



APPENDICE A – AEREO P-47

RELITTI MAR ROSSO

ITINERARIO DELLA MIA CROCIERA DELL'ANNO SCORSO modificabile:

1° Giorno: Temple Reef / Ras Mohammed

2° Giorno: **Carnatic / Ghiannis D.**

3° Giorno: **Kingston / Thistlegorm** (+ notturna sul Thistlegorm)

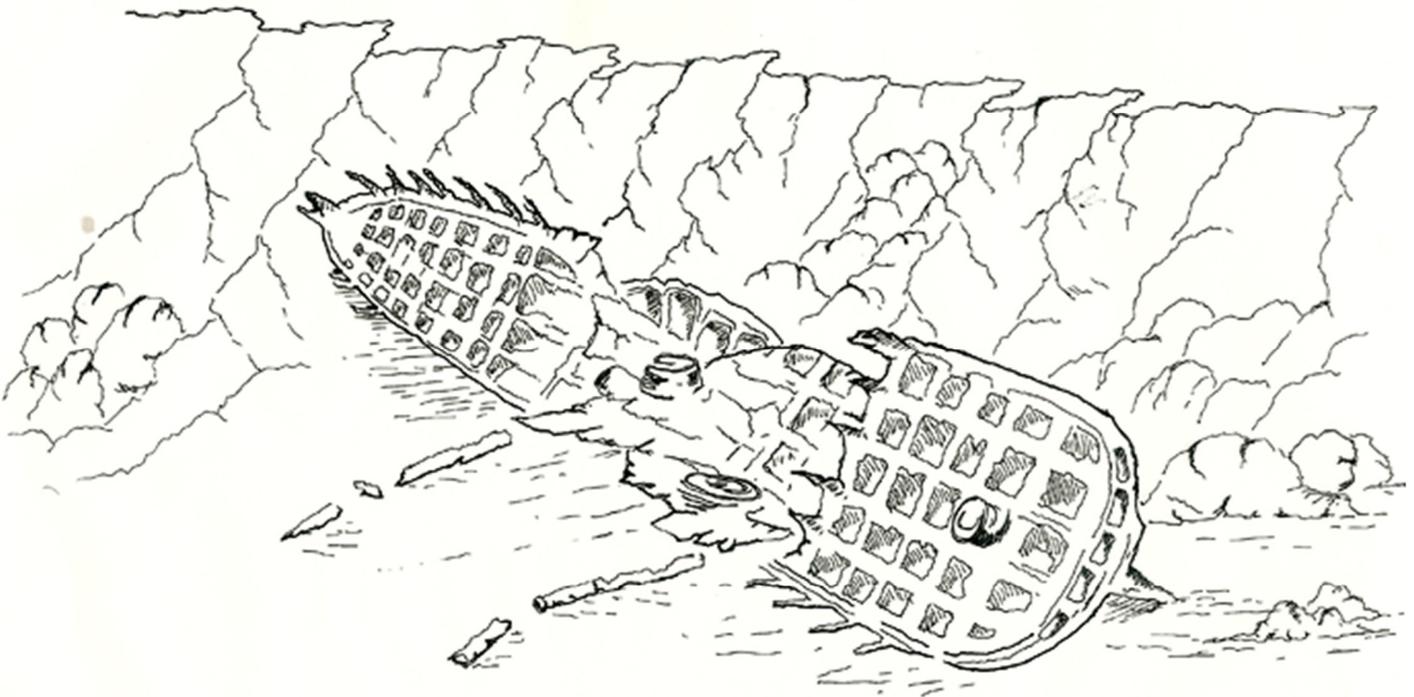
4° Giorno: Shark & Yolanda / Gordon Reef

5° Giorno: Jackson Reef / Woodhouse

6° Giorno: Thomas / Ras Mohammed

+ Duraven + Kimon M + **Chrisaula K**

CARNATIC



Località sha'ab Abu Nuhas (Gubal)

Distanza dalla Costa 17 miglia



APPENDICE A – AEREO P-47

Tipo Nave trasporto
Nazionalità Inglese
Cantiere Samuda Bros di Londra
Varo dicembre 1862
Data Affondamento 13 settembre 1869
Causa Affondamento collisione contro reef
Lunghezza 89,8 metri
Larghezza 9 metri
Stazza 1.776 tonnellate
Propulsione misto vela vapore
Motori 1 a 4 cilindri x 2.442 hp.
Eliche 1 a 3 pale
Posizione adagiato su murata sinistra
Profondità minima e max. da 15 a 27 metri
Profondità max consigliata 27 metri
Visibilità da media a buona
Corrente media probabilità
Difficoltà semplice
Esplorazione Interni semplice
Interesse Storico elevato
Interesse Biologico elevato
Interesse Scenografico elevato
Ora migliore mattino – ore centrali
Notturna no
Snorkelling si
NAVE

Il Carnatic, di proprietà della Peninsular & Oriental Steam Navigation Co, venne varato l'8 dicembre 1862 dai cantieri Samuda Bros e iscritta nei registri navali il 2 marzo dell'anno seguente. Lungo 89,8 metri per 9 metri di larghezza, 5,30 di pescaggio, con una stazza di 1.776 tonnellate e un motore costruito da Humphrys and Tennat a Dedtford alimentata da un 4 cilindri che sviluppava 2.442 cavalli di potenza e riusciva ad imprimere allo scafo una velocità di 12 nodi. Il Carnatic apparteneva alla prima generazione di navi a vapore le quali, nonostante fossero motorizzate, presentavano ancora un armamento a vela con due grandi alberi e per questo motivo venivano classificate come piroscafi a propulsione mista.



APPENDICE A – AEREO P-47

STORIA

Nella zona centrale dello stretto di Gomal si trova il reef di Sha'ab Abu Nuhas, che costituì nei decenni che seguirono l'apertura del Canale di Suez, una vera minaccia per tutte le navi in transito attraverso il canale di Gomal. Una delle prime navi che fecero naufragio in queste acque fu proprio il Carnatic il cui relitto è oggi visibile nei fondali del versante settentrionale di Sha'ab Abu Nuhas. L'ultimo viaggio del Carnatic iniziò da Suez il 12 settembre 1869 con destinazione il porto di Bombay in India. La nave durante quell'ultimo viaggio trasportava 34 passeggeri e 176 membri dell'equipaggio, un carico di balle di cotone, fogli di rame, la posta destinata ai soldati inglesi in India, numerose bottiglie contenenti vino e «London soda water» oltre a 40.000 sterline mai più rinvenute. La notte del 13 settembre 1869, quando il Carnatic giunse all'estremità meridionale del Golfo di Suez, si avvicinò pericolosamente ai reef occidentali dello stretto di Gomal, terminando così il suo viaggio contro i taglienti coralli di Abu Nuhas. Dopo l'urto rimase incagliata sulla sommità del reef ma a nulla valsero i numerosi tentativi per riportarla in acqua e rimetterla in condizione di navigare. Il comandante P. B. Jones, constatando che il vascello non aveva subito gravi danni, non ne ordinò l'immediato abbandono, permettendo così a tutti i passeggeri di trascorrere tranquillamente la notte a bordo nell'attesa che giungessero soccorsi dalla nave Sumatra, appartenente alla stessa compagnia di navigazione del Carnatic che si trovava nei pressi di Abu Nuhas. Durante la notte il vento cominciò a soffiare con maggiore intensità, formando ben presto onde alte che s'infrangevano con violenza contro le fiancate della nave. Lo scafo, non resistette a lungo alla furia del mare e il vascello si spezzò in due tronconi. La zona di poppa affondò subito trascinando con sé più di 20 passeggeri mentre la prua, rimase incastrata sulla sommità del reef per alcuni mesi, sino a quando una forte burrasca non la fece scivolare definitivamente alla base della barriera corallina.

PIANO IMMERSIONE

Il relitto del Carnatic è adagiato sulla fiancata di sinistra a -27 metri di profondità. Lo scafo dopo più di un secolo dall'affondamento, appare oggi molto corroso dal mare ma grazie alla ricca fauna sessile che ne riveste totalmente le sue strutture, si mostra ricco di colore e particolarmente interessante da punto di vista biologico. Durante una prima ricognizione si avrà una visione generale del relitto che metterà in risalto le possenti strutture ferrose dello scafo. Scendendo sulla zona poppiera orientata verso il largo, si notano gli ampi finestroni di forma rettangolare che davano luce al salone di prima classe. Il grande timone è ancora integro così come



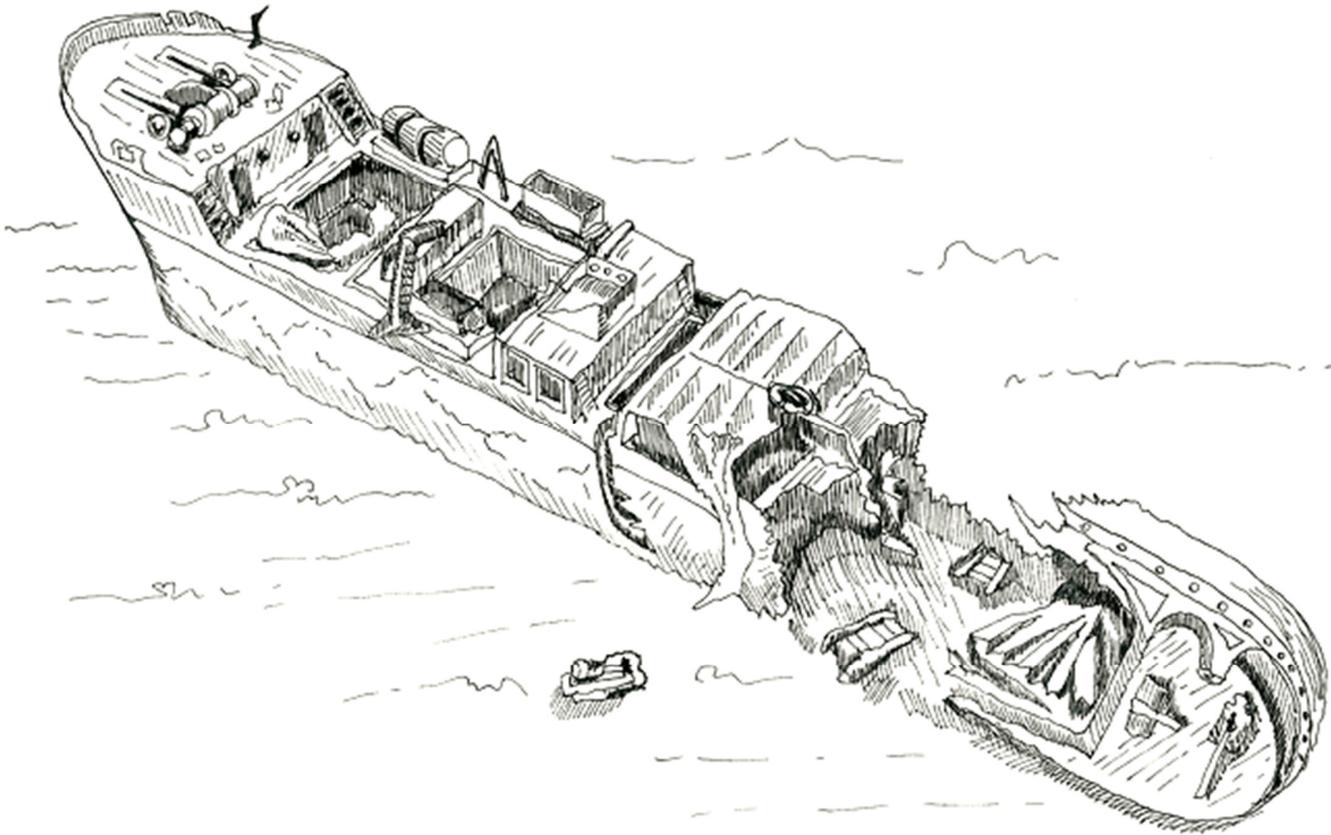
APPENDICE A – AEREO P-47

la poderosa elica a tre pale. Con un po' di fortuna sotto il timone si potranno incontrare grosse cernie sapientemente nascoste. Dopo avere esplorato la poppa, ci si allontana dallo scafo per raggiungere quel che rimane dei due alberi appoggiati sul fondo, ci troveremo presto nella zona centrale del relitto, quella che cedette di schianto quella tragica mattina. Ben poco rimane di questa parte di scafo, soltanto alcuni resti che lasciano solo immaginare la sua struttura. Proseguendo si incontra la zona di prua che è invece relativamente integra nelle strutture principali mentre le assi che ne rivestivano i ponti sono ormai sparite formando larghe fenditure che permettono ai raggi del sole di filtrare e creare sorprendenti giochi di luce. Nelle zone più in ombra sono presenti nuvole di pesci vetro (glassfish) particolarmente suggestivi. All'interno delle stive sino a pochi anni fa erano ancora visibili le casse di legno contenenti le bottiglie di vino e quelle ovoidali di Soda Water sulle quali erano impressi i nomi dei porti di destinazione di Bombay e Calcutta. Purtroppo, l'insensata abitudine da parte di molti subacquei di prelevare souvenirs dai relitti, ha privato il Carnatic di uno degli aspetti più affascinanti della sua storia.

Thistlegorm



APPENDICE A – AEREO P-47



Località Sha'ab Ali (Stretto Gubal)
Distanza dalla Costa 11 miglia
Tipo Nave cargo
Nazionalità Inglese
Cantiere J.L. Thompson & Sons di Sunderland
Varo 9 aprile 1940
Data Affondamento 06-ott-41
Causa Affondamento bombardamento aereo
Lunghezza 131 metri
Larghezza 17,5 metri
Stazza 9.009 tonnellate
Propulsione motore moderno
Motori tripla espansione 3 cilindri x 365 hp
Eliche 1 a 4 pale
Posizione assetto navigazione
Profondità minima e max. da 18 a 31 metri



APPENDICE A – AEREO P-47

Profondità max consigliata 31 metri

Visibilità da media a buona

Corrente alta probabilità

Difficoltà impegnativa

Esplorazione Interni media

Interesse Storico elevato

Interesse Biologico medio

Interesse Scenografico elevato

Ora migliore mattino – ore centrali

Notturna no

Snorkelling no

NAVE

Costruito in Inghilterra nei cantieri J.L. Thompson & Sons questo cargo destinato al trasporto di materiali bellici venne varato a Sunderland il 9 aprile 1940. Il Thistlegorm era lungo 131 metri per una larghezza di 17,5 metri e una stazza di 9.009 tonnellate. Di proprietà della Albyn Line Ltd., era provvisto di un motore a tre cilindri a tripla espansione capace di sviluppare una potenza di 1.860 cavalli per una velocità di 10.5 nodi. A causa della guerra, venne armato con un cannone da 4,7 pollici, una mitragliera antiaerea su torretta e una mitragliera pesante mobile.

STORIA

Furono tre le missioni che il Thistlegorm effettuò prima dell'ultima e fatale: la prima lo portò negli Stati Uniti, con un carico costituito di parti di aereo e rotaie ferroviarie. La seconda ebbe come meta le Indie Orientali mentre la terza l'Argentina. Per la quarta, ultima fatale missione, il Thistlegorm che in gaelico significa "cardo blu" partì da Glasgow la prima settimana di settembre diretto verso il Mar Rosso, dopo una breve sosta a Cape Town per rifornirsi di carbone, la nave si diresse verso lo stretto di Suez. All'ancora nello stretto di Gomal, all'una e trenta del mattino del 6 ottobre 1941, venne inesorabilmente colpita e affondata. L'attacco aereo fu fulmineo; per gli Heinkel He 111 fu facile centrare almeno un bersaglio, dato che quasi venti navi si trovavano alla fonda a poca distanza l'una dall'altra. Quella notte la seconda squadriglia del 26° Kamp Geswader di stanza a Creta era in



APPENDICE A – AEREO P-47

azione sulle coste del Sinai; nel chiarore della luna piena i piloti tedeschi intercettarono il convoglio e attaccarono a caso una delle navi presenti. Le bombe lanciate dagli Heinkel raggiunsero l'obiettivo proprio all'altezza della stiva n.4. Un'impressionante esplosione illuminò a giorno le scene e tutti videro il Thistlegorm affondare, spezzato in due dalla potente deflagrazione. Purtroppo cinque cannonieri e quattro marinai perirono nell'esplosione, mentre gli altri quarantanove membri dell'equipaggio si salvarono lanciandosi in acqua per poi essere recuperati dalle scialuppe di salvataggio. Fu il comandante Cousteau con la sua mitica nave oceanografica Calypso a scoprire, nel 1956, sul versante esterno dell'immenso reef di sha'ab Ali al largo delle coste occidentali del Sinai, il relitto del Thistlegorm. Nelle stive si trovavano un'infinità di munizioni e i più svariati mezzi militari destinati alle truppe inglesi stanziato in Africa settentrionale. Dai camion Bedford alle automobili Morris, dalle motociclette BSA modello WDM20 alle numerose casse di fucili Lee Enfield MK III e vari pezzi di ricambio, generatori, stivali di gomma, reti da campo e molte casse di medicinali. Nelle stive 3 e 4 si trovava il grande arsenale degli esplosivi: mine anticarro, proiettili d'artiglieria di grosso calibro, casse contenenti munizioni leggere e bombe a mano. Sul ponte invece insieme ai due paravane (dispositivi simili a grandi siluri che venivano trainati ai due lati della nave per proteggerla dalle mine a percussione) si trovavano due piccoli tank, quattro vagoni ferroviari e due locomotive. Proprio questo enorme carico fu la causa del rapido affondamento della nave; gli esplosivi presenti nella stiva numero 4 dilaniarono lo scafo che in breve scomparve poggiandosi sul fondo in assetto di navigazione. Il Thistlegorm dista 19,5 miglia da Ras Mohammed e 31 miglia da Naama Bay.

PIANO IMMERSIONE

L'esplorazione completa della nave viene normalmente effettuata in più fasi, noi ci limiteremo a descrivere la nave nella sua totalità senza suddividerla per immersioni. Il relitto è orientato Nord Ovest – Sud Est. Partendo dalla zona poppiera, sul lato occidentale si osserverà la grande elica e la meravigliosa poppa dal basso. Pinneggiando lungo il lato sinistro, si salirà fino al ponte superiore dove si trovano la mitragliatrice pesante e il cannoncino antiaereo ormai ricoperti da alcionacei; ben visibili sulla coperta a -25 metri di profondità, l'ampio squarcio aperto dalle bombe tedesche in corrispondenza della quarta stiva che conteneva munizioni, bombe, i due carri armati e una locomotiva che dopo l'esplosione è stata catapultata a una distanza di circa -30 metri dalla nave ad una profondità di -28 metri. Si risale lungo il ponte, spesso contrastati da una corrente contraria diretta

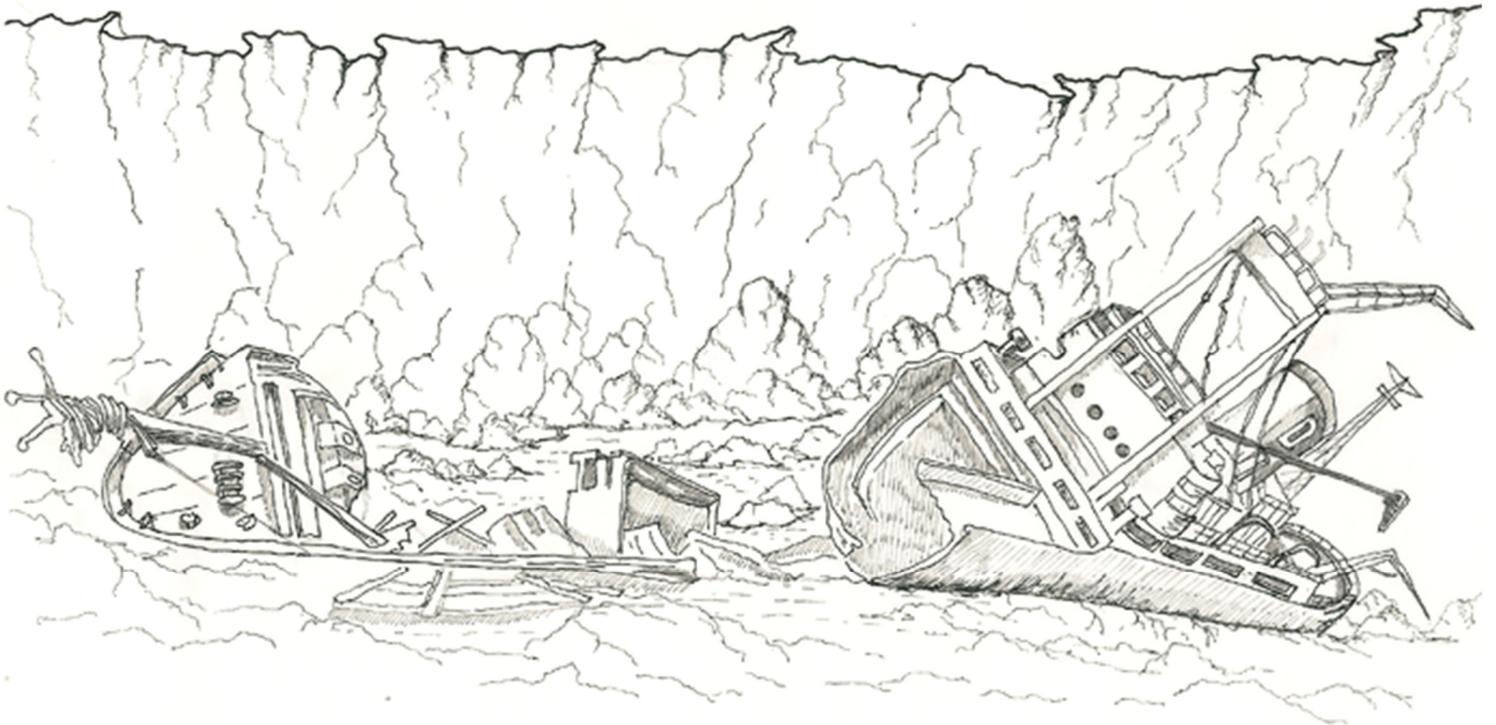


APPENDICE A – AEREO P-47

a sud-est, ci si dirige verso la prua dove a -15 metri si potrà osservare il grande salpa-ancore. L'ancora di sinistra è ancora appesa mentre la catena di dritta scende verticale sul fondo a -31 metri di profondità per poi snodarsi in direzione nord fino all'ancora distante una sessantina di metri. Le altre immersioni saranno invece riservate all'esplorazione delle strutture interne della nave, delle tre stive e del loro carico. La prima stiva situata a prua è la più interessante: nella sua parte più profonda contiene casse di medicinali, fucili Lee Enfield MK III, stivali di gomma e pneumatici, mentre nel livello superiore si trovano le motociclette BSA e alcuni modelli di automobili Morris. La seconda stiva posta in posizione mediana, il cui ingresso è fiancheggiato da due vagoni ferroviari, è suddivisa come la precedente in due livelli: in quello inferiore si trovano i camion Bedford mentre nel superiore vi sono altre motociclette BSA e automobili Morris. Immediatamente a poppavia della seconda stiva si trova la plancia parzialmente scoperchiata da cui si può accedere alla cabina di comando. Procedendo verso poppa si giunge alla terza stiva nella quale si trovano per lo più casse di munizioni e bombe a mano: al di là si nota il foro del fumaiolo a poppavia del quale vi è lo squarcio corrispondente alla quarta stiva con i due cingolati MK II Bren Carrier. Durante questa immersione si avrà la possibilità di osservare anche la ricca fauna che lo popola: dai banchi di platax ai barracuda, dalle grosse cernie ai banchi di carangidi e lutianidi. È fondamentale seguire nel corso delle immersioni alcune regole di sicurezza. Innanzitutto, la discesa e la risalita vanno effettuate tenendosi saldamente alla cima d'ormeggio della vostra imbarcazione poiché le correnti presenti che battono questo tratto di mare sono spesso intense e mutevoli e può accadere che in superficie la corrente sia di direzione opposta a quella in profondità. Un altro aspetto da non sottovalutare è l'aria, trattandosi di un'immersione al limite della curva di sicurezza. Purtroppo, oggi il gran numero di subacquei che giornalmente s'immergono sulla nave, ha raggiunto livelli insopportabili per la conservazione delle sue strutture e le bolle d'aria emesse che si accumulano contro le pareti della nave, creano rapide corrosioni che ne mettono in serio pericolo la sua sopravvivenza.



Ghiannis D



Località sha'ab Abu Nuhas (Gubal)

Distanza dalla Costa 17 miglia

Tipo Nave mercantile

Nazionalità Greca

Cantiere Kuryshima Dock Company di Imabari Giappone

Varo 1969

Data Affondamento 19 aprile 1983

Causa Affondamento collisione contro il reef

Lunghezza 99,50 metri

Larghezza 6.53 metri

Stazza 2.932 tonnellate

Propulsione motore moderno

Motori 2 diesel 6 cilindri x 3.000 hp.

Eliche 2 a 3 pale

Posizione adagiato su murata sinistra

Profondità minima e max. da 18 a 27 metri



APPENDICE A – AEREO P-47

Profondità max consigliata 27 metri

Visibilità da buona a ottima

Corrente media probabilità

Difficoltà media

Esplorazione Interni media

Interesse Storico basso

Interesse Biologico medio

Interesse Scenografico elevato

Ora migliore mattino – ore centrali

Notturna no

Snorkelling si

NAVE

Costruito nel 1969 presso i cantieri Kuryshima Dock Company di Imabari in Giappone, il Ghiannis D era lungo 99,50 metri per 6,53 metri di larghezza con una stazza di 2.932 tonnellate. Disponeva di due stive da carico e la sala macchine posta nella zona poppiera. Veniva alimentata da un motore diesel a 6 cilindri per una potenza di 3.000 cavalli che erogava una velocità di 12 nodi. Fino al 1975 la nave ha navigato con il nome originario di Ghiannis D, dopo essere stata venduta ha cambiato nome in Markos D. Riacquistata nel 1980 dalla Dumarc Shipping Trading Corporation in Piraeus (Grecia), riprese il nome originale di Ghiannis D, proprio in quel periodo le venne impressa una enorme D sul fumaiolo a testimoniare la compagnia di navigazione, che ancora oggi appare in tutta la sua maestosità appena si scende sott'acqua.

STORIA

Il mercantile, carico di legno imbarcato presso il porto di Rijeka in Croazia, partì per la sua ultima navigazione nell'aprile del 1983 per raggiungere lo scalo yemenita di Hodeida via Jeddah. Il Ghiannis navigò tranquillo attraversando l'Adriatico prima e il Mediterraneo poi per raggiungere Suez pochi giorni dopo. Il conflitto Arabo-Israeliano non era ancora terminato e per tutte le navi che dovevano attraversare il canale a quel tempo, le pratiche doganali erano un vero e proprio incubo. Era incombente il rischio di traffici illeciti tra cui quello delle armi e tutto questo richiedeva una perdita di tempo oltre che a una serie di pratiche burocratiche infinite. Trascorsi alcuni giorni per effettuare le pratiche doganali richieste e verificata la regolarità del suo carico, il Ghiannis, riprese a navigare attraverso il canale, per raggiungere lo Stretto di Gobaal. Il capitano, soddisfatto della navigazione e verificato che tutto fosse regolare, con Jeddah 600 miglia a sud est,



APPENDICE A – AEREO P-47

dopo un ultimo controllo della rotta, si ritirò nella sua cabina. Convinto che ormai non vi fossero più ostacoli tra lui e la sua prima destinazione, si addormentò senza la minima preoccupazione. Purtroppo non aveva fatto i conti con la presenza del reef di Abu Nuhas, un pericolosissimo reef situato in mezzo al canale di Gubal ed erroneamente segnalato sulle vecchie cartine nautiche. Il Ghiannis, navigava a tutta potenza bordeggiando erroneamente il lato nord ovest del reef, era il 19 aprile 1983 e la nave, seguiva la sorte di tante altre imbarcazioni, andando ad urtare contro l'estesa barriera corallina di Abu Nuhas. Fortunatamente, nonostante il forte impatto contro la barriera corallina, la nave non affondò immediatamente ma rimase incagliata con la prua sulla sommità del reef, dando la possibilità a tutto l'equipaggio di portarsi in salvo. Lo scafo rimase in balia delle onde che lo facevano vacillare sui taglienti coralli, fino a quando, dopo alcune settimane le lamiere si squarciarono, spezzando il Ghiannis in tre tronconi e facendolo scomparire completamente dalla superficie su un fondale sabbioso a -27 metri di profondità. Il terzo di prua e quello di poppa, si adagiarono sul fondo entrambi inclinati sulla fiancata di sinistra.

PIANO IMMERSIONE

Il relitto del Ghiannis D è il primo dei quattro relitti posti sul versante occidentale del reef di Abu Nuhas. L'immersione su questo mercantile è particolarmente interessante, in quanto si tratta del relitto meglio conservato dei quattro presenti su questo fondale. Il Ghiannis è adagiato su un fondale sabbioso a -26 metri di profondità diviso in tre sezioni separate poste parallelamente al reef. L'esplorazione avrà inizio dalla zona di poppa particolarmente ricca d'interesse, in quanto la sua struttura è ancora perfettamente conservata. Ci si troverà davanti al terzo poppiero dove è visibile la scaletta utilizzata dai marinai per abbandonare la nave dopo il naufragio, appoggiata sulla caratteristica poppa dalla forma particolarmente arrotondata. Subito sotto è posta l'elica con le pale contorte a causa dell'urto subito contro il reef. Uno degli elementi che caratterizzano il Ghiannis è l'imponente fumaiolo con impressa la lettera «D», ad indicare la compagnia di navigazione e davanti al fumaiolo è ben visibile l'albero maestro che s'innalza verticale verso la superficie, con due grossi bighi di carico totalmente avvolti da splendidi alcionacei e da nuvole di anthias. Tra queste strutture si sviluppano diverse specie di coralli molli e un'infinità di pesci corallini presenti soprattutto sul ponte a ridosso del fumaiolo. In questa zona dello scafo si possono osservare alcuni grandi portelli che permettono di accedere nei locali più interni. Durante l'esplorazione degli ambienti è consigliabile equipaggiarsi con un potente

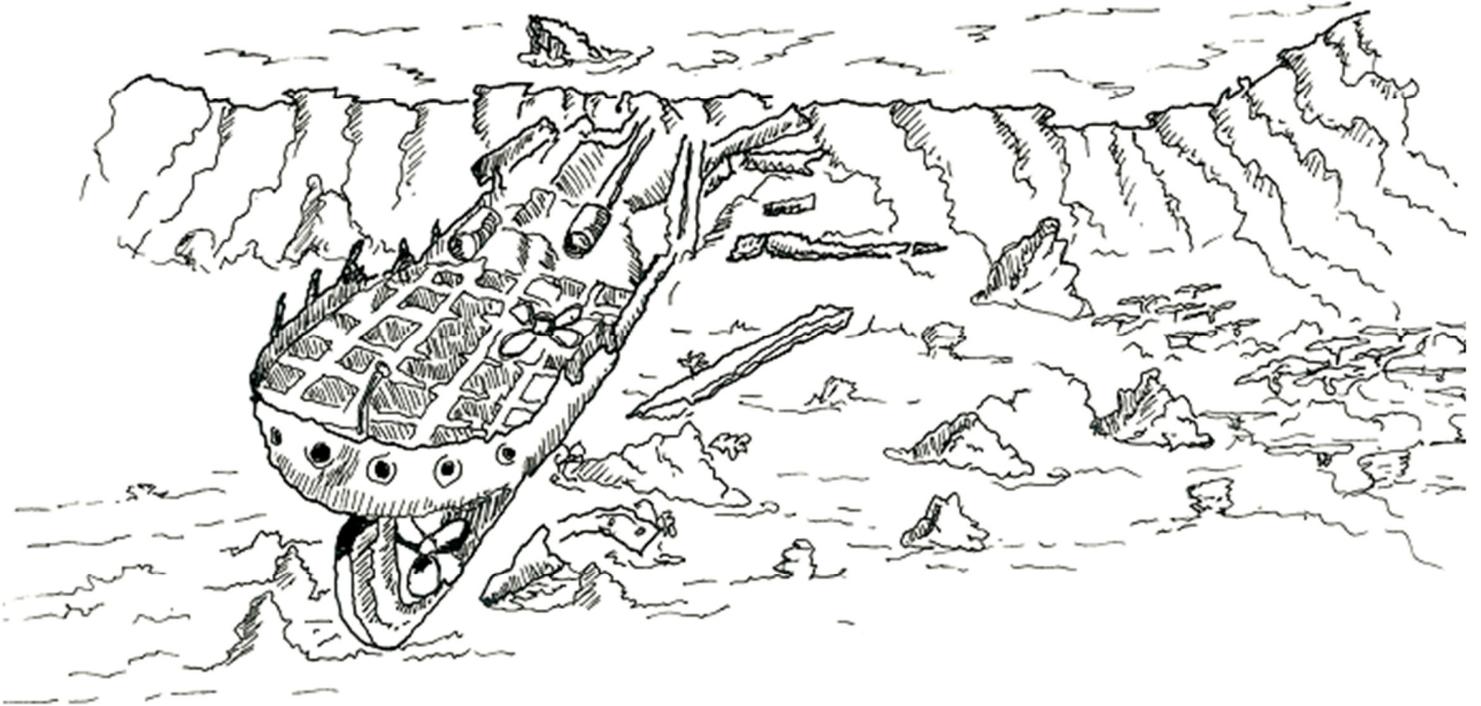


APPENDICE A – AEREO P-47

faro e prestare la massima attenzione alle lamiere dello scafo che la ruggine ha reso particolarmente taglienti. Subito sotto, sul portellone di destra, si trova l'accesso alla sala macchine dove è possibile entrare facendo molta attenzione. Una volta all'interno, comparirà l'enorme motore a 6 cilindri. Poco oltre l'entrata della sala macchine è presente un doppio accesso a destra e a sinistra che immette nell'enorme stanzone completamente vuoto ma particolarmente suggestivo per l'infiltrazione di fasci di luce attraverso i vari oblò. Seguendo poi il corridoio esterno, si incontrano le gruette che si propendono verso l'esterno. Con questa esplorazione, termina il primo terzo di nave. Nuotando seguendo la parete del reef sulla destra, a circa 50 metri di distanza, si trova la parte centrale del relitto ormai ridotta a un cumulo di ferraglia e parte del carico di legname, adagiato sul fondo. Proseguendo per un breve tratto in direzione est, si raggiungerà il troncone di prua anch'esso perfettamente integro e riverso sul lato sinistro a -18 metri di profondità, con il lungo bigo di carico adagiato sul fondo perpendicolare alla nave. Nella zona di prua, si noteranno il verricello e numerosi argani di carico. Al centro si trova la stiva con la lunga catena dell'ancora che in parte fuoriesce dall'occhio di cubia e in parte è ancora depositata all'interno della stiva. Anche qui le lamiere offrono rifugio a branchi di pesci vetro, corvine, e cernie rosse. Questa zona della nave è stata colonizzata da corallo duro e molle rendendola molto suggestiva dal punto di vista scenografico. Il momento migliore per apprezzare tutta la bellezza del relitto, sono le ore centrali della giornata, quando, grazie alla trasparenza dell'acqua e alla migliore inclinazione dei raggi del sole, la nave apparirà perfettamente illuminata.



Kingston



Località Shag Rock (Sharm)

Distanza dalla Costa sottocosta

Tipo Nave brigantino

Nazionalità Inglese

Cantiere Oswald Shipyard Company di Sunderland

Varo 16 febbraio 1871

Data Affondamento 20 febbraio 1881

Causa Affondamento collisione contro reef

Lunghezza 78 metri

Larghezza 10 metri

Stazza 1.449 tonnellate

Propulsione misto vela vapore

Motori vapore a 2 cilindri

Eliche 1 a 4 pale



APPENDICE A – AEREO P-47

Posizione assetto navigazione su parete
Profondità minima e max. da 0 a 14 metri
Profondità max consigliata 14 metri
Visibilità da media a buona
Corrente media probabilità
Difficoltà semplice
Esplorazione Interni semplice
Interesse Storico medio
Interesse Biologico basso
Interesse Scenografico medio
Ora migliori ore centrali
Notturna no
Snorkelling si
NAVE

Costruita a Sunderland dalla Oswald Shipyard Company, il Kingston è stato varato il 16 febbraio 1871. Alimentato da un unico motore a vapore a 2 cilindri, la nave produceva una velocità di crociera superiore agli 11 nodi. Si trattava di una nave da trasporto lunga 78 metri per 10 metri di larghezza con una stazza lorda di 1.449 tonnellate e alimentata da un motore a vapore 2 cilindri. Nonostante fosse utilizzata come nave da trasporto di carbone, il Kingston veniva adibita anche al trasporto di passeggeri. Iscritta presso i Lloyds come “brigantino a vapore con chiglia in acciaio”.

STORIA

Chiamato per diversi anni con il nome di Sarah H. la vera storia di questo relitto è stata da poco chiarita. Ancora oggi, capita di incontrare i vecchi marinai dell'imbarcazione indicare il Sarah H. come il relitto situato sul versante sud del reef di Shag Rock. Battezzata Sarah H da Shlomo Cohen che fu il primo a ritrovare il relitto agli inizi degli anni '90 dopo innumerevoli ricerche effettuate nella zona di Shag Rock. Nonostante il ritrovamento, il nome non venne identificato e il suo scopritore decise di affibbiargli il nome della sua compagna (Sarah Halal) fino a quando diversi anni dopo venne finalmente identificato il vero nome del natante ma per molti ancora oggi questo è il relitto del Sarah H. La mattina del 20 gennaio 1881, il capitano Cousins mollava gli ormeggi dal porto Londra per raggiungere Aden nello Yemen. Il 20 febbraio 1881, dopo avere navigato in Mediterraneo e attraversato il canale di Suez, il Kingston si apprestava ad entrare nello stretto di



APPENDICE A – AEREO P-47

Gobal per poi navigare in acque aperte. Il capitano Cousin, decise di rimanere al timone per tutto il periodo dell'attraversamento del canale, dopodiché, convinto di non avere più ostacoli di fronte a sé, decise di concedersi un meritato riposo dopo due giorni trascorsi insonni per sbrigare tutte le pratiche di sdoganamento del canale. Alle prime luci dell'alba il Kingston andava inspiegabilmente a sbattere sulle rocce del reef di Shag Rock, molto probabilmente a causa dei forti venti che spiravano da nord. Per due giorni il capitano e il suo equipaggio lottarono strenuamente per cercare di salvare la nave in modo da rimetterla a galleggiare, purtroppo era una causa persa, l'ultima speranza era che arrivassero in tempo gli aiuti. Cousin rimase sulla sua nave fino al momento in cui questa cominciò lentamente ma inesorabile ad affondare da poppa. In poco tempo soltanto gli alberi rimasero fuori dall'acqua mentre tutto il resto dello scafo era ormai completamente immerso sott'acqua. Fu questa la visione che ebbero i primi soccorritori giunti sul punto del naufragio poco dopo.

PIANO IMMERSIONE

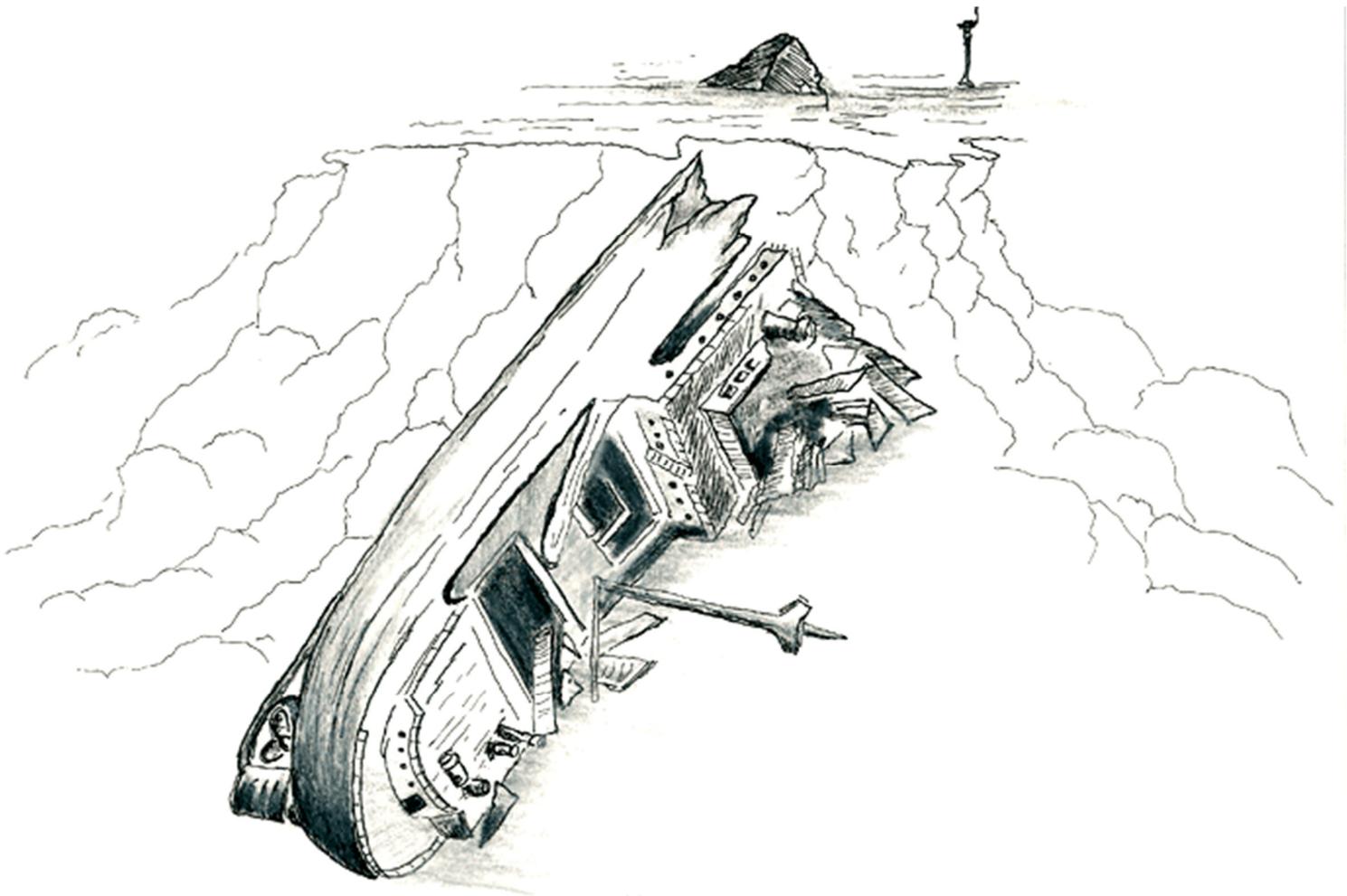
La discesa deve essere effettuata rapidamente in quanto il relitto si trova esposto alle forti onde provenienti da nord. In caso di mare mosso il punto dell'immersione dovrà essere raggiunto con l'ausilio del gommone. Appena in acqua ci si porterà alla massima profondità di -18 metri circondati da una stupenda barriera corallina dove si trovano la poppa, il grosso timone e l'elica a 4 pale ancora in ottime condizioni. Il Kingston è appoggiato in assetto di navigazione lungo la parete e le sue strutture risultano ben conservate fino a metà dello scafo. Il relitto, spezzato in 2 blocchi potrà essere visitato all'interno entrando dalla zona di poppa dove una magica luce illumina le stive con i raggi che penetrano all'interno. Il peso del carico di carbone presente al momento del naufragio e tutt'ora presente in alcune stive, mantiene ancora oggi la nave in assetto evitando che questa scivoli ulteriormente per il forte moto ondoso che si scarica violentemente ogni giorno e con il tempo ha corrosa gran parte delle sue strutture generali. Con il passare degli anni sono stati rimossi buona parte degli oblò. Tutte le strutture in legno presenti si sono decomposte lasciando al vivo soltanto le ordinate di ferro. Appoggiata sul reef è ancora presente l'elica di rispetto e la grande caldaia che veniva utilizzata per alimentare il motore a vapore. I resti dell'albero di maestra si trovano appoggiati lungo il reef sul lato destro della nave. Da questo punto in avanti un'intersecarsi di strutture metalliche danno soltanto un'idea di come era il resto della nave. In pochi metri di profondità è visibile il secondo albero e diversi parti metalliche ormai concrezionate sul corallo. La zona di prua, ormai completamente decomposta sul



APPENDICE A – AEREO P-47

reef, ha lasciato soltanto piccoli segni della sua struttura disperdendo enormi pezzi di ferro lungo tutta la barriera. Un'intensissima vita marina e splendidi coralli completamente intatti, fanno da cornice a questo relitto. L'ora migliore per effettuare l'immersione è il pomeriggio quando i raggi del sole filtrano attraverso le strutture della nave.

Kimon M





APPENDICE A – AEREO P-47

Località sha'ab Abu Nuhas (Gubal)
Distanza dalla Costa 17 miglia
Tipo Nave mercantile
Nazionalità Panama
Cantiere Stuicken & Sohn a Hamm (Germania)
Varo 1952
Data Affondamento 12 dicembre 1978
Causa Affondamento collisione contro reef
Lunghezza 106 metri
Larghezza 14.8 metri
Stazza 3.714 tonnellate
Propulsione motore moderno
Motori 4 diesel 8 cilindri a singola azione
Eliche 1 a 4 pale
Posizione adagiato su murata destra
Profondità minima e max. da 15 a 30 metri
Profondità max consigliata 30 metri
Visibilità da buona a ottima
Corrente media probabilità
Difficoltà media
Esplorazione Interni media
Interesse Storico basso
Interesse Biologico basso
Interesse Scenografico medio
Ora migliore mattino – ore centrali
Notturna no
Snorkelling no
NAVE

Il Kimon" era una nave di 3.714 tonnellate lungo 106 metri per 14.8 di larghezza con un pescaggio di 6.81 metri. Disponeva di 4 argani da carico posizionati due nella zona del castello di comando e due nella zona posteriore. Costruita nel 1952 nella città tedesca di Hamm dai cantieri Stuicken & Sohn, veniva alimentata da quattro motori diesel 8 cilindri a singola azione, costruiti dalla Waggon & Masch sempre nella città di Hamm. La nave non ha mai cambiato il suo nome da quando ha cominciato a navigare fino al giorno del suo affondamento anche se "la lettera M. è stata aggiunta molti anni dopo dai suoi ultimi proprietari: la Lanissos Shipping Company di Panama.



APPENDICE A – AEREO P-47

STORIA

Nel mese di dicembre del 1978, il Kimon M., dopo avere caricato 4.500 tonnellate di lenticchie insaccate nel porto turco di Iskenderun si apprestava ad affrontare il lungo viaggio che l'avrebbe portato fino alla città di Bombay, sua destinazione finale. Due giorni di tranquilla navigazione in Mediterraneo prima di raggiungere il porto di Port Said e inoltrarsi nel canale di Suez per poi apprestarsi ad attraversarlo. Per quanto si trattasse quasi di una consuetudine, l'attraversamento del canale richiede sempre molta attenzione e i due giorni di navigazione furono sempre tenuti sotto controllo dal capitano che seguiva personalmente tutti i dettagli per poter condurre il Kimon M all'interno del Mar Rosso. Dopo essere entrato in Mar Rosso ed avere evitato le insidie della costa del Sinai e le isole di Gobar esposte ad est, la nave cominciò ad orientarsi in direzione sud ovest lungo la rotta prestabilita. Soltanto allora il capitano decise di concedersi un meritato riposo dato che i giorni precedenti li aveva trascorsi senza praticamente dormire. Il 12 dicembre 1978, con i motori a tutta velocità, il Kimon M. andava a sbattere violentemente sull'angolo orientale del reef di Sha'ab Abu Nuhas finendoci sopra. Venne immediatamente lanciato l'S.O.S. che fu recepito dalla nave da carico Interasja che navigava lungo il canale di Gobar: la quale rispose immediatamente e si apprestò a recuperare tutto l'equipaggio per trasportarlo a Suez dove arrivarono pochi giorni dopo. Una tra le tante ipotesi sulle cause dell'incidente fa riferimento al fatto che, durante l'ultima guerra che si ebbe in Mar Rosso, vennero eliminati diversi segnali marittimi che supportavano la navigazione all'interno dello stretto di Gobar, creando così grossi problemi di orientamento alle navi di passaggio, soprattutto con condizioni meteorologiche avverse e nelle ore notturne. Inoltre, osservando il luogo dove ora è situato il relitto, si può constatare come sarebbero stati sufficienti pochi metri verso est per permettere il passaggio della nave lungo il versante orientale del reef, evitando la disastrosa collisione contro la barriera corallina. Il naufragio del Kimon M è stato considerato dalla società assicurativa dei Lloyd's – società presso la quale era assicurata la nave - come una perdita costruttiva totale per i gravi danni subiti, nonostante all'inizio la nave si trovasse appoggiata sulla parte superficiale del reef sul quale è rimasto alcuni giorni. I venti dominanti e le correnti provenienti da nord sospinsero la nave sul suo lato di dritta, sopra il cappello del reef di sha'ab Abu Nuhas; nel periodo di permanenza sul reef, la vasta zona posta di fronte al ponte di comando, comprese le stive no. 1 e 2, fu esposta continuamente alle forze delle onde di risacca fino a ridurla in ferraglia mentre il resto della nave scivolava in acque profonde adagiandosi lungo la parete del reef sempre sul lato di dritta. A quel punto l'unica possibilità rimaneva quella di salvare i motori e così fu fatto, praticando un ampio foro nella zona di babordo vennero così rimossi parte dei motori. Una piccola



APPENDICE A – AEREO P-47

parte del carico venne recuperato subito il primo giorno dopo l'incidente mentre la maggior parte venne contaminato dall'acqua di mare e quindi abbandonato. Rapporto ai Lloyd's del 13 dicembre 1978: KIMON M. (Panamanian). Port Said 12 Dicembre – M/V Kimon M., Iskenderun per Bombay con carico di circa 4.500 tonnellate di lenticchie, segnalato incagliato vicino a Safaga. Posizione esatta ancora da accertare. Tutto l'equipaggio secondo quanto riferito ha abbandonato la nave e tratto in salvo dalla M/V Interasja. Raggiunto Suez 14 dicembre. (nota Kimon M. aveva passato Suez il 10 dicembre) Rapporto ai Lloyd's del 14 dicembre 1978: "KIMON. M (Panamanian). Londra, 12 dicembre - confermato naufragio della nave Kimon M. in posizione lat. 27 - 35N e 33- 55 E sullo Stretto di Gubal. La nave richiede assistenza di recupero in riferimento alla polizza aperta presso la compagnia dei Lloyd's (vedere emissione rapporto del 13 dicembre).

PIANO IMMERSIONE

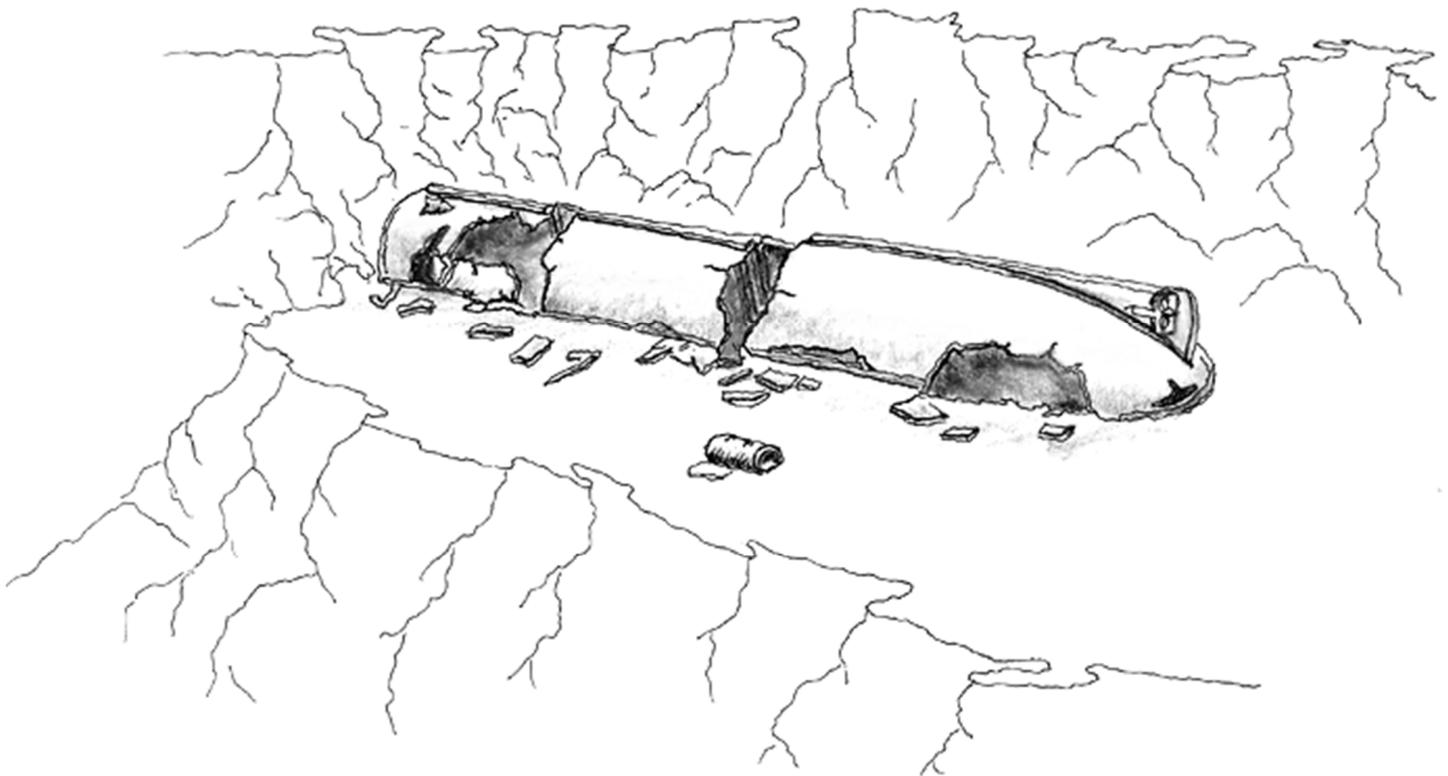
Il Kimon M. oggi si trova adagiato lungo la parete di Abu Nuhas, con i resti della prua distribuiti sulla sommità del reef e ormai distrutti dalle forti maree, mentre la poppa è adagiata alla base della barriera a -30 metri di profondità. Le forti tempeste e i mari agitati hanno ridotto tutta la zona di prua ad un ammasso di ferraglia mentre il resto del relitto, tuttavia, fornisce un'immersione particolarmente interessante. È come se la nave fosse stata segata a metà e l'immersione iniziasse precisamente nella zona centrale subito dopo la stiva num. 2 dove si trovano anche i resti dell'albero di carico spezzato in due parti. Immediatamente dietro la stiva, inizia l'imperiosa sala macchine con la paratia che divide le due zone. E' preferibile iniziare l'immersione scendendo direttamente sulla bellissima poppa affusolata e, una volta osservata la grande elica e il timone, risalire sino a raggiungere la murata di babordo per penetrare nel foro praticato dalla squadra di salvataggio. Qui ci si potrà addentrare all'interno della sala macchine dove la rimozione del motore principale ha generato un comodo accesso e si verrà illuminati dai fasci di luce che filtrano attraverso le fenditure degli oblò. Ci si troverà di fronte a: valvole di mandata, valvole a saracinesca, sfiati, manopole e calibri di tutti i formati, tubi ed inferriate che si propendono in ogni senso, scalette d'acciaio e passerelle di metallo. Insomma, un vero e proprio intersecarsi di materie ferrose ormai ricoperte da un sottile strato ferruginoso. Seguendo la murata di destra sull'esterno si raggiunge poi la zona delle stive ove si trovavano stivati i sacchi di lenticchie che per anni hanno alimentato miriadi di pesci. Da qui in avanti soltanto ammassi di ferro distribuiti sul tutto il fondale circostante. Per anni questo relitto è stato erroneamente denominato Seastar e ancora oggi non è ben chiaro quale sia il suo



APPENDICE A – AEREO P-47

vero nome; come spesso accade nelle ricostruzioni delle navi sommerse, molte storie si intersecano e spesso si accavallano. Noi cerchiamo di riportare quella che viene considerata la ricostruzione più attendibile e in questo momento, molti dati recenti riportano a galla la storia del Kimon M. Una cosa è certa che in questi ultimi tempi la nave ha subito una serie di sollecitazioni che ne stanno modificando la sua struttura pertanto è possibile che molto presto alcuni dettagli qui indicati, potranno essere stati modificati dalle forti sollecitazioni che subisce quotidianamente il relitto. Proprio quest'anno, per cause non ancora chiare ma probabilmente dovute all'eccesso di aria formatasi all'interno della struttura, la fiancata di sinistra della nave, è crollata andando a schiacciarsi contro la fiancata opposta creando quindi uno schiacciamento totale anche della zona centrale della nave.

Duraven





APPENDICE A – AEREO P-47

Località Beacon Rock (Sharm)
Distanza dalla Costa sottocosta
Tipo Nave mercantile
Nazionalità Inglese
Cantiere Mitchell & Company di Newcastle
Varo dicembre 1872
Data Affondamento 22 aprile 1876
Causa Affondamento collisione contro reef
Lunghezza 79,6 metri
Larghezza 9,8 metri
Stazza 1.800 tonnellate
Propulsione misto vela vapore
Motori 1 a 2 cilindri 613 GRT
Eliche 1 a 3 pale
Posizione capovolto sul fondo
Profondità minima e max. da 18 a 32 metri
Profondità max consigliata 32 metri
Visibilità da media a buona
Corrente media probabilità
Difficoltà semplice
Esplorazione Interni semplice
Interesse Storico elevato
Interesse Biologico medio
Interesse Scenografico medio
Ora migliore mattino – ore centrali
Notturna no
Snorkelling no
NAVE

Costruita nei cantieri Mitchell & Company Iron Ship Builders di Newcastle, il Dunraven è un mercantile a propulsione mista vela vapore varato nel mese di dicembre del 1873. Si trattava di una nave di nuova tecnologia, relativamente grande per le misure delle navi di allora, con un motore a due cilindri anch'esso costruito a Newcastle da Humphrys e Tennant, capace di produrre 140 cavalli per una velocità di crociera di circa 8 nodi. Era lungo 79,6 metri per 9,8 di larghezza. Il Dunraven era di proprietà della W. Milburn di Londra e veniva utilizzato sulla tratta Suez - Bombay.



APPENDICE A – AEREO P-47

STORIA

Nel mese di gennaio del 1876, il capitano Edward Richards Care di 27 anni, partiva dal porto di Liverpool diretto a Bombay per trasportare un carico di acciaio per la costruzione di strutture che sarebbero servite per la ricostruzione di quella che sarebbe diventata la colonia più importante del regno Britannico. Il viaggio di andata si svolse senza nessun problema e il 6 aprile 1876, la nave e il suo capitano, si apprestavano a rientrare in patria con un carico generale di cotone e legname. La prima tratta del viaggio nell'Oceano Indiano, non comportò nessun problema; entrati in Mar Rosso, dopo una breve sosta a Aden per il rifornimento di carbone, il Dunraven navigava tranquillo nelle acque del Mar Rosso. Il rapporto steso dal capitano e datato 24 aprile, dava: tempo ottimo e calma piatta, tanto che non vennero neanche issate le vele con velocità costante di 6,5 nodi. All'1,00 del mattino successivo il capitano in seconda vedeva dritto a prua la terra convinto che si trattasse dell'isola di Shadwan, un'ora dopo intravedeva un bagliore luminoso all'orizzonte, convinto che si trattasse dei reef di Ashrafi a nord di Gobal, il capitano Care che si trovava sul ponte di fianco al suo secondo, accettava di buon grado i suggerimenti e l'identificazione dei reef suggeritegli. Un'ora e mezza dopo, i riferimenti luminosi sottocosta venivano persi. Alle 4,00 del mattino, veniva individuato un enorme oggetto galleggiante scambiato per una boa a poca distanza da prua, a quel punto veniva immediatamente dato ordine di invertire i motori ma ormai era troppo tardi, il Dunraven andava a sbattere violentemente contro la parete del reef che gli creavano una grossa falla. Immediatamente venivano azionate le pompe di sentina nel tentativo, peraltro inutile, di mantenere la nave a galla e portarla sopra il reef in modo che non affondasse. Purtroppo l'acqua penetrava rapidamente all'interno delle stive allagando la sala macchine. A mezzogiorno, la nave si trovava quasi completamente allagata. Trascorsero tre ore prima che un dhow locale li raggiungesse per trarre in salvo il capitano e l'equipaggio, solo allora, parlando con i marinai dell'imbarcazione, vennero messi a conoscenza dell'esatto punto in cui si trovavano: poco fuori dalla punta meridionale della penisola del Sinai nel comprensorio di sha'ab Mahmoud sul reef di Beacon rock. Alle ore 17,00 il Dunraven prendeva fuoco e scivolava definitivamente lungo il costone del reef per andare a depositarsi sul fondo con la poppa a 27 metri di profondità e la prua a 15 metri. Per tre giorni capitano ed equipaggio rimasero a bordo del Dhow ormeggiato direttamente sul relitto fino a quando vennero raggiunti dalla nave italiana Arabia che li trasportava a Suez. Il vapore Malwa successivamente li avrebbe riportati tutti in Inghilterra. Nel corso del processo per l'affondamento del Dunraven, la corte inglese ascoltò le



APPENDICE A – AEREO P-47

testimonianze del capitano e del suo secondo; il capitano Care dichiarò che la causa dell'affondamento della nave fu data dalla combinazione di avverse situazioni: la luce individuata all'orizzonte e una forte corrente che ha sospinto la nave contro il reef. La corte, non giudicò sufficientemente logiche le motivazioni date dal capitano e dal suo secondo in quanto non plausibili di errori di questo genere. La corte dichiarò che l'affondamento del Dunraven fu causato dalla negligenza del capitano e del suo subalterno, sospendendoli da qualsiasi mansione operativa per un periodo di 12 mesi. Edward Richards Care è nato a St. Ives nel 1849 e ha acquisito la sua patente di capitano (No 88,154) a Londra nel 1872 alla giovane età di 23 anni. Venne immediatamente assegnato al comando della nave Etna e successivamente della Alveaga prima di passare sulla Dunraven nell'agosto 1874. Dopo la perdita del Dunraven, non navigò più fino al 1877 anno in cui tornò a comandare di nuovo l'Etna. Il ritrovamento fu grazie alle informazioni di alcuni pescatori locali che Howard Rosenstein, un armatore israeliano, ha potuto ritrovare il relitto del Dunraven. "C'è un reef che sporge dall'acqua con la bassa marea, all'estremità di questo reef in direzione sud est si trova un piccolo faro, poco fuori c'è il relitto". Queste furono le indicazioni ricevute da parte di alcuni pescatori. Trascorsero due anni di intense ricerche prima di risalire al nome della nave. Il nome e la storia del relitto furono individuati dopo che una troupe della BBC aveva deciso di girare un documentario sulla nave dal titolo "Il mondo intorno a noi". Nel corso del suo ritrovamento hanno ripulito la poppa e da lì è comparso l'incisione che riportava il nome originale. Howard Rosenstein, sarebbe diventato, grazie a questo ritrovamento, il proprietario di questo relitto e di tutto il suo contenuto. Tutto questo accadeva proprio nei giorni in cui si stava avviando il processo di pace di Camp David quindi, inventando un collegamento falso ma tuttavia intrigante con un'era di storia araba, il naufragio del Dunraven, si è trasformato improvvisamente in una piccola parte della storia moderna del conflitto arabo-israeliano. Purtroppo per Howard Rosenstein, proprio in quei giorni, la penisola del Sinai, fino a quel momento di proprietà degli israeliani, passò sotto il dominio degli egiziani e i sogni di gloria di Rosenstein, svanirono completamente.

PIANO IMMERSIONE

L'immersione sul relitto del Dunraven non è particolarmente impegnativa considerando la massima profondità di -28 metri su cui giace la nave. L'imbarcazione ormeggerà sul reef di Beacon Rock a poca distanza dal faro posto sulla punta sud da dove, con l'ausilio del gommone, ci si porterà sul punto dell'immersione situato a poca distanza dal reef. La visibilità in questo tratto di



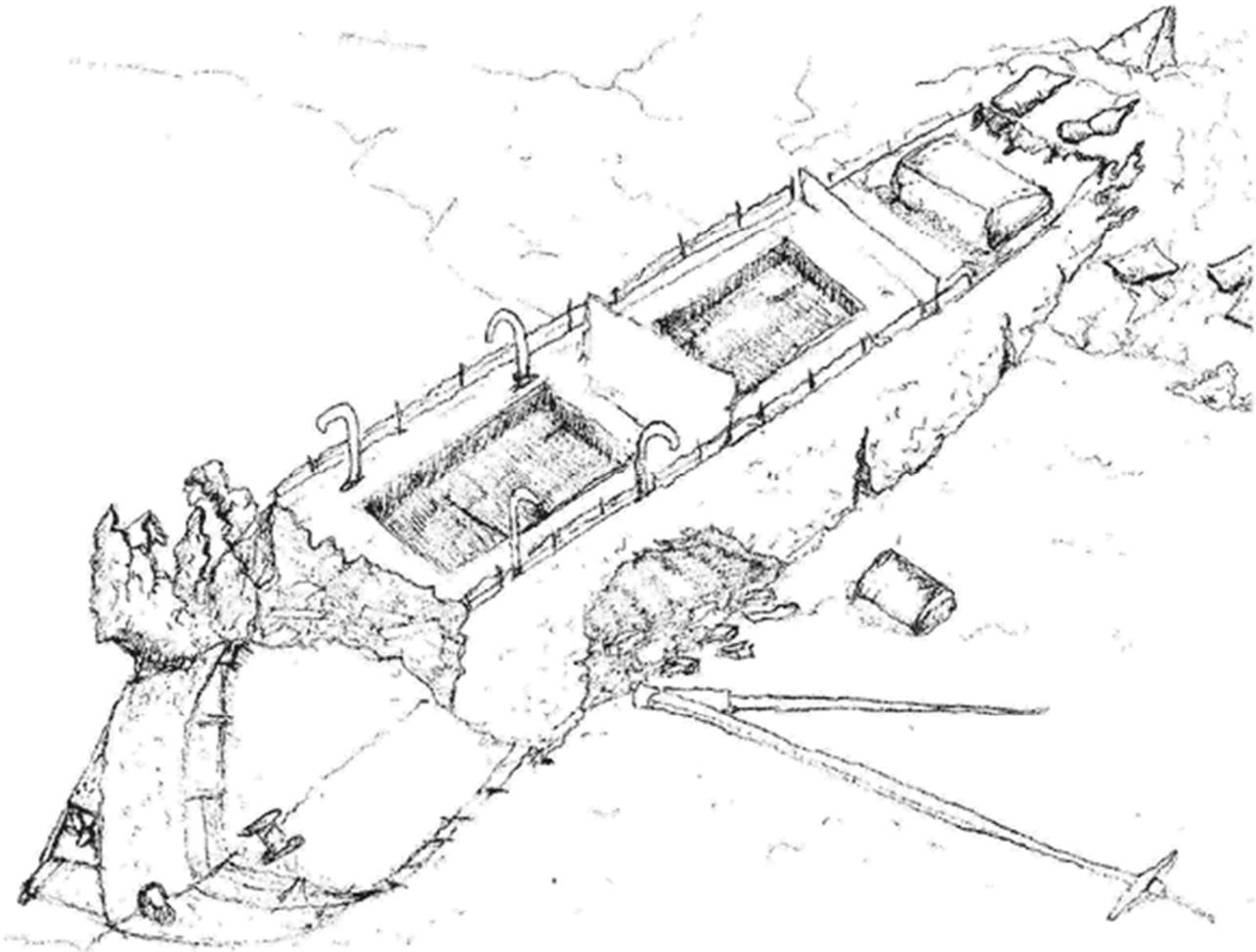
APPENDICE A – AEREO P-47

mare è spesso ridotta con una presenza quasi costante di corrente che spinge verso nord. Il relitto, spezzato in due tronconi, si trova adagiato sul fondale in posizione rovesciata con la chiglia rivolta verso l'alto. Conviene cominciare la perlustrazione dalla zona di poppa che è sicuramente la più suggestiva con l'enorme timone e l'elica che si stagliano verso la superficie. La fiancata di sinistra si presenta in buono stato, mentre l'ingresso all'interno dello scafo potrà avvenire attraverso le tre grosse falle presenti sulla fiancata di dritta causate dall'urto contro il reef, da queste filtra la flebile luce che illumina l'interno dello scafo. Per una buona perlustrazione delle parti interne della nave, è necessaria una torcia che permetterà di osservare le interessanti stive all'interno delle quali sono ancora presenti i resti del carico. Poco è rimasto del carico del Dunraven, si possono ancora vedere alcune vecchie cime in canapa e i pochi resti delle balle di cotone mentre è ormai praticamente impossibile trovare le bottiglie di vino che facevano parte del carico. Cernie e diversi pesci tropicali, in prevalenza pesci coccodrillo, vivono stanziati all'interno inoltre, una eccezionale concentrazione di glassfish fluttuano attraverso le lamiere della nave. La parte più interessante è la zona centrale dove si trova la sala macchine, qui tra un ammasso di lamiere si trova ancora il grosso fumaiolo e alcune maniche a vento. Proseguendo la perlustrazione interna in direzione della prua, si incontreranno molteplici aperture attraverso le quali si potrà uscire per riportarsi all'esterno. La zona di prua, posta a circa 18 metri, risulta particolarmente danneggiata e quindi di poco interesse, conviene raggiungerla rimanendo all'interno della nave dove si noteranno le fitte concentrazioni di glassfish che si aprono al passaggio dei subacquei. Adagiati sul fondale giacciono i due alberi ormai rivestiti di alcionacei.



APPENDICE A – AEREO P-47

Chrisoula K.



Località sha'ab Abu Nuhas (Gubal)

Distanza dalla Costa 17 miglia

Tipo Nave cargo

Nazionalità Greca

Cantiere Orenstein, Koppel e Luebekker di Lubeck

Varo 1954

Data Affondamento 31 agosto 1981

Causa Affondamento collisione contro reef

Lunghezza 98 metri

Larghezza 14,8 metri



APPENDICE A – AEREO P-47

Stazza 3.720 tonnellate

Propulsione motore moderno

Motori 1 diesel 9 cilindri x 2.700 hp.

Eliche 1 a 4 pale

Posizione adagiato su murata destra

Profondità minima e max. da 4 a 27 metri

Profondità max consigliata 27 metri

Visibilità da media a buona

Corrente media probabilità

Difficoltà media

Esplorazione Interni impegnativa

Interesse Storico basso

Interesse Biologico basso

Interesse Scenografico medio

Ora migliore ore centrali - pomeriggio

Notturna no

Snorkelling no

NAVE

Il Chrisoula K. è un cargo costruito in Germania presso il porto baltico di Lubeck, varato nel 1954 con il nome di Dora Oldendorf, cambiò società armatrice nel 1970 e venne chiamata Anna B e con questo nome navigò fino al 1979 quando venne definitivamente prelevata dalla Clarion Company Marina, società armatrice greca che la ribattezzò col nome di Chrisoula K. Lunga 98 metri e larga 14,8 per una stazza di 3.720 tonnellate il Chrisoula K. era alimentato da un motore diesel a 9 cilindri per 2.700 cavalli di potenza costruito nel porto Baltico di Lubeck da Orenstein, Koppel e Luebekker.

STORIA

Nell'agosto del 1981 il capitano Kanellis si trovava in Italia a bordo del cargo greco da lui capitanato e registrato con il nome di Chrisoula K. terminate le operazioni di carico composto da piastrelle di fabbricazione italiana, la nave era diretta a Jeddah in Arabia Saudita. All'alba il Chrisoula K. mollava gli ormeggi per attraversare il tratto di canale che collega Suez con lo stretto di Gomal. Per oltre due giorni il capitano era stato impegnato a fondo per ottenere i permessi di navigazione. Usciti dal canale, il capitano decide di assopirsi e affidare il controllo della nave ad uno dei suoi ufficiali; con Jeddah a 600 miglia di distanza pensò di avere tutto il tempo per un meritato riposo. La sua siesta durò poco dato che Kanellis venne svegliato di



APPENDICE A – AEREO P-47

soprasalito quando un fragoroso rumore segnò definitivamente il destino della nave, con i motori a tutta, la nave andava a centrare il lato nord orientale del reef di Abu Nuhas. Era il 31 agosto 1981 e la nave nel tremendo impatto veniva irrimediabilmente danneggiata; la violenza dell'urto fu tale che determinò il completo distacco della prua che rimase sulla sommità del reef per diversi anni fino a quando i marosi la disintegrarono completamente. Nell'incidente non ci furono vittime e tutto l'equipaggio riuscì a mettersi in salvo grazie ai soccorsi giunti tempestivamente da Suez. Probabilmente, le cause dell'incidente non furono le avverse condizioni atmosferiche che spinsero fuori rotta la nave, ma piuttosto un errore umano; a conferma di questa ipotesi, è la forte velocità con cui l'imbarcazione investì il reef di Abu Nuhas, come se l'equipaggio preposto alla navigazione fosse assolutamente certo della rotta, e quindi sicuro di attraversare un tratto di mare privo d'insidie. La violenza dell'urto, fu tale che determinò l'immediato affondamento della nave.

PIANO IMMERSIONE

L'immersione inizia sulla verticale del relitto dove, appena scesi in acqua, apparirà sotto di noi la maestosa sagoma scura dello scafo adagiato sulla sabbia corallina in posizione perpendicolare rispetto al reef. E' bene iniziare l'esplorazione dalla zona più fonda, dove è situata la particolare poppa con ancora ben visibili l'elica a quadripala e l'enorme timone che costituiscono nel loro insieme un'interessante inquadratura fotografica. Continuando lungo il lato di tribordo (lato destro da poppa), risalendo a quote meno elevate, ecco apparire reclinato sul fondale, una dei bigli di carico, mentre poco più in là, alla profondità di -19 metri, si trova il fumaiolo. Proseguendo l'immersione lungo il ponte, si raggiungono le aperture delle stive, dove si potrà notare come il carico composto da piastrelle "Made in Italy", si sia ammassato in modo caotico all'interno dello scafo a causa dell'urto contro la barriera. Prestando attenzione a non sollevare il sottile strato fangoso presente all'interno delle stive, si può accedere alla sala macchine dove troneggia, ormai silenzioso, il grosso motore 9 cilindri che, sebbene avvolto dalla ruggine, esplica tuttora un notevole senso di potenza meccanica, sparse qua e là, sono visibili anche varie attrezzature da lavoro. Per esplorare l'interno della nave, è assolutamente necessario l'uso della torcia, dal momento che la poca luce che penetra attraverso gli oblò e i portelloni di carico, non è sufficiente per illuminare i locali interni. L'interno delle stive è particolarmente scenografico grazie ai fitti branchi dei pesci vetro che guizzano veloci nella penombra, mentre le lamiere esterne appaiono già colonizzate da vari animali sessili, che insieme al pesce



APPENDICE A – AEREO P-47

corallino avvolgono di colore l'intero relitto. Proseguendo oltre, si raggiungerà la zona del troncone di prua dove a mezz'acqua è facile osservare branchi di Platax; nuotando lungo quello che rimane del ponte superiore, si raggiunge la zona di prua completamente devastata dalle maree. Spostandoci verso la parete del reef, appariranno davanti ai nostri occhi le murate di pruavia appoggiate sul fondo e un continuo susseguirsi di lamiere contorte, quello che rimane della bella prua affilata che un tempo fendeva le onde di questo mare. A ridosso della zona di prua, appoggiato sul corallo, si trova l'occhio di cubia dal quale fuoriesce la catena dell'ancora. Sulla superficie del reef, si nota un profondo solco ausato dal forte impatto della nave che fa percepire la violenza con cui l'imbarcazione investì il reef di Abu Nuhas. L'immersione è da effettuare il pomeriggio, momento in cui la nave viene illuminata lungo tutto il ponte.

Chrisoula K.