

Un aereo godibile nella sua completezza a 70 metri di profondità e ornato dalla splendida vita di fondo. Il racconto di un'emozionante immersione, per sommozzatori preparati all'uso di miscele ternarie, nelle acque della Costa Azzurra

Testo di Pierpaolo montali,
foto di Mario Spagnoletti

La perfetta integrità del Beechcraft Baron

Da tempo sapevo che sotto la superficie delle acque antistanti l'abitato di La Théoule, tra Cannes e St. Raphael in Costa Azzurra, si celava il relitto di un aereo da turismo che alcuni amici mi avevano detto essere intatto e suggestivo. Da altrettanto tempo quindi nutro il desiderio di scendere nelle limpide acque antistanti la cittadina rivierasca francese per godere di quello che per un sommozzatore appassionato è il massimo del massimo: un relitto integro adagiato sul fondo e pronto per essere esplorato in ogni suo dettaglio. Non nascondo che all'inizio della mia avventura subacquea, quando in acqua ci andavo più per i lavoretti che mi mantenevano agli studi che non per diletto, non mi piaceva granché andare per relitti in quanto li trovavo in qualche misura il teatro di una tragedia e consideravo che immergersi su questi fosse un po' come fermarsi a guardare nella carreggiata opposta la scena di un incidente automobilistico con un non che di voyeurismo. Il passare del tempo mi fece invece comprendere l'importanza della scoperta, della testimonianza e della documentazione storica che i relitti possono costituire per chi li visita, e di conseguenza li riporta alla loro antica vita galleggiante, o volante nel nostro caso. Uno di essi integro allora, pensavo mentre mi accingeva a preparare questa immersione, poteva rappresentare un valido motivo per studiare altri aspetti importanti della subacquea.

La storia

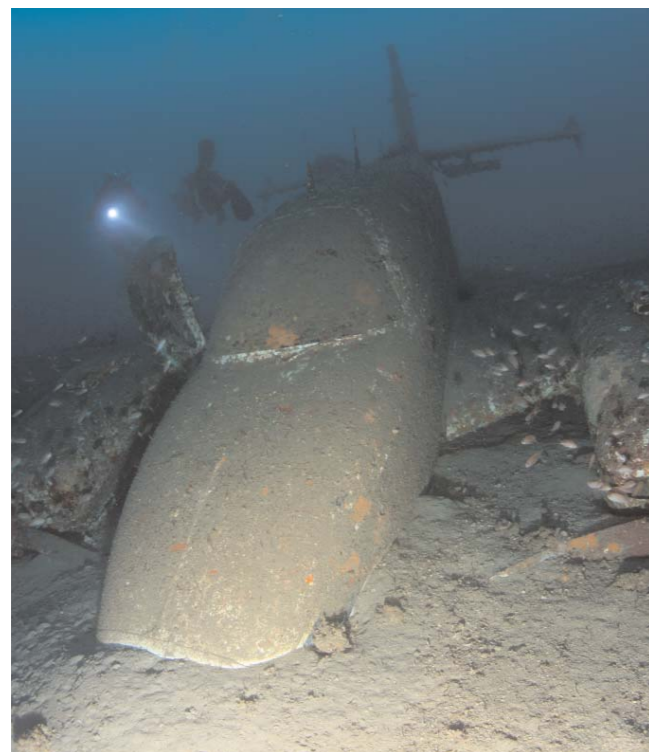
Il Beechcraft Baron era un aereo costruito sin dal 1937 dalla Beech Aircraft Corporation di Wichita - Kansas - USA, utilizzato e quindi conosciuto anche in ambito militare con la sigla C-45, oltre che prodotto per trentadue anni di fila. È a partire dal modello 95 che la Beechcraft, società specializzata nei piccoli aerei da trasporto, sviluppa il suo 95-55, chiamato appunto Baron. Esso si caratterizzava per linee più filanti e motorizzazioni più



Nel blu. Il tunnel della cabina passeggeri. A destra, lo sportello aperto con ancora la vernice in evidenza

potenti dei predecessori. Effettuò il suo primo volo nel febbraio del 1960, all'inizio del decennio del cosiddetto boom economico, in cui sempre più frequenti avrebbero dovuto essere le sue prenotazioni e richieste, un tempo invece appannaggio solo dei più ricchi in assoluto. Entrò quindi in servizio attivo nel novembre del medesimo anno, equipaggiato per volare con qualsiasi tempo, fu un immediato successo commerciale tanto da convincere la Beechcraft a svilupparne differenti versioni con la massima cura dei più piccoli dettagli di costruzione interni ed esterni. Il B-55, prodotto a partire dal 1963, ad esempio, era un quadriposto che poteva essere portato sino a 5/6 persone; nel '64 questa versione fu testa-

Curiosando. Particolare dell'aereo con il "naso" infisso nella sabbia alla massima profondità



ta dall'aviazione dell'Esercito Statunitense e scelto soltanto successivamente per l'addestramento dei piloti al volo strumentale. Nel 1965 una versione più grande nel vano bagagli, oltre che per una serie di piccole modifiche di volo e per la scelta dei motori Continental da 258 cavalli. Nel 1982 il totale degli apparecchi Baron costruiti era arrivato alla cifra di 2.405 esemplari.

La nostra storia parte da un lontano lunedì 22 agosto 1994, allorché il signor Antoine Caprioglio, pensionato di 62 anni di chiare origini italiane, e sua moglie Eliane decollano dall'aeroporto di Mandelieu, adiacente a Cannes, dopo aver affittato il Beechcraft Baron appartenente ad una società di noleggio per raggiungere Marsiglia. Dopo qualche istante dal decollo però prima un motore e poi subito dopo anche l'altro emettono rumori inquietanti - "come se fossero male alimentati" - scrive l'articolo tratto dal quotidiano Nice Matin che abbiamo reperito. L'inchiesta seguente al naufragio dell'apparecchio stabilirà in qualche modo che i segnali erano quelli di un motore sovralimentato, come se avesse avuto lo starter troppo a lungo tenuto tirato (inchiesta che evidentemente si è potuta basare solo su prove testimoniali, dato sì che il relitto non fu mai recuperato, *n.d.r.*).

I motori in panne non permisero ad Antoine Caprioglio di poter tenere in volo l'aereo ed egli, pilota confermato con certificazione di volo professionale di Stato e per lungo tempo proprietario a sua volta di un apparecchio, non si fece così prendere dal panico riuscendo a portarlo a posarsi perfettamente sulla superficie del mare senza danno alcuno nel tratto antistante Port de la Galère tra la Pointe de l'Esquillon e la Pointe Saint-Marc, ove una grande falesia s'immerge ininterrotta per una sessantina di metri e più nell'azzurro cobalto. Mentre i due naufraghi uscivano velocemente dal cockpit, avendo avuto l'ottima presenza di spirito di aprire il portello anteriore prima che esso fosse bloccato dalla pressione dell'acqua e posizionandosi sull'ala per essere quindi recuperati da un'imbarcazione di diportisti che avevano assistito stupefatti allo sviluppo degli eventi dal basso, l'aereo s'inabissava allagato, scivolando lungo il pendio del fondo sino alla quota ove riposa a -68 metri dalla superficie. Fu ritrovato circa due anni dopo, nel maggio del 1996, da Jean Philippe Jahier e Daniel Durero, che recuperarono il libro di bordo per l'inchiesta della Police de l'Air et des Frontières Française.

La discesa

Compiere il tuffo da soli è impossibile, occorre essere accompagnati e reperire il sito dell'immersione è comunque non facile: da una parte non ci si può fidare ciecamente dell'ecoscandaglio, poiché il fondo è abbastanza accidentato per poter identificare correttamente il relitto. Dall'altra la frequente presenza di corrente potrebbe deviare la caduta del piombo del pedagno durante la sua discesa sul fondo, ovvero spostarlo una volta giunto sull'obiettivo, qualora esso non fosse sufficientemente pesante.

Il club che ci accompagna opta per una cintura di piombi da otto chili e lancia con sicurezza nel blu filando la cima del galleggiante. Il piombo cadrà, per la felicità istantanea di noi sommozzatori, praticamente ad un centimetro dall'ala destra dell'aereo, ma col senno di poi pensiamo alle ripetute che ci sono state e ci saranno sul relitto, che non potranno, prima o dopo, che distruggere la struttura del Beechcraft stesso. Giunti sul punto e dopo le varie manovre necessarie al pedagno da calare, il nostro vettore non spegne i motori e noi ci prepariamo così a calare nel mare azzurro.

Siamo fortunati però - almeno in questo - calata la cima notiamo che la corrente è davvero minima. Controlli di superficie effettuati, uno dopo l'altro, saltiamo in acqua e ci dirigiamo verso la cima del pedagno, che non potrà assolutamente essere toccato, pena il suo spostamento sul fondo e il mancato target finale.

I primi ad arrivare sul relitto sono Giorgio e Silvio, a seguire Mario, Ghery ed io. Già dai 50 metri s'intravede una sagoma e pur avendo noi nutrito qualche dubbio sino a quel momento a causa della micro sospensione in acqua che ci accompagna sin dalla superficie. Invece all'atto dell'arrivo sul relitto siamo piacevolmente smentiti dal chiarore delle nostre torce e degli illuminatori della macchina fotografica: il relitto c'è, è lì davanti a noi ed è completamente integro! Si notano subito il parabrezza in vetro ricoperto da incrostazioni marine, ma intatto, e le piccole antenne radio sul tettuccio. L'apparecchio sembra aver seguito la pendenza del sottofondo colando a picco, quasi come se avesse tentato una sorta di disperata corsa su una pista di decollo sommersa. Il naso e le

In primo piano. Il ritrovamento della stella gorgone, *Astrospartus mediterraneus*





Da vicino. L'aereo sul piano inclinato del fondo con la vetrata del cockpit perfettamente integra



Identikit Beechcraft Baron

Il modello B-58 apparì nel 1969, l'anno del primo allunaggio umano sul satellite della Terra. Era un modello dalla fusoliera leggermente più allungata e con cabina pilotaggio più spaziosa e accogliente, doppia porta a destra per permettere ai passeggeri della seconda fila di poltrone di salire ancora più comodamente; esso fu prodotto a ritmo di due apparecchi la settimana per ben dodici anni. Nel 1975 la sua versione rivista e con cabina pressurizzata per le alte quote; la propulsione fornita dai nuovi motori Continental TS10 turbo compressi da 325 cavalli.

Tipo: aereo.

Nazionalità: francese.

Regime: Provenza Alpes Côte d'Azur.

Località: Théoule-sur-Mer.

Profondità minima: 64 metri.

Profondità massima: 70 metri.

Tipo immers.: tecnica e impegnativa.

Difficoltà: elevata.

Visibilità: generalmente scarsa.

Corrente: frequente.

Mare: Mediterraneo.

Lunghezza: 9,09 metri.

Altezza: 2,97 metri.

Apertura alare: 11,53 metri.

Peso massimo al decollo: 2.506 kg.

Capacità di carico carburante: 528 kg.

Dimensioni della cabina in metri:

lunghezza: 3,84,

altezza: 1,27,

ampiezza: 1,07.



eliche del Beechcraft Baron sono finiti infissi nella sabbia soffice del fondo, che ne ha attutito sicuramente il colpo e preservato la struttura, e la coda è a circa due/tre metri di stacco dal piano orizzontale.

Ciò che colpisce particolarmente l'attenzione del sommozzatore in immersione è la porta laterale destra della prima fila di sedili aperta davanti alla retrostante chiusa, quasi come se si potesse ancora salire a bordo per partire, e l'integrità complessiva del relitto. Ancora presenti le scritte matricolari: "F-GDPV" sul fianco e la pittura azzurro-bianca che appaiono alla luce dei fari, stante un ancora sottilissimo velo di concrezione che ricopre la fusoliera. La luce naturale non è delle migliori, ma rispetto alle nostre esperienze di acque dolci, qui si va letteralmente a nozze. La posa sul fondo dell'aereo è imbarazzante e imponente allo stesso tempo poiché il bimotore non ha pieghe apparenti, lenze da pesca, reti o cavi che lo circondano, anzi, penetrando appena in cabina di pilotaggio si possono ancora scorgere tutta la strumentazione dell'avionica di bordo sul pannello centrale pressoché intensa, i sedili blu trapuntati dell'arredo interno e la disposizione, dietro a quello del posto di comando oggi sgualcito, di una serie di carteggi, che chi scrive non ha voluto assolutamente toccare per non turbare l'equilibrio generale di una scenografia perfetta.

L'immersione non è particolarmente impegnativa, se non per la profondità di rispetto che si deve raggiungere di poco sopra i 70 metri; non utilizzare miscele respiratorie ternarie appare quindi, e come sempre in questi casi, del tutto insensato. Giunti quasi al termine dell'esplorazione subacquea vedo Mario fare uno strano cenno e indugiare nel dettaglio sull'elica del motore di destra del Baron. Devo ammettere che ero passato davanti ad essa poco prima e, vedendo una sorta di groviglio sul suo apice, avevo pensato di strattamente e intento com'ero a guardare i dettagli di un aereo sommerso, in così perfette condizioni di conservazione, che fosse il solito brandello di una rete da pesca, strappatosi per una traina mal riuscita. Invece mi sbagliavo. Apprezzeremo soltanto dopo una settimana di ostinata ricerca del nostro buon fotografo che si tratti di un esemplare più unico che raro di *Astrospartus mediterraneus*, meglio nota come stella gorgone, traendo il proprio nome dalle mitologiche figure di Medusa, Steno ed Euriale, che avevano dei serpenti al posto dei capelli. Appartenente al regno animale quindi, Phylum degli echinodermi, ossia a quel gruppo di animali del mare solitamente dotati di spine sulla pelle, essa invece appartiene alla classe delle Ophiuridae; classificata per la prima volta dal naturalista e botanico Antoine Joseph Risso, nato e vissuto proprio in Costa Azzurra a Nizza, soltanto nel 1826.

Completamente rivestita da minuscoli granuli, essa è caratterizzata da un corpo centrale sul quale si innestano cinque tentacoli, ognuno ramificato più volte, con i quali generalmente si aggrappa ai rami della *Paramuricea clavata*, la tradizionale gorgonia. Le braccia sono sempre molto lunghe rispetto al corpo, serpentiformi (da qui la similitudine con la figura mitologica delle Gorgone) e i pedicelli, quando presenti, non servono alla nostra stella alla locomozione, come accade per le stelle e i ricci comuni, ma invece per consentire la percezione e la cattura del cibo, costituito da microparticelle planctoniche, trattandosi di un animale filtratore passivo. La stella gorgone è fotofobica e si attiva quindi soltanto al crepuscolo o di notte al buio completo, momento in cui dispiega tutta la sua lunghezza della braccia, che utilizza anche per la propria locomozione attaccandosi a qualsiasi asperità del sottofondo e che possono arrivare nel nostro mare sino alla lunghezza di 40 centimetri. È diffusa in tutto il mondo, ma molto rara nel mar Mediterraneo occidentale in cui se ne trova una sola specie, che è stata tracciata in Algeria e Marocco e sulla Costa Atlantica di Senegal e Spagna. In Italia gli esemplari di questo rarissimo animale sono stati visti tutti dagli studiosi al confine nord dello Stretto di Messina, a Scilla, e solo in piccola parte a sud di Livorno, a Quercianella, dove però gli esemplari sono più piccoli della norma. È pur vero che trattasi di una specie che vive solitamente a grandi profondità, tra i 50 e i 200 metri, qualcuno dice sino ai 500 e più. Ad ogni modo abbiamo avuto la straordinaria fortuna di vedere un esemplare non soltanto rarissimo, ma posizionato in un luogo a lui solitamente ignoto: la pala dell'elica del relitto di un aereo affondato. Al di là dell'episodio fortunoso che ha caratterizzato la nostra immersione, ci piace comunque poter pensare ancora al nostro mare co-

Intatto. Il motore di sinistra con il sub sul piano di coda

me ad un serbatoio di purezza e di vita infinite.

Il tempo di fondo necessario per compiere l'intera visita, senza dover documentare il relitto, potrebbe essere stimato in una decina di minuti: l'aereo infatti è godibile nella sua completezza e si può passare addirittura anche sotto la sua coda, in una sorta di evoluzione acrobatica, ridiscendendo poi lungo le sue fiancate. Tutt'intorno, e un po' più spostate, una serie di formazioni rocciose danno ospitalità alla tradizionale vita di fondo mediterranea. Nell'insieme una bellissima immersione per sommozzatori preparati all'uso di miscele ternarie e alle immersioni in acque libere con riemersione nel blu. Risalendo la luce del sole ci riconsegna alla vita di tutti i giorni e ci ricorda che ora ci toccherà un'altra mezz'ora di viaggio, quella di ritorno, bagnati, sebbene con le mute stagne indosso.

Con Ghery, brevettato pilota commerciale di elicotteri, parlando dell'esperienza appena vissuta, constatiamo che il pilota fu davvero bravo nonostante l'incidente accorsogli: riuscì in un ammaraggio propriamente definibile "da manuale", poiché un aereo così perfettamente conservato, quasi come fosse ancora esposto nella vetrina ideale di un concessionario alle vendite, non ci era ancora capitato di vederlo... sott'acqua! Hanno partecipato all'immersione: Gherardo Biolla (circuitto aperto), Giorgio Graglia (circuitto aperto), Silvio Pavia (circuitto aperto), Mario Spagnoletti (circuitto aperto) e Pierpaolo Montali (CCR).

