendo bloccato il passaggio tra la penisola di Giens e l'isola di Porquerolles, il cargo fu costretto ad aggirare l'isola passando a sud. Era il 10 novembre, spirava un forte vento di maestrale e la nave, rallentata dal suo pesante carico, procedeva faticosamente tra i marosi, mentre i frangenti si spingevano fin oltre la murata di babordo.

All'altezza dell'estremità sud-orientale dell'isola, la *Donator* virò per passare tra Porquerolles e Port Cros. Erano le 13 e 10 quando successe il finimondo! Una fragorosa esplosione percorse l'intera nave, facendola tremare e dilaniandone la prua: era stata centrata in pieno una mina. Si trattava evidentemente di un ordigno che non era stato scoperto dalle unità di bonifica.

Pochi secondi dopo l'esplosione, lo scafo aveva già imbarcato tanta acqua che la poppa iniziò a sollevarsi.

I ventinove uomini dell'equipaggio tentarono disperatamente di calare in mare le scialuppe di salvataggio, tuttavia la posizione sempre più inclinata della nave rese vano ogni tentativo. In preda al panico alcuni marinai saltarono in acqua, altri, anche se in modo frenetico, tentarono almeno di allestire le zattere di sughero assicurate sulla coperta. Tutto questo avvenne comunque in pochi minuti; la poppa intanto si sollevava sempre di più e l'elica della nave si trovava già al di sopra del livello del mare.



La Donator era ormai condannata all'affondamento. I marinai che erano riusciti ad allontanarsi a nuoto dalla zona dell'incidente o che erano scampati remando sulle zattere videro la loro nave, avvolta da rumori sinistri e squassata dalle vibrazioni, sprofondare negli abissi.

Un aereo della Marina Inglese impegnato in un giro di ricognizione osservò quanto stava accadendo e informò le basi della Marina, cosicché, appena quattro ore dopo l'affondamento, l'equipaggio venne soccorso. Furono tratti in salvo ventisette uomini, due non vennero più ritrovati e due dei marinai salvati non ripresero più conoscenza.

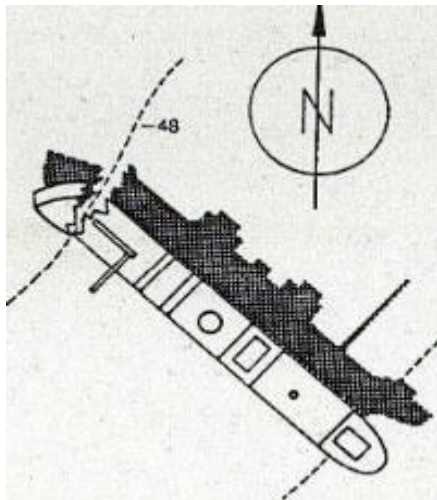
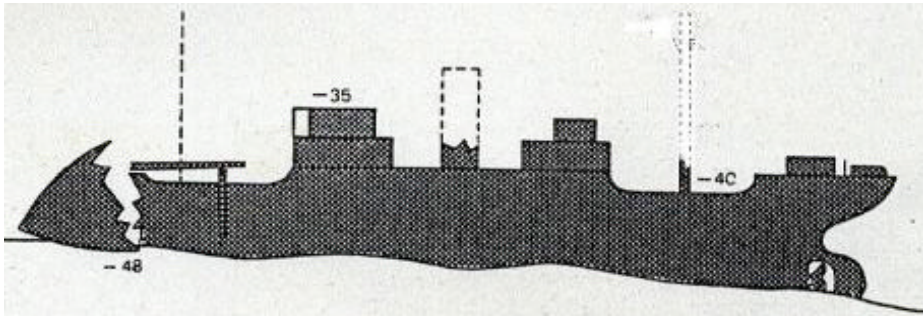
L'immersione sul relitto

Il relitto della Donator giace oggi su un fondale sabbioso; la prua dilaniata dall'esplosione si trova a 48 metri di profondità, mentre la poppa è a 51 metri. La coperta è a 40 metri e le sovrastrutture arrivano a 35 metri dalla superficie, mentre l'albero maestro si spinge fino a 25 metri.

Il relitto è piuttosto grande, pertanto un'esplorazione completa è raramente possibile: un'intera perlustrazione intorno al cargo può essere effettuata soltanto quando le correnti sono molto deboli, ma una simile condizione favorevole si presenta davvero di rado.

Se si programma e si pianifica accuratamente l'immersione sulla Donator, questa si rivelerà un'esperienza davvero indimenticabile: i cinquant'anni trascorsi sul fondale hanno trasformato il relitto in un reef "fiorito". Si sono infatti create le condizioni ambientali ideali per lo sviluppo di svariate specie marine: lungo le fiancate sono cresciute variopinte gorgonie che hanno completamente colonizzato le lamiere della nave, nei pressi delle sovrastrutture vivono banchi di piccoli pesci colorati, mentre le stive sono caratterizzate dal continuo movimento ondulatorio degli anthias (*Pseudanthias squamipinnis*).

Naturalmente nella *Donator* è possibile incontrare tutte le più tipiche specie viventi che abitano i relitti. La poppa costituisce indubbiamente la zona più interessante. In questa sezione si riesce infatti a distinguere chiaramente la grande elica e il timone, ricoperti da enormi gorgonie. Inoltre sulla poppa è possibile osservare la grossa ruota del timone; di fronte alle sovrastrutture, in direzione dell'albero maestro,



L'elica

si trova invece un'elica di riserva ancora fissata al suo posto. Nuotando accanto a una delle quattro pale dell'elica si riesce a comprendere quali siano l'effettiva spinta e la forza di propulsione necessarie a una nave di simili dimensioni. Tutto il castello di prua si trova a una profondità lievemente maggiore. Le tavole della coperta si sono staccate e si può quindi guardare liberamente nella stiva; illuminate dalle torce si scorgono le numerose botti in metallo sparse in modo confuso e un'infinità di rottami. Al centro del cassero, proprio nel mezzo della controventatura diagonale, si erge l'albero maestro. Davanti al subacqueo compaiono a questo punto le sovrastrutture, o per meglio dire le loro ossature, e le pareti metalliche in parte perforate. Volendo continuare l'esplorazione del relitto si può tornare indietro, verso il castello di prua, o spingersi a tribordo, passando attraverso le sovrastrutture. A destra e a sinistra si trovano le gruette, alle quali erano assicurate le scialuppe di salvataggio. La base compressa della mezzanave ricorda la struttura della ciminiera, di cui però sono rimaste solo poche tracce. La superficie di quello che era il ponte cade improvvisamente e repentinamente verso il castello di prua. In questa zona si possono osservare alcuni alberi di carico posti trasversalmente rispetto alle cèntine a grata della coperta. I grandi cilindri metallici che sono collocati in questa zona e che si vedono anche nell'area del cassero, sono forse le cisterne che contenevano il vino. E' proprio in questa sezione della nave che più si può percepire la violenza della deflagrazione:

una confusione di lamiere contorte contraddistingue la prua, che giace con la punta nella sabbia sul lato di babordo. Per una sicura immersione sulla *Donator* è bene considerare attentamente alcuni dati: si tratta infatti di un grande relitto situato a una considerevole profondità e in acque caratterizzate da correnti impetuose. Per effettuare un'immersione più lunga si può comunque sostare nei pressi della coperta. L'equipaggiamento necessario è quello tipico per immersioni a notevoli profondità nel Mar Mediterraneo; la provvista d'aria minima consigliata è di 3.000 litri.

Le Rubis

Testo di Kurt Amsler tratto da "Relitti del Mediterraneo" - le guide White Star
Disegni tratti da Portraits d' Epaves di J-Pierre Joncheray e Urs Brunner



Il sottomarino francese *Rubis*, progettato nel 1925, venne varato nel 1931 e prese servizio nel 1932. Costruito nei cantieri di Tolone, era il quarto di una serie di sei sottomarini; il prototipo era il *Saphir*, del 1930, cui fecero seguito il *Turquoise*, il *Nautilus*, il *Rubis*, il *Diamant* e, nel 1937, il *Perle*. Questi sommergibili, che erano stati progettati in modo da poter depositare mine in acque nemiche senza dover emergere, erano anche in grado di lanciare siluri. Tutte le 32 mine in dotazione al sottomarino erano collocate all'esterno del corpo principale pressurizzato e posizionate sotto il rivestimento idrodinamico: in ciascuno degli 8 pozzi presenti su ogni fiancata si trovavano 2 mine, disposte l'una sopra l'altra. Giunto nel luogo prestabilito, il sottomarino sganciava le mine con un sistema ad aria compressa, che gli consentiva di ritrovare rapidamente l'equilibrio compromesso dallo spostamento di peso, senza dover emergere in territorio nemico. A differenza di altri tipi di sottomarini che depositavano le mine

facendole fuoriuscire attraverso una saracinesca, questo nuovo modello riduceva di molto i rischi causati da un'emersione imprudente, proprio grazie alla nuova dotazione esterna. Le mine, prodotte dalla Sauter & Harley, contenevano ben 220 chilogrammi di esplosivo: dopo essere state sganciate, salivano automaticamente in superficie ed erano saldamente ancorate in posizione da una catena. Il motore del sottomarino, prodotto dalla Vickers-Armstrong, era un quattro tempi a sei cilindri, ciascuno con 650 cavalli di potenza; il sottomarino, in immersione, utilizzava due motori elettrici Schneider che gli consentivano di sviluppare una velocità massima di 8 nodi.

Il *Rubis* poteva scendere a una profondità di 50 metri e lavorare con il periscopio da 15 metri. Sulla coperta erano stati installati due cannoni Schweizer Oerlicher e, per l'attacco diretto, il *Rubis* era dotato di cinque siluri che potevano essere lanciati dalla prua.

In un primo tempo i sei sottomarini erano tutti di stanza a Tolone, ma nel 1936 il *Rubis* venne destinato al porto di Cherbourg per l'addestramento dell'equipaggio alla posa delle mine sui fondali profondi dell'Oceano Atlantico. All'inizio del 1939 il sottomarino francese venne fatto rientrare in Mediterraneo, nel porto tunisino di Biserta, allora colonia francese, e in seguito fu assegnato alla 9^a Flotta Sottomarina di base a Dundee, in Scozia. Il *Rubis*, comandato dal capitano di vascello *Georges Cabanier*, ricevette il suo primo ordine dall'Armigliato francese all'inizio del 1940: si trattava di un'operazione alleata che aveva lo scopo di proteggere le coste finlandesi, prestando aiuto al Paese nell'eventualità di un attacco da parte russa. Diversamente da quanto previsto, il 9 aprile la Wehrmacht tedesca invase la Danimarca e la Norvegia e gli Alleati iniziarono immediatamente le operazioni per minare le acque norvegesi, allo scopo di bloccare il trasporto di ferro e di altri metalli indispensabili per l'industria bellica tedesca. Per questa azione vennero utilizzati tutti i sommergibili disponibili. Il 3 maggio 1940 il *Rubis* e gli altri sottomarini avevano minato l'entrata del fiordo di Egersund, sulla costa norvegese. Dopo altre due missioni nello stesso mare l'Armigliato francese diede ordine di rientrare in patria a tutti i mezzi impegnati nelle operazioni.

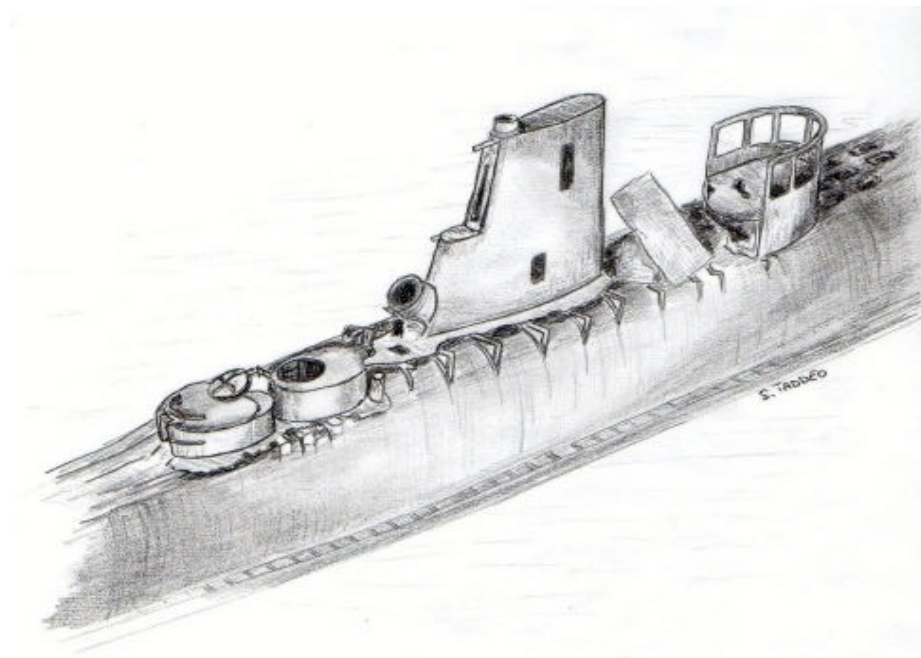


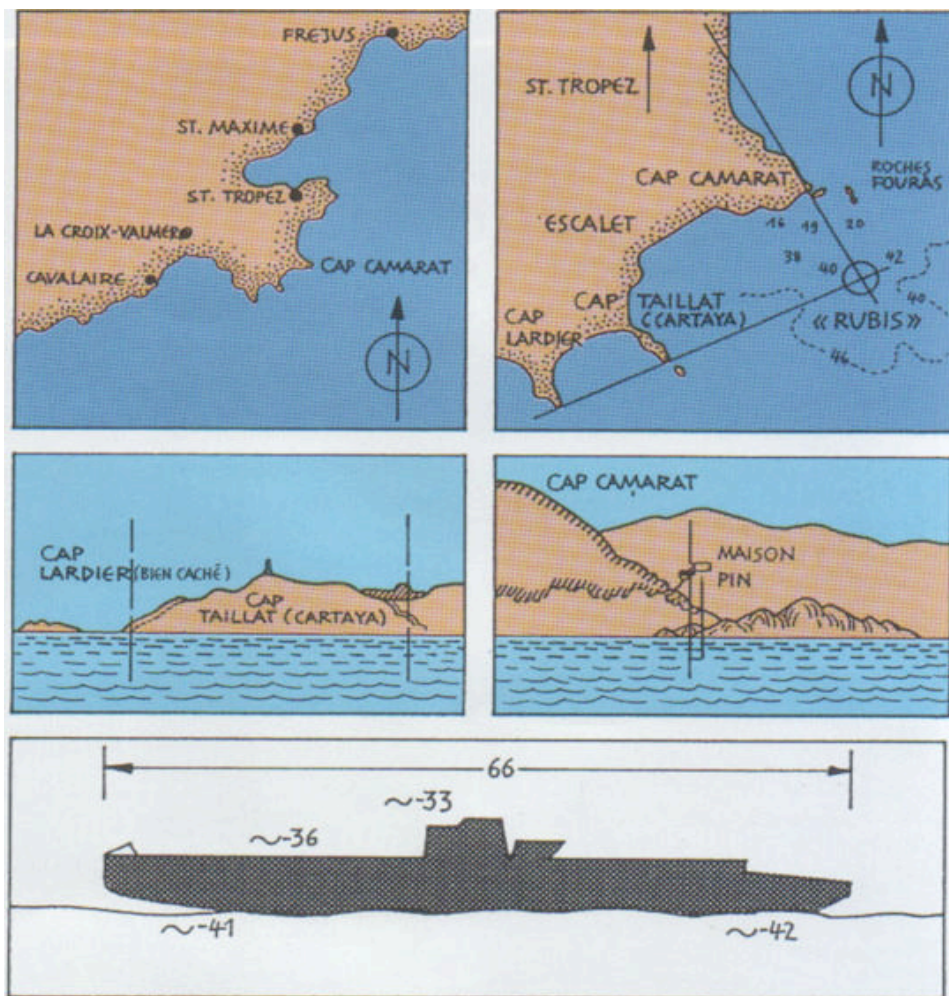
foto di questa pagina di: Eric Spielmann
Disegno realizzato da Stefano Taddeo

Solo il Rubis rimase nelle acque nordiche per portare a termine un'ultima missione: depositare mine nel fiordo di Trondheim, dove era concentrata gran parte della flotta tedesca nel Mare del Nord. In seguito alla firma dell'armistizio della Francia con la Germania, il 22 giugno, e con l'Italia, il 24 dello stesso mese, il sottomarino venne sequestrato dagli Inglesi e, pur mantenendo lo stesso equipaggio e il medesimo comandante, cambiò bandiera e combatte così per la resistenza sotto le insegne britanniche. Da alcuni documenti sulle operazioni militari del Rubis, si è scoperto che il sottomarino nel corso di 28 missioni depose 683 mine, che causarono l'affondamento di 15 navi appoggio, di 7 caccia, di un cargo di 4360 tonnellate di stazza lorda e che danneggiarono seriamente un sommergibile. Alla fine della guerra il Rubis, acclamato per gli ottimi risultati conseguiti, venne ricondotto a Tolone e l'equipaggio fu decorato con le più alte onorificenze francesi e inglesi. Dopo una completa revisione il Rubis venne ancora utilizzato dalla Marina Francese: per parecchi anni, infatti, il sottomarino fu impiegato per l'addestramento. Nel 1950 fu trasformato in scuola galleggiante per allievi sommergibilisti e in seguito venne scelto come bersaglio per esercitazioni con il sonar: così, dopo un lungo periodo di prezioso servizio, al fine di evitargli il triste destino di una ingloriosa demolizione, il Rubis venne affondato il 31 gennaio 1958 di fronte a *Cap Camarat*, tra *Cavalaire* e *St. Tropez*. In questo modo si è riusciti a conservare la testimonianza di una tormentata pagina della storia mondiale e il relitto si è rivelato inoltre così interessante, da attirare innumerevoli subacquei. Infine svolge ancora un'importante funzione militare quale bersaglio per i sonar delle navi da guerra durante le esercitazioni.

L'immersione sul relitto

Il Rubis giace in posizione dritta, quasi fosse stato espressamente appoggiato sul fondale sabbioso, a 40 metri sotto la superficie del mare; tuttavia, nonostante la considerevole profondità, quando l'acqua è limpida si possono scorgere le forme del relitto già quasi dalla superficie.

Intorno al Rubis - e questa è una caratteristica tipica di quasi tutti i relitti di sottomarini - aleggia una sorta di mistero, un senso di timore che si impossessa immediatamente dei subacquei, impressione



questa accentuata anche dalla posizione del Rubis: il sommergibile è infatti appoggiato sulla chiglia, quasi fosse in agguato, pronto a sferrare un attacco al nemico. Ci si aspetta davvero che da un momento all'altro accenda i motori elettrici e si allontani nell'infinita distesa blu. Il relitto, ancora oggi, è in buono stato di conservazione anche se molte delle sue strutture, quali la torretta, la piattaforma del cannone e i rivestimenti dei pozzi contenenti le mine, sono state irrimediabilmente rovinate dall'implacabile erosione del tempo e dall'azione dell'acqua.

Le lamiere non sono riccamente ricoperte dalla vegetazione sottomarina, cosa che invece caratterizza il relitto del Togo, situato a poca distanza; sulle fiancate si trovano gorgonie e spugne, mentre nei tubi lanciasiluri, nelle fenditure e nelle nicchie vivono enormi gronghi, murene e scorfani. Tuttavia i subacquei non saranno affascinati dalle spettacolari forme di vita che popolano il Rubis, bensì dalla torretta, dai pozzi delle mine, dai tubi, dal timone di profondità e dal tranciacavi sulla prua. Se i sommozzatori, catturati dalla suggestione che il relitto offre, si dedicheranno a un'attenta osservazione e a un'accurata esplorazione di tutti questi particolari, riusciranno, anche se solo per breve, a far rivivere il sottomarino e a "vederlo" impegnato in una delle gloriose imprese che lo hanno condotto al suo ultimo ancoraggio, sul fondo del mare.

Il fascino e la spettacolarità del Rubis non devono tuttavia far dimenticare le norme di sicurezza e la necessità di programmare con attenzione l'immersione. Il sottomarino è lungo 66 metri ed è quindi possibile esplorarlo interamente, costeggiandone entrambe le fiancate nel corso di una sola escursione.

Non è invece consigliabile spingersi all'interno, passando per lo stretto

boccaporto, in primo luogo perché non è possibile entrarvi con le bombole da 15 litri o con un bibombola, in secondo luogo perché la visibilità all'interno, a causa della notevole sedimentazione, è quasi nulla. Inoltre bisogna ricordare che a *Cap Camarat*, in determinati periodi dell'anno e a seconda dell'ora, spirano forti correnti: pertanto è bene considerare attentamente questi fattori prima di effettuare l'immersione.

Le Togo

Testo di Kurt Amsler tratto da "Relitti del Mediterraneo" - le guide White Star
Foto e disegni tratti da Portraits d' Epaves di J-Pierre Joncheray e Urs Brunner



La *Togo*, varata nel 1882, era stata costruita dalla Robert Thompson & Sons di Newcastle, in Inghilterra; acquistata dalla Compagnie Havraise Peninsulaire, fu battezzata *Ville de Valence* e adibita al trasporto di limoni dalla Spagna. Nel 1906 venne venduta a una compagnia armatoriale italiana di Savona e, oltre al proprietario, la nave cambiò nome e solcò i mari come Amor. Successivamente il mercantile fu nuovamente venduto a un armatore genovese e, dal 1912, venne chiamato **Togo**; il maestoso piroscafo veniva adesso utilizzato per il trasporto di carbone.

La nave era stata realizzata in un periodo di svolta per la progettazione e la concezione delle imbarcazioni e presentava quindi caratteristiche moderne e innovativi: costruita in acciaio, aveva cinque paratie stagne e uno scafo doppio, era dotata di tre alberi per la navigazione a vela, ma aveva anche un potente motore.

Lunga 76 metri e larga 10,35, pesava 1640 tonnellate e, per

le manovre, richiedeva il lavoro di 28 uomini. Nonostante i grandi pericoli e le numerose insidie, il piroscafo scampò indenne alla Prima Guerra Mondiale. Tuttavia furono proprio le **mine** sganciate dal **sottomarino tedesco UC-35** a segnare il destino della nave: sei mesi dopo la fine della guerra, il **12 maggio 1918**, la Togo incontrò sul suo cammino uno di questi ordigni e affondò nella baia di *Cavalaire*. Il relitto rimase per lungo tempo dimenticato sui fondali, abbandonato dall'uomo al suo tragico destino e, nonostante i pescatori di *Cavalaire* che facevano ricchi bottini nella baia riparata, trovassero talvolta le reti strappate, nessuno fu mai tanto curioso da immergersi per scoprire il "mistero" celato dal mare. Si sapeva solo che in quelle acque giaceva il relitto della Ramon Membru, ma nessuno era a conoscenza della presenza di un'altra imbarcazione.

Il biologo e subacqueo Richard Calme, venuto a conoscenza di questi strani fatti, iniziò a interessarsi al fenomeno e, nell'**aprile del 1977**, si fece condurre sul posto dai pescatori locali e si immerse. E' facile immaginare lo stupore e la meraviglia che colsero il biologo quando si trovò di fronte, invece dell'atteso reef, il **relitto** di una nave adagiata sul fondale in **posizione diritta**. Era il primo uomo ad ammirare questo prodigio della natura: lo scafo di una nave sconosciuta, incrostato e ricoperto dalle più straordinarie forme di vita. Nel corso degli anni sono **stati recuperati numerosi oggetti** dal piroscafo, che hanno permesso di **scoprirne la provenienza**: si tratta proprio della *Ville de Valence*, ovvero la Togo, che compì il suo destino di fronte a *Cavalaire*.

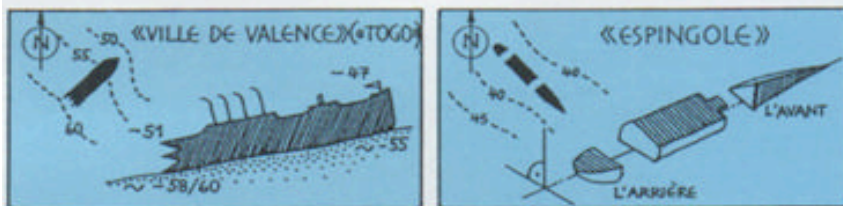
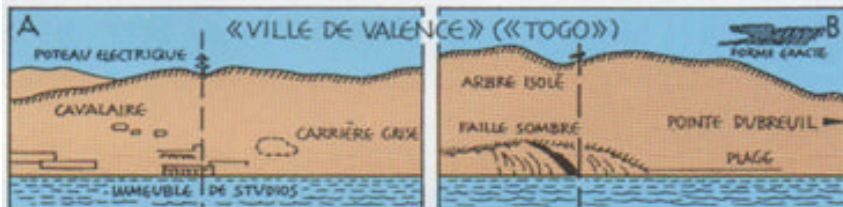
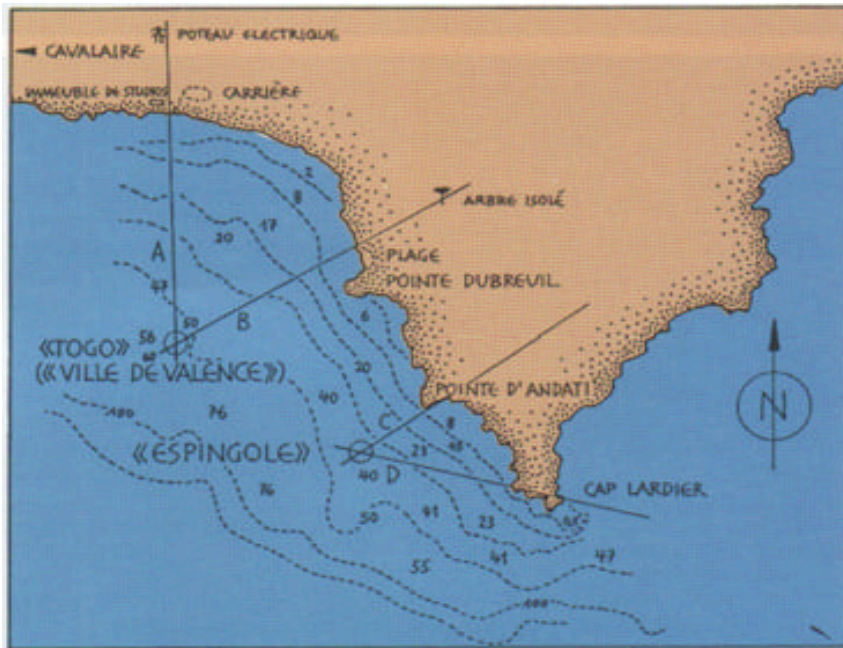
L'immersione sul relitto

La Togo è, a mio avviso, uno dei relitti più belli e più grandi di tutto il Mediterraneo. E' lungo circa 60 metri, ma non è più intatto: l'elica e una parte della poppa, per una lunghezza approssimativa di 10 metri, si trovano infatti a una certa distanza dal troncone principale, a oltre 60 metri di profondità. Il mercantile giace diritto sul fondale sabbioso; le strutture superiori del ponte sono a 47 metri di profondità e la prua si trova a 55 metri. Il subacqueo, immerso nell'oscurità degli abissi, in cui solo pochi e deboli raggi di sole riescono a penetrare, resterà sicuramente impressionato dalla vista della nave: la Togo infatti sembra enorme, inoltre è interamente ricoperta da delicate gorgonie,



mentre fitti banchi di pesci nuotano attraverso le sovrastrutture, creando un insieme unico e strabiliante. E' consigliabile sostare sulle aperture presenti lungo il ponte, dal momento che le alte murate e il fondale sabbioso tutto intorno non presentano spunti degni di particolare interesse. Inoltre, scendere a profondità maggiori non farebbe che accorciare notevolmente il tempo a disposizione per l'esplorazione del relitto. Si inizia l'immersione sulla prua; a destra e a sinistra dell'argano, a circa 2 metri d'altezza, in posizione quasi simmetrica, si trovano le due àncore, tuttora attaccate alle catene che pendono lungo le murate. La prua è piuttosto appuntita e le fiancate della nave scendono verticalmente per 8 metri; continuando nell'osservazione di questa sezione del relitto, si possono notare alcune sovrastrutture di dimensioni minori che chiudono la prua della Togo e che presentano alcune finestre arrotondate nella parte superiore. L'immersione prosegue con l'esplorazione del castello di prua, nel quale si aprono i grandi boccaporti di carico; con la torcia si possono illuminare le enormi stive, ma non è consigliabile entrare per esplorarle in quanto, a parte pochi resti del carico di carbone, non vi è rimasto nulla. Le sovrastrutture della sezione centrale del piroscampo sono separate dal castello di prua da circa 20 metri; il subacqueo ha la possibilità di aggirarle da destra o da sinistra, passando sotto un vero e proprio pergolato ricoperto di gorgonie. Questo paesaggio naturale è talmente suggestivo che vale la pena di osservarlo da entrambi i lati. Nel centro si trova una grossa apertura, in corrispondenza del punto in cui, un tempo, sorgeva l'enorme ciminiera tanto a babordo quanto a tribordo sono rimasti sollevati i congegni meccanici delle gruette delle scialuppe di salvataggio, anche queste ricoperte di splendide gorgonie rosse. All'interno delle sovrastrutture si possono ancora osservare tutti gli oggetti di uso comune, quali tinozze e sanitari. Appoggiato di traverso sul lato di tribordo è visibile un albero. Proseguendo per pochi metri in direzione della poppa, ci si trova di fronte al nulla: il relitto infatti, a 51 metri di profondità, si interrompe improvvisamente. Come se fossero state spezzate dalla mano enorme di un gigante, le fiancate della nave, bruscamente interrotte, si aprono verso l'infinita distesa blu del mare. I subacquei non devono dimenticare di organizzare bene l'immersione sulla Togo, pensando soprattutto alla sicurezza e

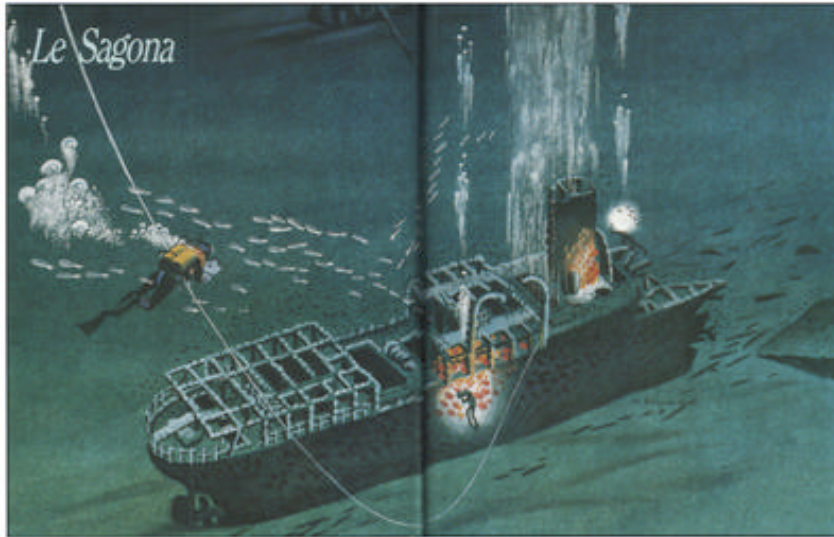




considerando attentamente il tempo a disposizione. Si tratta infatti di un piroscampo di dimensioni notevoli ed è consigliabile bilanciarsi e zavorrarsi accuratamente. Se si vuole compiere un giro esplorativo completo intorno al relitto, è indispensabile mantenersi all'altezza del ponte, altrimenti il tempo a disposizione rischia di ridursi eccessivamente. Occorre infine ricordarsi di valutare attentamente la propria scorta d'aria, in modo da non trovarsi in difficoltà a queste profondità.

Le Grec (Sagona)

Testo di Kurt Amsler tratto da "Relitti del Mediterraneo" - le guide White Star
Foto e disegni tratti da Portraits d' Epaves di J-Pierre Joncheray e Urs Brunner



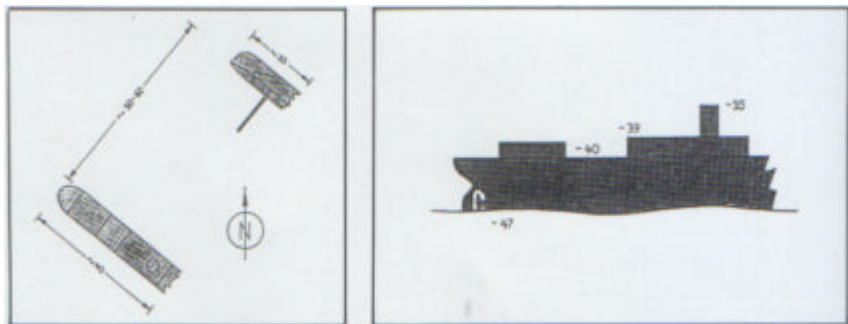
Il 3 dicembre 1945 gli abitanti dell'isola di Porquerolles vennero spaventati dal violento rumore di una deflagrazione: a est dell'isola, a circa 1600 metri di distanza dal Petit Serranier, una grossa nave da carico era in fiamme. L'esplosione aveva letteralmente dilaniato l'imbarcazione, dividendola in due tronconi; la prua, che all'arrivo degli isolani emergeva ancora in parte sulla superficie del mare, ben presto scomparve tra i flutti, mentre la sezione centrale, investita dall'immane spostamento d'acqua, si era inabissata quasi subito. Solo la poppa si sollevò per un breve lasso di tempo al di sopra delle onde per poi sprofondare, prima lentamente, poi sempre più velocemente e inesorabilmente. La *Sagona* si era imbattuta in una delle innumerevoli mine depositate dai sottomarini tedeschi in quel tratto di mare; solo due settimane prima, a poche centinaia di metri di distanza, un'altra nave – la *Prosper Schiaffino* - aveva subito la stessa sorte.

La *Sagona*, conosciuta oggi come *Le Grec*, era stata costruita in Gran Bretagna nel 1912 nel cantiere inglese Dundee SB Ltd;

lunga 54 metri e larga poco più di 8 e mezzo, stazzava 808 tonnellate. Il cargo, nel corso della sua storia, cambiò numerosi proprietari: nel 1914 solcò i mari per la Reid Newfoundland Co., nel 1923 divenne di proprietà del Governo britannico e nel 1941 venne assoldata dalla Cuiliford's Associates Lines. Infine, nel 1943, la *Sagona*, battente bandiera panamense, navigò per la Zarati SS. Co. Ltd.. Ben presto la storia e l'affondamento di quell'imponente mercantile vennero dimenticati e solo dopo qualche tempo la Marina Francese inviò alcuni sommozzatori al fine di osservare e controllare il relitto. A ribattezzare il cargo con il soprannome di *Le Grec* furono i primi subacquei che si immerse sul relitto e che, esplorata la nave in lungo e in largo, si imbararono in una serie di documenti redatti in lingua greca.

L'immersione sul relitto

Il relitto della *Sagona* è oggi costituito da due sezioni: la parte poppiera, fino al fumaiolo, sembra essere stata posata diritta sul fondo, mentre la prua - situata 60 metri più a nord - presenta un'inclinazione di 45 gradi. Entrambi i tronconi appaiono ancora oggi intatti e l'unico elemento "estraneo" è rappresentato da un'incredibile moltitudine di gorgonie rosse che ha letteralmente ricoperto ogni superficie. Nonostante la poca distanza tra le due sezioni della nave, è tuttavia impossibile esplorare l'intero relitto con una sola immersione, soprattutto in considerazione del fatto che sul Serranier sono costantemente presenti forti correnti. Il troncone principale, lungo 40 metri, è costituito dalla poppa e giace su un fondale sabbioso a una profondità di 46 metri. Anche la coperta, le sovrastrutture e la ciminiera sono situate nelle vicinanze, a 40 metri di profondità. Per meglio esplorare questa sezione del relitto occorre partire dall'elica e dal timone, danneggiato sul bordo d'attacco. Le dimensioni delle pale dell'elica sono senz'altro notevoli, ma è bene non indugiare a lungo in quest'area per non ridurre eccessivamente il tempo necessario per un'esplorazione completa del relitto. Il cassero è coperto da una grata e tutte le strutture sono incrostate da alghe e rivestite da spugne e briozoi, che costituiscono un insieme davvero suggestivo. Dopo essersi soffermati a osservare questo prodigio della natura, si può nuotare sopra o attraverso le sovrastrutture, lungo il parapetto di murata, fino a raggiungere il boccaporto aperto della stiva; poiché

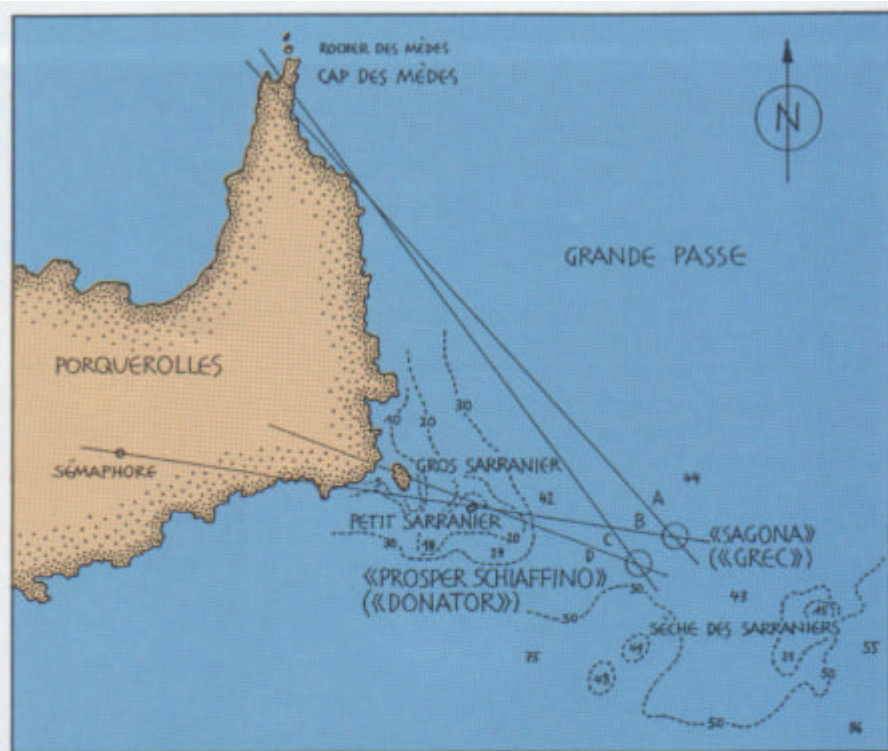


l'interno è vuoto, un'eventuale perlustrazione è sconsigliata, anche perché scendere a profondità maggiori accorcerebbe ulteriormente il tempo a disposizione. Da questa parte del cargo, quando le condizioni dell'acqua sono favorevoli e si gode di una buona visibilità, è già possibile scorgere il fumaiolo. Prima di giungervi, però, bisogna ancora superare le sovrastrutture, con le cabine e i saloni. In questa sezione si incontra una ricca fauna; in particolar modo si possono osservare enormi banchi di sardine e cernie. Sebbene molto sia andato distrutto, vale la pena di fermarsi e illuminare le stive: nelle fenditure e nelle nicchie vivono grossi gronghi e, se si è fortunati, si possono scorgere cernie di notevoli dimensioni. In questa parte della nave sporgono a tribordo, verso il mare aperto, due gruette alle quali erano assicurate le scialuppe di salvataggio; una è posizionata in direzione del fumaiolo. La ciminiera non ha più l'aspetto originario, tuttavia è ancora di dimensioni impressionanti e non presenta segni evidenti di degrado. Da questi elementi si può tra l'altro dedurre che la *Sagona* non fu costruita secondo le ultime innovazioni tecnologiche; da questo punto di osservazione, a 35 metri di profondità, si può inoltre valutare la violenza dell'esplosione che causò l'affondamento del cargo e comprendere la drammaticità di un destino che si compì nell'arco di pochi minuti.

Le parti metalliche sono ridotte a un groviglio contorto e il punto in cui la nave urtò la mina, là dove un tempo iniziava la prua, è frastagliato come un fragile foglio di stagnola accartocciato.

Quando ci si appresta a immergersi sulla *Sagona* occorre valutare attentamente la forza delle correnti; talvolta, infatti, esse possono essere tanto forti da rendere impossibile l'immersione; è pertanto consigliabile pianificare con cura l'intera escursione. Si tenga presente che, in alcuni casi, le sovrastrutture possono costituire un'ottima protezione e un eccellente riparo dalla veemenza delle correnti.

L'immersione sulla *Sagona* può iniziare tanto dalla prua quanto dalla poppa: ciò dipende naturalmente dalla posizione in cui l'imbarcazione d'appoggio ha gettato l'ancora. Per visitare la prua è tuttavia consigliabile programmare un'ulteriore immersione. Situata a una profondità massima di 47 metri, questa sezione del relitto, lunga circa 20 metri, è ben conservata, a eccezione dell'albero che, forse a causa



del suo stesso peso e dell'erosione protrattasi nel tempo, si è abbattuto sul fondale sabbioso. Sull'intera prua prosperano innumerevoli gorgonie color vermiglio dalle forme straordinarie, intorno alle quali si muovono incessantemente vere e proprie nuvole di rossi anthias (*Anthias anthias*).

All'interno della prua vivono due grandi cernie - personalmente, non le ho mai viste - e gronchi, lunghi fino a un metro e mezzo. Come in ogni immersione su relitto, anche consigliabile munirsi di una buona torcia. Occorre inoltre ricordare che, in presenza di forti correnti, l'immersione sulla prua potrebbe risultare problematica, poiché questa sezione, relativamente piccola, non offre alcuna protezione dai flussi sottomarini. Pensando all'equipaggiamento e alla sicurezza personale, è bene rammentare che il relitto si trova a una profondità considerevole e che il tempo a disposizione per l'immersione non è molto; non è dunque possibile indugiare eccessivamente, né percorrere lunghi tratti a nuoto.

E' consigliabile valutare con attenzione anche quale tipo di bombole utilizzare: come minimo è necessaria una scorta d'aria di 3.000 litri, ma occorre considerare che, in caso di forti correnti, il consumo d'aria è maggiore e sarebbe quindi preferibile avere una bombola di scorta per la decompressione. Infine ricordiamo che, quando la corrente raggiunge intensità ragguardevoli, è meglio emergere in mare aperto e che, per effettuare la sosta di sicurezza, è preferibile utilizzare il paracadute.

Le Hellcat



L'*Hellcat* è un aereo americano della seconda guerra mondiale. L'aereo ha dovuto ammarare a causa di un errore de pilota. Durante un'esercitazione con un'altro pilota, un motore ha toccato la superficie del mare bloccandosi ed il pilota è stato costretto ad ammarare.

Il pilota è stato raccolto da una barca che ha assistito all'incidente.

L'immersione sul relitto

L'Hellcat riposa su un fondale di sabbia a -57 mt. di profondità. Il relitto si è conservato in uno stato eccellente, manca l'elica che si è staccata durante l'incidente ed alcuni strumenti dalla cabina di pilotaggio asportati da qualche sub di passaggio.

Parc national de Port-Cros:

Il parco nazionale di Port-Cros, primo parco nazionale marino in Europa, è stato istituito nel mese di dicembre del 1963. Si estende su 700 ha di superficie terrestre, con le piccole isole di Bagaud, di Rascas e di Gabinière e di 1300 ha in mare. Raccoglie tantissime specie terrestri e marine caratteristiche del Mediterraneo occidentale. Una menzione particolare la meritano le *cernie giganti* della **Ile de Gabinière**



foto di: Davide (Embolo) Vecchi

Port-Cros

Indirizzo: Île de Port-Cros F - 83400 Hyères

La più piccola, la più selvaggia, la più bella delle isole di Hyères ospita un parco nazionale.

Commenti: Una giornata a Port-Cros è incantevole. Nel piccolo porto potrete scoprire la flora e la fauna sottomarina. Il Sentiero botanico a strapiombo sul mare porta, dopo il forte de l'Estissac (mostra), alla spiaggia della Palud. Da qui i più coraggiosi possono partire con maschera e bombole alla scoperta del sentiero sottomarino. Infine, ecco il Vallon de la Solitude, romantica passeggiata nella penombra della foresta, fino al verde anfiteatro della baia di Port-Man.

Isole di Hyères

Indirizzo: F - 83400 Hyères

Un minuscolo arcipelago dalle acque azzurre, con spiagge di sabbia fine e natura protetta.

Orario d'apertura: Prevedere una scorta di bevande prima d'imbarcare per Porquerolles e soprattutto per Port-Cros, dove i punti di rifornimento d'acqua potabile sono rari e privati. Non è consentito imbarcare biciclette sul traghetto per l'isola di Port-Cros, dove sono vietate. Le spiaggette sono in gran parte accessibili solo via mare.

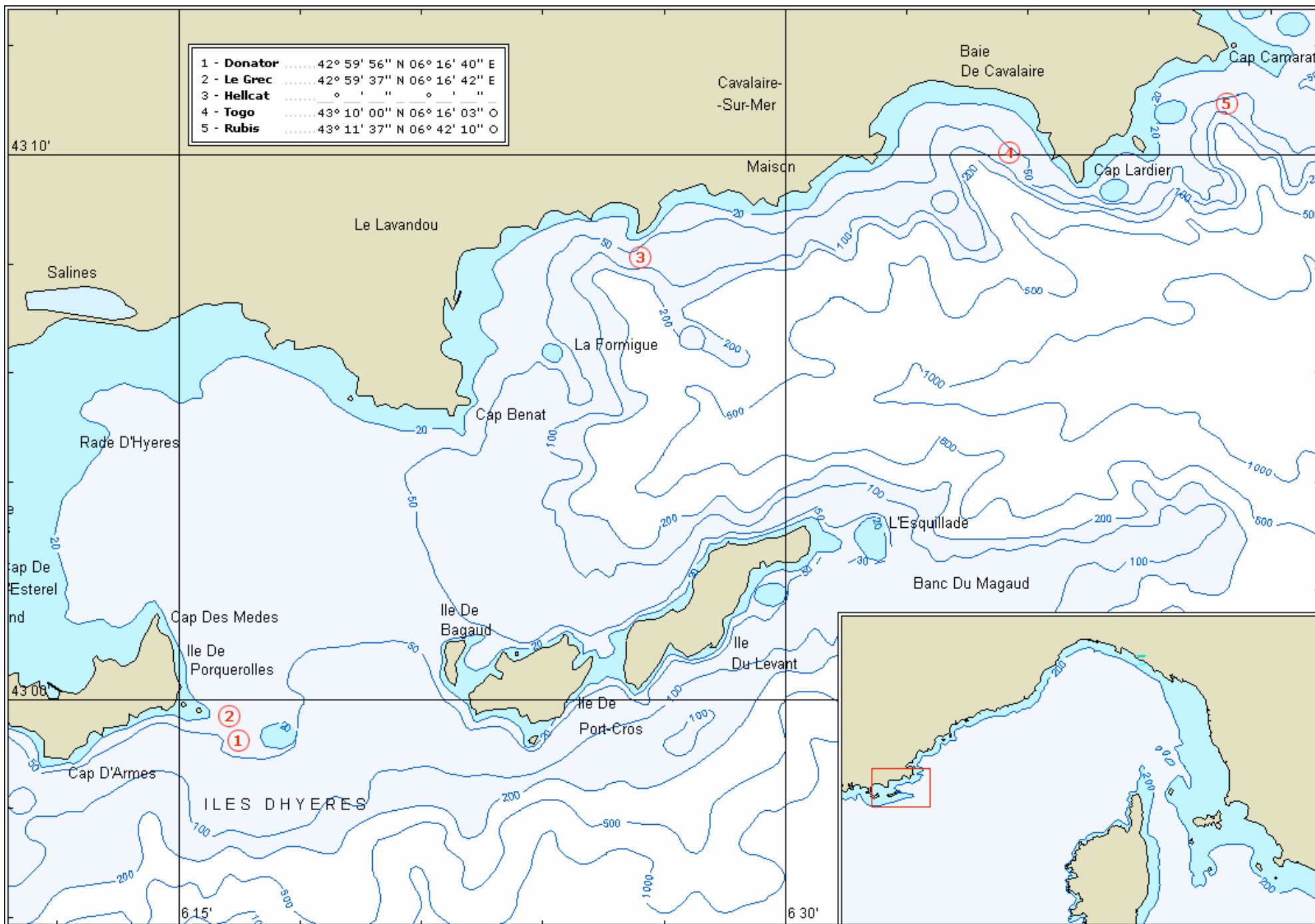
Commenti: La breve traversata e le passeggiate in queste isole incontaminate lasceranno un ricordo indimenticabile del vostro viaggio in Costa Azzurra. Abitate successivamente da monaci, pirati e guarnigioni, le isole di Hyères formano tre angoli di paradiso ben distinti: Levant presenta paesaggi dall'aspetto minerale, Port-Cros è la più montuosa, mentre Porquerolles, la più grande, possiede il maggior numero di spiagge. Nonostante la nostra predilezione per la seconda, che ha dato il suo nome al parco naturale, le splendide escursioni che offre l'ultima faranno sognare...

Altro in zona...

Museo Fredric Dumas

torre Romana di Sanary-sur-mer (tel.0494280817)
ingresso libero, l'offerta è solo volontaria

Vi sono conservati i cimeli di uno dei quattro moschettieri padri della subacquea, uno dei quali è il celebre Cousteau, quali la camera 16 mm con cui sono stati fatti i filmati sulla Calypso ed un sacco di reperti unici. **Da non perdere.**



Schede tecniche dei relitti

	Togo	Donator	Le Grec
<i>tipo:</i>	nave da carico	Nave Mercantile	piccolo cargo
<i>anno di costruzione:</i>	1882	1931	1912
<i>cantiere:</i>	R. Thomson & Sons - Sunderland (Inghilterra)	Holz Werksted A/S	Dundee
<i>armatore:</i>	Ilva, Alti Forni e Acciaierie d'Italia S.A. - Genova (Italia)		
<i>nazionalità:</i>	italiana	francese	
<i>stazza lorda:</i>	1.640 tonnellate	1.698 tonnellate	
<i>stazza netta:</i>	888 tonnellate		
<i>dislocamento in superficie:</i>			
<i>dislocamento in immersione:</i>			
<i>lunghezza:</i>	76 metri	78,3 metri	53,3 metri
<i>larghezza:</i>	10,35 metri	12 metri	8,6 metri
<i>altezza:</i>	7,10 metri		
<i>apparato motore - superficie:</i>	1 macchina a duplice espansione. 2 caldaie cilindriche		
<i>apparato motore - immersione:</i>			
<i>cavalli asse - superficie:</i>	952	1.800	
<i>cavalli asse - immersione:</i>			
<i>eliche:</i>	1		
<i>velocità - superficie:</i>			
<i>velocità - immersione:</i>			
<i>armamento - superficie:</i>			
<i>armamento - immersione:</i>			
<i>equipaggio:</i>	28 uomini		
<i>data di affondamento:</i>	12/05/1918	10/11/1945	03/12/1945
<i>causa dell'affondamento:</i>	collisione contro una mina	Collisione con una mina	
<i>mare:</i>	Mediterraneo	Mediterraneo	Mediterraneo
<i>stato:</i>	Francia	Francia	Francia
<i>regione:</i>	Provenza Alpes Côte d'Azur		
<i>dipartimento:</i>	Var		
<i>località:</i>	Cavalaire sur Mer		
<i>profondità minima:</i>	47 metri	48 metri / 25metri - albero maestro	
<i>profondità massima:</i>	58 metri	51 metri	47 metri
<i>distanza da riva:</i>	500 metri		
<i>difficoltà:</i>	media		
<i>visibilità:</i>	ottima		
<i>corrente:</i>	assente		
<i>interesse:</i>	Storico: scarso		
<i>coordinate:</i>	43° 10' 00" N 06° 16' 03" O	42° 59' 56" nord ; 06° 16' 40" est	42° 59' 37" nord ; 06° 16' 42"est

Schede tecniche dei relitti

	Rubis	Hellcat
<i>tipo:</i>	Sommergibile posamine	Aereo americano II G.M.
<i>anno di costruzione:</i>	1931	
<i>cantiere:</i>	Arsenale di Tolone - Tolone (Francia)	
<i>armatore:</i>		
<i>nazionalità:</i>	francese	
<i>stazza lorda:</i>		
<i>stazza netta:</i>		
<i>dislocamento in superficie:</i>	761 tonnellate	
<i>dislocamento in immersione:</i>	925 tonnellate	
<i>lunghezza:</i>	65,90 metri	
<i>larghezza:</i>	7,12 metri	
<i>altezza:</i>		
<i>apparato motore - superficie:</i>	2 motori diesel Vickers Normand	
<i>apparato motore - immersione:</i>	2 motori elettrici Schneider	
<i>cavalli asse - superficie:</i>	1300	
<i>cavalli asse - immersione:</i>	1100	
<i>eliche:</i>	2	
<i>velocità - superficie:</i>	12 nodi	
<i>velocità - immersione:</i>	9 nodi	
<i>armamento - superficie:</i>	1 cannone da 75 mm e 2 mitragliatrici da 13 mm	
<i>armamento - immersione:</i>	3 tubi lancia siluri da 550 mm, 2 da 400 mm, 32 mine da 1090 kg	
<i>equipaggio:</i>	4 ufficiali, 9 sottufficiali e 32 uomini di equipaggio	
<i>data di affondamento:</i>	31/01/1958	
<i>causa dell'affondamento:</i>	autoaffondamento per creare un bersaglio per esercitazioni militari	errore del pilota
<i>mare:</i>	Mediterraneo	Mediterraneo
<i>stato:</i>	Francia	Francia
<i>regione:</i>	Provenza Alpes Côte d'Azur	
<i>dipartimento:</i>	Bouches Du Rhône	
<i>località:</i>	Cap Camarat	
<i>profondità minima:</i>	34 metri	
<i>profondità massima:</i>	41 metri	57 metri
<i>distanza da riva:</i>	1 miglio	
<i>difficoltà:</i>	elevata	
<i>visibilità:</i>	buona	
<i>corrente:</i>	scarsa	
<i>interesse:</i>	Storico: elevato Fotografico: elevato Biologico: buono	
<i>coordinate:</i>	43° 11' 37" N 06° 42' 10" O	