

TOGO

Sabato 12 Maggio 2007, ritrovo alle ore 12.00 a.m. .

Pierpaolo, Danilo, Alessandro , Luca, Elisa e Silvio diretti verso Cavalaire.

Obiettivo, il TOGO. (Lat. 43° 10'.13"N – Long. 6° 35'.75"E)



Il Togo era una nave da carico principalmente usata per il trasporto di carbone. Di dimensioni notevoli, 1484 t. di stazza , lunga 78,5 m e larga 10,5 m, era dotata di un motore da 2985cv e di tre alberi. Il suo equipaggio era composto da 22-28 componenti.

Varato il 30 agosto 1882 dai cantieri Robert Thomson di Newcastle, e battezzato con il nome di “Ville de Valence”, il cargo apparteneva alla Compagnia Havraise Péninsulaire che lo aveva destinato a servizi di trasporto fra la Francia e la Spagna.

Intorno al 1905-1906 fu venduto alla “Becchi e Calagno”, compagnia di Savona, portando conseguentemente alla variazione del nome, diventato "Amor". Nel 1912 cambiato ancora una volta proprietario, passa alla ditta Ilva di Genova, da cui viene ribattezzato con il nome “Togo”.

Durante la guerra fu adibito al trasporto di frutta e di carbone fino al giorno del suo affondamento. Ancor una volta constatiamo che cambiare nome ad un'imbarcazione non porta fortuna, come recita la legge dei mari; il 12 Maggio 1918 infatti, si spezza a causa dello scoppio di una mina posata dal sottomarino austriaco UC 35. E pensare che il potente cargo era stato costruito con le più moderne scienze tecnologiche allora imperanti: doppio scafo in acciaio, cinque paratie stagne ed un potente motore, coadiuvato da tre alberi, per un'eventuale navigazione a vela.

Dimenticato da tutti per 59 anni, fu riscoperto nell'aprile del 1977, quando il biologo subacqueo inglese, Richard Calme, lo visitò per primo sulla base delle indicazioni dei pescatori di zona; egli



ebbe il privilegio di scoprire la ricchezza di vita sommersa che ancora oggi lo rendono uno dei più bei relitti visitabili del nostro Mediterraneo.

A scendere sul relitto saremo in sei:

Pierpaolo (Buddy Inspiration 3+3 lt Trimix, 20min di fondo)

Danilo (Bibo 12+12 lt Trimix, bailout EAN e OXY, 20min di fondo)

Silvio e Alessandro (Mono 18 lt Aria, bailout EAN e OXY, 24min di fondo)

Luca ed Elisa (18 lt Aria, 12min di fondo) si fermeranno sul ponte del relitto.

Con un po' di deferenza programmiamo da mesi la spedizione, preparandoci adeguatamente anche con allenamenti nei laghi regionali: l'acqua dolce è sempre una necessaria ed adeguata palestra per noi sommozzatori della "terra di mezzo".

Nel corso di questo tempo alcuni di noi hanno raggiunto livelli di preparazione buoni, altri hanno cambiato radicalmente metodo e strumenti d'immersione.

Tempi stimati: 20/24 minuti per coloro che arriveranno sul fondo, 12 minuti per coloro che resteranno sulle strutture superiori.

Diving di appoggio: Eperlan di Cavalaire.

Si arriva per le ore 14 circa al porto della nota località balneare francese dopo essere partiti insieme dalla base di Beaulieu sur Mér due ore prima. Cominciamo i preparativi delle attrezzature varie di tutti. Momo, il titolare della barca che trasporterà, impone una certa vigoria a causa delle condizioni meteorologiche: il vento si sta alzando ed il mare di conseguenza.

Abbiamo il privilegio di avere a bordo Aldo Ferrucci, Regional Manager TDI-SDI, maestro di Pierpaolo, che condurrà un piccolo gruppo di suoi allievi sulla parte del relitto che giace un po' spostata su un fondale di circa 67 metri (la poppa, spezzatasi dopo l'urto contro l'ordigno); è una sicurezza in più poter confrontare con lui tempi e le programmazioni, oltre che sottoporre al suo attento esame l'intera attrezzatura.

Compiute le operazioni di rito, agganciati bailout e decompressive sui fianchi di jacket vari, inizia la discesa lungo la cima dell'ancora che un collaboratore ha provveduto a fissare a quota -48 circa su uno degli argani integri del relitto.

Ogni coppia è autonoma, questo è il dettato per poter dare sicurezza e tranquillità all'esplorazione. Tutti sanno cosa faranno gli altri, ma occorre che ciascuno si senta autonomo sui relitti profondi, secondo noi. Non tentennare di fronte alla fretta da nervosismo che sempre si accende in fase di preparazione, non cambiare la propria pianificazione allorché si confronta con quella degli altri è un'altra considerazione. Così decidiamo alla fine di fare.

Il relitto è completamente ricoperto di Gorgonie (Paramuricea Clavata). La visibilità non è ottima, ma accettabile nel complesso.

I gruppi si snodano sul ponte di sopracoperta e raggiungono lentamente la poppa troncata dall'esplosione a quota -56, illuminando i resti degli argani, delle cubie e delle gru che calarono le scialuppe di salvataggio. Silvio e Alessandro entrano in sala macchine purtroppo senza apparecchi fotografici; incontrano un grongo di enormi dimensioni (il probabile custode del relitto), circondati dai resti del carbone che veniva trasportato dal cargo all'atto dell'affondamento 89 anni fa esatti (oggi infatti è il suo "anniversario").

Pierpaolo e Danilo lo circumnavigano dedicandosi maggiormente alla cura dei dettagli esterni e rintracciando l'albero, adagiato sulla sabbia sul lato di tribordo, nonché le ancore, ancora al loro posto, a prua via.

Numerosi dentici, anthias e nudibranchi animano il relitto. Il tempo passa e ciascuno porta dentro il suo cuore e la sua mente i ricordi e le sensazioni di una spedizione che ha fatto rivivere per qualche attimo le voci dei marinai che vi lavorarono, i fugaci attimi della tragica esplosione, gli anni duri di una navigazione senza radar fatta solo di esperienza e di astri.



© Flyboat
Scuola Sub

Comincia la risalita lungo la cima dell'ancora, che nel frattempo l'equipaggio in superficie ha provveduto ad allungare per il crescere del moto ondoso.

Blu. Silenzio. Immagini che ricorrono. L'uscita è in mezzo ad un mare che si muove sotto un sole splendente....Alla prossima spedizione!

Silenti ed Efficaci.