

Il battello d'acqua dolce

Panorama. Il suggestivo lago di Annecy in Alta Savoia



Curiosa. Una trota salmerina alpina sulle bitte con ancora le cime di ormeggio recise dagli attentatori

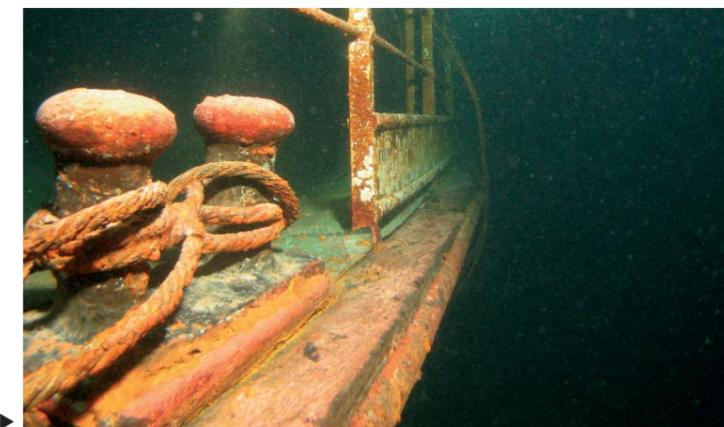
Testo di Pierpaolo Montali, foto di Mario Spagnoletti

È letteralmente un venerdì da lupi quello in cui decidiamo di andare ad Annecy, in Alta Savoia, passando per il tunnel del Frejus e partendo da Torino sotto quella precipitazione che sarà poi definibile la nevicata del secolo di lì a qualche giorno (l'immersione è stata effettuata a gennaio, *n.d.r.*).

Mario, Giorgio, Umberto, Giovanni ed io ci mettiamo in viaggio sul furgone a nove posti di Giorgio; Philippe del Club Sovoie Plongée di Bourget du Lac ci aspetta a bordo lago per le dieci circa ad Annecy le Vieux. Nevica forte e persino in autostrada occorre andar piano facendo attenzione ai camion che procedono lenti e barcollanti. Ci chiediamo se mai riusciremo ad arrivare, specie quando davanti al traforo vediamo mezzi posti di traverso in ogni dove che manovrano per transitare dall'altra parte di fronte al casello di accesso. Entriamo poi nel tunnel italo-francese e procediamo lenti a distanza di sicurezza. Per incanto all'uscita sembra una giornata qualsiasi: non nevica affatto, fa freddo, ma si viaggia come se dall'altra parte nulla fosse stato.

Le Alpi stanno letteralmente dividendo in due la potente perturbazione. Abbiamo accumulato un'ora e mezza di ritardo e ci siamo dimenticati il numero del cellulare di Philippe ▶

Una intrigante immersione nel grande lago dell'Alta Savoia circondato da montagne alla scoperta del France, un'imbarcazione per il tempo libero di sera e nave da trasporto locale di giorno, naufragato misteriosamente 38 anni fa



► di Savoie Plongée a casa: si fa come una volta allora, nell'era, che oggi appare lontanissima, in cui ci si dava appuntamento senza sentirsi cento volte e senza cellulari. Si spera che resti lì ad aspettarci, altrimenti, all'arrivo, lo si cercherà per le scuse. Arriviamo, Philippe è ancora lì e ha ricaricato la piccola imbarcazione sul carrello parlando con l'amico che avrebbe voluto scendere in acqua con noi. Entrambi dimostrano una comprensione del nostro ritardo che ha dello speciale. Ci prepariamo quindi e mettiamo a punto anche le nostre attrezzature; mentre il saggio Philippe rimette in acqua (per fortuna) la sua barchetta e la riarma. Ore dodici circa, lasciamo la minuscola banchina e navighiamo 10 minuti sotto un cielo livido. Viene lanciata l'ancora direttamente sul punto in cui c'è il relitto e la mia mente velocemente inizia a scorrere le immagini che si era confezionata, mentre mi documentavo prima di arrivare sino a qui, sulla vita a bordo del battello a vapore France e sul suo affondamento al largo dell'hotel Imperial Palace.

La storia

Era una nave da trasporto passeggeri con ruota a pale di 47,5 metri di lunghezza per 12 di larghezza, costruita a Zurigo dalla società Escher Wyss e assemblata dal cantiere di La Puya di Annecy e divenne celebre sin dal suo varo, il 13 maggio del 1909, presso gli hangar della Compagnia dei Vapori del Lago. Dotata di un motore a vapore da 350 cavalli, in grado di sviluppare una velocità di 23 km/h, azionate due ruote a pale, poteva imbarcare sino a 700 persone. Aveva un grande salone, un altro per fumare (precursori dei tempi) e due accoglienti sale

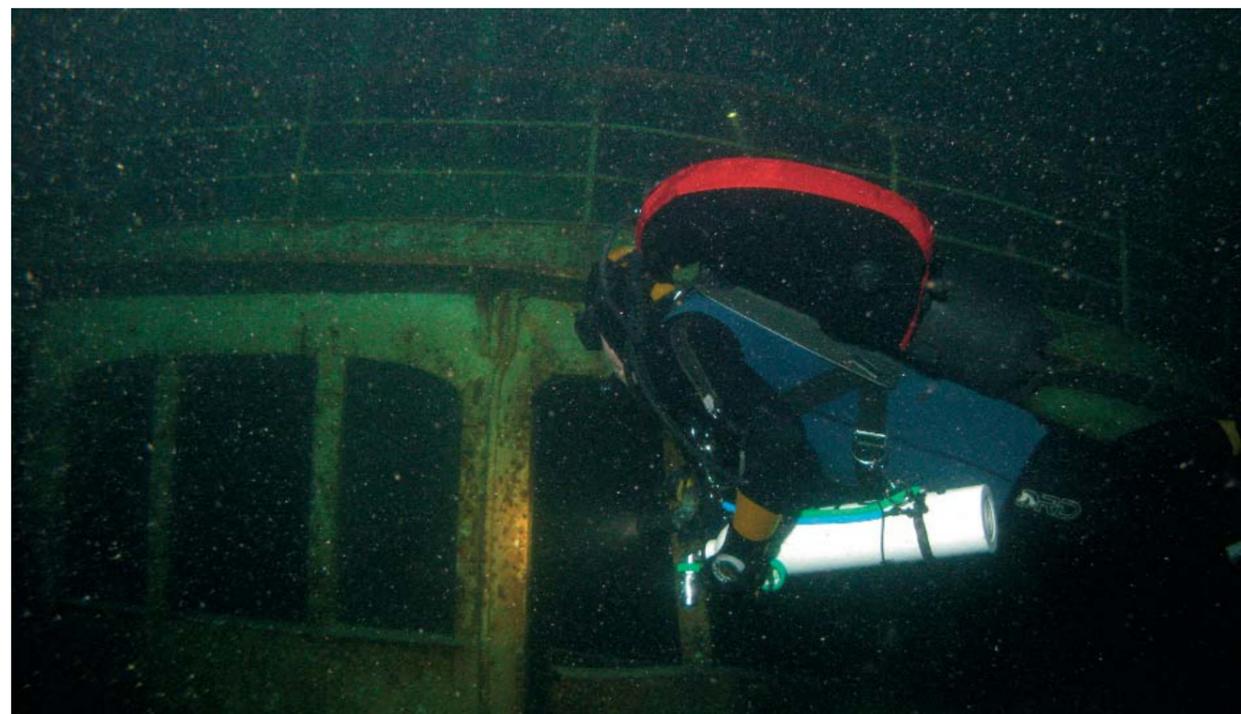
coperte. All'epoca la città si stava aprendo al gran turismo di massa, con l'arrivo di ospiti persino dagli Stati Uniti d'America, che potevano usufruire anche della teleferica del Mont Veyrier, a partire dal 1934, oltre che compiere una gita in barca serale lungo i bordi del lago e al chiaro di luna.

Durante il giorno il battello si trasformava e assolveva alla duplice necessità del trasporto comune locale; per cui senza problemi si potevano vedere caricare animali o derrate che dovevano traghettare da una parte all'altra del lago il martedì, che era giorno di mercato. Il negozio di erbe sul quale Perrière poi assicurava un servizio di messaggerie per i trasportati che la domenica caricavano le biciclette sul France per le gite lungo gli argini. Lo specchio d'acqua infatti, in corrispondenza dell'abitato di Annecy, è definito dai locali "il grande lago", con i suoi 10 km di lunghezza e con il punto più largo che dista, da sponda a sponda, tre chilometri e mezzo e con la sua massima profondità che raggiunge gli 80 metri circa. Ventisette chilometri quadrati complessivi di acqua dolce e una cornice unica di montagne punteggiate tutta intorno, consentivano ottime gite su quella che era nata come una barca per il tempo libero di chi poteva permettersi una vacanza in Alta Savoia.

Tornando al battello, la sua vocazione turistico utilitaristica permise agli abitanti di Annecy di secolarizzarlo, di farlo divenire cioè una sorta di monumento galleggiante cittadino, indissolubile dal tessuto sociale, tanto da tollerarne finanche i consumi ciclopici: 20.000 litri d'acqua consumati in vapore e una tonnellata di olio a ogni giro di lago!

La guerra del 1940 limitò le uscite e l'utilizzo dell'imbarca- ►

Esplorando. La fiancata di babordo all'altezza della sala raccolta passeggeri



È utile sapere che...

L'immersione da novembre a febbraio è punteggiata dalla numerosa presenza del salmerino alpino, un pesce di acqua dolce dal corpo fusiforme, simile alla trota, dei principali laghi alpini, abituato alla profondità (30/70 m) e che in quel periodo deposita le uova. Le sue dimensioni variano dai 30 ai 50 cm e il colore è variabile a seconda del tempo e degli habitat. Questa è un'esperienza riservata a sommozzatori addestrati alle acque dolci e ben equipaggiati; in estate essa è letteralmente presa d'assalto dai subacquei locali e accedere a bordo lago appare un'impresa davvero più ardua

dell'immersione stessa. È consigliabile (ove possibile) la solida sistemazione di un pedagno fisso, onde evitare che la ripetuta caduta di ancore finisca per creare danni irreversibili all'imbarcazione e ai suoi ponti di sopracoperta, come spesso accade in alcuni casi per la fretta e la assidua frequentazione.

Senza dubbio alcuno, e per una maggiore soddisfazione, è preferibile effettuare il tuffo con miscele diverse dall'aria per chi titolato. Un trimix leggero sembra indicato: 20% di ossigeno, 30% di elio ad esempio. In circuito chiuso ciascuno ha le proprie preferenze specifiche per diluire l'ossigeno.

Primo piano.

La cabina del timoniere sul ponte superiore di coperta

► zione e, con grande tristezza dei locali, venne addirittura trasformata in prigione galleggiante dopo un maxi rastrellamento della milizia in città perpetrato nel marzo del '44. Dopo la guerra riprese la sua vocazione al trasporto turistico sul lago, ma purtroppo i tempi erano cambiati: tecnicamente superato, il battello a vapore si rivelò ben presto troppo grande per i flussi dei suoi ricchi habitués, che ormai preferivano le gite in automobile. Fu così che, nel 1962, la Compagnia dei Battelli a Vapore del lago di Annecy ne annunciava il disarmo, ma, poiché il France era entrato, come detto, nel cuore e nell'immaginario collettivo, immediatamente si sollevò una sorta di protesta popolare culminata nella costituzione di un comitato di difesa del France. Si sollecitò l'amministrazione comunale, ma questa rifiutò di sostenere le spese necessarie per trasformare il vecchio battello in un ristorante galleggiante o in una sorta di imbarcadero; si ottenne però la promessa che, se si fosse trovato un acquirente, l'imbarcazione non sarebbe stata mandata al deposito di ferraglia post demolizione.

Si lanciò anche una pubblica sottoscrizione, ma al termine sarebbe stato M. Bruel, proprietario della società dei Bateaux-mouches di Parigi, a trovare la soluzione d'acquisto e a divenirne il nuovo felice proprietario. Il France fu così restaurato e

ricondizionato per più di un anno, al termine del quale si poteva dire che avesse ricevuto in dono una seconda giovinezza in una sorta di stile inizio secolo: lo si equipaggiò tanto di cabine con doccia e di un tavolo da biliardo sottocoperto, quanto di poltrone in vimini sul ponte. Dal 1965 dunque il vecchio battello a pale faceva bella mostra di sé ancorato al largo e immobilizzato dalla perdita del suo certificato di navigazione. Il suo proprietario tuttavia, in regime di illegalità, organizzò l'ultimo giro del lago il 27 maggio del 1965, trasformandolo in una sorta di trionfo rievocativo. Per l'occasione vennero richiamate in servizio alcune persone facenti parte del personale di bordo e di terra della vecchia Compagnia dei Vapori del lago. Poi nuovamente la sua immobilizzazione. Seguirono anni di banchetti di gala, ricevimenti vari e serate di caffè-teatro e altre riunioni, anche di carattere letterario. La proprietà ogni tanto lo voleva in movimento, sul perno della vecchia ancora, quasi a rinnovare i fasti e le luci di una Annecy di inizio secolo.

Sabato 13 marzo 1971 gli abitanti della città non lo videro più a galla; era sparito letteralmente dal lago. La notizia si diffuse sin dalle prime ore dell'alba, dopo che i più mattinieri se ne erano accorti uscendo di casa. Occorreva arrendersi all'evidenza: il France era sparito nel lago, lasciando a galla soltanto

Sottochiglia. Una trota salmerina sulla linea di galleggiamento dello scafo in corrispondenza della ruota a pale



Particolare. La barra del timone con la ruota asportata. In basso, il difficile ingresso alla sala macchine

qualche rottame e un piccolo gommone parzialmente gonfio con delle insegne. Ben presto i gendarmi e il direttore del servizio di navigazione del lago furono sul posto con i sommozzatori. Restavano da chiarire le ragioni del naufragio: qualcuno parlò di attentato, altri di cedimento strutturale a causa del freddo e delle vecchie strutture mai del tutto e perfettamente revisionate, altri ancora di ingresso dell'acqua attraverso una saracinesca sotto la linea di galleggiamento. Le differenti ipotesi volarono anche con la fantasia, ma nessuno riuscì mai a chiarire il reale motivo del naufragio del France.

L'immersione

Le voci dei compagni di immersione e le manovre dell'ancoraggio sul relitto mi distolgono dal mio viaggio mentale nel passato riportandomi bruscamente al mio presente. Ci siamo dobbiamo tuffarci.

Finalmente ha inizio la discesa nell'oscurità. L'acqua del lago è nera e il nostro unico riferimento nella discesa è la cima d'ancoraggio che viene consigliato di tenere a mano. Il freddo è sempre più intenso e pungente (all'esterno circa sei gradi centigradi, in acqua sono e rimarranno sino al termine quattro). Umberto è in semistagna, dobbiamo tutelarlo: abbiamo pianificato ventidue minuti di fondo per lui, salvo suo segnale differente e trenta per chi non lo seguirà verso la superficie. Quattro circuiti aperti, uno chiuso (il mio).

Sul fondo è buio completo e senza validi sistemi di illuminazione è del tutto inutile andarci. Date le profondità e le temperature da affrontare, abbiamo scelto di utilizzare miscele ternarie leggere, anche se i locali effettuano l'immersione tranquillamente in aria, sebbene con tempi di fondo assai differenti. ►





Scardinato. Il cancello in ferro battuto della sala biliardo divelto e lasciato sul pavimento. In basso, un sub in immersione sul relitto



► La visita del relitto inizia con la circumnavigazione delle strutture esterne del battello appoggiato su un fondo limaccioso di 42 metri circa in assetto di navigazione. Si può scorgere subito il ponte di comando con la timoneria senza la classica ruota dentata, già asportata. Le strutture di sovracoperta con le ringhiere sono sostanzialmente intatte e fanno mostra di sé alla luce dei fari. Si scende quindi istintivamente sul lato di dritta ove c'è ancora il segno della scritta "France" (asportata anche quella) sotto una bella decorazione a ventaglio; si noteranno subito gli oblò con i vetri incredibilmente intatti e fissati negli appositi alloggiamenti. La chiglia risulta marcata da decine di sciocchi autori del proprio inutile segno grafico distintivo sulla aggressione vegetale delle pareti. A poppa via il grosso battello fluviale precipita con il fasciame nella melma dopo il segno della rottura del legno del ponte di coperta. L'interno è penetrabile esclusivamente da parte di sommozzatori esperti e attrezzati dall'ingresso del vestibolo attraverso cui è possibile arrivare sino alla sala macchine e a quella del tavolo



Tutto ok. La moderna toilette post restauro del battello. In basso, il gruppo dei sommozzatori di Flyboat al rientro



lo da biliardo, dopo aver passato le toilettes quasi perfettamente intatte, come potessero ancora essere utilizzate.

È davvero importante fare attenzione a questi ambienti chiusi, per chi effettuasse l'immersione in aperto, poiché dal soffitto potrebbe staccarsi una pioggia di detriti organici causata dalle bolle espirate risalenti, riducendo così molto la visibilità data unicamente dai fasci di luce delle lampade.

Il fondo della sala da gioco poi risulta ostruito dal crollo del soffitto corrispondente al cedimento strutturale dello scafo, visto all'esterno, dopo l'affondamento. Dal ponte inferiore si giunge, tramite lo scalone centrale, a quello superiore, ove si apre la seconda sala ormai vuota. Una stanzetta con una sorta di giaciglio e un mobile postale o per i messaggi vari fanno ancora mostra di sé.

Questo è uno dei più bei relitti mai visitati: del tutto simile allo Jura (servizio pubblicato sul numero di Subaqva di gennaio-febbraio, *n.d.r.*), sebbene molto più moderno, questa imbarcazione rievoca scenari da Belle Époque di primo Novecento, pur avvertendosi il ricondizionamento generale che subì negli Anni '60 per rinnovare e ammodernare i suoi ambienti. La sua vista quindi ci ha pienamente ripagato delle fatiche del viaggio e del freddo sopportati.

Un grazie sincero e doveroso va a Philippe per la sua competenza e per la sua pazienza. I partecipanti all'immersione sono stati: Giovanni Nappi (circuitto aperto), Umberto Bona (circuitto aperto), Giorgio Graglia (circuitto aperto), Mario Spagnoletti (circuitto aperto) e Pierpaolo Montali (circuitto chiuso). ■